



## Fußverkehrs-Checks 2019: Gehen – sitzen – spielen

### Stadt Leinfelden-Echterdingen

Eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg  
im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

### Abschlussbericht

## Impressum

### Auftraggeber

Stadt Leinfelden-Echterdingen  
Amt für Umwelt, Grünflächen und Tiefbau  
Integrierte Verkehrsplanung und Nachhaltige Mobilität  
Bernhäuser Straße 13  
70771 Leinfelden-Echterdingen

### Ansprechpartnerin:

Yvonne Emhardt  
Telefon: 0711/1600 -752  
E-Mail: [Y.Emhardt@le-mail.de](mailto:Y.Emhardt@le-mail.de)

Der Fußverkehrs-Checks wurde im Rahmen der „Fußverkehrs-Checks 2019: Gehen-sitzen-spielen“ durchgeführt.

### Auftragnehmer

Planersocietät  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/83 16 93 - 19
<a href="mailto:info@planersocietaet.de">info@planersocietaet.de</a>	
<a href="http://www.planersocietaet.de">www.planersocietaet.de</a>	

### Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung/Projektleitung)  
Philipp Walgern, M.Sc. (Bearbeitung)  
Inga Marie Wolf, M.Sc.  
unter Mitarbeit von Fabian Friedelt

Dortmund/Karlsruhe, im Februar 2020

### Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>4</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>6</b>
<b>1 Hintergrund der Maßnahme .....</b>	<b>7</b>
<b>2 Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes .....</b>	<b>9</b>
<b>3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks .....</b>	<b>12</b>
<b>4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort .....</b>	<b>14</b>
<b>5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern .....</b>	<b>16</b>
5.1 Handlungsfeld Querungen (A)	16
5.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	21
5.3 Handlungsfeld Gehwegequalität und -beziehungen (C)	27
5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)	31
5.5 Integrierte Maßnahmenbetrachtung (E)	37
5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	39
<b>6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung.....</b>	<b>43</b>
<b>7 Zusammenfassung.....</b>	<b>45</b>
<b>8 Dokumentation .....</b>	<b>47</b>
8.1 Auftaktworkshop (18. Juli 2019)	47
8.2 Begehungen	49
8.2.1 Begehung (24. Juli 2019)	51
8.2.2 Begehung (16. September 2019)	55
8.3 Abschlussworkshop (07. September 2019)	59
8.4 Implementierung von Fußverkehrsbelangen	62
<b>9 Quellenverzeichnis .....</b>	<b>64</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks .....	12
Abbildung 2: Situation der Fußgänger in Leinfelden-Echterdingen (Befragung) .....	15
Abbildung 3: Engmaschiges Fußwegenetz .....	17
Abbildung 4: Gehwegüberfahrt.....	18
Abbildung 5: Östlicher Kreisverkehrsarm am Kreisverkehr mit Fahrbahnteiler .....	19
Abbildung 6: Verhalten an Kreisverkehren gegenüber Fußgänger .....	20
Abbildung 7: Differenzierte Bordhöhe .....	22
Abbildung 8: Poller als Barriere für Fußgänger .....	23
Abbildung 9: Schäden an der Gehwegoberfläche .....	23
Abbildung 10: Baustelle mit fehlender Querungsalternative (links), Hinweisschilder auf die nachfolgende Baustelle (rechts) .....	24
Abbildung 11: Kaum nutzbarer Gehweg durch parkende Kfz .....	25
Abbildung 12: Markierungen im Kreuzungsbereich.....	25
Abbildung 13: Kirchplatz in Leinfelden-Echterdingen (links), geschliffene Oberflächenbeschaffenheit im Gehbereich und Querung (mittig, Rothenburg), Entwässerung mit Blindenleitlinie (links, Tuttlingen) .....	26
Abbildung 14: Aufteilung des Seitenraumes (Regelfall).....	27
Abbildung 15: Abgestellte Mülltonnen auf dem Gehweg.....	28
Abbildung 16: RadNETZ Baden-Württemberg .....	29
Abbildung 17: Markierungen zur Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs .....	30
Abbildung 18: Markierungen und Beschilderung der direkten Wegeverbindung .....	30
Abbildung 19: Verschiedene Sitzmöglichkeiten in Leinfelden-Echterdingen .....	31
Abbildung 20: Beispiel für unterschiedliche Sitzmöglichkeiten .....	32
Abbildung 21: Wegweisung im öffentlichen Raum .....	33
Abbildung 22: Beispiel für Informationsstelen aus Berlin.....	34
Abbildung 23: Geplante Maßnahmen Mobilitätskonzept Leinfelden-Echterdingen .....	35
Abbildung 24: Beispiele für Spielelemente .....	36
Abbildung 25: Diagonalgrün für Fußgänger .....	37
Abbildung 26: Planungen der Stadt zur Stadionstraße .....	38
Abbildung 27: Maßnahmenkarte Route 1.....	39
Abbildung 28: Maßnahmenkarte Route 2.....	40
Abbildung 29: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge.....	42
Abbildung 30: Vielfalt der Fußverkehrsförderung .....	45
Abbildung 31: Einführung in die Thematik.....	47
Abbildung 32: Diskussion der Routenvorschläge .....	48
Abbildung 33: Geplante Begehungsrouten in Leinfelden-Echterdingen.....	50
Abbildung 34: Treffpunkt am Kirchplatz .....	51
Abbildung 35: Bahnhof Echterdingen .....	52
Abbildung 36: Einsatz von Brillen zur Visualisierung von Seheinschränkungen .....	53

---

Abbildung 37: Betrachtung der Barrierefreiheit am Bahnhof.....	55
Abbildung 38: Best-Practice-Beispiele .....	56
Abbildung 39: Überblick über das Bauvorhaben der zukünftigen Bahnstation.....	57
Abbildung 40: Konfliktpotenzial auf den Landwirtschaftswegen .....	58
Abbildung 41: Begrüßung durch Erste Bürgermeisterin Noller .....	59
Abbildung 42: Vorstellung der Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks .....	61
Abbildung 43: Teilnahme an einer Umfrage zum Prozess .....	62

## Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UN	Vereinte Nationen
VM	Verkehrsministerium
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

## 1 Hintergrund der Maßnahme

In Baden-Württemberg werden mehr als ein Fünftel aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt (vgl. infas/DLR 2018: 7). Hinzu kommen noch Zubringerwege wie die Wege zu ÖV-Haltestellen oder zum Auto. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist Zufußgehen gesund, umwelt- und sozialverträglich. Es fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft. Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen.

Die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sind daher oftmals nicht zufriedenstellend. Gehwege sind zu schmal oder werden zum Parken von Fahrzeugen jeglicher Art zweckentfremdet. Das Queren von Straßen ist mühsam, gefährlich oder gar unmöglich. Häufig fehlen Fußwegenetze, die Quartiere miteinander verbinden, oder ein Fußwegeleitsystem, das die Orientierung erleichtert. Auch das Verweilen im öffentlichen Raum ist beim Fußverkehr eine wichtige Komponente. Oft mangelt es allerdings an Aufenthaltsqualität: Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld fehlen gleichermaßen wie qualitätsvolle Grünflächen sowie Spiel- und Freiflächen für Kinder. Vor allem sensible Personengruppen wie Kinder, Mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer selbstständigen Mobilität behindert.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das Zufußgehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Ziel des Landes ist es, in Baden-Württemberg die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll wieder stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Zudem soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei auf die Bedürfnisse oben genannter sensibler Personengruppen. Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 21 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung ist verankert, dass Baden-Württemberg fußgängerfreundlicher werden soll.

Als Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) 2014 die Funktion einer Ansprechpartnerin und Koordinatorin für die Belange des Fußverkehrs auf Landesebene geschaffen. Ende Februar 2015 hat das VM mit der Auftaktveranstaltung „Los geht’s!“ den offiziellen Startpunkt für die systematische Fußverkehrsförderung gesetzt.

Die Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Vier Handlungsfelder werden dabei vom Land bearbeitet: Landesweite Fußverkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit je acht Kommunen pro Runde fortgeführt. Seitdem wurden jedes Jahr etwa 450 Bürgerinnen und Bürger durch die Fußverkehrs-Checks erreicht (Stand 2018). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.



## 2 Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

Neben den Fußverkehrs-Checks ist 2019 eine zweite landesweite Maßnahme im Bereich der Fußverkehrsförderung gestartet. Das **Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung** des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg unterstützt sechs Kommunen dabei, mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Mit fachlicher Begleitung sowie mit verschiedenen Beteiligungsbausteinen wird in sechs Kommunen ein Konzept entwickelt, wo und wie Zebrastreifen vor Ort sinnvoll umgesetzt werden können.

Zur Unterstützung der Arbeit auf kommunaler Ebene bietet das Land darüber hinaus eine Reihe von Arbeitshilfen und Broschüren an:

### Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

Das Grundlagendokument informiert über den Fußverkehr und seine Förderung, bietet prägnante Wissensbausteine mit Zahlen, Fakten und Argumenten und stellt die Fußverkehrsförderung des Landes vor. Acht gute Beispiele aus baden-württembergischen Kommunen beschließen die Broschüre.

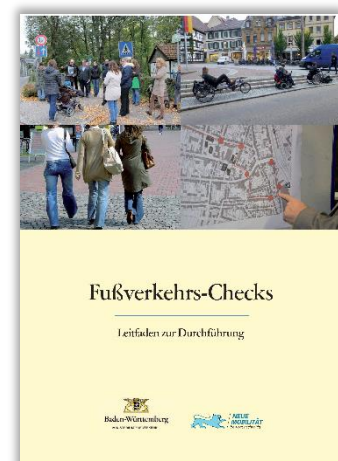
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlagendokument-zur-fussverkehrsfoerderung/>



### Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

Der Leitfaden gibt Kommunen und anderen interessierten Akteuren Hinweise, wie Fußverkehrs-Checks eigenständig durchgeführt werden können. Dazu stellt er die Methode der Fußverkehrs-Checks Schritt für Schritt vor und gibt praktische Tipps für ihre Durchführung.

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/Fussverkehr\\_Checks\\_Leitfaden\\_zur\\_Durchfuehrung.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf)



### Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

Dieser Leitfaden richtet sich sowohl an Kommunen als auch an Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Mitglieder der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen in Baden-Württemberg. Der Leitfaden stellt die erweiterten Spielräume zur Anordnung von Zebrastreifen in Baden-Württemberg vor.

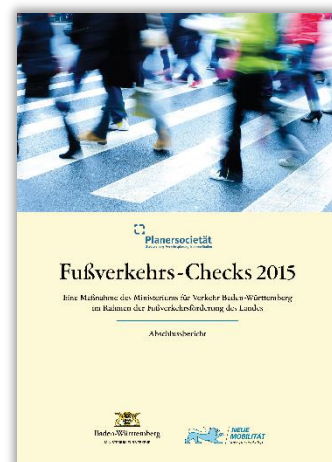
[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussgaengerueberwege\\_Leitfaden\\_Anlage\\_Ausstattung\\_Brosch%C3%BCre\\_190215.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussgaengerueberwege_Leitfaden_Anlage_Ausstattung_Brosch%C3%BCre_190215.pdf)



### Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehrs\\_Checks\\_2015\\_Abschlussbericht.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehrs_Checks_2015_Abschlussbericht.pdf)



Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr\\_Abschlussbericht\\_FVC\\_2016.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Abschlussbericht_FVC_2016.pdf)

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2017

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussverkehr\\_FVC2017\\_Abschlussbericht.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussverkehr_FVC2017_Abschlussbericht.pdf)



Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2018

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr\\_FVC\\_2018\\_Landesbericht.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_FVC_2018_Landesbericht.pdf)

### Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

(in Bearbeitung)

Außerdem bietet das Land jährlich eine Fachveranstaltung zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Unter dem Motto „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“ fand die erste Veranstaltung im Juni 2016 in Göppingen statt. Bei der zweiten Veranstaltung im Juni 2017 in Heidelberg wurde

die Kindermobilität vertieft behandelt. Im Rahmen der dritten Fachveranstaltung wurde im Juni 2018 in Ulm die sichere und komfortable Gestaltung von Querungen thematisiert. Das aktuelle Motto der Fußverkehrs-Checks 2019 „Gehen-sitzen-spielen“ war Gegenstand der vierten Fachveranstaltung im Juni 2019 in Karlsruhe.

Ergänzt werden die jährlichen Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung durch größere Konferenzen zum Thema auf Landesebene, die alle zwei bis drei Jahre stattfinden. Hier diskutieren Kommunalvertreter und Experten über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußgängerfreundlichen Kommunen. Nach der Auftaktveranstaltung 2015 fand 2017 mit „Weiter geht’s!“ die zweite Fußverkehrskonferenz in Baden-Württemberg statt.

### 3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem Bürgerinnen und Bürger zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs. Der Fußverkehrs-Check soll dazu beitragen, in der Kommune sichere und attraktive Fußwege zu schaffen. Die Lösungsansätze, die in einer Kommune entwickelt werden, können exemplarisch für andere Kommunen des Landes sein. Darüber hinaus geben sie wichtige Impulse für die weitere Fußverkehrsförderung des Landes.

Die Fußverkehrs-Checks sollen für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken. So kann sich sowohl auf kommunaler als auch auf Landesebene schrittweise eine neue Mobilitätskultur entwickeln, die dem Fußverkehr eine größere Bedeutung beimisst.

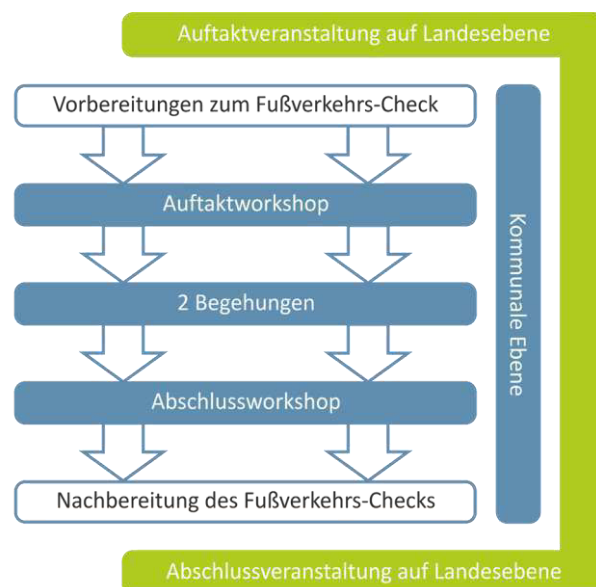
In der fünften Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 57 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Freudenberg, Heidelberg, Leutkirch im Allgäu, Linkenheim-Hochstetten, Möglingen, Reutlingen, Tuttlingen und Wannweil. Zusätzlich beteiligten sich die Stadt Leinfelden-Echterdingen und die Gemeinde St. Leon-Rot auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2019.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckt sich von März 2019 bis Juni 2020.

Auf kommunaler Ebene umfassten die im Rahmen der Maßnahme erfolgten Fußverkehrs-Checks die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Gemeindegebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Diese Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 5 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt der Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwal-

**Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks**



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

tung und Planersocietät vor, Bereiche im Ortsteil Echterdingen zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch rote Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmer und beinhalteten die neuralgischen Situationen. Für beide Begehungen wurde der Routenverlauf lediglich leicht angepasst.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten in Leinfelden-Echterdingen zum einen entlang der Hauptstraße, am Bahnhof vorbei ins alte Ziegeleigelände, zum anderen war das Messegelände Ziel einer Begehung. Dabei wurde vor allem die Fußwegeführung zum Messegelände sowie die Baustelle der neuen Bahnlinie betrachtet. Beide Begehungen starteten auf dem Kirchplatz in Echterdingen und endeten auch dort. Während der beiden Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmer der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren sowie eine Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen zu diskutieren.

## 4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Verwaltung und der Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Leinfelden-Echterdingen können einige Aspekte genannt werden, die aus Sicht der Fußgänger positiv zu bewerten sind. Zum einen ist der kompakte Stadtkern zu nennen, wodurch man als Fußgänger alle notwendigen Besorgungen des täglichen Gebrauchs fußläufig erreichen kann. Außerdem gibt es in Leinfelden-Echterdingen beruhigte Quartiere sowie viele Verbindungswege für den Fuß- aber auch Radverkehr.

Ungünstig sind hingegen Rahmenbedingungen, wie die Dominanz des Kfz-Verkehrs entlang der Hauptstraße, wodurch der nutzbare Seitenraum für die Fußgänger neben den Aufstellern zusätzlich teilweise von Fahrradfahrern eingeschränkt wird. In vielen Straßen wird der Gehweg zusätzlich durch Mülltonnen zugestellt und ist somit nicht für Fußgänger nutzbar. Zudem fehlen entlang der Hauptstraße Querungsmöglichkeiten, um ein sicheres Queren der Fahrbahn möglich zu machen. Grundsätzlich ist auch die Verbindung für Fußgänger von der Innenstadt zum Messegelände verbesserungswürdig. Während des Auftaktworkshops wurden neben einem fehlenden Leitsystem auch die negativen Auswirkungen für die Barrierefreiheit durch die Bepflasterung der historischen Stadtmitte sowie die schmalen Gehwege in Wohnquartieren der Stadt wie zum Beispiel im Bereich der Moltkestraße bemängelt.

Aus den grob skizzierten Eindrücken sowie als Ergebnis aus den Workshops und den Begehungen können Handlungsfelder abgeleitet werden, die auf dem Weg zu attraktiven und sicheren Fußwegen Berücksichtigung finden sollen. Die Handlungsfelder in Leinfelden-Echterdingen ergeben sich vor den folgenden Hintergründen:

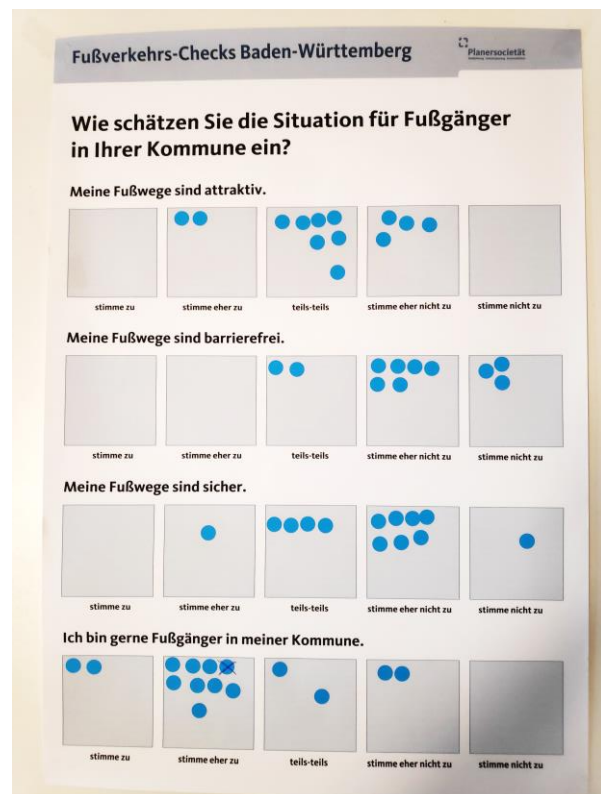
- **Querungen:** Während der Begehungen wurden vorhandene Querungsanlagen betrachtet, die bezüglich einzelner Teilaspekte, z.B. der Barrierefreiheit und Dauer der Grün- und Rotphasen, verbessert werden können. Ebenso konnten Querungsstellen bzw. Quersituationen betrachtet werden, die ein sicheres Queren der Fahrbahn für Fußgänger nur bedingt zulassen bzw. das Queren unkomfortabel machen. Dies ist zum Beispiel in Bernhäuser- und Hauptstraße der Fall.
- **Barrierefreiheit:** Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurden verschiedene Schwierigkeiten für geh- und sehingeschränkte Personen identifiziert. Dazu zählt unter anderem Der Kirchplatz sowie der Busbahnhof. Es sei jedoch darauf verwiesen, dass die Fußverkehrs-Checks keine ganzheitliche Bestandsanalyse der Barrierefreiheit darstellen.
- **Wegequalität und -beziehungen:** Während der Begehungen wurde auch die Qualität der Gehwege in Leinfelden-Echterdingen thematisiert. So wurde zum einen über ein fehlendes Leitsystem diskutiert, zum anderen die Verbindung von der Innenstadt zum Messegelände betrachtet. Auch die Verbindung vom Kirchplatz zum Bahnhof sowie der Bereich vor der Zehntscheuer waren Teil der Begehung und wurden von den Teilnehmenden als verbesserungswürdig eingestuft. Zusätzlich wurde auf die teilweise vorhandenen Mängel am Bodenbelag der Gehwege hingewiesen.

- **Aufenthaltsqualität:** Während der Workshops sowie bei den Begehungen wurde deutlich, dass auch im Bereich der Aufenthaltsqualität Mängel vorherrschen. So wurde neben fehlenden öffentlichen Toiletten auch die fehlende Schattierung am Kirchplatz thematisiert. Wichtig war den Teilnehmenden auch eine attraktive Gestaltung der Wegeverbindung von der historischen Innenstadt zum Messegelände.

Ergänzend zu den genannten Handlungsfeldern gibt es **weitere Maßnahmenvorschläge** zu den einzelnen Situationen, die im Laufe der Begehungen beobachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen und Anregungen zum Fußverkehr, die während der Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht im Rahmen dieser behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen des Abschlussberichts wieder.

Auf Basis des Auftaktworkshops sowie des Inputs während der Begehungen sollten die Teilnehmenden des Abschlussworkshops zu Beginn der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Leinfelden-Echterdingen äußern (Abbildung 2). Dabei wurde deutlich, dass die Teilaspekte Barrierefreiheit und Sicherheit<sup>1</sup> mit einer eher negativen Tendenz bewertet wurden. Der Teilaspekt der Attraktivität auf Fußwegen wurde eher ausgeglichen bewertet. Insgesamt konnten der Aussage „Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune“ ein sehr großer Teil der Teilnehmer „eher zustimmen“.

**Abbildung 2: Situation der Fußgänger in Leinfelden-Echterdingen (Befragung)**



Quelle: Planersocietät

1 Es wurde nicht unterschieden, ob es sich um soziale Sicherheit auf Fußwegen oder um Sicherheitsaspekte in Verbindung mit dem motorisierten Verkehr handelt.

## 5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Leinfelden-Echterdingen. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den vier Handlungsfeldern Querungen, Barrierefreiheit, Gehwegequalität und -beziehungen sowie Aufenthaltsqualität formuliert.

### 5.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Fußgänger sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Die größte Gefahr besteht für sie beim Queren der Fahrbahn, hier ereignet sich die überwiegende Anzahl an Unfällen.<sup>2</sup> Querungen sind somit für Fußgänger im Alltag häufig Hindernisse, denen jedoch eine große Bedeutung zukommt, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch mit stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr kann erreicht werden durch

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.<sup>3</sup>

Die Sicherheit von zu Fuß Gehenden steht dabei vor der Leistungsfähigkeit. Besonders an Lichtsignalanlagen ist daher zu prüfen, ob Linksabbieger und Fußgängerfreigabezeit getrennt werden kann, auch sollte der Grüne Pfeil nur dann eingesetzt werden, wenn keine Fußgängerfurt gequert wird<sup>4</sup>.

---

2 Siehe dazu auch UDV (2013)

3 Siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

4 Innerorts ist an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt vorzusehen (FGSV 2002:23). Der Grüne Pfeil eignet sich daher nur in sehr seltenen Fällen innerorts.



### Schaffung von weiteren und sicheren Querungsmöglichkeiten (A1)

Fußgänger sind sehr umwegeempfindlich, selbst kleine Umwege werden nicht akzeptiert und abgekürzt.<sup>5</sup> Durch fehlende Querungsanlagen müssen Umwege in Kauf genommen werden, wodurch Zeitverluste entstehen. Dass Abkürzen über die Fahrbahn ohne Querungsanlage stellt die Fußgänger häufig vor Herausforderungen und birgt ein Unfallrisiko, insbesondere wenn Hauptverkehrsstraßen überquert werden müssen.

Die Hauptstraße in Echterdingen hat eine deutliche Trennwirkung für das Fußwegenetz zwischen den Quartieren, was besonders auf die hohe Frequenz des Kfz-Verkehrs zurückzuführen ist. Zusätzlich werden durch vorhandene Stellplätze die Sichtbeziehungen teilweise eingeschränkt. Daher sollten in diesen Bereichen konzeptionelle Maßnahmen umgesetzt werden und es sollte eine Neuaufteilung des Straßenraums zu Gunsten von Fußgängern (und Radfahrern) inklusive Querungsanlagen (Fußgängerampel, Fußgängerüberweg oder Mittelinsel) erfolgen, um Barrieren und Trennwirkungen zwischen den Quartieren zu reduzieren und Umwege zu minimieren. Durch den **Einsatz von zusätzlichen Querungsanlagen** sollte ein durchgängiges und engmaschiges Fußwegenetz angestrebt werden. Bei einer Umgestaltung des Straßenraums sollte außerdem die Barrierefreiheit mitgedacht werden.

Auf Höhe der Leinfelder Straße ist die Querung am nördlichen Kreuzungsbe-  
reich der Hauptstraße nicht möglich. Um  
das Abkürzen über die Straße und somit  
eine potenzielle Gefahrenstelle für Fuß-  
gänger zu vermeiden, sollte die Erweite-  
rung der Lichtsignalanlage um eine wei-  
tere Fußgängerfurt an dieser Stelle ge-  
prüft werden.

Auch auf Höhe der Wegenerstraße ist ak-  
tuell keine Querungsmöglichkeit vorhan-  
den. Diese Kreuzung an der Hauptstraße  
stellt jedoch eine wichtige Wegeverbin-  
dung zwischen dem westlich gelegenen

**Abbildung 3: Engmaschiges Fußwegenetz**



Quelle: VM BW 2019: 13

Wohnquartier und den östlich gelegenen Spielplätzen, dem Pflegeheim sowie den Versorgungsmärkten dar. Die Installation einer Querungsmöglichkeit der Hauptstraße auf Höhe der Wegenerstraße bietet sich auch aufgrund des Kindergartens im Gärtlesäcker an, um den Kindern und Eltern den Fußweg entlang der vielbefahrenen Hauptstraße bis zum Bahnhof zu ersparen. Zwar heißt es nach § 26 VwV-StVO, dass Fußgängerüberwege „ausreichend weit voneinander entfernt sein“ müssen, dies soll aber keine starre Grenze sein. Im Leitfaden Fußgängerüberwege BW wird beschrieben, dass „in Straßenräumen mit häufigem, aber eher punktuelltem Querungsbedarf Zebrastreifen in

5 „In einer kleinräumigen Betrachtung zeigt sich, dass Umwege von 5 bis 10 m von vielen bereits nicht mehr akzeptiert werden“ (ASTRA 2015: 15)

kürzeren Abständen zueinander liegen können.“ Dabei sind insbesondere Wege zu wichtigen Zielpunkten und Wege, die von besonders Schutzbedürftigen genutzt werden, zu berücksichtigen (VM BW 2019: 25). Es ist die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs zu bevorzugen, im Sinne der Leistungsfähigkeit ist ggf. auch eine Bedarfsampel zu prüfen.

### **Gehwegüberfahrt an der Maiergasse / Hauptstraße (A2)**

Um den Gehkomfort zu steigern, können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Dies gibt dem Fußgänger zum einen Vorrang gegenüber dem Fahrzeugverkehr und zum anderen erhöht sich die Querungsqualität durch die Bewegung auf einem Niveau (Abbildung 4). Gleichzeitig wird durch die Erhöhung der Straße auf Bordsteinebene eine Verbesserung der Barrierefreiheit erreicht, wodurch mobilitätseingeschränkte Menschen diese Querung leichter passieren können. Eine **Gehwegüberfahrt** könnte an der Zufahrt der Maiergasse zur Hauptstraße realisiert werden. Dieser Querungsbereich wurde bei der Begehung aufgrund der hohen Abbiegegeschwindigkeit als gefährlich eingestuft und mithilfe der Gehwegüberfahrt könnte eine Verbesserung der Situation herbeigeführt werden. Beim baulichen Eingriff sollte gleichfalls darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien durch Einbauten nicht beeinträchtigt werden.

#### **Abbildung 4: Gehwegüberfahrt**



Quelle: Planersocietät (Links: Bestandsbild, Rechts: Beispielbild)

### **Kreisverkehr L1192 / Plieninger Straße / Esslinger Straße / In den Gärtlesäckern (A3)**

Kreisverkehrsanlagen können einige verkehrliche Vorteile vorweisen. Gegenüber normalen Kreuzungen gibt es keine Linksabbieger, wodurch sich Konfliktpunkte verringern. Zudem wird durch die unterbrochene Fahrbahn die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert (vgl. UDV 2012: 4). Durch den Verzicht auf eine klare zeitliche Trennung der Verkehrsströme entstehen den Fahrzeugführenden sowie den Fußgängern kaum Wartezeitverluste. Hemmnisse hingegen sind die unterschiedlichen Vorrangregelungen für den Fuß- und Radverkehr, die oftmals aus Unwissenheit zu Konfliktsituationen führen. Des Weiteren sind die Verkehrsströme für sehingeschränkte Menschen akustisch nicht zu erkennen, wodurch eine sichere Querung für diese schutzbedürftige Personengruppe

ohne Fußgängerüberweg nicht möglich ist. Auch Schulkindern und älteren Menschen fällt es häufig schwer, am Kreisverkehr selbst zu entscheiden, wann die Straße sicher gequert werden kann. Um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern zu reduzieren und die Situation für den Fußverkehr zu verbessern, sollten die Empfehlungen und Hinweise der FGSV zu Kreisverkehren sowie der FGÜ-Leitfaden BW überprüft werden.

Bei den Kreisverkehren im Stadtgebiet von Leinfelden-Echterdingen bedarf es einer Analyse des Einzelfalls, da die unterschiedlichen Situationen an den jeweiligen Kreisverkehren gesondert betrachtet werden müssen. Zufahrten zu (privaten) Parkplätzen, wie beispielsweise an der Hauptstraße, sind ebenso miteinzubeziehen, da insbesondere auch dort Querungsbeziehungen bestehen. Insgesamt fällt auf, dass die zentralen Kreisverkehre in Leinfelden bereits vollständig mit FGÜ ausgestattet sind, jene in Echterdingen nicht.

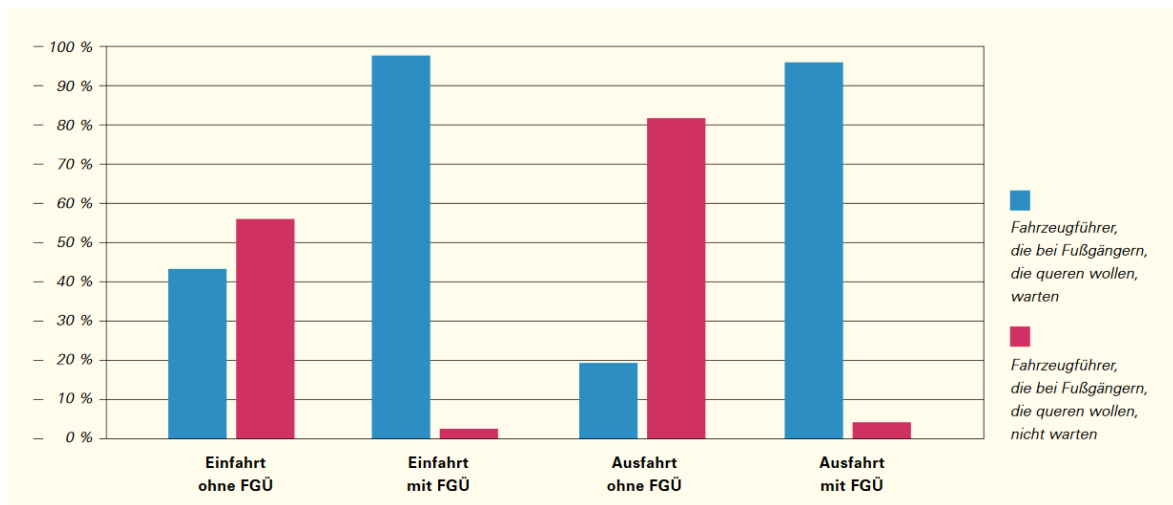
Der bei der Begehung betrachtete Kreisverkehr L1192 / Plieninger Straße / Esslinger Straße / In den Gärtlesäckern liegt innerhalb eines bebauten Gebietes und hat derzeit Fahrbahnteiler als Überquerungshilfen (siehe Abbildung 5). Nach dem Merkblatt der FGSV sind diese grundsätzlich an *allen* Kreisverkehrsarmen innerhalb bebauter Gebiete vorzusehen. Des Weiteren sollten innerhalb bebauter Gebiete Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege angelegt werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen (vgl. FGSV 2006: 21). Gleiches wird sowohl vom FGÜ-Leitfaden als auch vom ADAC empfohlen (vgl. ADAC 2014: 5). Durch die Vereinheitlichung des Vorrangs für Fußgänger durch Zebrastreifen beachten ca. 97 % der Kfz-Fahrer deren Vorrang; ohne Zebrastreifen wird der Vorrang der Fußgänger beim Ausfahren aus dem Kreisverkehr von weniger als 20 % beachtet (vgl. VM BW 2019: 15, Abbildung 6).

**Abbildung 5: Östlicher Kreisverkehrsarm am Kreisverkehr mit Fahrbahnteiler**



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Laut FGÜ-Leitfaden BW sollen an Überquerungsstellen von Kreisverkehren an allen Kreisverkehrsarmen Fußgängerüberwege angelegt werden, wenn die verkehrliche Voraussetzung hierfür an zumindest einem Arm gegeben sind (vgl. VM BW 2019: 28). Über die Straße In den Gärtlesäckern ist bereits ein Fußgängerüberweg und auf der Plieninger Straße etwas abgerückt vom Kreisverkehr eine Bedarfsampel eingerichtet; eine Ergänzung eines Fußgängerüberwegs am Kreisverkehr ist in diesem Zusammenhang abzuwägen.

**Abbildung 6: Verhalten an Kreisverkehren gegenüber Fußgänger**

Quelle: VM BW 2019:15

Die Ergänzung von Fußgängerüberwegen am Kreisverkehr auf der Esslinger Straße und der L 1192 ist daher zu prüfen. Zwar sind diese Straßen in Teilen anbaufrei, jedoch sind Haltestellen zu erreichen, sodass sichere Querungen nicht zuletzt im Sinne der Barrierefreiheit erforderlich sind. Bei den Planungen muss die Vorfahrtsregel bei dem freien Rechtsabbieger dringend beachtet und überprüft werden, es ist ebenfalls die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs anzustreben. Insgesamt erhält der Kreisverkehr so auch eine stärkere Funktion als „Einfahrtstor“ in den Siedlungsbereich. Die Radfahrenden sollten gemäß Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Musterblatt 4.5) geregelt werden.

Ebenso sollte eine Einrichtung von FGÜ an allen Furten am Kreisverkehr Hauptstraße/Nikolaus-Otto-Straße geprüft werden. Der private Anlieger ist miteinzubeziehen.

#### **Sichere Querungen auf Schulwegen (A4)**

Schulkinder sind besonders auf eindeutige und sichere Querungen angewiesen, da sie weder die kognitiven Fähigkeiten besitzen, um den Verkehr ausreichend einzuschätzen, noch die körperliche Größe haben, um die Fahrbahn gut einsehen zu können. Im Rahmen der Begehung wurde ein Teil des Schulwegs der Zeppelinstraße untersucht. So zeigte sich, dass insbesondere an der Kreuzung von Bernhäuserstraße und Brühlstraße eine Verbesserung der Quersituation für alle Furten gewünscht wird. Derzeit bestehen eine signalisierte Furt sowie ein Fußgängerüberweg. Insbesondere für die einfache Querung für Schulkinder empfiehlt es sich, innerhalb einer Kreuzung einheitliche Querungsanlagen an allen Furten anzubieten. Durch die erweiterten Einsatzmöglichkeiten von Fußgängerüberwegen sowie dem klaren Vorrang für Fußgänger ist die Anlage von Fußgängerüberwegen an allen Querungen zu prüfen.

## 5.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert und damit im Range eines Bundesgesetzes, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und *bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen*. (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7)

Dazu zählen auch die Erreichbarkeit und Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieser soll laut dem Personenbeförderungsgesetz für Menschen, die „in Ihrer Mobilität oder sensorisch“ (PBefG) eingeschränkt sind, durch einen vollständig barrierefreien Ausbau nutzbar gemacht werden. Dabei sind die verschiedenen Interessensvertreter, wie Vertreter des Behindertenbeirats, Unternehmer, Verbände und betroffene Fahrgäste, in die Planungen mit einzubeziehen (§8 Abs. 3 PBefG).

Nicht zuletzt profitiert von einem barrierefreien öffentlichen Raum die gesamte Bevölkerung. Nicht nur der Rollstuhl braucht gut berollbare Flächen, sondern beispielsweise auch Kinderwagen, Einkaufswagen und Koffer. Ein Raum, der über Orientierungshilfen für Sehingeschränkte verfügt, ist auch für den Ortsfremden leichter begreifbar. Temporäre Einschränkungen, zum Beispiel verletzungsbedingt oder altersbedingt, machen nicht nur dauerhaft Eingeschränkte zu Nutznießern barrierefreier Fußverkehrsinfrastruktur.

### Querverkehr (B1)

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen<sup>6</sup> für die Bedürfnisse gehbehinderter Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ oder LSA darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen wie akustische Signalgeber ergänzt werden. (vgl. FGSV 2011: 48ff)

---

6 Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

In Bezug auf die Begehung, während der keine ganzheitliche Bestandsaufnahme der Barrierefreiheit stattgefunden hat<sup>7</sup>, ist vor allem auf die unterschiedlichen Anforderungen geh- und sehbehinderter Menschen bei Querungen zu verweisen. Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur für sehbehinderte Menschen. An LSA und FGÜ ist aufgrund der Breite der Überwege eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm für Sehbehinderte mit Sperrfeld, 0 cm für Gehbehinderte mit Richtungsfeld; Abbildung 7) möglich. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten. (vgl. FGSV 2011: 48ff)

**Abbildung 7: Differenzierte Bordhöhe**



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Damit ein möglichst stadteinheitliches Design entsteht, was die Nutzung und Verständlichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen vereinfacht, wird die **Erarbeitung eines Gestaltungsleitfadens zur Barrierefreiheit (B1)** empfohlen. Dieser soll wichtige Hinweise (z. B. Literatur und DIN-Normen) sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. barrierearmen Rahmenbedingungen liefern. Sinnvoll kann auch eine Beteiligung des Behindertenbeirats sein, um Interessierte und betroffene Bewohner rechtzeitig zu informieren und von Erfahrungen und Kenntnissen zu profitieren.

Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnte durch eine Matrix erreicht werden, die Indikatoren wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz, Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer; Querungsanlage mit Fußgängervorrang; Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und Bedeutung im Wegenetz<sup>8</sup> berücksichtigt. Darüber hinaus sind anstehende Vorhaben zu beachten, um Maßnahmen ggf. koppeln zu können (z. B. bei Tiefbaumaßnahmen der Stadtwerke).

## Längsverkehr (B2)

Neben dem Queren ist auch das Vorankommen für mobilitätseingeschränkte Personen oftmals mit Hindernissen verbunden. Essentiell ist, dass genügend Bewegungsraum auf den Gehwegen vorzu-

<sup>7</sup> Die einzelnen identifizierten Schwach- bzw. Problemstellen in Bezug auf die Barrierefreiheit sind der Dokumentation und dem Anhang zu entnehmen.

<sup>8</sup> Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes sind besonders zweckdienlich. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich ziehen.

finden ist. Einzelne Engstellen können Wege beispielsweise mit dem Rollstuhl unpassierbar machen. Die empfohlenen Gehwegbreiten werden in Kap. 5.3 dargestellt, im Folgenden wird kurz auf weitere Anforderungen an Gehwege aus Sicht der Barrierefreiheit eingegangen.

#### Abbildung 8: Poller als Barriere für Fußgänger



Quelle: Planersocietät, Bestandsbilder

Poller und gespannte Ketten stellen besondere Hindernisse da. Sie bilden besonders im Dunkeln eine Stolpergefahr für Seheingeschränkte und Blinde. Fehlende Kontraste sollten durch Retroreflektoren verbessert werden, welche kostengünstig nachträglich angebracht werden können. Ketten, Umlaufsperrn und Ähnliches haben in der Regel eine unzureichende ertastbarkeit mit dem Langstock. Auf eher hoch hängende Ketten ist zu verzichten, Umlaufsperrn sind mindestens mit horizontalen Streben auf mindestens zwei Höhen auszustatten. Poller, Ketten, aber auch Werbeaufsteller stellen zudem eine Barriere für Geheingeschränkte dar (vgl. Abbildung 8).

Um eine gute Passierbarkeit zu gewährleisten, ist eine Gehgasse von 1,2 m Breite einzuhalten. Neben der Breite der Wege sind auch deren Steigungen und Neigungen dafür entscheidend, wie gut mobilitätseingeschränkte Personen sie nutzen können. Während durch die topografischen Gegebenheiten in Echterdingen Steigungen weniger problematisch sind, weisen die Gehwege jedoch teilweise Querneigungen auf, beispielsweise auf der Hauptstraße und in den Wohnstraßen rund um die Moltkestraße. Neigungen des Gehwegs sind für alle rollenden Mobilitätshilfen schwierig, da diese (zumeist in Richtung Fahrbahn) abdriften. Der benötigte Kraftaufwand, um trotzdem auf dem Gehweg zu bleiben, ist für Betroffene oft zu hoch.

Ein weiteres Problem stellt eine mangelhafte Gehwegoberfläche dar. In vielen Bereichen Echterdingens, wie dem Wohngebiet rund um die Moltkestraße, sind teilweise erhebliche Oberflächenbeschädigungen vorzufinden (Abbildung 9). Diese stellen gerade mobilitätseingeschränkte Menschen vor erhebliche Probleme. Besonders Schlaglöcher und Witterungsschäden wie Risse im Gehweg können große Hindernisse darstellen und sollten **kontinuierlich ausgebessert** werden.

#### Abbildung 9: Schäden an der Gehwegoberfläche



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Auch bei Baustellen dürfen die Anforderungen Mobilitätseingeschränkter nicht außer Acht gelassen werden. Bordsteinabsenkungen, sichere Querungsalternativen und **adäquate Informationen** sind bereitzustellen. Besonders in prioritären Umfeldern, wie dem Bahnhof, ist ein verstärktes Augenmerk darauf zu legen. Maßstab dafür ist Umwege zu vermeiden und die Sicherheit zu gewährleisten. Insbesondere für Mobilitätseingeschränkte sind Umwege sehr aufwendig, sodass temporäre Absenkungen, Baustellen-Bedarfsampeln oder temporäre FGÜ eingesetzt werden sollten. An Stellen, an denen Umwege unvermeidbar sind, sollte rechtzeitig (an der letzten Querungsmöglichkeit) informiert werden. In Abbildung 10 (rechts) wird in Leinfelden-Echterdingen mithilfe von Informationsschildern eine mögliche Umleitung vermittelt.

**Abbildung 10: Baustelle mit fehlender Querungsalternative (links), Hinweisschilder auf die nachfolgende Baustelle (rechts)**

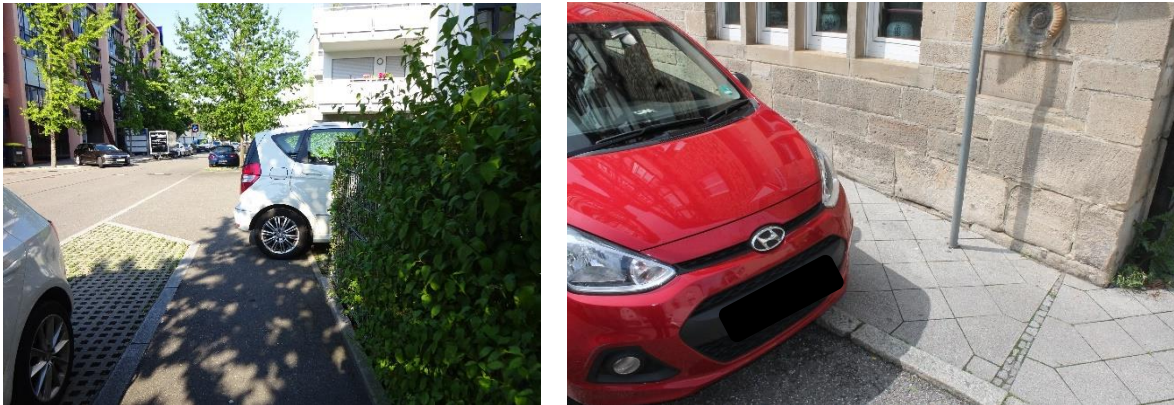


Quelle: Planersocietät, Bestandsbilder

**Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr (B3)**

Eine angemessene nutzbare Breite des Gehwegs sicherzustellen, hat eine hohe Priorität bei der Fußverkehrsförderung und ist eine Voraussetzung für die Akzeptanz und die Attraktivität von Gehwegen. Der Gehweg ist dem Fußverkehr vorbehalten. Ausnahmen sind für den Fahrzeugführer des Kfz hinreichend zu kennzeichnen. Reichen Markierungen und Beschilderung nicht aus, um einen akzeptablen Bewegungsraum für Fußgänger sicherzustellen, sind regelmäßige und konsequente Kontrollen durchzuführen. Aufgrund des Personalaufwands können in sensiblen Umfeldern wie Kindergärten, Schulen und Seniorenunterkünften sowie an bekannten Brennpunkten **Schwerpunkt-kontrollen** vorgenommen werden.



**Abbildung 11: Kaum nutzbarer Gehweg durch parkende Kfz**

Quelle: Planersocietät, Bestandsbilder

Im öffentlichen Raum können Parkmöglichkeiten für Kfz durchaus reduziert werden. Häufig besteht die Möglichkeit, anderweitig oder **ungenutzte private Stellflächen** (z. B. in Innenhöfen) zu nutzen. Ist dies der Fall können Parkflächen im öffentlichen Raum so organisiert werden, dass es zum Flächengewinn für den Fußverkehr kommt und der ruhende Kfz-Verkehr dort untergebracht wird, wo er den Fußverkehr nicht behindert. Eine Identifizierung kann über Luftbilder und/oder Begehungen stattfinden. Ergänzend besteht der Drang Fahrbahnflächen zulasten des Gehwegs freizuhalten: die **Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der Fahrbahn** kann durch Markierungen verdeutlicht werden.

**Abbildung 12: Markierungen im Kreuzungsbereich**

Quelle: Leander Renz, Beispielbild

Ergänzend sind Querungsbereiche vom ruhenden Verkehr freizuhalten. Sowohl in Kreuzungsbereichen als auch an Querungen auf der Strecke können **Markierungen** die geltenden Regeln optisch unterstützen. Dies erleichtert zudem die Kontrolle des ruhenden Verkehrs. Falls die Markierungen nicht ausreichen, können ergänzende Maßnahmen, wie beispielsweise Radabstellanlagen, Pflanzgefäße oder Ähnliches hinzugenommen werden. In Abbildung 12 werden mithilfe von Markierungen im Kreuzungsbereich Gefahrenzonen freigehalten, die durch falsch parkende Kfz entstehen. Somit werden das Queren der Straße erleichtert und die Sichtbeziehungen der Fußgänger auf den Pkw-Verkehr verbessert. Zusätzlich wurde in Abbildung 12 ein Fußgängerpiktogramm auf der Straße angebracht, um die Pkw-Fahrer auf querende Fußgänger hinzuweisen und mithilfe von Pollern das Gehwegparken in den sensiblen Bereichen verhindert.

Die Stadt Leinfelden-Echterdingen wird eine Parkraumerhebung für die Historische Mitte durchführen. Ergänzend zu dieser könnten in Zusammenarbeit mit der Verkehrsüberwachung Bereiche mit regelmäßigen Falschparkern identifiziert werden, um so im Rahmen der Parkraumregulierungen integrierte Lösungen zu finden. Begleitend zur Umsetzung neuer Parkregulierungen sollte die Stadt Leinfelden-Echterdingen Öffentlichkeitsarbeit bezüglich der Nutzung privater Stellplätze (z. B. „Die Garage ist für's Auto da“) durchführen.

#### Weitere Aspekte (B4)

Es muss darauf hingewiesen werden, dass zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele andere Aspekte, wie z. B. freie Gehgassen, besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Beschaffenheit von Oberflächen (z. B. Kirchplatz), die Stadtmöblierung, Handläufe an Treppenanlagen, Kontrastierungen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV (z. B. Treppenaufgang am Bahnhof) zählen. Besonders im Bereich des Kirchplatzes sollten aufgrund des Kopfsteinpflasters **Veränderungen an der Beschaffenheit des Bodens** vorgenommen werden, um auch mobilitätseingeschränkten Personen eine Nutzung des Platzes zu ermöglichen.

#### Abbildung 13: Kirchplatz in Leinfelden-Echterdingen (links), geschliffene Oberflächenbeschaffenheit im Gehbereich und Querung (mittig, Rothenburg), Entwässerung mit Blindenleitlinie (links, Tuttlingen)



Quelle: Planersocietät (links: Bestandsbild, mittig: Rothenburg Tourismus, rechts: Bestandsbild)

So sind die zentralen Gehachsen des Platzes von glatter Beschaffenheit auszubauen, wobei städtebaulich der historische Charakter erhalten bleiben kann (Abbildung 13). Dadurch wird es auch Menschen, die im Rollstuhl sitzen oder einen Rollator benötigen, ermöglicht den Kirchplatz gut zu passieren. Auch die in diesem Bereich liegenden Querungsmöglichkeiten an der Bernhäuser Straße können durch den Einsatz erschütterungsarmer Oberflächen barrierefreier gestaltet werden. Durch die Topographie des Platzes ist die Entwässerung zu beachten: einerseits können Abflussrinnen zur Orientierung genutzt werden, andererseits sollte auf eine wetterfeste Verfüzung geachtet werden. Alternativ stellt das **Schleifen und Verfüllen** (z. B. mit Kunststoff-Harz-Verbundstoffen) eine i. d. R. kostenintensivere, jedoch im Bestandspflaster komplex durchführbare Maßnahme dar.

Grundsätzlich können die oben genannten Aspekte der Barrierefreiheit in diesem Bericht keine ausführlichere Berücksichtigung finden. Grundsätze zur Gestaltung barrierefreier Öffentlicher Räume sollte sich die Stadt Leinfelden-Echterdingen aufstellen und regelmäßig prüfen.

## Zusammenfassung

Sowohl für das Queren als auch das Vorankommen gilt, dass Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes besonders zweckdienlich sind. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen: nur so entsteht ein **durchgängiges Netz**. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

Um nicht nur bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen Querungen zu verbessern und bei vergleichsweise kleineren Eingriffen bzgl. anderer Aspekte flexibler zu sein, kann ein **Barrierefrei-Etat (B4)** (eigenständiger Haushaltstitel) vorgeschlagen werden. Mithilfe dessen sollen aktiv und gezielt Barrieren abgebaut werden. Zielformulierungen können dabei helfen, den Etat sinnvoll einzusetzen und verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

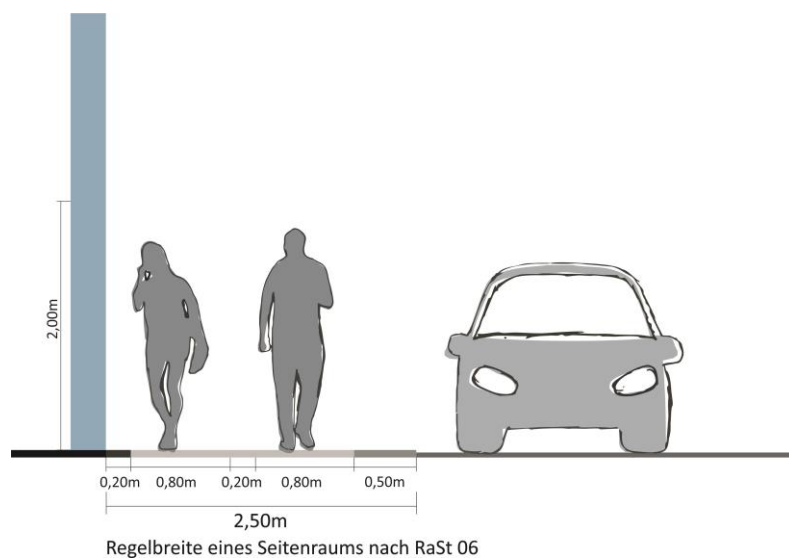
## 5.3 Handlungsfeld Gehwegequalität und -beziehungen (C)

Die nachfolgenden Maßnahmen befassen sich inhaltlich mit der Gehwegequalität bzw. den Gehwegebeziehungen in Leinfelden-Echterdingen.

### Gehwegbreiten (C1)

Als wichtigstes Element im Längsverkehr sind Gehwege entsprechend den **Ansprüchen der Fußgängerinnen und Fußgänger zu gestalten**. Dabei wird als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. So sollen sich zwei Fußgänger begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50m resultiert (Abbildung 14). Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender Fußgänger liegt demnach bei 1,8 m. Dieser nutzbare Bewegungsraum ist in den meisten Fällen jedoch häufig deutlich geringer. Grund hierfür sind z. B. parkende Kfz, abgestellte Fahrräder, Mülltonnen oder Freitreppen, wie während der Begehungen festgestellt wurde.

**Abbildung 14: Aufteilung des Seitenraumes (Regelfall)**



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2002: 16

### Multifunktionale Flächen (C2)

Fußgänger konkurrieren außer mit abgestellten Kfz auch mit abgestellten Fahrrädern oder Mülltonnen (temporär) um Flächen. Oft wird ihr Bewegungsraum durch solche Nutzungen zusätzlich eingeschränkt. Genannte Nutzungen sollten möglichst **geordnet organisiert** werden und die Gehgasse des Fußverkehrs nicht einschränken, insbesondere dann, wenn die nutzbare Fläche aufgrund von städtebaulichen Gegebenheiten sowieso gering ist.

Dies kann auf dafür vorgesehenen Flächen passieren, die bisher dem ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung standen. Auf diesen Flächen können

nicht nur Fahrradbügel und für Mülltonnen reservierte Flächen organisiert werden, sondern sie können je nach Bedarf auch für Ruhemöglichkeiten (Bänke oder Sitzpoller) oder das Aufstellen von Schildern, Parkautomaten etc. genutzt werden. Generell kann durch die Aufweitung von Gehwegen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gesteigert werden. Eine einzelne multifunktionale Fläche hat nur einen vergleichsweise geringen Einzugsbereich und wirkt daher eher punktuell. Eine regelmäßige Wiederholung im Straßenzug kann dies jedoch verbessern. Auch vorgezogene Seitenbereiche in Kreuzungsbereichen und Einmündungen können genutzt werden, wenn dadurch die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern nicht negativ beeinflusst werden. Wie solche Flächen durch die Bevölkerung angenommen werden, kann im Rahmen eines **Pilotprojekts** getestet werden. Hierfür eignen sich besonders Kreuzungen und Einmündungen.

Kurzfristig sollte die Stadt Leinfelden-Echterdingen gemeinsam mit dem Müllentsorgern über Alternativen diskutieren: so sollte angestrebt werden, dass die Mülltonnen und Gelben Säcke nur so kurzweilig wie möglich am Straßenrand stehen. Möglichkeiten dazu wäre auch, dass der Müllentsorger diese von den Grundstücken einsammelt und Mülltonnen auch wieder dorthin zurückbringt. Bei Neubauvorhaben sollte die Stadt Leinfelden-Echterdingen auf geeignete Sammelstellen an der Straße fordern, sodass die Mülltonnen und Gelben Säcke nicht auf den Gehweg gestellt werden müssen.

### Wegeverbindung Innenstadt-Messe (C3)

Während der zweiten Begehung hat sich gezeigt, dass die Wirtschaftswege eine wichtige Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Messegelände und Echterdingen darstellen. Da diese Wege sehr schmal sind und auch weiterhin von der Landwirtschaft genutzt werden, besteht enormes Konfliktpotenzial. Um dieses zu vermeiden, muss eine Regelung zwischen der Stadt und den Landwirten gefunden werden. Einer dieser Wege ist zusätzlich Teil des Radnetzes Baden-Württembergs (vgl. NVBW 2016). In einem ersten Schritt sind die direkten Wegeverbindungen (Messe-Kernort) für den Rad- und Fußverkehr zu priorisieren und gleichzeitig die anderen Wege

**Abbildung 15: Abgestellte Mülltonnen auf dem Gehweg**



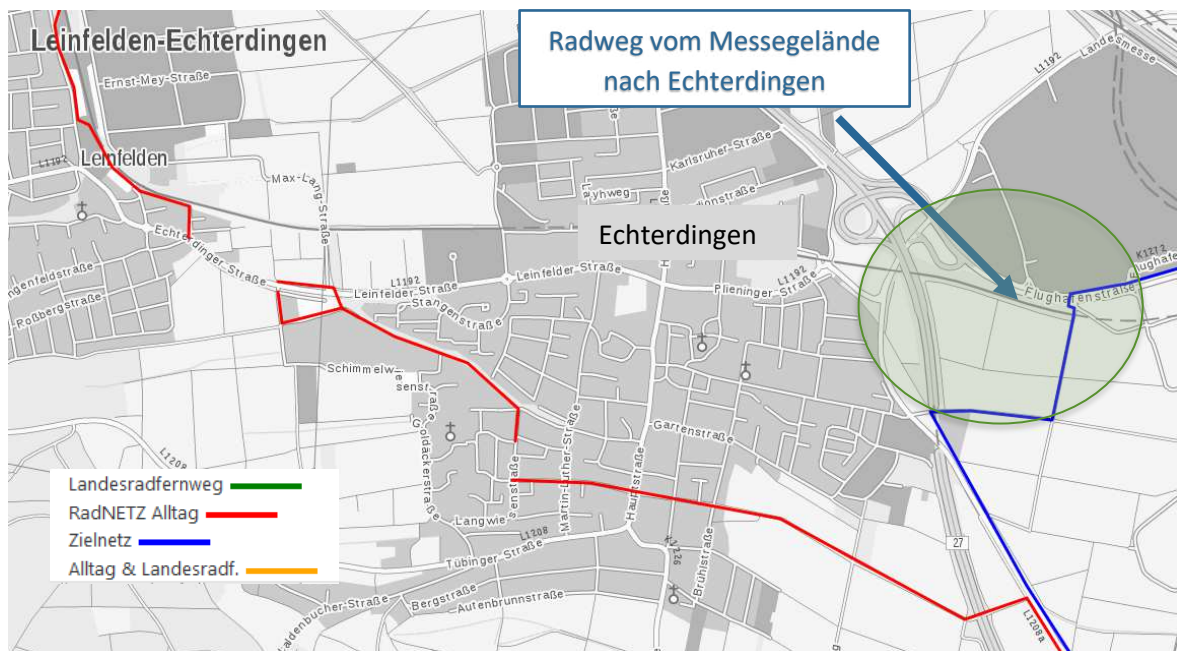
Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

ausschließlich für die landwirtschaftlichen Verkehre freihalten. In Bezug auf das gesamte Stadtgebiet kann die Stadt Leinfelden-Echterdingen ergänzend die bestehenden Radrouten wie das RadNETZ Baden-Württemberg oder die Filderradrunde zugrunde legen.

Diese Wege wären dann für den Fuß- und Radverkehr gesperrt. Um auch den Fußgängern ausreichend Platz einzuräumen, könnten die Ränder entlang des Weges mithilfe von Markierungen und einer Beschilderung für Fußgänger freigehalten werden. Mögliche Beispiele sind in Abbildung 18 und Abbildung 17 zu dargestellt, wo mithilfe von farblichen Markierungen eine deutliche Abgrenzung der Wegeränder stattfindet. Zusätzlich könnte der Weg als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Verkehrszeichen Nr. 240) ausgeschildert werden, auf dem jedoch auch die landwirtschaftlichen Fahrzeuge eine Fahrerlaubnis besitzen (siehe Abbildung 18). Diese Möglichkeit kann als kurzfristiger erster Schritt angesehen werden.

Langfristig ist es wichtig, Kommunale Satzungen zur Straßenreinigungspflicht auf Wirtschaftswegen (vgl. FGSV 2002: 37) oder abgesicherte Nutzervereinbarungen zwischen den Landwirten und der Stadt zu schaffen. Diese können die Qualität des Radverkehrsnetzes ebenfalls verbessern.<sup>9</sup> Außerdem sollte langfristig über einen Ausbau des Weges nachgedacht werden, da dieser eine wichtige Achse zwischen der Innenstadt Echterdingens und dem Messegelände darstellt. Der Wirtschaftsweg stellt zusammen mit der Bernhäuser Straße eine verlängerte Südachse dar und sollte deswegen auf die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs angepasst werden. Dazu gehören auch der Ausbau von Querungsmöglichkeiten und eine Anpassung der Gehwege.

**Abbildung 16: RadNETZ Baden-Württemberg**



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung nach Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

9 Hinweis: Bis 2020 soll als Maßnahme aus der RadSTRATEGIE ein Leitfaden „Radverkehr auf Wirtschaftswegen“ erarbeitet werden, der abgesicherte Mustervereinbarungen beinhaltet, welche u. a. Nutzerkonflikte aufgreifen und Fragen der Unterhaltung und Haftung regeln.

Kurzfristig sollten daher die Planungen zum Ausbau der Messeparkplätze überprüft werden, um eine sichere Fuß- und Radwegeführung zu gewährleisten. Zur Bemessung des optimalen Flächenbedarf kann der Standard für Radschnellwege<sup>10</sup> zugrunde gelegt werden.

**Abbildung 17: Markierungen zur Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs**



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

**Abbildung 18: Markierungen und Beschilderung der direkten Wegeverbindung**



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

<sup>10</sup> Mehr Infos zu Radschnellwegen in Baden-Württemberg sind unter <https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radstrategie/> zu finden.

### Wegeverbindung von Innenstadt und Bahnhof über Burgstraße (C4)

Die Burgstraße stellt die direkte Verbindung zwischen der „Mitte Echterdingen“ und dem Bahnhof und den nördlichen Quartieren dar. Zwischen den Hotels und Nahversorgern im Norden und den Restaurants rund um das Rathaus stellt diese Achse eine attraktive und verkehrsrühige Alternative zur Hauptstraße dar, die jedoch bisher kaum als solche ausgebildet ist.

Die Situation für den Fußverkehr – sowie für den Radverkehr – kann durch die Einführung einer Fahrradstraße gestärkt werden. Die Einrichtung einer Fahrradstraße bedingt die Neusortierung des Parkraums, der klar markiert und angeordnet werden muss, sodass das Gehwegparken verringert werden kann. Da in einer Fahrradstraße die Fahrbahn auf 4,5 m reduziert werden kann, kann der Seitenraum vergrößert werden. Die Zufahrtsberechtigung der Fahrradstraße Burgstraße kann für den MIV freigegeben werden, besonders im nördlichen Abschnitt ist eine Zufahrtsberechtigung nur für Anlieger zu prüfen. Eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße Burgstraße kann durch Gehwegüberfahrten realisiert werden, sodass Rad- und Fußverkehr simultan gestärkt werden und eine „Nahmobilitätsachse“ entsteht. Gestalterisch können die farblichen Markierungen der Wegeverbindung Innenstadt-Messe aufgegriffen werden (C3/ Abbildung 18).

Von der Einrichtung einer Spielstraße ist wegen des Parkdrucks, der Beschleunigung des Radverkehrs und der gestalterischen Ansprüche abzusehen. Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs kann durch fehlende Umfeldnutzung nicht auf die gesamte Burgstraße übertragen werden, sodass eine einheitliche Regelung vorzuziehen ist. Die Burgstraße bildet als Nahmobilitätsachse zudem eine qualitätsvolle Alternative zur Hauptstraße.

## 5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)

### Einzelne Sitzmöglichkeiten (D1)

Dem kurzzeitigen Sitzen und Erholen kommt neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum eine steigende Bedeutung zu. Gerade ältere Menschen benötigen, um ihre alltäglichen Wege zu gestalten, ansprechende und regelmäßige **Sitzmöglichkeiten** (vgl. VM BW 2017: 9). Diese können

**Abbildung 19: Verschiedene Sitzmöglichkeiten in Leinfelden-Echterdingen**



Quelle: Planersocietät, Bestandsbilder

aber auch für Eltern mit kleinen Kindern ein Etappenziel sein. Daher empfiehlt sich, Sitzbänke **entlang von Hauptrouten in einem Abstand von mindestens 300 m anzubringen** (vgl. FGSV 2011: 60).

Es ist zu beachten, dass für ältere Menschen im Gegensatz zu Kindern und jungen Menschen, die auch einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder akzeptieren, der Komfort wichtig ist. Sie müssen problemlos wieder aufstehen können, daher sollten Sitzgelegenheiten für diese Personengruppen u. a. über Arm- und Rückenlehnen und eine waagerechte Sitzfläche verfügen. Ein guter Mix aus verschiedenen Gegebenheiten, wie Liegeflächen, aber auch Sitzmöglichkeiten mit Armlehnen bietet allen Benutzergruppen die Möglichkeit zum Verweilen (Abbildung 20).

**Abbildung 20: Beispiel für unterschiedliche Sitzmöglichkeiten**



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Neben dem Komfort spielt auch die Position in Bezug auf Lärm, Sonne, Wind- und Blickrichtung eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung.

Die Planungen zum Ausbau der Mobilitätspunkte bieten hier eine weitere Ansatzmöglichkeit. Da diese auch durch den Fußverkehr stark frequentiert werden, sollten hier Aufenthaltsmöglichkeiten integriert werden. Insbesondere bei Verknüpfung mit dem ÖV kann es zu Wartezeiten kommen, die sitzend oder in Bewegung überbrückt werden kann. Bewegungsimpulse können durch Elemente wie Schaukeln (Beispiel Kanada) gegeben werden. Weitere sinnvolle Impulse bieten Elemente wie Bücherschränke oder Regiomarkt-Automaten, die so auch städtebaulich sinnvoll integriert werden können. Ausgangspunkt und „Test“ für verschiedene Elemente an Mobilitätspunkten in Leinfelden-Echterdingen stellt die neue Haltestelle der Stadtbahn U6 in Echterdingen dar.

### **Wegweisung (D2)**

Der **Wegweisung** zu Alltags- und Freizeitzielen wird im Fußverkehr besondere Bedeutung auf den eigenständigen Fußwegen zuteil. Ebenso wichtig ist sie aber auch auf den fahrbahnbegleitenden Wegen oder in Fußgängerzonen. Sie kommt vor allem dort zum Einsatz, wo eine Orientierung durch bauliche (z. B. Blickachsen) und gestalterische Maßnahmen nicht mehr ausreicht und nicht leistbar ist. Informationen zur Wegweisung für Fußgänger sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Eine **Unterstützung der Orientierung** der Fußgänger wird als wichtige Maßnahme zur Attraktivierung des Fußverkehrs angesehen (vgl. FGSV 2002: 32). Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Menschen, die noch nicht alle kurzen Wege in der Stadt kennen oder ortsunkundig sind.



Abbildung 21: Wegweisung im öffentlichen Raum



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Information zur Barrierefreiheit (links oben), gestalterische Wegweisung (mittig oben), temporäre Wegweisung (rechts oben), Information zur Distanz (in min) auf einem Stadtplan (unten links), ziel- und routenorientiert Wegweisung (unten mittig), Information zur Barrierefreiheit (unten rechts)

Generell kann zwischen einem zielorientierten System und einem routenorientierten System unterschieden werden. Auf Verbindungen des Alltagsverkehrs können Ziele, wie z.B. ÖPNV-Haltestellen oder der Weg zum Messegelände, kommuniziert werden. Routenorientierte Systeme sind für Freizeitrouten gedacht, auf denen flaniert, geschlendert und gebummelt werden kann, bzw. auf Wanderrouten außerhalb der Siedlungsbereiche. Den kommunizierten Informationen sind wenig Grenzen gesetzt. Sie können Distanzen in Längen- oder Zeiteinheiten wiedergeben, verbrauchte Kalorien anzeigen, Hinweise zur Barrierefreiheit (inkl. etwaigen Alternativrouten, z. B. Bahnhofplatz), Wege zu öffentlichen Toiletten (z. B. „Die nette Toilette“) aufzeigen, zu überwindende Höhenunterschiede wiedergeben oder Interesse am Zulußgehen und dem Folgen der Weg-

weisung liefern. Sie können gestalterisch (z. B. durch Illuminationen sowie Farbe oder Beschaffenheit der Oberflächen) im öffentlichen Raum wiedergegeben werden<sup>11</sup> oder nur temporär für Veranstaltungen (Messeveranstaltungen, Wege zu den ansässigen Hotels) notwendig sein. Eine **fußgängerfreundliche Wegweisung** sollte systematisch eingeführt werden, nicht zuletzt, da dies auch im Mobilitätskonzept der Stadt Leinfelden-Echterdingen verankert ist. Dort heißt es unter anderem, dass eine „Verbesserung der Orientierung für Fußgängerinnen und Fußgänger“ geschaffen werden soll (Stadt Leinfelden-Echterdingen 2018: 30). Auf einen Wiedererkennungswert und einfaches Verständnis muss geachtet werden. Ebenso ist eine „Informationsflut“ zu vermeiden.

Positiv hervorzuheben sind die Wanderrouten und der Wanderroutenführer der Stadt Leinfelden-Echterdingen. Ähnliche Guides können auch zu themenbezogenen Routen entwickelt werden. Ideen dazu können barrierefreie Routen, zum Beispiel in Anlehnung an den Camino Inklusio, darstellen, die gemeinsam mit der Bevölkerung erarbeitet werden.

### Informationsstelen (D3)

Neben dem Einsatz eines Leitsystems mit Informationspfeilen wäre der Einsatz von **Informationsstelen** eine weitere Möglichkeit der Wegweisung. Zudem besteht die Möglichkeit, diese beiden Systeme miteinander zu verbinden.

#### Abbildung 22: Beispiel für Informationsstelen aus Berlin



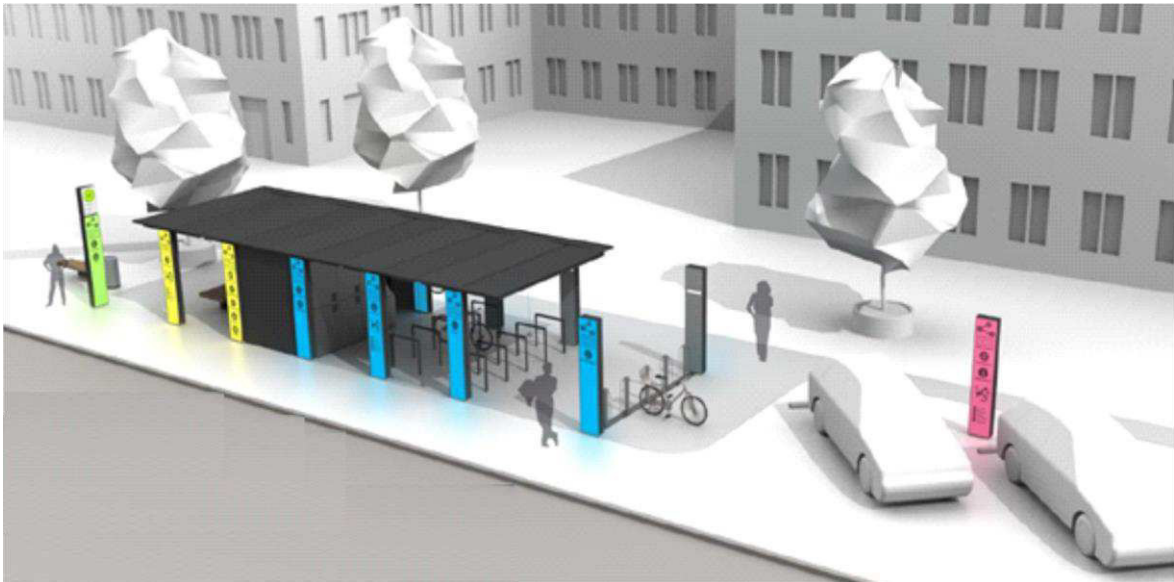
Quelle: Grün Berlin GmbH 2020

<sup>11</sup> Auch eine intuitiv wirkende Wegweisung kann genutzt werden. Beispielsweise durch Beleuchtungselemente in ansprechender Gestaltung, die darüber hinaus positiv auf eine soziale Sicherheit im öffentlichen Raum wirken können.

Mithilfe der digitalen Stelen können sich die Anwohner sowie Ortsfremde besser orientieren. Zudem kann bei den digitalen Informationsstelen ein Fokus auf die Wegeverbindungen zum Messegelände und zu den angesiedelten Hotels gelegt werden. Auch die Wegeverbindungen zu zentralen Stellen in Leinfelden-Echterdingen können Teil der Informationen sein. Dabei können die Nutzer neben digitalen Umgebungskarten und Stadtplänen auch Informationen über Veranstaltungen, das ÖPNV-Angebot sowie Spielplätze und öffentliche Toiletten erhalten. Gleichzeitig können die Informationsstelen mit WLAN ausgestattet werden und im besten Fall ist auch eine akustische Abspielmöglichkeit für sehingeschränkte Personen enthalten.

Eine mehrsprachige Ausgabe sollte auch internationalen Gästen die Nutzung zu ermöglichen. Außerdem ist ein barrierefreier Zugang notwendig, weshalb die Gestaltung nach dem Konzept „Design-for-all“ in die Planungen mit aufgenommen werden sollte. Dieses Konzept der Barrierefreiheit soll keine Menschen bei der Nutzung ausgrenzen und von Beginn an auf die Inklusion aller potenziellen Nutzer abzielen. Grundsätzlich ist es sinnvoll, ein einheitliches Design für die Stelen, die Pfeilwegweisung und möglicherweise auch das Stadtmobiliar zu verwenden.

#### **Abbildung 23: Geplante Maßnahmen Mobilitätskonzept Leinfelden-Echterdingen**



Quelle: Stadt Leinfelden-Echterdingen 2018: 24

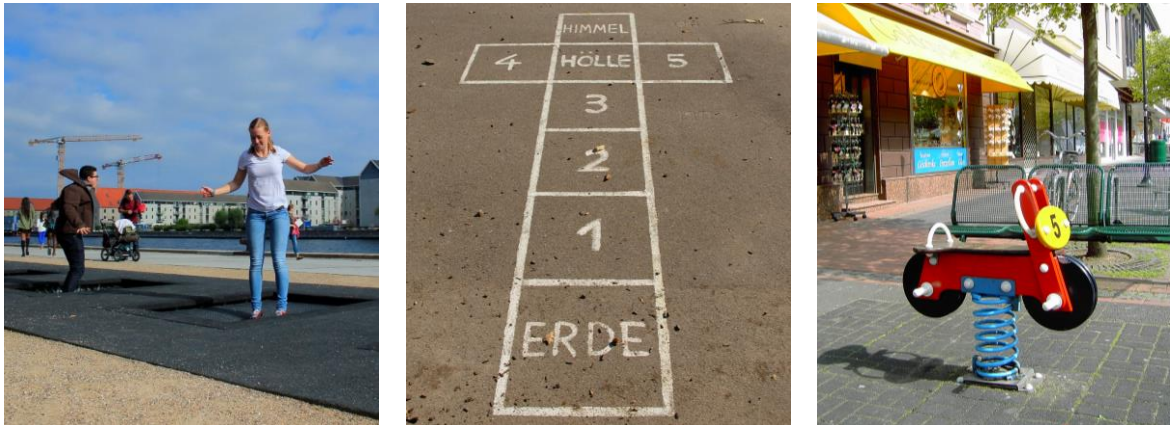
Um ein flächendeckendes Netz an Stelen zu installieren, gilt es alle zentralen und bedeutenden Standorte abzudecken. Mögliche Standorte stellen neben einem zentralen Ort in der Historischen Mitte Echterdingen auch der Bahnhof sowie die potenziellen Standorte der Mobilitätspunkte aus dem Mobilitätskonzept dar. Dazu gehören neben der Stadionstraße, auch der Zeppelinplatz sowie das Messegelände und der Flughafen (Mobilitätskonzept LE 2018: 40). Im Mobilitätskonzept der Stadt sind weitere Mobilitätspunkte in Leinfelden, Musberg und Stetten geplant.

Um die Wegeverbindung der Hotels zum Messegelände zu verbessern, können auch in Kooperationen die Eingangsbereiche der Hotels als mögliche Standorte ausgewählt werden. Gestalterisch bieten die Stelen insgesamt ein flexibles Mittel. Während an den Mobilitätspunkte mehrere farbige Stelen zum Einsatz kommen, können an Informationspunkten einzelne Stelen verwendet werden. In der Historischen Mitte sollten städtebauliche Anforderungen an die Farbgebung, zur besseren Wiedererkennung jedoch weniger an die Form, abgewägt werden.

### Spielelemente Zehntscheuer (D4)

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen.

**Abbildung 24: Beispiele für Spielelemente**



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

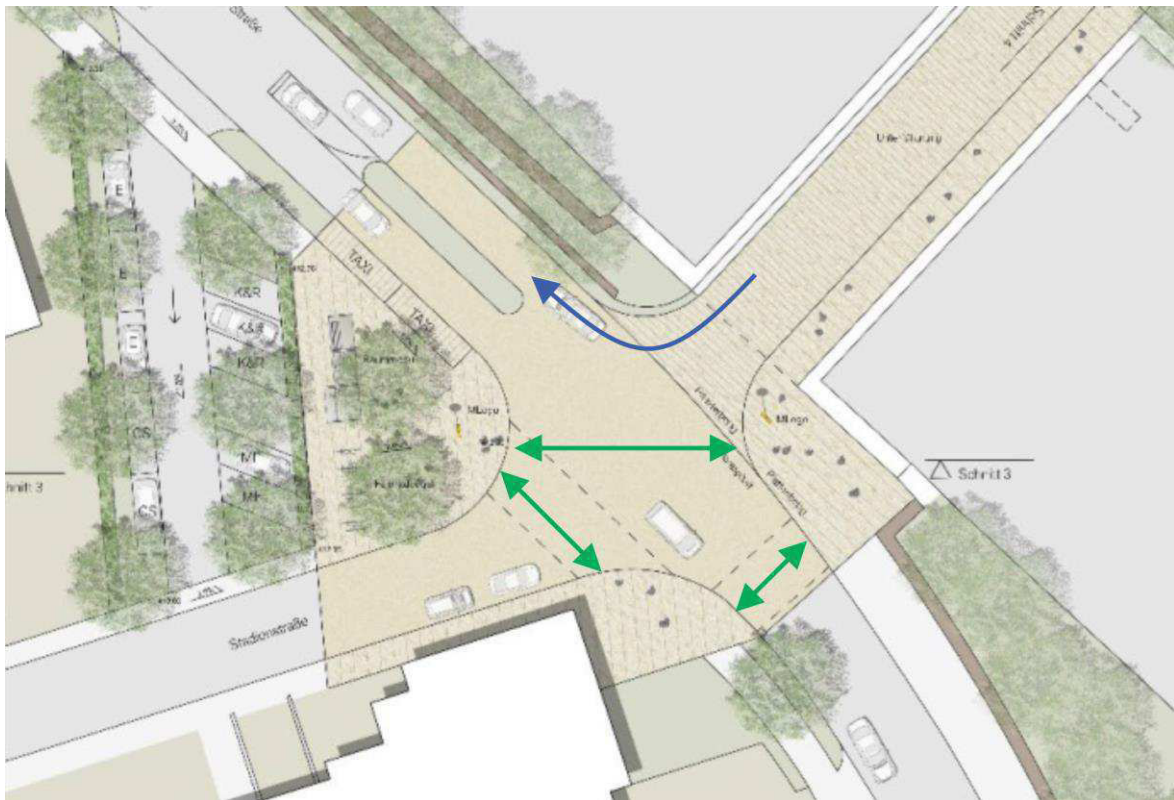
**Einzelne Spielelemente** müssen nicht immer besonders groß sein und sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden (Abbildung 24). Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt. Einsatzgebiet können Schulwege, Wege zum Kindergarten, aber auch andere Quartierswege sein. Dass häufig nicht viel Platz in Anspruch genommen werden muss und die Spielelemente sehr vielseitig sein können, zeigt das Beispiel der **beispielbaren Stadt** Griesheim (Hessen). Der Einsatz kleiner Spielelemente wäre beispielsweise in Echterdingen im Bereich der Zehntscheuer sinnvoll. Dieser Bereich ist bereits als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und kann von den Kindern des ansässigen Kindergartens als Spielfläche genutzt werden. **Spielelemente** wie „Himmel und Hölle“ oder auch andere kleine Spielelemente sind kostengünstig und platzsparend. Während der Begehung wurde darauf hingewiesen, dass in dem verkehrsberuhigten Bereich an der Zehntscheuer von vielen Autofahrern zu schnell gefahren wird und dies ein großes Unfallrisiko für die Kinder darstellt.

## 5.5 Integrierte Maßnahmenbetrachtung (E)

### Beispiel neue Haltestelle mit Mobilitätspunkt (E1)

Aufgrund der Komplexität der heutigen Mobilitätsbedürfnisse bedarf es in manchen Situationen einer integrierten Maßnahmenbetrachtung. So auch bei den Planungen der neuen Bahnhaltestation der Stadtbahnlinie U6, die bei der Unterführung an der Stadionstraße entstehen soll (Abbildung 25). Zentrales Instrument ist der Ausbau des umliegenden Bereichs zu einem Mobilitätspunkt.

**Abbildung 25: Diagonalgrün für Fußgänger**

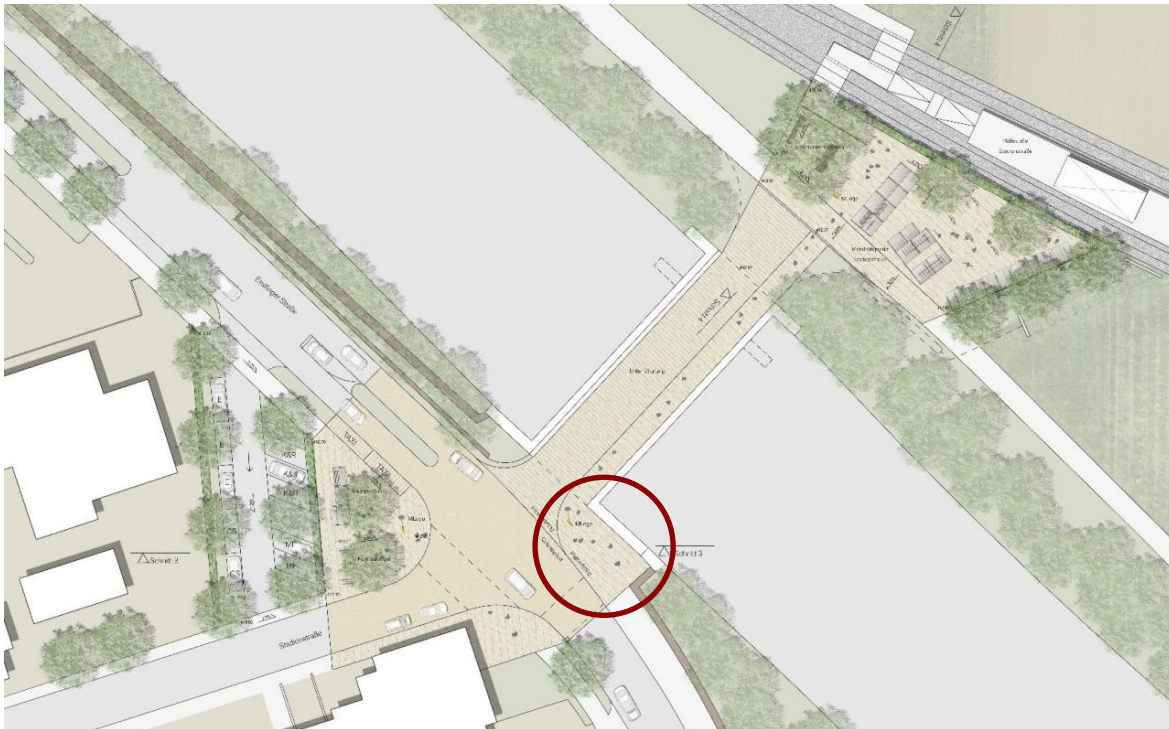


Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach Plangrundlage der Stadt Leinfelden-Echterdingen

Besonders für die Barrierefreiheit ist die **Installation einer Lichtsignalanlage (LSA) über die Stadionstraße** als notwendig zu betrachten. Ohne diese Hilfestellung ist es für seh- und mobilitätseingeschränkte Menschen kaum möglich, die neue Bahnhaltestation zu erreichen. Im Zuge dessen kann ein **Diagonalgrün für Fußgänger** geprüft werden, mit deren Hilfe auch diagonal die Straße gequert und dadurch eine Ampelphase übersprungen werden kann. In Abbildung 25 sind die Laufwege der Fußgänger mit grünen Pfeilen markiert. Bei dieser Ampelschaltung können gleichzeitig die Kfz rechts in die Esslinger Straße abbiegen (blauer Pfeil in Abbildung 25), ohne den Fußverkehr zu gefährden. Dabei ist für den Fahrzeugverkehr an allen Armen mit Fußgängerbeteiligung die Lichtsignalanlage gleichzeitig auf Rot gestellt, wodurch vor allem die Unfallgefahr von abbiegenden Kfz und Fußgängern vermindert wird. Um diese Maßnahme umzusetzen, muss vorab die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit geprüft werden.

Wie in den Planungen der Stadt erkennbar, soll die Aufstellfläche an der bestehenden Lichtsignalanlage auf Seiten der Unterführung vergrößert werden.<sup>12</sup> Dabei sollte darauf geachtet werden, **Eckbereiche zu vermeiden** und eine **dynamische Gestaltung** zu wählen, um die Sichtverhältnisse zu gewährleisten und städtebaulich zu öffnen. Eckbereiche, wie sie so entstehen könnten, werden oftmals als Mülltonne oder zum Urinieren missbraucht, es sammelt sich schnell Laub. Um den Fußgängern den notwendigen Platz zur Verfügung zu stellen ist es sinnvoll, die Radwegführung auf der Straße zu positionieren.

**Abbildung 26: Planungen der Stadt zur Stadionstraße**



Quelle: Stadt Leinfelden-Echterdingen

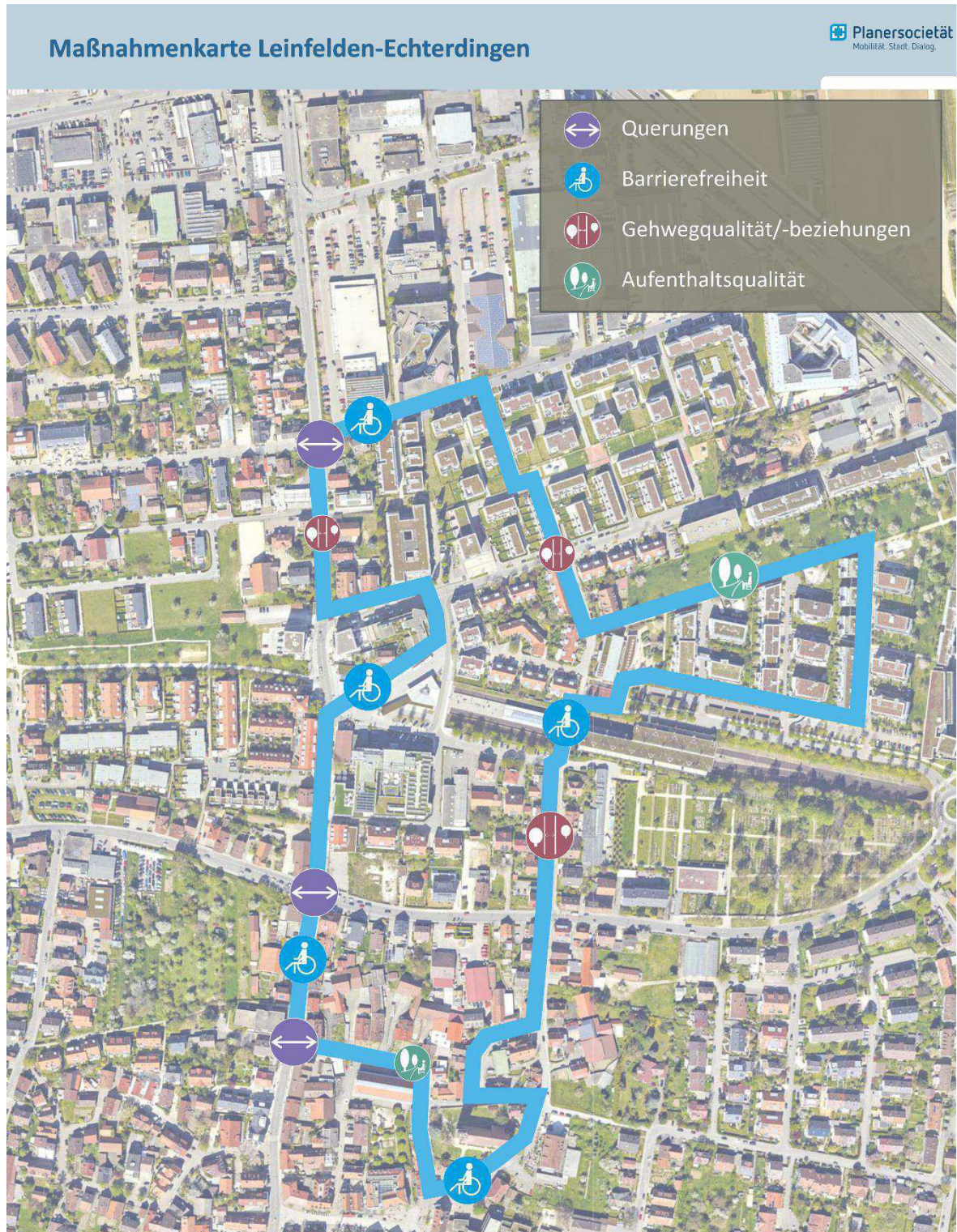
Grundsätzlich sind die bisherigen Planungen der Stadt für die Bedürfnisse des Fußverkehrs gut geeignet. Besonders der Mobilitätspunkt stellt eine gute Möglichkeit zur multimodalen Nutzung dar und kann durch eine gute Wegweisung (D2) sowie die Installation einer Informationstele (D3) zu einer verbesserten Orientierung von Ortsunkundigen verhelfen. Anpassungen, wie eine Kiss+Ride-Fläche anstelle der Taxiplätze sowie eine Gehwegüberfahrt zur Zufahrt des Parkplatzes schaffen eine ruhige Platzatmosphäre („Pausengarten“). Dies geht mit der Widmung der Parkplätze (ausschließlich E-Auto-Ladeplätze und Carsharing) einher, sodass möglichst Durchfahrts- und Parksuchverkehr entsteht.

<sup>12</sup> Die Aufstellfläche ist in Abbildung 26 mit einem roten Kreis gekennzeichnet.

## 5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmevorschlägen

Abschließend sind in Abbildung 27 und Abbildung 28 mehrere der vorgestellten Maßnahmen zur Übersicht jeweils in einer Karte, differenziert nach Begehungsrouten, dargestellt.

Abbildung 27: Maßnahmenkarte Route 1



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Abbildung 28: Maßnahmenkarte Route 2



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung



Im Hinblick auf ihren Umsetzungshorizont werden die Maßnahmvorschläge unterschiedlich eingeordnet. Eine umfängliche Verbesserung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Fußverkehrs beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung, etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. der Umbau der Burgstraße als Achse zwischen dem Bahnhof und der historischen Stadtmitte je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (Abbildung 29).

Abbildung 29: Zeitliche Einordnung der Maßnahmevorschläge

Maßnahmevorschlag	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
<b>Handlungsfeld Querungen (A)</b>			
A1 Schaffung von weiteren und sicheren Querungsmöglichkeiten	■		
A2 Gehwegüberfahrt an der Maiergasse / Hauptstraße		■	
A3 Kreisverkehr		■	
A4 Sichere Querungsanlagen auf Schulwegen		■	
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)</b>			
B1 Erarbeitung eines Gestaltungsleitfadens		■	
B2 Kontinuierliche Ausbesserungen der Gehwegoberflächen		Daueraufgabe	
B2 Barrierefreiheit Baustellen		Daueraufgabe	
B3 Schwerpunktkontrollen		Daueraufgabe	
B3 Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der Fahrbahn		■	
B3 Markierungen		■	
B4 Veränderungen an der Beschaffenheit des Bodens		■	
B4 Barrierefrei-Etat		Daueraufgabe	
<b>Handlungsfeld Gehwegequalität und -beziehungen (C)</b>			
C1 Gehwegbreiten		■	
C2 Multifunktionale Flächen		■	
C3 Verbesserung der Wegeverbindung von der Innenstadt zur Messe		■	
C4 Fahrradstraße Burgstraße		■	
<b>Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)</b>			
D1 Einzelne Sitzmöglichkeiten	■		
D2 Wegweisung		■	
D3 Informationsstelen		■	
D4 Spielelemente Zehntscheuer	■		
<b>Weitere Maßnahmevorschläge (E)</b>			
E1 Installation einer LSA über die Stadionstraße	■		
E1 Dynamische Gestaltung	■		
E1 Diagonalgrün für Zufußgehende	■		

Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Eine Priorisierung von Maßnahmevorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Fußgängers sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während dieses Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problemlagen in Leinfelden-Echterdingen betrachtet wurden. Grundsätzlich sollten Maßnahmen, die die Sicherheit im Verkehr erhöhen, Priorität haben.

Einige der vorgestellten Maßnahmen benötigen eine ganzheitliche und gesamtstädtische Betrachtung, um den Erfolg der Maßnahmen zu sichern aber auch Synergien zu schaffen. Als Beispiel dafür ist die Wegweisung aufzuführen. Andere Maßnahmen ergänzen die Gesamtstädtische Praxis und sollten punktuell ergänzt werden, so zum Beispiel der konsequente Einsatz von FGÜ an Kreisverkehren innerorts.

## 6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Das partizipative und akteursorientierte Verfahren der Fußverkehrs-Checks hat eine Vielzahl von Personen angesprochen, wobei die Beteiligten eine Erwartungshaltung entwickelt haben. Diese bezieht sich auf eine transparente Prüfung der Machbarkeit oder die Umsetzung der diskutierten Maßnahmenvorschläge. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, aber auch die längerfristigen Maßnahmenvorschläge sollten von Anfang an im Blick behalten werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es, eine angemessene ganzheitliche Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Dazu ist es notwendig, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen beziehungsweise zu verstetigen.

Für kritisch bewertete bzw. empfundene Bereiche, für konkrete Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung oder offenen Verkehrsschau**. Damit können vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträgerinnen und -träger konkrete Sachverhalte geprüft sowie Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden. Im Rahmen von Begehungen lassen sich konkrete Aspekte und verkehrliche Situationen in den Blick nehmen, die bei einer rein planbasierten Betrachtung aus der Aktenlage heraus nicht auffallen (können). Beispielfhaft sind hier wichtige Sichtbeziehungen, tatsächliches Verkehrsverhalten in der Praxis oder sonstige Umfeldfaktoren. Dieses Format muss nicht zwangsläufig durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau sollte jedoch nicht verzichtet werden.

Ein transparentes Beschwerdemanagement ist sinnvoller Bestandteil des **kommunalen Internetauftritts**. Dieser sollte darüber hinaus explizit auch kontinuierlich über Fußverkehrsthemen informieren. Dabei können Belange des Fußverkehrs auch Teil umfassenderer verkehrlicher Vorhaben sein (z. B. Straßenplanungen), über die dort informiert wird. Gleichzeitig können umgesetzte Maßnahmen gelistet werden. Hier sind regelmäßige Informationen in Form kurzer **Sachstandsberichte** hilfreich. Dadurch können umgesetzte Maßnahmen gesammelt dargestellt werden.

Ausgehend von den im Rahmen des Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen Innenstadtbereich und Messegelände empfiehlt es sich, für das gesamte Stadtgebiet **Prioritäten für den Fußverkehr**<sup>13</sup> zu entwickeln. Diese sollten auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse entwickelt werden, welche sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegt. Im Rahmen einer solchen Analyse könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängende Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) aufgenommen werden. Als Alternative besteht auch die Möglichkeit, mit spezifischen oder themenbezogenen **Programmen** zu arbeiten. Diese besitzen zwar keinen ganzheitlichen Ansatz, bearbeiten aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich (z. B. ein Aktionsprogramm zu eigenständigen Fußwegen, Messeanbindung oder Schulwegen).

---

13 Auf Antrag können verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gefördert werden. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit von solchen Infrastrukturen durch ein aussagekräftiges Rad- bzw. Fußverkehrskonzept nachzuweisen, welche eine Netzkonzeption beinhalten. (vgl. LGVFG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil III 2.5.1)

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs (und insbesondere die Herausstellung der zahlreichen Synergieeffekte für eine nachhaltige Stadtentwicklung) zu betonen. Ein eigener **Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bereits bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen. In diesen Titel kann der Barrierefrei-Etat integriert werden.

Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmern bzw. kommunalen Handlungsfeldern, wie z. B. Tiefbau oder Ordnungsrecht, setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus. Zudem ist aber auch eine **kontinuierliche Weiterbildung** der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor dem Hintergrund sich stetig ändernder Rahmenbedingungen und Möglichkeiten notwendig.

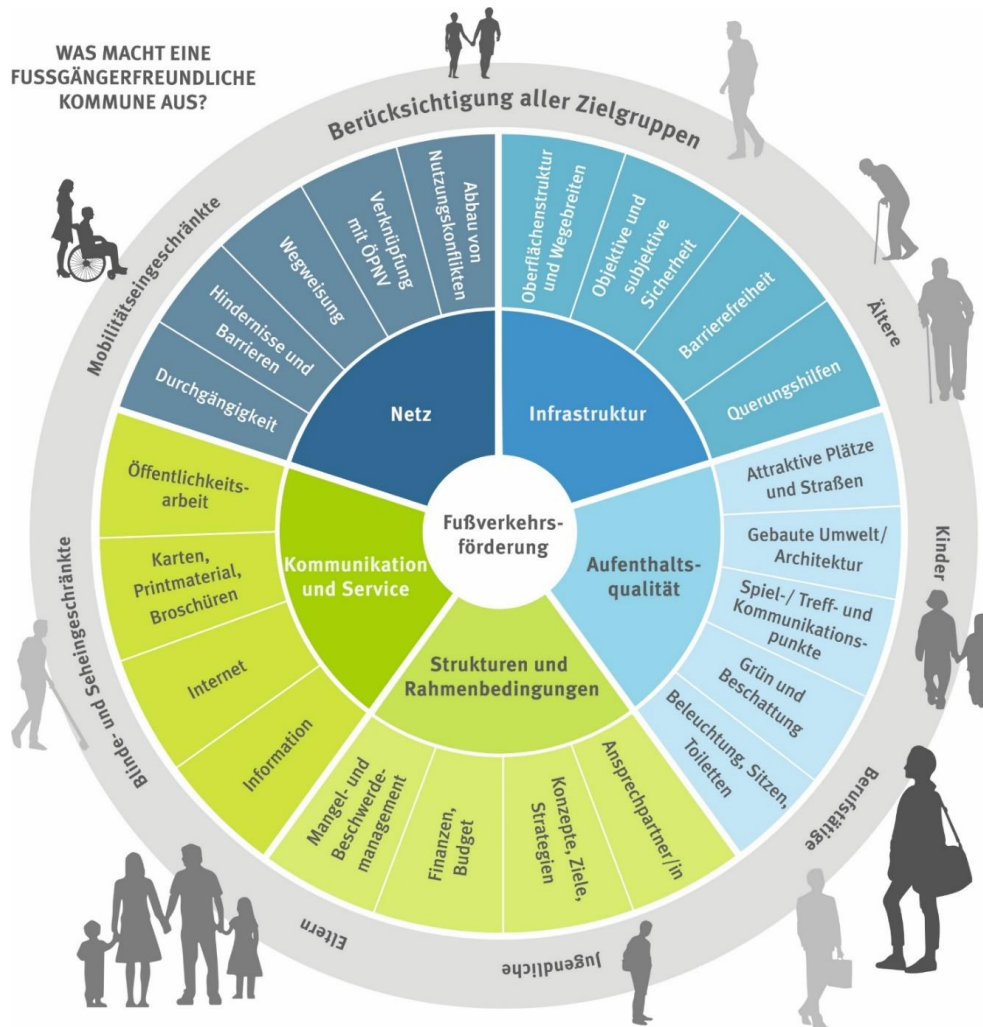
**Öffentlichkeitsarbeit** für den Fußverkehr kann nicht nur aus medialer Präsenz sowie der Nutzung weiterer (digitaler) Informationskanäle bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste, temporäre Spielstraße) einbeziehen. Dabei ist es empfehlenswert, sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen eine Kooperation mit lokalen oder überörtlichen Partnerinstitutionen angestrebt werden (z. B. Unfallversicherungen, Krankenkassen). Auch Aktionstage sind eine Möglichkeit, fokussiert und breitenwirksam (Fuß-)Verkehrsthemen zu behandeln.

Wenn die innerhalb eines Konzepts oder Programms geplanten und durchgeführten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer **Evaluation** bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden, können Erreichtes und noch zu Leistendes transparent benannt werden. Diese Umsetzungsbilanz ist auch im Hinblick auf die eingangs benannte Erwartungshaltung von Politik und Bevölkerung gut einsetzbar.

## 7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt. (Abbildung 30)

Abbildung 30: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung.

Der Fußverkehrs-Check konnte in Leinfelden-Echterdingen verschiedene Situationen betrachten und Maßnahmvorschläge zur Verbesserung liefern. Gleichzeitig sollten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Insgesamt lassen die vorbereiteten Maßnahmvorschläge bessere Bedingungen für die Fußgänger in Leinfelden-Echterdingen erwarten.

## 8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Leinfelden-Echterdingen aufbereitet und dokumentiert. Sie sind Grundlage der vorangestellten Kapitel und sollen der Kommune weitere Anregungen für eine künftige Entwicklung im Fußverkehr liefern.

### 8.1 Auftaktworkshop (18. Juli 2019)

#### Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung und Präsentation**
2. **Arbeitsphase und Diskussion**
3. **Ausblick und Abschluss**

Ort: Zehntscheuer  
Datum / Uhrzeit: 18.07.2019 / 17:00-18:45 Uhr  
Anwesende: ca. 30

#### Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmer zu den Fußverkehrs-Checks 2019 übernahm Eva Noller, Erste Bürgermeisterin der Stadt Leinfelden-Echterdingen. Sie erläuterte kurz die Hintergründe zur Bewerbung bei den Fußverkehrs-Checks und verdeutlichte die Chancen, die darin bestehen. Herr Walgern von der Planersocietät gab eine Einführung in die Thematik des Fußverkehrs und erläuterte die Vorgehensweise bei den Fußverkehrs-Checks.

**Abbildung 31: Einführung in die Thematik**



Quelle: Planersocietät

#### Arbeitsphase und Diskussion

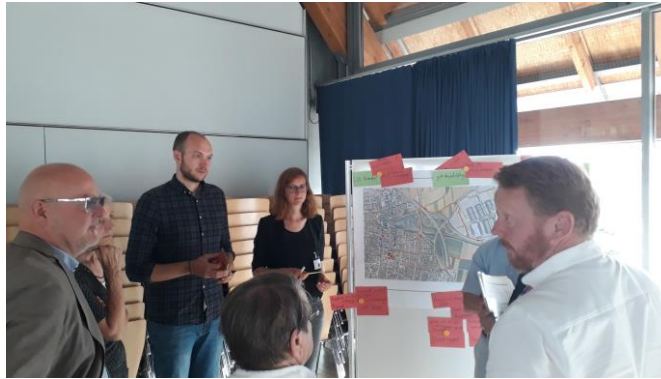
Die Teilnehmer des Auftaktworkshops wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen oder unattraktiven Bereiche auf einer vorbereiteten Karte zu markieren und zu erläutern. Dies geschah mithilfe von roten Klebepunkten. Ebenso hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, Bereiche hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind oder gewisse Potenziale besitzen, durch die die Bedingungen für Fußgänger verbessert werden können.

Die im Vorlauf entwickelten Führungen der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmer und beinhalteten die neuralgischen Situationen.

Nur bei der zweiten Begehung entlang des Messegeländes wurde die Route auf den Landwirtschaftsflächen südlich des Messegeländes leicht abgeändert.

Herr Walgern gab den Hinweis, dass im Nachgang des Workshops die Möglichkeit besteht, die beiden Routen entsprechend der im Workshop genannten Punkte anzupassen. Insgesamt wurden viele Punkte entlang der Begehungsrouten angeklebt und diskutiert. Besonders die Hauptstraße war häufig Thema der Diskussion.

**Abbildung 32: Diskussion der Routenvorschläge**



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmern für die beiden Untersuchungsgebiete und räumlich unabhängig eingebracht:

### 1. Begehung (Innenstadt)

- Auf dem Kirchplatz wurde der Belag als nicht barrierefrei bezeichnet. Die Pflastersteine seien besonders für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Rollatoren nicht geeignet. Außerdem gebe es dort kein Leitsystem, an dem man sich orientieren könne.
- Auch am Busbahnhof fehle ein Leitsystem zur Orientierung.
- Entlang der Hauptstraße herrschten viele Problemzonen. Häufig seien die Gehwege zugeparkt und zu schmal. Zusätzlich würden die Gehwege häufig von Radfahrern genutzt, da sich diese auf der Straße nicht sicher fühlen. An den Kreuzungen würden Fußgänger häufig von abbiegenden Autos übersehen bzw. es wird keine Rücksicht genommen. Zum Teil fehlten an der Hauptstraße Querungsmöglichkeiten.
- Die Supermärkte lägen zu weit nördlich vom Stadtzentrum und seien zu weit entfernt, um zu Fuß dort Einkäufe zu tätigen.
- An der Kreuzung Hauptstraße/Leinfelder Straße fehle ein Hinweis, der die Fußgänger über die Baustelle informiert
- An der Kreuzung Burgstraße/Plieninger Straße wurde positiv über die barrierefreie Kreuzung berichtet und gleichzeitig auf die zu schmalen Gehwege in der Burgstraße hingewiesen.
- Es wurde kritisiert, dass in der Bernhäuser Straße der Fußgängerüberweg entfernt wurde und man trotz Tempo-20-Zone, aufgrund von erhöhtem Verkehrsaufkommen, die Straße nicht gut queren könne. Zusätzlich wurden auch hier die Pflasterung bzw. der Belag auf Höhe des Kirchplatzes kritisiert.
- In der Burgstraße wurde auf die schmalen Gehwege hingewiesen und es kam die Frage auf, ob dort ein „Shared Space“ möglich sei.
- Positiv hervorgehoben wurde der Lehmgrubenweg, wo sich der Fuß- und Radverkehr gut kombinieren ließen und gegenseitig Rücksicht genommen werde. Außerdem sei der Weg breit genug, um von beiden Verkehrsteilnehmern genutzt zu werden.



## 2. Begehung (Messe)

- Grundsätzlich wurde die Rücksichtnahme auf den Landwirtschaftswegen bemängelt.
- Die Landwirtschaftswege würden häufig von Autos befahren, was nicht erlaubt sei.
- Die Ampelschaltung an der L1192 im nördlichen Bereich des Messegeländes sei falsch eingestellt. Der Querungszeitraum für den Fußverkehr sei zu kurz.
- Die Bushaltestelle im südlichen Bereich des Messegeländes wäre für Fußgänger nicht zu erreichen und die Fußwege zum südlich gelegenen Parkplatz seien zu schmal.
- Positiv hervorgehoben wurden die Ampelschaltung an der Kreuzung Bernhäuser Straße/L1208A

### Allgemein:

- Zu wenig Rücksichtnahme der Autofahrer auf die anderen Verkehrsteilnehmer.
- Generell seien die Gehwege häufig zu schmal und nicht barrierefrei.
- Außerdem würden häufig die Gehwege von Autos zugeparkt.

### **Ausblick und Abschluss**

Herr Walgern fasste die Diskussion am Ende zusammen und bedankte sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop, wies auf die kommenden Veranstaltungen hin und verabschiedete die Teilnehmer mit dem Aufruf zur Teilnahme an den Begehungen im Juli und September.

## **8.2 Begehungen**

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg organisierten das Planungsbüro Planersocietät und die Gemeinde Leinfelden-Echterdingen gemeinsam zwei Begehungen, die im Juli und September 2019 in Echterdingen stattgefunden haben. Im Zuge der beiden Begehungen wurden verschiedene Themen behandelt. Die erste Begehung hat sich besonders mit Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstraße und Bernhäuser Straße, der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität auseinandergesetzt. Im Rahmen der zweiten Begehung wurde der Fokus auf die Erreichbarkeit des Messegeländes gelegt. Dabei wurde, neben fehlendem Leitsystem zur Orientierung, auch die Problematik auf den landwirtschaftlich genutzten Wegen zum Messegelände angesprochen. Zusätzlich gab es vom Projektleiter einen Einblick in die Planungen in Bezug auf die Errichtung der Bahnhaltestelle der Linie U6. In den folgenden beiden Abbildungen sind die Routen der beiden Begehungen aufgeführt. (Abbildung 33)

Interessierte Bürger konnten bei den Begehungen gemeinsam mit den Verkehrsplanern und Vertretern der Stadtverwaltung und Politik bestimmte Situationen auf den Begehungsrouten besuchen, um vor Ort Probleme aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge war es, „bei gelockerter Vernunft“ an diesen konkreten Orten über Probleme, Potenziale und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.

**Abbildung 33: Geplante Begehungsrouten in Leinfelden-Echterdingen**

Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

### 8.2.1 Begehung (24. Juli 2019)

Die erste Begehung der Fußverkehrs-Checks 2019 in Leinfelden-Echterdingen fand am 24. Juli 2019 statt. Die Gruppe traf sich um 17:00 Uhr auf dem Kirchplatz in Echterdingen. Bei Sonnenschein und sehr heißen Temperaturen fanden sich hier neben den Mitarbeitern der Planersocietät und der Stadtverwaltung etwa 15 interessierte Teilnehmer zusammen.

#### Ablauf der Veranstaltung

Frau Egner, Amtsleiterin Umwelt, Grünflächen und Tiefbau der Stadt Leinfelden-Echterdingen, und Herr Walgern, Mitarbeiter der Planersocietät, begrüßten die anwesenden Personen. Dabei wurden auch kurz Zweck und Ablauf der Veranstaltung erklärt. Aufgrund der heißen Temperaturen wurde die beim Auftaktworkshop festgelegte Route leicht verkürzt.

#### Station 1: Kirchplatz

Der Treffpunkt war zugleich die erste Station, die die Gruppe untersuchen wollte. Es wurde die wichtige Funktion erwähnt, die der Kirchplatz als Begegnungszone einnehme. Herr Walgern wies auf die Pflastersteine als Bodenbelag hin, welche besonders für mobilitätseingeschränkte Personen nicht barrierefrei sind. Gleichzeitig zeigte er den Teilnehmern eine beispielhafte Möglichkeit, um die Situation zu verbessern. Eine gehbehinderte Teilnehmerin der Begehung konnte dabei aus eigener Erfahrung erzählen, wie schwierig es ist, mit einem Rollstuhl solche Flächen zu meistern.

**Abbildung 34: Treffpunkt am Kirchplatz**



Quelle: Planersocietät

Die Gruppe wurde von Herrn Walgern auf den Eckbereich an der Bernhäuser Straße aufmerksam gemacht, an dem sich mehrere Sitzmöglichkeiten befinden und mithilfe von Blumenkübeln und Pollern das Parken auf dem Gehweg verhindert werden soll. Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass dieser Platz nur nutzbar sei, wenn keine Sonne scheine, da kein Schatten vorhanden sei. Besonders bei heißen Temperaturen wäre eine Nutzung der Fläche nicht möglich. Mehrere andere Teilnehmer stimmten dem zu. Ein weiterer Punkt war die fehlende Wegführung am Kirchplatz. Im gesamten Stadtbereich fehle ein Leitsystem zur Orientierung.

## Zwischenstopp

In Anschluss machte sich die Gruppe auf den Weg zur zweiten Station und legte einen Zwischenstopp an der Zehntscheuer ein. Dort wurde das Thema der Aufenthaltsqualität thematisiert.

Ein großes Problem sei, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten werde. Neben fehlender Sitzmöglichkeiten lade dieser Bereich grundsätzlich nicht zum Spielen für Kinder ein. Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass dieser Platz jedoch gelegentlich von Kindern zum Ballspielen genutzt werde. Grundsätzlich bestehe jedoch Handlungsbedarf, um die Ausweisung als verkehrsberuhigten Bereich auch zu rechtfertigen. Ein Teilnehmer wies auf das „Nette Toilette“-Schild am Eingang der Zehntscheuer hin und dass eine Übersichtstafel mit allen Standorten der Aktion fehle. Herr Walgern zeigte daraufhin ein Beispiel einer Informationstafel, welche den Radius zeigt, der innerhalb von fünf Gehminuten zu erreichen ist. Dies sei eine Möglichkeit zur Orientierung und könne die Standorte der Toilettenmöglichkeiten mit aufnehmen. Die Teilnehmer sahen dieses Beispiel als gute Lösung der Situation an.

## Station 2: Hauptstraße

Im Anschluss erreichte die Gruppe die Hauptstraße; hier gab es großen Diskussionsbedarf in der Gruppe. Schon beim Auftaktworkshop hatte sich gezeigt, dass diese Straße viele Probleme aufweist, weshalb sie ein wichtiger Teil der Begehungsrouten war. Als großes Problem wurde die Breite der Gehwege genannt. An vielen Stellen sei der Gehweg zu schmal und werde zusätzlich von parkenden Autos versperrt bzw. weiter verengt. Außerdem würden häufig Radfahrer auf dem Gehweg fahren, da sie sich auf der Straße nicht sicher fühlen.

Ein weiteres Problem sei die Situation an Kreuzungen, an denen die Autofahrer zu wenig Rücksicht auf querende Fußgänger nehmen. Besonders bei abbiegenden Autos entstehen so häufig gefährliche Situationen. Herr Walgern wies darauf hin, dass man mithilfe von Änderungen des Bodenbelags die Aufmerksamkeit erhöhen könne. Ein Teilnehmer hatte die Idee, den Gehweg an der Kreuzung Hauptstraße/Maiergasse aufzupflastern, um den Fußgängern eine Art Vorrang zu verschaffen. Wichtig sei generell, dass sich die Fußgänger beim Queren der Straße wohlfühlen.

**Abbildung 35: Bahnhof Echterdingen**



Quelle: Planersocietät

Nachdem die Gruppe die ausgefallene Ampel an der Kreuzung Hauptstraße/ Leinfelder Straße passiert hatte, thematisierte Herr Walgern die häufig zu kurzen Grünphasen bei der Ampelschaltung. Dadurch würde das Queren der Kreuzungen besonders für ältere und eingeschränkte Personen erschwert, da sich diese durch die losfahrenden Autos unter Druck gesetzt fühlten. Eine ständige Kontrolle der Ampelschaltung sei deshalb sehr wichtig für den Fußverkehr.

An der Ampel beim Busbahnhof wurde daraufhin die Barrierefreiheit an Querungsanlagen erläutert. Dazu erklärte Herr Walgern anhand eines Beispielbildes den optimalen Ausbau eines Gehweges an einer Ampel. Wichtig sei neben einem taktilen Leitsystem die richtige Bordsteinhöhe, um die Querung auch für sehbehinderte und gehbehinderte Menschen bestmöglich zu gestalten. Der oftmals eingesetzte „3 cm-Kompromiss“ sei keine gute Lösung für solche Situationen.

Ein Teil der Gruppe wurde auf ein Verkehrsschild aufmerksam, welches verkehrtherum installiert wurde und somit nicht zu sehen war. Diese Situation wurde direkt vor Ort gelöst und das Schild richtig aufgestellt.

### Station 3: Busbahnhof

Im Folgenden wurden von Herrn Walgern Brillen an die Teilnehmer verteilt, die eine Seheinschränkung simulieren sollen. Mithilfe dieser Brillen sollten die Teilnehmer eine neue Sichtweise erhalten und im Selbstversuch die Barrierefreiheit am Busbahnhof aus der Sicht eines sehingeschränkten Menschen nachempfinden.

Im Anschluss daran wurde deutlich, dass neben einem fehlenden Blindenleitsystem zur Orientierung auch bei der Barrierefreiheit nachgebessert werden sollte. Der gesamte Bereich sei für Geh- und Sehbehinderte schlecht ausgebaut. Die Teilnehmerin im

**Abbildung 36: Einsatz von Brillen zur Visualisierung von Seheinschränkungen**



Quelle: Planersocietät

Rollstuhl konnte aus eigener Erfahrung mitteilen, dass Taxifahrer häufig in den Bereichen auf Kunden warten würden, an denen die Bordsteine abgesenkt sind und die den Zugang zum Bussteig darstellen. Auf Nachfrage würden die Taxifahrer erwidern, dass diese Standorte mit der Stadt als Halteplatz abgesprochen wären. Ein anderer wichtiger Themenbereich innerhalb der Gruppe war die fehlende Orientierung im Bahnhofsbereich.

### Zwischenstation Stadionstraße

In der Stadionstraße wurde die Gruppe erneut von Herrn Walgern auf die schmalen Gehwege aufmerksam gemacht, die zusätzlich von überstehenden Büschen weiter verengt wurden. Ein Teilnehmer forderte ein grundsätzliches Umdenken bei der Verkehrsplanung. Er wünscht sich, dass der Fuß- und Radverkehr einen deutlich größeren Stellenwert einnimmt. Und dass die Rücksichtnahme des Autoverkehrs gegenüber dem Rad- und Fußverkehr gefördert werden müsse.

**Station 3: Aldi-Parkplatz (Ausgelassen)**

Nach Absprache mit der Verwaltung wurde diese Station ausgelassen und stattdessen aufgrund der hohen Temperaturen eine Verkürzung der Strecke durch die Karlsruher Straße genommen. Dabei fielen den Teilnehmern zum einen parkende Autos auf, die in den Gehweg hineinragten, zum anderen Baumscheiben, welche das Passieren mit dem Rollstuhl bzw. Rollator erschweren. Hier wurde von der Gruppe gewünscht, diese Situation anders zu lösen, um die Barrierefreiheit zu verbessern. Auch die Querungssituation zum Aldi-Parkplatz wurde als nicht optimal bezeichnet. Ein Teilnehmer wünschte sich in der gesamten Stadt Trinkbrunnen, an denen man sich erfrischen und die Trinkflasche auffüllen könne. Im Anschluss daran lief die Gruppe in das neue Wohnquartier, das auf dem Standort des ehemaligen Stadions erbaut wurde.

**Station 4: Spielplatz am Ziegelrain**

Die nächste Station befand sich am Spielplatz am Ziegelrain. Die dortigen Spielmöglichkeiten sind sehr einladend und erhöhen deutlich die Aufenthaltsqualität. Die Sitzmöglichkeiten verfügen dort aber über keinen richtigen Zugang und sind nur schwer für mobilitätseingeschränkte Personen erreichbar. Zusätzliche Sitzmöglichkeiten an den Wegen wurden dort gewünscht. Die dort angebrachten roten Pflastersteine erhöhen zum einen die Aufmerksamkeit von Autofahrern auf querende Personen und sollen zum anderen an die ehemalige Ziegelfabrik erinnern.

Grundsätzlich nahmen viele der Teilnehmer dieses Gebiet als sehr positiv wahr und gaben teilweise an, es bisher nicht zu kennen. Das gesamte Gebiet ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, wodurch ein rücksichtsvoller Umgang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern geschaffen werden soll.

Im Anschluss ging die Gruppe den Fuß- und Radweg an den „Gärtlesäcker“-Spielplätzen entlang. Auch diese stellen eine Möglichkeit zum Spielen dar und verbessern die Lebensqualität in diesem Gebiet. Der Weg an den Spielplätzen wurde gelb markiert, um Fahrradfahrer auf mögliche Konflikte mit spielenden und querenden Kindern hinzuweisen. Auf die Frage hin, warum denn die ansässige Grünfläche nicht zum Spielen genutzt werden könne, antwortete Frau Egner, dass es sich um eine Ausgleichsfläche handelt, ohne die das Bauprojekt nicht genehmigt worden wäre.

**Station 5: P&R-Parkhaus**

An dieser Station wurde wieder die Barrierefreiheit thematisiert. Herr Walgern erklärte der Gruppe, dass häufig Abflussrinnen in ein Blindenleitsystem umgebaut werden. Diese Möglichkeit bestände auch auf der Fußgängerbrücke am P&R-Parkhaus, an der ein Zugang zum Bahngleis besteht. Die Treppe dort verfügt über Rampen, welche jedoch ohne Hilfe für einen Rollstuhlfahrer nicht passierbar sind. Das Fehlen eines Aufzuges an dieser Stelle wurde von der Gruppe kritisiert, da gehbehinderte Menschen so teilweise sehr große Umwege in Kauf nehmen müssen. Die Idee eines Teilnehmers war es, den Aufzug im Parkhaus zu installieren. Auch an dieser Station wurde einmal mehr die fehlende Orientierung angesprochen.

Nachdem die Gruppe die Brücke passiert hatte, wurde über die angrenzende Burgstraße diskutiert. Diese hätte zu schmale Gehwege, welche teilweise starke Querneigungen aufweisen. Innerhalb der Gruppe kam die Idee auf, diese Straße als reinen Geh- und Radweg oder als „Shared Space“-Bereich auszuweisen. Frau Egner teilte mit, dass der Burgstraße eine besondere Bedeutung bei den Planungen „Historische Mitte“ zukomme, da sie als Verbindung zum S-Bahnhof fungiert.

**Abbildung 37: Betrachtung der Barrierefreiheit am Bahnhof**



Quelle: Planersocietät

### **Verabschiedung und Ausblick**

Anschließend machte sich die Gruppe auf den Weg entlang der Burgstraße zurück zum Kirchplatz. Zum Abschluss versammelte sich die Gruppe; Frau Egner und Herr Walgern verabschiedeten die Teilnehmenden, dankten für die Teilnahme an der Begehung und luden zur zweiten Begehung am 16.09.2019 um 17:00 Uhr am selben Standort am Kirchplatz ein.

## **8.2.2 Begehung (16. September 2019)**

Die zweite Begehung der Fußverkehrs-Checks 2019 in Leinfelden-Echterdingen fand am 16. September 2019 statt. Die Gruppe traf sich um 17:00 Uhr auf dem Kirchplatz in Echterdingen. Bei warmen Temperaturen fanden sich hier neben den Mitarbeitern der Planersocietät und der Stadtverwaltung etwa 25 interessierte Teilnehmer zusammen.

### **Ablauf der Veranstaltung**

Eva Noller, Erste Bürgermeisterin der Stadt Leinfelden-Echterdingen, und Herr Walgern, Mitarbeiter der Planersocietät, begrüßten die anwesenden Personen. Dabei wurden auch kurz Zweck und Ablauf der Veranstaltung erklärt. Während der Begehung wurde der beim Auftaktworkshop festgelegten Route weitestgehend gefolgt.

### **Station 1: Moltkestraße**

Nach der Begrüßung startete die Gruppe die Begehung und lief die Burgstraße entlang über den Weg Im Wengert ins angrenzende Wohngebiet. An der Kreuzung mit der Ernst-Lehmann-Straße fand der erste Stopp statt.

Herr Walgern wies hier auf die Bedeutung von Gehwegen mit ausreichender Breite hin, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Dazu zeigte er ein Schaubild, welches die verschiedenen Maße der verschiedenen Fußgängergruppen darstellte. Es wurde deutlich, dass vor Ort die Gehwege

deutlich zu schmal gebaut sind. Auch der Zustand der Gehwege sowie die Vollständigkeit des Wegenetzes seien wichtig. Während des Stopps machte ein Teilnehmer die Gruppe auf Mülltonnen aufmerksam, die den Gehweg blockierten. Dieses Thema wurde daraufhin in der Gruppe diskutiert, da an vielen Stellen in der Stadt ähnliche Situationen beobachtet wurden. Besonders für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen stellen solche Situationen große Herausforderungen dar.

**Abbildung 38: Best-Practice-Beispiele**



Quelle: Planersocietät

Ein Teilnehmer wies daraufhin, dass an vielen Ecken die Sichtbeziehungen durch parkende Autos in den Kurven an Kreuzungen eingeschränkt werde und dass dies stärker kontrolliert werden solle. Dieser Vorschlag erhielt in der Gruppe großen Zuspruch. Herr Walgern zeigte daraufhin die Möglichkeit auf, mithilfe von Gehwegnasen und vorgezogenen Seitenräumen die Problematik zu verbessern. Auf diese Weise könne gleichzeitig auch Platz für Sitzmöglichkeiten entstehen und die Sichtbeziehungen in Kreuzungen würden verbessert.

Die Gruppe lief danach die Moltkestraße entlang über die Lilienthalstraße zum Kreisverkehr, wo der nächste Stopp geplant war.

## Station 2: Kreisverkehr

Um den Kreisverkehr zu queren, nutzte die Gruppe die Lichtsignalanlage an der Plieninger Straße. Dort wurde von einer Teilnehmerin bemängelt, dass Autofahrende zu wenig Rücksicht auf querende Fußgänger und Radfahrer nehmen würden. Dadurch würde es oftmals zu kritischen und gefährlichen Situationen kommen. Sie schlug vor, die Autofahrer mit einem leuchtenden Hinweisschild frühzeitig aufmerksam zu machen.

Auch die Situation am Kreisverkehr selbst wurde kritisch gesehen. Zwar seien Mittelinseln vorhanden, die beim Queren helfen würden, jedoch würden Fußgängerüberwege fehlen. Auf die Frage hin, ob eine Installation möglich sei, widersprach eine Mitarbeiterin des Tiefbauamtes. Zwar habe es Überlegungen diesbezüglich gegeben, jedoch wären die notwendigen Voraussetzungen nicht gegeben, was auch mit dem Rechtsabbieger im Zusammenhang stehen würde. Durch einen Zebrastreifen würde den Fußgängern an diesem Arm eine Sicherheit suggeriert, die teilweise nicht gegeben sei. Anschließend wurde innerhalb der Teilnehmer diskutiert, ob es überhaupt ausreichend Bedarf geben würde, woraufhin kein Konsens gefunden wurde. Teilweise waren sich die Teilnehmer unsicher, wie innerhalb des Kreisverkehrs die Vorrangregelungen seien. Wichtig sei, dass die Wege hin zum Messegelände für Fußgänger sicher seien und ausreichend gekennzeichnet werden.



### Station 3 und 4: Unterführung B27 / Bauvorhaben

Anschließend lief die Gruppe entlang der Esslinger Straße zur Unterführung der B27, die Teil des Bauvorhabens zum Bau der Bahnstation Stadionstraße sein wird. Hier gab Herr Schäfer, Projektleiter, einen Einblick in die Planungen und den aktuellen Stand der Bauarbeiten. Er ging dabei auch gezielt auf die verkehrstechnischen Inhalte ein. Aufgrund der vorherrschenden Baustelle wird aktuell die fußläufige Erreichbarkeit des Messegeländes eingeschränkt. Es muss ein großer Umweg über die Landwirtschaftswege gelaufen werden, um den Messezugang an der L 1192 zu erreichen. Laut Herrn Schäfer ist es

**Abbildung 39: Überblick über das Bauvorhaben der zukünftigen Bahnstation**



Quelle: Planersocietät

wichtig, im Zuge des Bauvorhabens die Unterführung mit zu berücksichtigen, um einen attraktiven Zugang zur Stadt zu schaffen. Dabei gebe es verschiedene Möglichkeiten, die Aufenthaltsqualität und somit auch das Sicherheitsempfinden zu verbessern. Wichtig sei ein ausreichend breiter Gehweg von etwa drei Metern, ein einheitliches Gestaltungskonzept, Beleuchtung rund um die Uhr sowie gegebenenfalls auch Videoüberwachung. Es gibt bereits Kontakt zu einem Freiraumplanungsbüro, um ein attraktives Konzept zu erarbeiten.

### Station 5 und 6: Messe und Flughafen

Entlang der Stadtbahnbaustelle ging die Gruppe in Richtung Messe / Flughafen. Dort war insbesondere aufgrund der aktuell vielen Baustellen die Orientierung im Bereich ein großes Thema. Ebenso wurde die Beschilderung zur Bushaltestelle bemängelt. Auch waren die Querungen innerhalb der Baustellen zum Teil nicht gehbehindertengerecht gestaltet. Zudem ende der Fußweg von Echterdingen entlang der Flughafenstraße an einer Kreuzung ohne Querungsmöglichkeit. Laut Erster Bürgermeisterin Noller sei es in solchen Situationen wichtig, die Bedürfnisse immer wieder zu äußern.

### Station 7: Feldweg

Nach den Stationen Messe und Flughafen machte sich die Gruppe wieder auf den Weg zurück ins Echterdinger Zentrum. Dabei verlief die Route über die Felder südwestlich des Flughafens, vorbei am Parkplatz PO in südlicher und schließlich in westlicher Richtung zur Bernhäuser Straße. Thema war hier zunächst der Zustand der Wege. Durch die Fahrzeuge der Landwirtschaft werden sie immer wieder verschmutzt. Es wurde von Seiten der Stadtverwaltung erklärt, dass es diesbezüglich jährliche Gespräche gibt, auch die Landwirte um die Problematik wüssten, aber durch die landwirtschaftliche Nutzung die Verschmutzung unvermeidbar sei. Auch von Seiten der Teilnehmer wurde geäußert, dass es sich um landwirtschaftlich sehr wichtige Böden handele.

Zudem wurde die mangelnde Beleuchtung thematisiert. Sowohl für Bewohner, Mitarbeiter der Messe und des Flughafens sowie Reisende habe der Weg eine hohe Bedeutung und insbesondere im Winter wünschen sich manche der Teilnehmer daher eine Beleuchtung. Allerdings wies die Stadtverwaltung darauf hin, dass aufgrund der Nähe zur Einflugschneise des Flughafens die Installation von Laternen problematisch sei. Auch niedrigere Beleuchtungselemente seien schwierig zu implementieren, da dadurch die Landwirtschaftsfahrzeuge behindert werden könnten.

**Abbildung 40: Konfliktpotenzial auf den Landwirtschaftswegen**



Quelle: Planersocietät

Zu guter Letzt kam von einem der Teilnehmer der Vorschlag, die Wegebeziehung zwischen Messe und Ortskern nach Norden zu verschieben, als Verlängerung der Achse Parkhaus – Messe. Dazu zeigte er eine Skizze, auf der analog zum Parkhaus über die Autobahn auch eines über die B27 eingezeichnet war.

### **Station 8: Bernhäuser Straße**

In der Bernhäuser Straße ging es noch einmal um Konflikte zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr. Dabei wurden überhöhte Geschwindigkeiten als Problem genannt, ebenso wie Gehwegparken und auch erneut auf dem Gehweg abgestellte Mülltonnen, was zum Ausweichen auf die Straße zwingt. Von einem Teilnehmer kam der Hinweis, er gehe prinzipiell in der Parallelstraße, da er sich dort sicherer fühle. Jedoch gab es in der Gruppe den Konsens, dass dies nicht die richtige Lösung sei. Zudem wurde, analog zum obigen Kreisverkehr, bemängelt, dass an der Kreuzung mit der Brühlstraße nur ein FGÜ vorhanden sei, gerade da es sich um einen Schulweg handelt, bei dem die Querung besonders kritisch sei.

### **Verabschiedung**

Nachdem sich die Gruppe wieder auf dem Kirchplatz eingefunden hatte, bedankten sich die Mitglieder der Stadtverwaltung sowie der Planersocietät für die rege Teilnahme und interessanten Beiträge, verabschiedete die Teilnehmer und luden zum Abschlussworkshop am 07.09.2019 ein.

## 8.3 Abschlussworkshop (07. September 2019)

### Tagesordnungspunkte:

4. Begrüßung und Präsentation
5. Handlungsfelder
6. Diskussion
7. Ausblick und Abschluss

Ort: Zehntscheuer  
Datum / Uhrzeit: 07.089.2019 / 17:00-18:45 Uhr  
Anwesende: ca. 25

### 1. Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmer zu den Fußverkehrs-Checks 2019 übernimmt Eva Noller, Erste Bürgermeisterin der Stadt Leinfelden-Echterdingen. Sie lässt kurz die bisherigen Veranstaltungen Revue passieren und findet Worte zum Fußverkehr im Allgemeinen. Zudem beantwortet Sie die Frage nach einer Erhebung zu Fußverkehrszahlen, die während der Begehungen aufkam. Sie erläutert, dass eine Erhebung des Fußverkehrs nicht zwangsläufig nötig sei, da Fußverkehrsförderung nicht nur die Nachfrage erfüllen, sondern auch ein erweitertes Angebot schaffen soll.

**Abbildung 41: Begrüßung durch Erste Bürgermeisterin Noller**



Quelle: Planersocietät

Anschließend übergibt sie das Wort an Herrn Walgern vom Verkehrsplanungsbüro Planersocietät, der seinerseits einen Rückblick auf die beiden Begehungen präsentiert, um darauf aufbauend verschiedene Handlungsfelder im Bereich der Fußverkehrsförderung und potentielle Maßnahmen aufzuzeigen.

### 2. Handlungsfelder

Die während der Begehungen angesprochenen Problemstellen wurden in verschiedene Handlungsfelder unterteilt und verschiedene Maßnahmenvorschläge erstellt, die im Folgenden präsentiert werden.

#### 2.1. Handlungsfeld Querungen

Um eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr zu erreichen, gibt es unterschiedliche Möglichkeiten. Geeignete Maßnahmen können je nach Situation eine zeitliche Trennung der

Verkehrsteilnehmer, eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr, eine Verkürzung der Querungsdistanz, eine Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern, eine Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers und eine Einflussnahme auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sein.

Entlang der Hauptstraße werden die Querungssituationen in den Seitenstraßen aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen durch falsch parkende Kfz als Problem aufgeführt. Kurzfristig kann eine farbliche Absetzung der Querungsbereiche die Situationen verbessern, langfristig sollte eine Aufpflasterung der Fahrbahn in diesen Bereichen angestrebt werden. Dies würde mobilitätseingeschränkten Personen das Queren erleichtern und reduziert gleichzeitig die Geschwindigkeit der abbiegenden Fahrzeuge. Des Weiteren können an LSA-Anlagen die Schaltphasen überprüft werden.

In der Bernhäuser Straße wird das Queren für mobilitätseingeschränkte Personen als Problem geschildert. Das Pflaster birgt für mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstuhl oder Rollator die Gefahr, dass sich die Räder der Hilfsmittel verkanten und es zu Stürzen kommt. Eine Verbesserung könnte durch das Abschleifen der Pflastersteine an wichtigen Querungspunkten erzielt werden. Durch vorgezogene Seitenräume könnte die Querungsdistanz verkürzt und die Sichtbeziehung an der Kreuzung zur Brühlstraße verbessert werden.

Nördlich des Messegeländes befindet sich eine Fußgänger-LSA über die L 1192. Zum Zeitpunkt der Begehung konnte aufgrund einer falschen Ausrichtung das Signal für Fußgänger nicht erkannt werden. Neben einer Justierung sollten an der LSA zudem die Grünphasen für den Fußverkehr überprüft werden. Als weitere Maßnahme wird eine Bedarfs-LSA vorgeschlagen, bei der der Fußgänger bei Bedarf das Grünsignal anfordert. Im laufenden Betrieb bleibt die LSA für den Fußverkehr dunkel, wodurch bei wenig Verkehr keine unnötigen Wartezeiten aufkommen.

## **2.2. Handlungsfeld Wegequalität**

Allgemein sollte bei der Gestaltung der Wege darauf geachtet werden, dass die Breite und Querneigung ausreichend bzw. angemessen sind, eine gute Beleuchtung vorhanden ist, die Wege frei von Mülltonnen, Aufstellern o. Ä. gehalten werden und auch regelmäßig Grünschnitt durchgeführt wird.

Im Bereich der Moltkestraße sind die Gehwege zum Teil in einem schlechten Zustand. Starke Querneigung sowie wechselnde und beschädigte Bodenbeläge sind für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis und sollten daher reduziert werden. Als weitere Problematik wird das Gehwegparken genannt. Um den Konflikt mit dem ruhenden Kfz-Verkehr zu reduzieren, sollte das legale Gehwegparken minimiert und das illegale stärker kontrolliert werden.

Durch eine Neugestaltung der Burgstraße bietet sich dort die Möglichkeit, die Wegequalität zu verbessern. Ihre Funktion als Verbindung zwischen Stadtmitte und Bahnhof macht eine Wegweisung und Barrierefreiheit erforderlich. Neben einer Ausbesserung der Gehwege kann dabei auch überlegt werden, inwieweit sich die Burgstraße als Fahrradstraße eignen könnte.

**Abbildung 42: Vorstellung der Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks**



Quelle: Planersocietät

### **2.3. Handlungsfeld Aufenthaltsqualität / Attraktive Räume**

Zu attraktiven Räumen gehört neben einer ansprechenden, optischen Gestaltung auch die Funktionalität. Einen wichtigen Bestandteil der Fortbewegung stellt das Rasten dar, weshalb ausreichend Sitzmöglichkeiten zu schaffen sind und für Beschattung zu sorgen ist. Über letzteres wurde beispielsweise am Kirchplatz diskutiert. Insbesondere für Kinder spielt das Erleben der Umwelt beim Zufußgehen eine wichtige Rolle, weshalb Wege auch mittels Spielgelegenheiten aufgewertet werden können. Diese können entweder als Spielgerät installiert oder auch aufgemalt sein.

Entlang der Wege zu Messe und Flughafen wird die fehlende Aufenthaltsqualität bemängelt. Dort mangle es an Rastmöglichkeiten, Beleuchtung und die Wege seien durch die landwirtschaftliche Nutzung oft verschmutzt. Positiv wird die Aufenthaltsqualität im Bereich des ehemaligen Stadions erwähnt. Dort gäbe es viele Spiel- und Grünflächen und farbige Flächen.

### **2.4. Handlungsfeld Barrierefreiheit**

Für die Barrierefreiheit ist es wichtig, die unterschiedlichen Belange von Personen mit verschiedenen Behinderungen zu berücksichtigen. Während für Sehbehinderte ein Blindenleitsystem und Kontraste im öffentlichen Raum essentiell für die Orientierung sind, benötigen gehbehinderte Personen einen ebenen Belag, breite Gehwege sowie Stufenfreiheit.

Der oben bereits erwähnte Kirchplatz ist aufgrund des Kopfsteinpflasters problematisch für mobilitätseingeschränkte Personen. Dort, genauso wie auf den Gehwegen und Querungen der Bernhäuser Straße, soll das Pflaster durch Maßnahmen so angepasst werden, dass es für mobilitätseingeschränkte Personen kein Hindernis mehr darstellt.

Weiterhin gibt es am Bahnhof Handlungsbedarf. Lange Umwege sowie durch Taxis blockierte Zugänge werden als Probleme geschildert. Am Bahnhof können taktile Bodenelemente die Orientierung für sehingeschränkte Personen erleichtern und ihnen helfen, sich zurecht zu finden. Dies betrifft die Bussteige sowie den Zugang zur S-Bahn von Osten.

## 8.4 Implementierung von Fußverkehrsbelangen

Um die Situation des Fußverkehrs zu verbessern, ist ein Mix aus kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen notwendig. Kurzfristig ist dabei z. B. eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit umzusetzen, mittelfristig die Verbesserung von einzelnen Querungen. Die Umgestaltung gesamter Bereiche, wie zum Beispiel am Kirchplatz, ist hingegen eine langfristige Aufgabe. Permanent mitgedacht werden muss in zukünftigen Planungen das Thema Barrierefreiheit.

### 3. Diskussion

- Da während der Begehungen Gehwegbreiten diskutiert wurden, wollte eine Teilnehmerin wissen, ob bei Planungen auch die Breite von Zwillingsskinderwagen berücksichtigt würde
- Die Frage nach Tempo 30 in der Hauptstraße kommt auf, woraufhin sich eine Diskussion über verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen, den aktuellen Kompromiss Tempo 40 sowie einen „Flickenteppich“ entwickelt
- Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens taucht auch die Frage nach einer Umgehungsstraße auf
- Es sei wichtig, die Anlieger sehr früh in die Planungen mit einzubeziehen, gerade beim Thema Fußverkehr
- Auf den Gehwegen stehende Mülleimer sind problematisch, es wird über gekennzeichnete Bereiche, in welchen sie aufgestellt werden sollen, diskutiert
- Bei einer Diskussion zum Thema Fahrradstraße oder „Shared Space“ in der Burgstraße wurde über Parkmöglichkeiten für Anlieger diskutiert
- Die Kennzeichnung von Fuß- und Radweg am Bahnhof Leinfelden empfinden die Anwesenden als verwirrend
- Grünpfeile seien oft an gefährlichen Kreuzungen vorhanden, so z. B. die Lammkreuzung in Echterdingen oder in Leinfelden an der Max-Lang-Straße. An letztgenannter Stelle wurde der Pfeil in der Vergangenheit bereits einmal abgehängt, aber auf Bestreben der Politik wieder aufgehängt

**Abbildung 43: Teilnahme an einer Umfrage zum Prozess**



Quelle: Planersocietät

- Schmale, quergeneigte Gehwege seien insbesondere für gehbehinderte Personen problematisch
- Der Seniorenbeirat lädt zum Ende noch zu einer Begehung am Freitag, den 11.10. um 17:00 Uhr ein, bei welcher vor dem Hintergrund von LE 2020 unter anderem die Bedürfnisse von Senioren beleuchtet werden sollen

#### **4. Ausblick und Abschluss**

Nachdem sämtliche Wortmeldungen aufgenommen und diskutiert waren, weist Herr Walgern (Planersocietät) auf den kommenden Abschlussbericht hin und beendet die Veranstaltung.

## 9 Quellenverzeichnis

- ASTRA 2015 – Bundesamt für Strassen ASTRA:** Fusswegnetzplanung. Bern, 2015
- ADAC 2014 - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.:** Der Kreisverkehr. Informationen, Regeln, Tipps. München, 2014
- FGSV 2002– Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002
- FGSV 2006– Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Köln, 2006
- FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011
- FUSS e.V. 2015 – Fachverband Fußverkehr Deutschland:** Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015
- Grün Berlin GmbH 2020:** Touristisches Informationssystem. Unter: <https://gruen-berlin.de/projekt/touristisches-informationssystem> (letzter Abruf am 24.02.2020)
- infas/DLR 2018 - infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.:** Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnistelegamm Baden-Württemberg, 2018
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012:** Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012
- NVBW 2016 – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg:** RADNETZ BW. Unter: <https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radnetz/> (letzter Abruf am 24.02.2020)
- Rothenburg Tourismus:** Informationen zum Verkehr. Unter: <https://www.rothenburg-tourismus.de/blog/verkehr-in-der-rothenburger-altstadt-oder-erfahrungen-auf-staedtereisen/> (letzter Abruf am 20.04.2020)
- Stadt Leinfelden-Echterdingen 2018:** Mobilitätskonzept Leinfelden-Echterdingen. Leinfelden-Echterdingen, 2018
- UDV 2013 - Unfallforschung der Versicherer:** Sicherheit von Zebrastreifen. Berlin, 2013
- VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:** Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart, 2017
- VM BW 2019 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:** Fußgängerüberwege. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart 2019
- VwV-LGVFG 2016 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur:** Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetze. Stuttgart, 2016