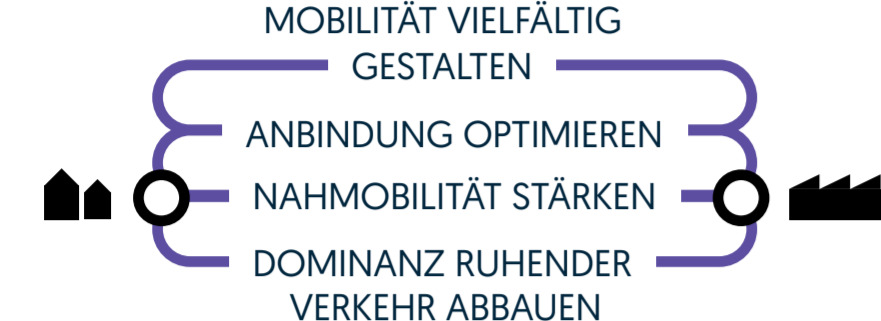


MOBILITÄT

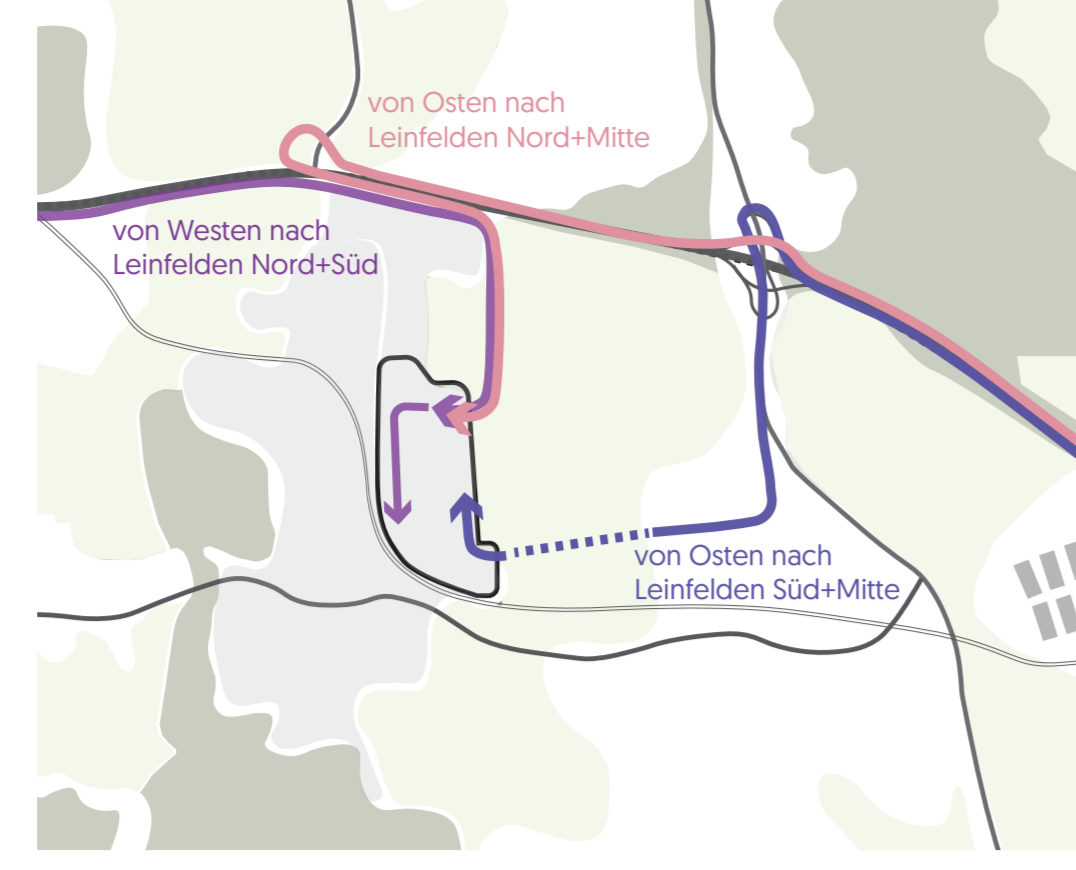
Das Mobilitätskonzept setzt auf Nachhaltigkeit und das Zusammenspiel von blau-grün-grauer Infrastruktur. Die heute zum Kfz-Parken minder genutzten Flächen werden neu belegt und unter klimatischen Aspekten gestaltet.

Die überörtliche Anbindung, insbesondere an die A8 und die B27, erfolgt fokussiert auf die drei Teilbereiche Nord, Mitte und Süd. Ziel ist es, den Kfz-Verkehr zwischen den Teilgebieten über die Max-Lang-Straße auf ein Minimum zu reduzieren. Auch hierzu werden zum einen bestehende Straßen gezielt genutzt, um die Verkehre ins Leinfelder Gewerbegebiet ohne Umwege zu führen, zum anderen wird durch eine neue Verbindung die Vernetzung zwischen den Gewerbegebieten Leinfelden und Echterdingen gestärkt. Zudem macht die neue Straßenführung die Verkehrsberuhigung des Wohnbereichs im Süden erst möglich.

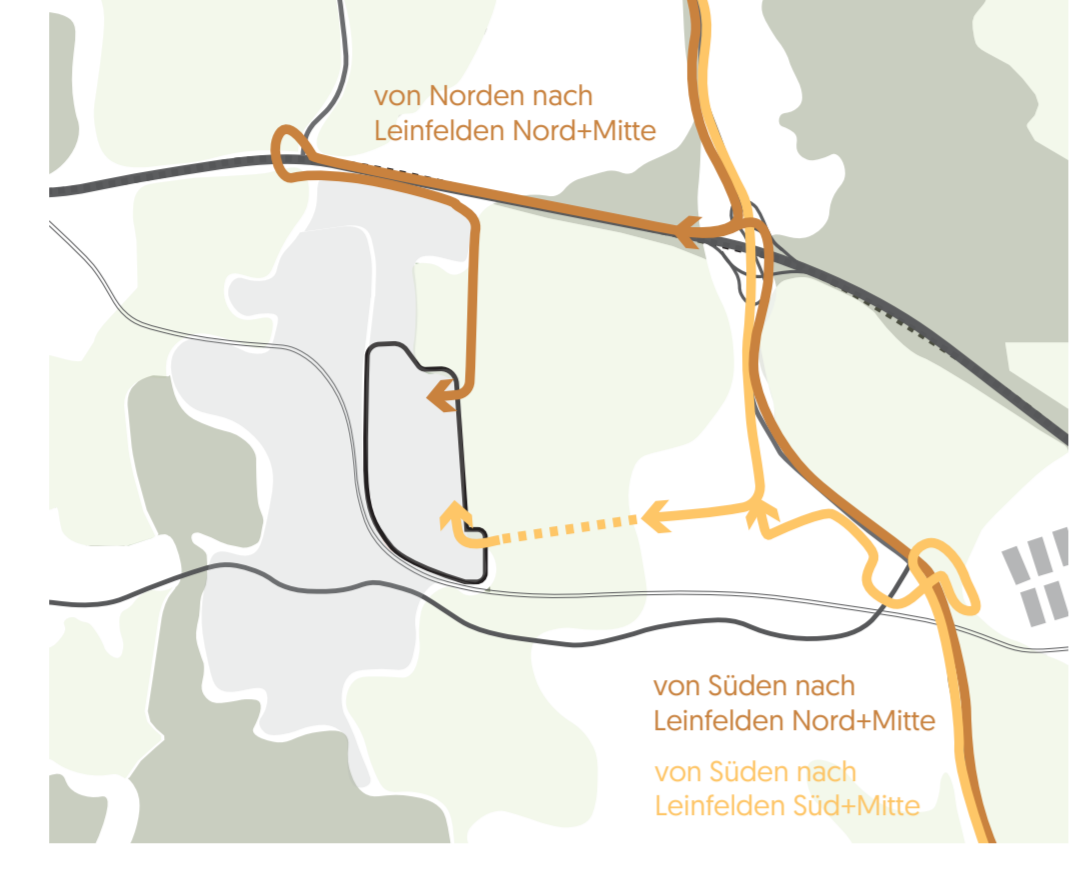
Die bisher angedachte Verbindung entlang der östlichen Bebauung wird verworfen. Sie trennt das Quartier vom Freiraum der Filderflur und entfaltet ihre erhoffte Wirkung nur im Zusammenhang mit der Weiterführung als Ortsumfahrung von Echterdingen, die aktuell in Frage gestellt ist.



Anbindung A8



Anbindung B27



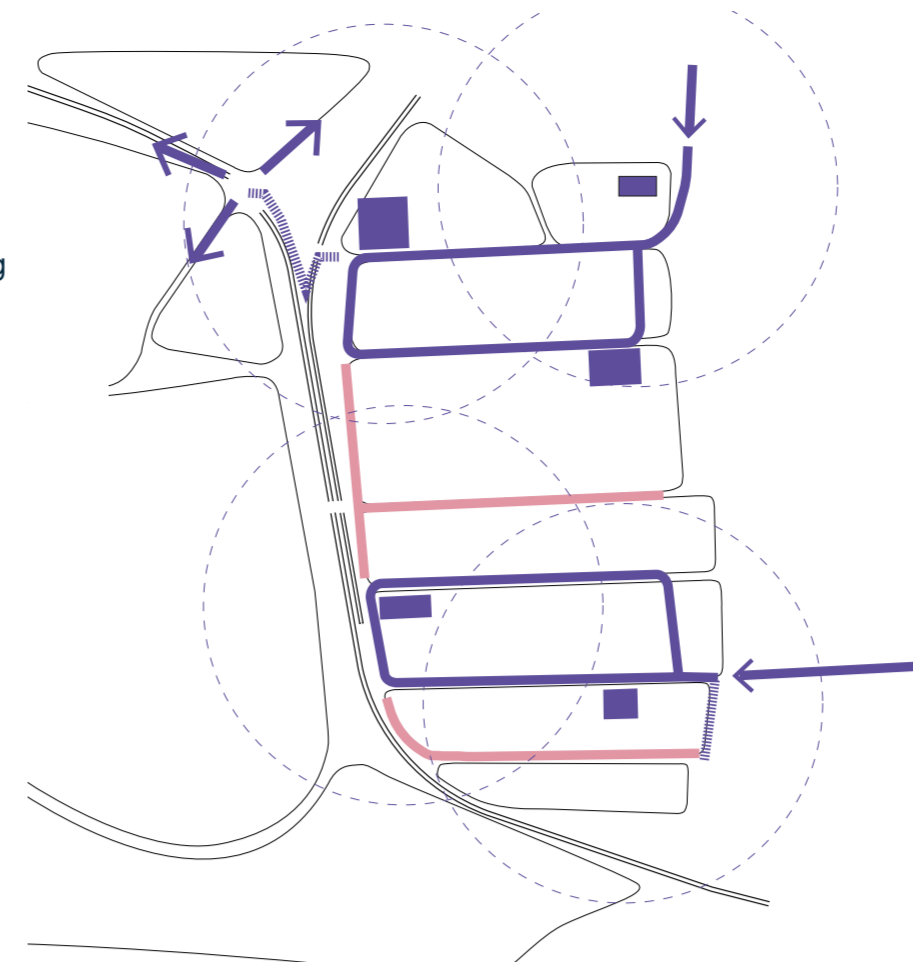
Die innere Kfz-Erschließung greift das bestehende Straßennetz auf und optimiert die Verkehrsführung. Über 2 Loops im Norden und im Süden werden nahezu alle Grundstücke direkt erschlossen. Die beiden Loops werden im Bedarfsfall über die Max-Lang-Straßen miteinander verbunden. An der zentralen Achse zwischen S-Bahnhaltepunkt und der Filderflur liegen gegenüber den Bosch-Liegenschaften derzeit 2-3 Grundstücke, die von der Daimlerstraße aus erschlossen werden, was weiterhin sichergestellt wird.

Der ruhende Kfz-Verkehr wird in Quartiersgaragen OG gebündelt, die weitere Funktionen aufnehmen („Mobility-Hubs“). So konzentrieren sich in den Erdgeschosszonen diverse Sharing-Angebote (Car-, Bike-, Lastenrad-Sharing) und Infrastruktur für KEP-Verkehre (Kurier-Express-, Paketdienste), Freizeitangebote wie Roof-Bar oder Sportfelder können auf dem Dach – ergänzend zur PV-Infrastruktur – zur Belebung beitragen. Oder die OG wird mit Wohn- und Geschäftsnutzung gezielt kombiniert. Die Wege zwischen Stellplätzen und den Zielen im Quartier (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgung) beleben den öffentlichen Raum und stärken dessen Aufenthaltsfunktion. Der öffentliche Straßenraum wird von parkenden Fahrzeugen entlastet und die Flächen für blau-grüne Infrastruktur neu genutzt. Nur in wenigen Abschnitten verbleibt straßenbegleitendes Parken, vorzugsweise als Ladezonen.

Das Mobilitätskonzept folgt dem Gedanken der „verwebten“ räumlichen und funktionalen Gebietsentwicklung durch ein dichtes Netz für die aktive Mobilität, den Fuß- und den Radverkehr. So entsteht – teils abseits von Straßen – eine enge Verzahnung von Nutzungen untereinander und Freiräumen, die fußläufig und mit dem Fahrrad attraktiv zu erreichen sind.

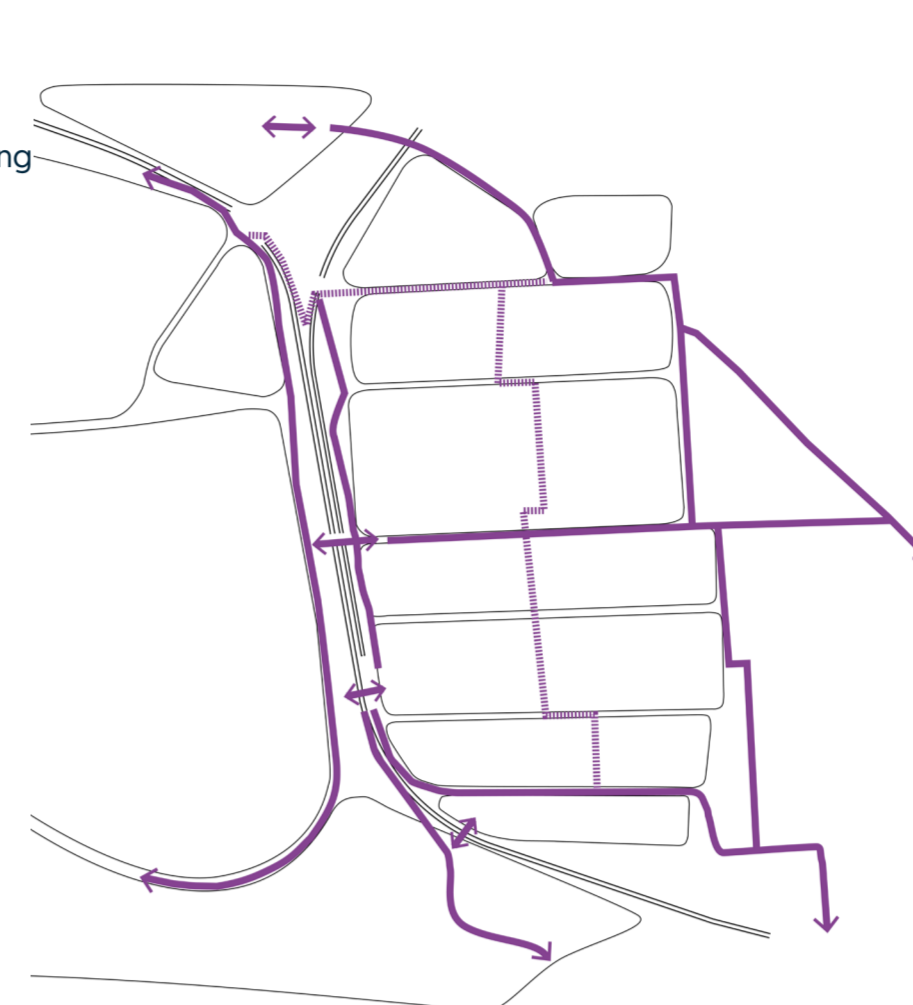
Erschließung und Parken

- Verkehrsberuhigt
- Erschließungsloop
- Neue Straßenführung
- Mobilityhub
- Einzugsraum 300 m

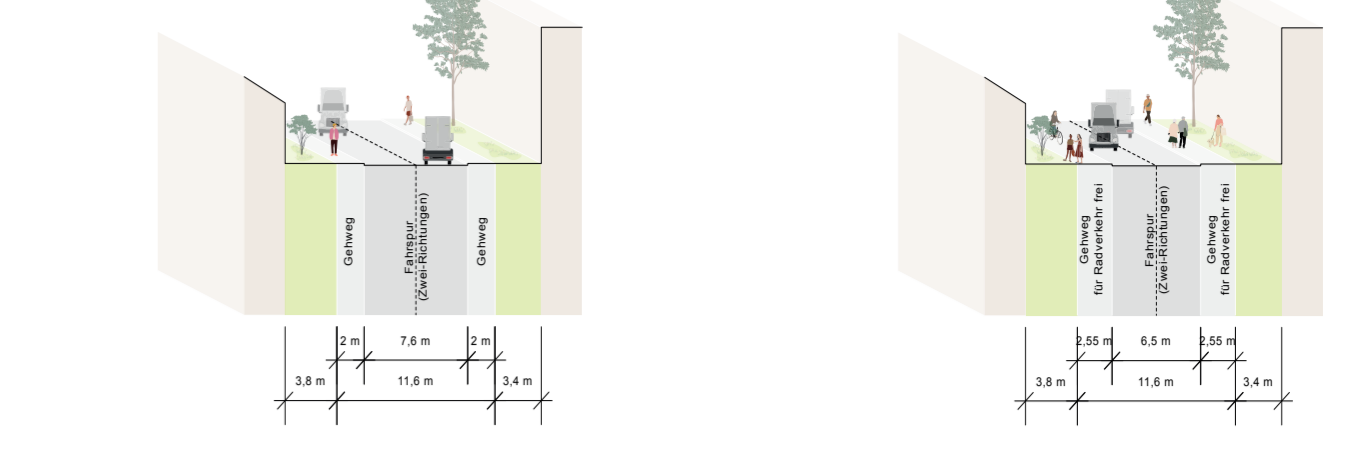


Nahmobilität

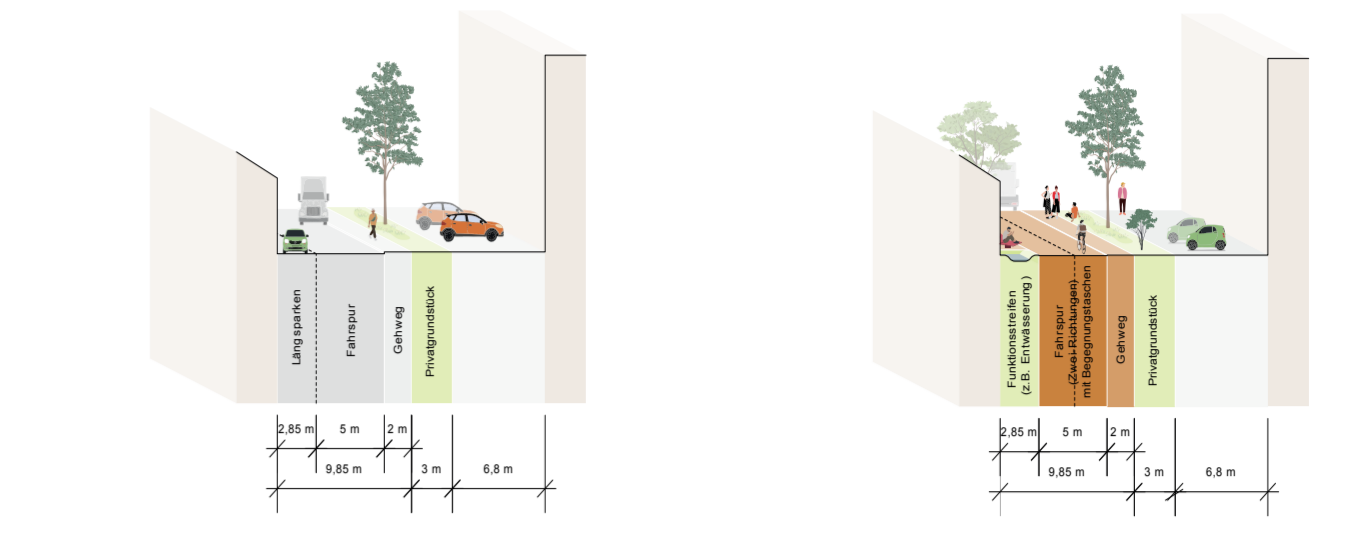
- Radwege
- Unter bzw. Überführung
- Fußgängerinnen



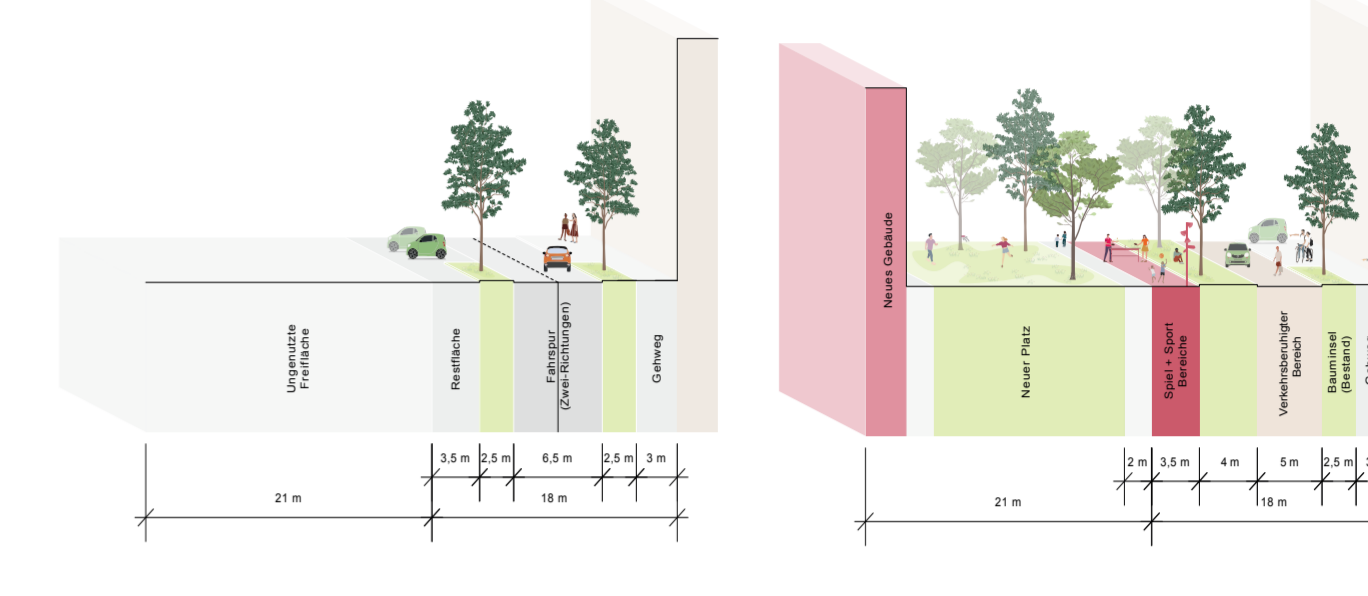
Transformationszone Gemeinwohl und Handel



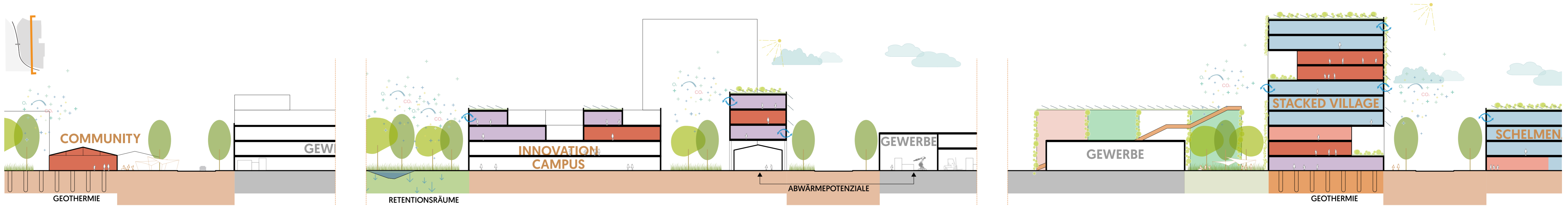
Transformationszone Hightech und Forschung



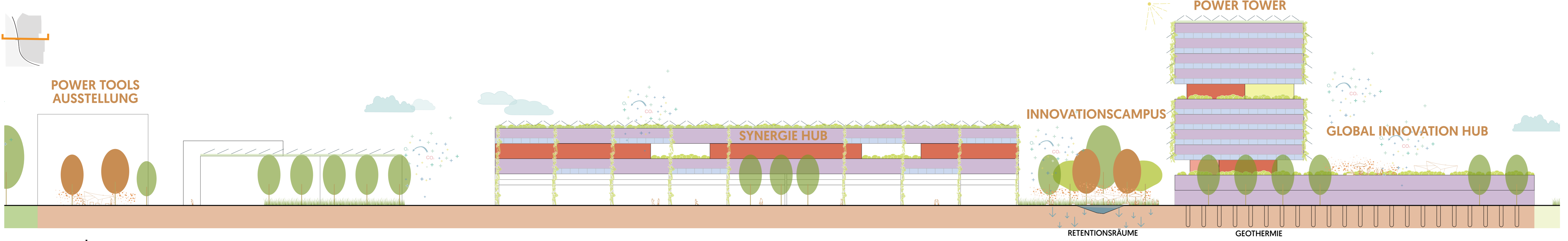
Transformationszone Kultur und Community



Städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept | 1:500



Schnitt Nord-Süd | 1:500



Schnitt Mitte | 1:500