

www.planersocietaet.de

Fußverkehrskonzept Leinfelden-Echterdingen

Willkommen zum

Bürgerforum Fußverkehr

Leinfelden-Echterdingen, 24.04.2024



Begrüßung

Otto Ruppaner, Oberbürgermeister der Stadt Leinfelden-Echterdingen

Ablauf

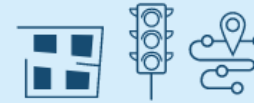
1. Überblick zum Fußverkehrskonzept
2. Warum Fußverkehr?
3. Eindrücke aus der Bestandsanalyse
4. Workshop-Phase 1: Zieldiskussion
5. Pause
6. Eindrücke aus der Online-Befragung
7. Workshop-Phase 2: Analyse
8. Zusammenfassung und Ausblick



- Integriertes Stadt- und Verkehrsplanungsbüro
- Standorte: Dortmund, Bremen und Karlsruhe
- Interdisziplinäres Team mit über 70 Mitarbeitenden aus den Bereichen Verkehrs-, Raum- und Stadtplaner, Bauingenieure, Geografen, Kommunikation



Kommunale und regionale
Mobilitätskonzepte



Quartierskonzepte &
standortbezogene
Mobilitätskonzepte



Fuß-, Radverkehrsplanung &
Nahmobilität



Parkraumkonzepte,
Erhebungen & Mobilitäts-
befragungen



Lebenswerte
Stadträume



Smart Mobility
& Digitalisierung



Planungsdialog
& Realexperimente

Bearbeitungsteam



Annika Jung



Manuel Kitzmann




Alexander Riss



Jule Engelmann

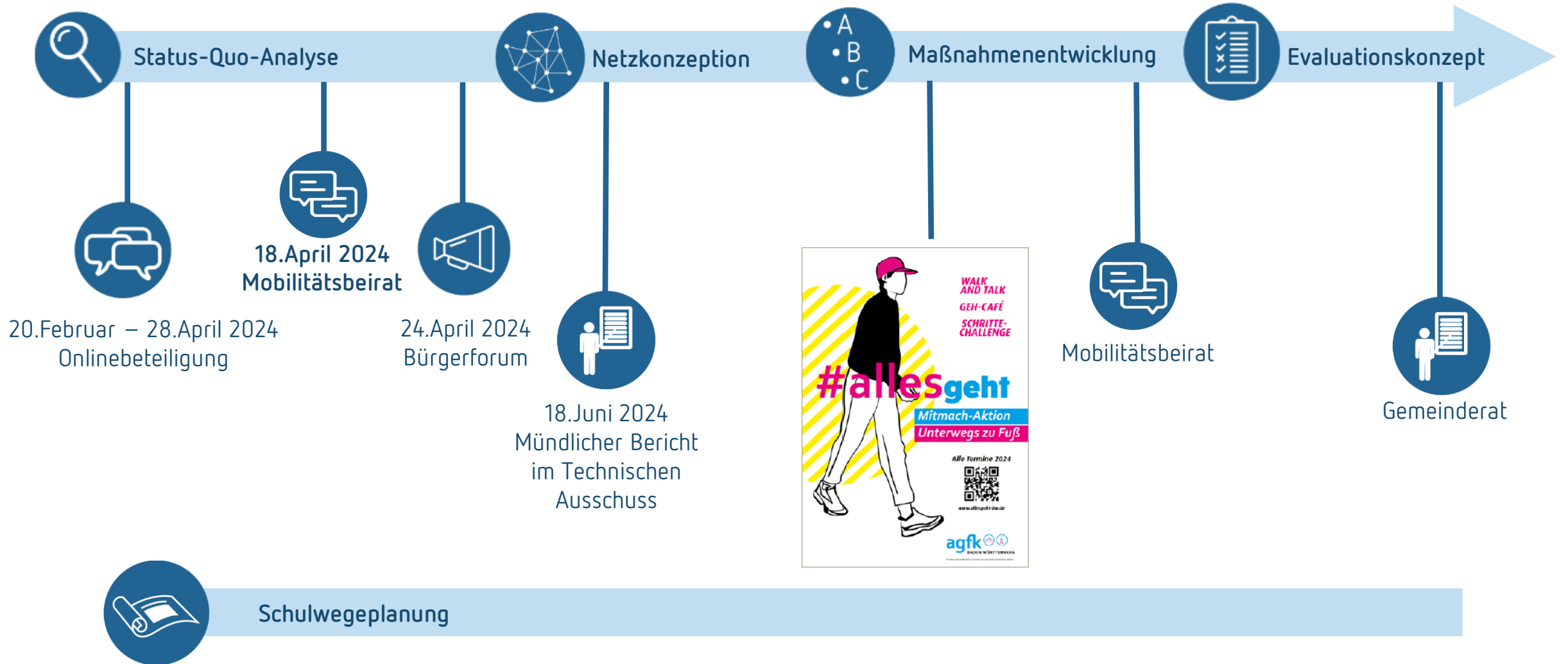


Jan Hauenstein



Überblick zum Fußverkehrskonzept

Projektübersicht



Beteiligungsmöglichkeiten



Mobilitätsbeirat:

- Begleitet und qualifiziert den Prozess (Insbesondere durch Lokalkenntnisse der Mitglieder)
- Dient als Bindeglied zwischen gutachterlicher Arbeit, Politik und Bürgerbeteiligung



Bürgerforum: 24. April 2024

- Um klassisch in den Prozess einbringen und mit der Stadtverwaltung und dem Planungsbüro in direkten Austausch treten
- Die Teilnehmenden erhalten Informationen zum Arbeitsstand und zum Vorgehen



Onlinebeteiligung mit Ideenmeldern:

- Möglichkeit bis 28. April 2024 Anregungen und Hinweise mitzuteilen
- In sechs verschiedenen Kategorien können Anmerkungen verortet werden: Aufenthaltsqualität, Querungen, Gehwege, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, Barrierefreiheit und Sonstiges

AGFK-Aktion



Mitmach-Aktion #allesgeht

WALK AND TALK



GEH-CAFÉ



SCHRITTE-CHALLENGE



WALK AND TALK ab 03.05.2024
GEH-CAFÉ ab 03.05.2024

SCHRITTE-CHALLENGE
01.10. - 29.10.2024

Mai Juni Juli August September Oktober

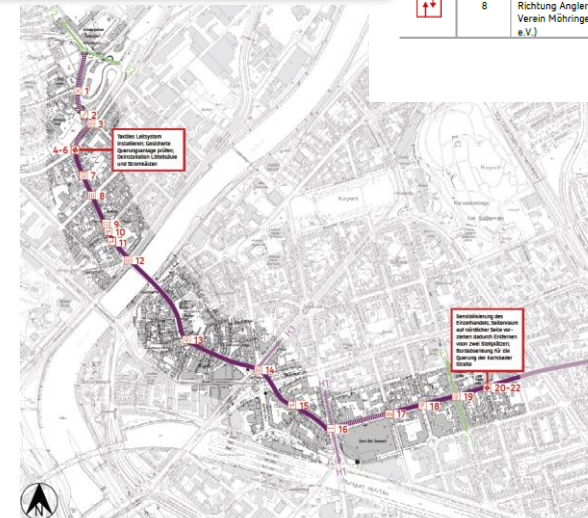
Auftakttreffen #allesgeht 13.03.2024

VORRANG FÜR FUSS UND RAD

6

Was ist das Ziel?

- Verbesserungen für den Fußverkehr ganzheitlich und gesamtstädtisch angehen → weniger Einzellösungen
- Aufstellung eines Fußverkehrsnetz sowie von Zielen, Grundsätzen und Qualitätsstandards
- Ableitung von Maßnahmen, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen
- Das Fußverkehrskonzept wird in den kommenden Monaten erarbeitet und soll Anfang des Jahres 2025 beschlossen werden



Maßnahmenempfehlungen

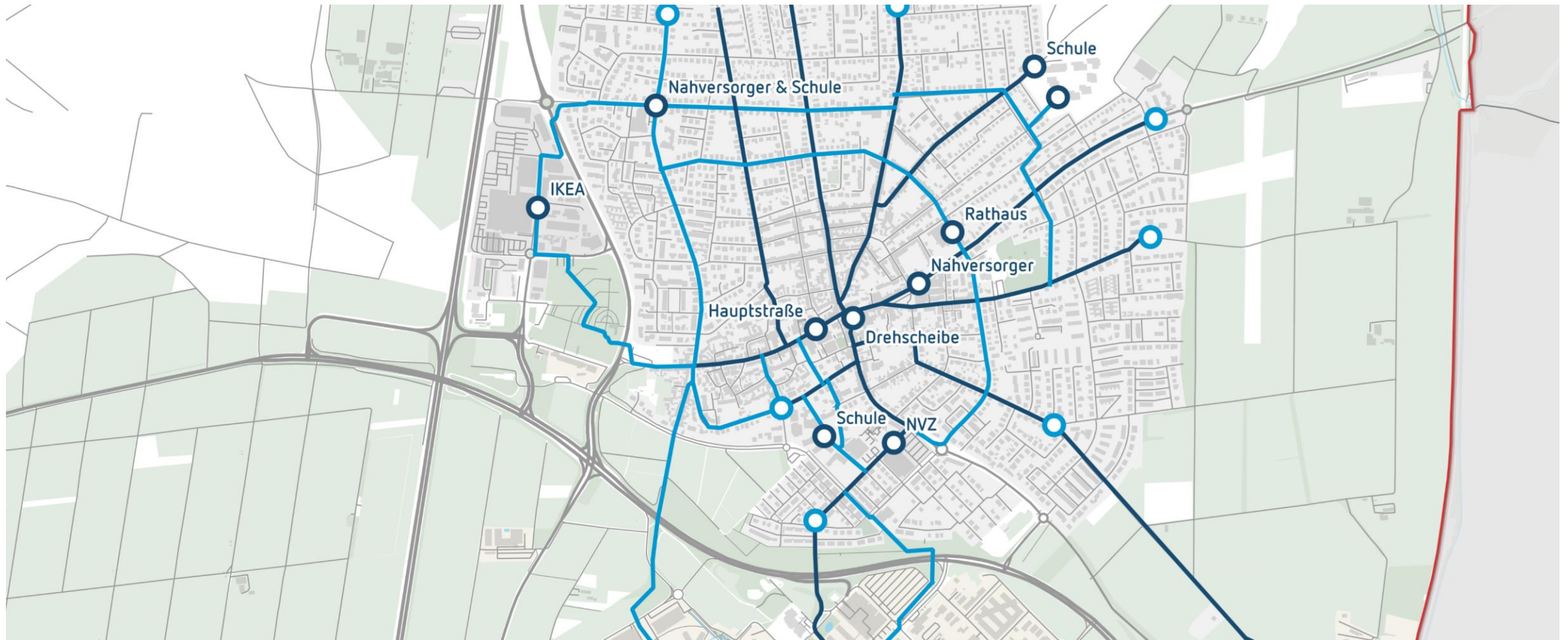
Stadtbezirk	Möhringen
Thema	Qualität der Wegeverbindungen verbessern
Nummer der Route	C

Die Auflistung der Maßnahmenempfehlungen erfolgt entsprechend des Untersuchungsbereiches wie folgt:

- Balinge Straße (Ecke Probststraße) bis zur Balinge Straße (Ecke Weilstetter Weg)
- Balinge Straße German Bible Society bis zum Angler Verein Möhringen e.V.
- Reitherstraße (Ecke Balinge Straße) bis Reitherstraße (Ecke Vaihinger Straße)
- Fußweg am Probstsee Richtung Nord nach Süd

Symbolik	Nr.	Straße/ Abschnitt	Mängel/ Problemsituation	Maßnahmenempfehlung
☒	1		Querungsanlage über Balinge Straße fehlt – Ungesicherte Querungsstelle	gesicherte Querungsanlage prüfen
↕	2	Probststraße (Ecke Balinge Straße)	Gehwegbreite – zu geringe Breite auf südlicher Gehwegseite (Wartstraße)	Prüfen der Schleppekurvenradien, falls möglich Verbreiterung des Gehwegs
⌊	3		Mangel Barrierefreiheit – Bordstein nicht ausreichend abgesenkt	Bordabsenkung
⊞	4	Balinge Straße (Ecke Balinge Straße)	Umweg – Bordabsenkungen nicht auf Lauffinie, dadurch keine gerade Linie möglich	Bordabsenkung entlang der Lauffinie
💡	5	Balinge Straße, Fußweg am Spielplatz	Mangelhafte Beleuchtung – Keine Beleuchtung am Fußweg	Beleuchtung installieren
↔	6	Balinge Straße	Große Querungsdistanz – keine Sichtbeziehungen	Seitenraum vorziehen
⊞	7	Ecke Rosenwiesstraße	Sichtbeziehungen – schlechte Sichtbeziehungen wegen falsch parkenden Kfz	Bereich vor Kurve markieren
↕	8	Balinge Straße (ab Haus Nr. 31A Richtung Angler Verein Möhringen e.V.)	Gehwegbreite – Kein Gehweg vorhanden	Umgestaltung zu verkehrsberuhigtem Bereich mit entsprechender Gestaltung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Beispiel Fußverkehrsnetz



Schulwegplanung

Erlass „Sicherer Schulweg“ für das Schuljahr 2023/24

- Für alle Grundschulen sind verpflichtend Gehschulwegpläne sowie für alle weiterführenden Schulen verpflichtend Geh- und Radschulwegpläne zu erstellen.
- Geh- und Radschulwegpläne sollen alle drei Jahre aktualisiert werden.

- Schulwegpläne sind die dokumentierte Empfehlung überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung.
- Die Geh- und Radschulwegplanung soll sich an den tatsächlich genutzten Wegen der Schüler:innen orientieren.
- Hierzu werden die Wegstrecken und Problemstellen der Schüler:innen erhoben. Diese sollen im Rahmen von örtlichen Verkehrsschauen hinsichtlich eventueller Gefahrenstellen überprüft werden.
- Maßnahmen der Schulwegpläne sind nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) mit bis zu 75% gefördert werden

Ablauf Schulwegplanung



- Benennung eines Schulbeauftragten
- Registrierung der Schule auf schulwegplaner-bw.de
- Vergabe von Benutzernamen und Passwörtern für Schüler:innen
- Austeilen des von der Planersocietät erstellten Elternbriefs
- Einsammeln der unterschriebenen Datenschutzerklärung
- In Zusammenarbeit mit Movers

- Grundschule: Einzeichnen der Schulwege auf schulwegplaner-bw.de durch die Erziehungsberechtigten (Erziehungsberechtigte)
- Weiterführende Schule: Einzeichnen der Schulwege auf schulwegplaner-bw.de in einer Unterrichtsstunde (Schule)

- Auswertung der eingezeichneten Schulwege (Planersocietät)
- Planerstellung (Planersocietät)
- Bereitstellung als Druckdatei/ PDF (Planersocietät)

Zeitraum Digitalisierung
Grundschule: Bis Sommerferien
Weiterführende Schulen: Bis Oktober

Ergebnis Schulwegplanung

Liebe Schülerinnen und Schüler, Liebe Eltern,

die Stadt Neuenburg am Rhein hat in Zusammenarbeit mit der Rheinschule diesen Schulwegplan erstellt. Er soll helfen, den sichersten Schulweg zur Schule zu finden und dazu führen, dass mehr Schülerinnen und Schüler eigenständig zur Schule kommen.

Auf dem Schulweg sollten die folgenden Regeln beachtet werden:

- Es sollte so wenig wie möglich die Fahrbahn gequert werden.
 - Der kürzeste Schulweg ist nicht immer der sicherste.
 - Die vorhandenen Querungsanlagen (Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln) sollten genutzt werden. Damit nicht gehetzt werden muss, sollte die unmittelbare Nähe der Schule etwa 15 Minuten vor Schulbeginn erreicht werden.
 - Die Kleidung sollte so gewählt sein, dass diese auch bei Dunkelheit und schlechter Witterung im Straßenverkehr auffällt.
 - Wenn der Schulweg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, sollte unbedingt ein Helm getragen und auf die richtige Ausstattung des Fahrrads (insbesondere Beleuchtung) geachtet werden.
 - Bitte verzichten Sie darauf, Ihr Kind mit dem Auto zur Schule zu bringen. Ist dies nicht zu vermeiden, lassen Sie Ihr Kind in einiger Entfernung von der Schule zur verkehrsabgewandten Seite hinaussteigen. Außerdem achten Sie bitte auf die Halteverbote und die Geschwindigkeitsbegrenzung vor der Schule.
- Auch Busfahren will gelernt sein:
- Ihr Kind wird ab der Ankunftszeit und bis zur Abfahrtszeit des Busses von uns beaufsichtigt. Im Bus ist keine Aufsicht vorhanden. Daher ist es sehr wichtig, dass Sie Ihrem Kind zeigen, wie man sich im Bus verhält. D. h. im Bus müssen die Kinder alleine auf einem Sitz sitzen und im Stehen gut an den Haltestangen festhalten. Ihr Kind muss sich an die Anweisungen des Busfahrenden halten. Der Busfahrende hat hier das „Hausrecht“. Nach dem Aussteigen gilt besondere Vorsicht beim Überqueren der Straße. Niemals die Straße vor dem Bus überqueren!

Ihre Stadtverwaltung und Schulleitung der Rheinschule

Kontakt & Anfahrt

**Stadtverwaltung
Neuenburg am Rhein**
Rathausplatz 5
79395 Neuenburg
Tel. +49(0)7631 791-0
www.neuenburg.de

Rheinschule
Zähringerstraße 6
79395 Neuenburg
Tel. +49(0)7631 700-250
www.rheinschule-
neuenburg.de

Rheinschule Zienken
Hügelheimer Straße 19
79395 Neuenburg-Zienken
Tel. +49(0)7631 73438
www.rheinschule-
neuenburg.de

Rheinschule Grißheim
Schulweg 2
79395 Neuenburg-
Grißheim
Tel. +49(0)7634 1320
www.rheinschule-
neuenburg.de

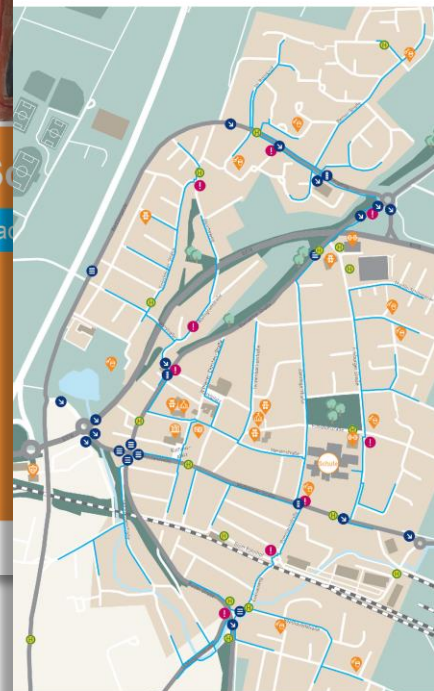
**Rheinschule
SteinStadt**
Kirchstraße 18
79395 Neuenburg-
SteinStadt
Tel. +49(0)7635 9880
www.rheinschule-
neuenburg.de

www.neuenburg.de

Planersocietät
Mobilität, Stadt, Ökologie

Stadtkreis
Neuenburg am Rhein

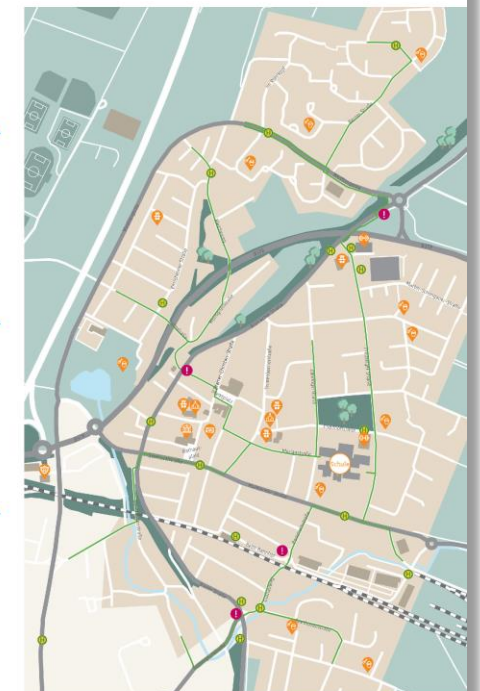
Gehschulwegplan



- Schulwege**
- empfohlener Gehschulweg
 - empfohlener Radschulweg
 - erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich
 - Ampel
 - Zebrastreifen
 - Mittelinsel

- Ziele**
- Kindergarten
 - Kirche
 - Bücherei
 - Feuerwehr
 - Sporthalle
 - Spielplatz
 - Rathaus
 - Haltestelle

Radschulwegplan



A photograph showing two people walking across a zebra crossing on a city street. The person on the left is wearing a black top and a white skirt, while the person on the right is wearing a dark shirt and dark pants. In the background, there are parked cars and a blue sign with a circular image. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

Warum Fußverkehr?

Warum Fußverkehrsförderung?

Fußverkehr: das (bislang) vergessene Verkehrsmittel

- Zu Fuß Gehen ist die einfachste und elementarste Fortbewegungsart
- Fußverkehr ist umwelt- und sozialverträglich, flexibel und spontan, gesundheitsfördernd und ohne technischen Aufwand machbar
- Mehr als jeder fünfte Weg wird zu Fuß zurückgelegt. Ohne Berücksichtigung der Wege zur Haltestelle, zum Parkplatz oder zum Fahrrad.
- Trotzdem: Verkehrspolitik lange Zeit kaum beachtet



Warum Fußverkehrsförderung?

Fußverkehr als Verkehrsmittel

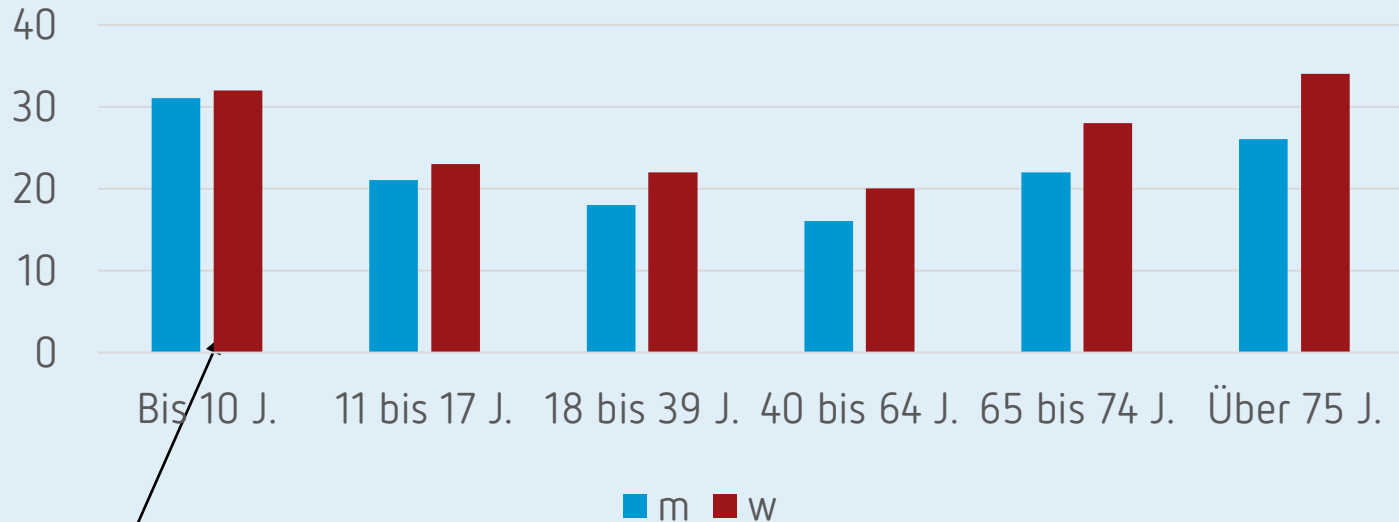
- **Eigenständiger Verkehrszweck**
Gehen:
flanieren, bummeln, wandern,
spazieren
- Gehwege sind mehr als
Restflächen, sie sind auch als
Lebens- und
Kommunikationsraum zu
verstehen
- „ruhender Fußverkehr“ (stehen,
sitzen) wesentlicher Faktor



Warum Fußverkehrsförderung?

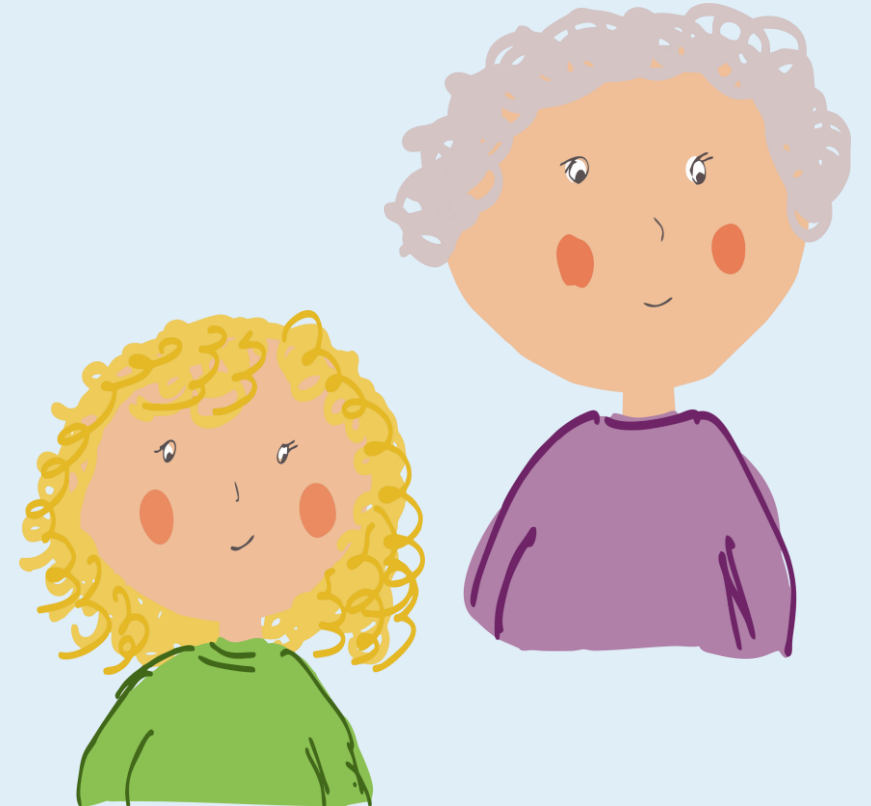
Wer geht zu Fuß?

Fußverkehrsanteil nach Alter und Geschlecht



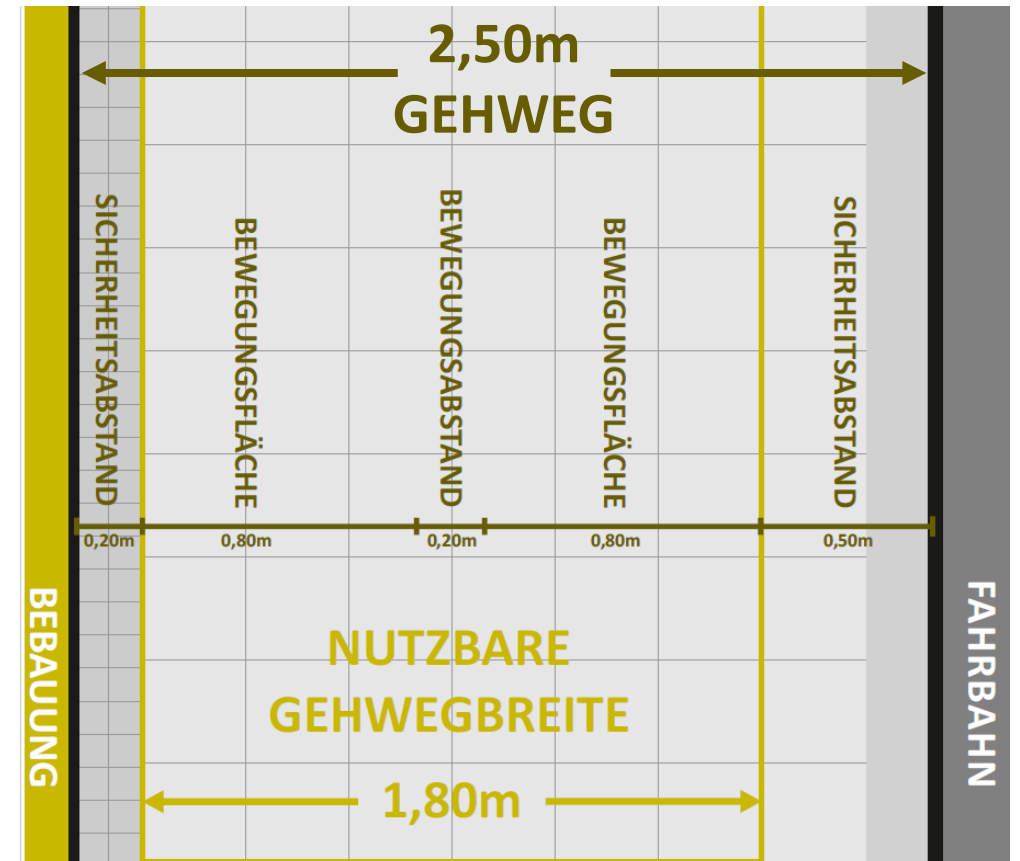
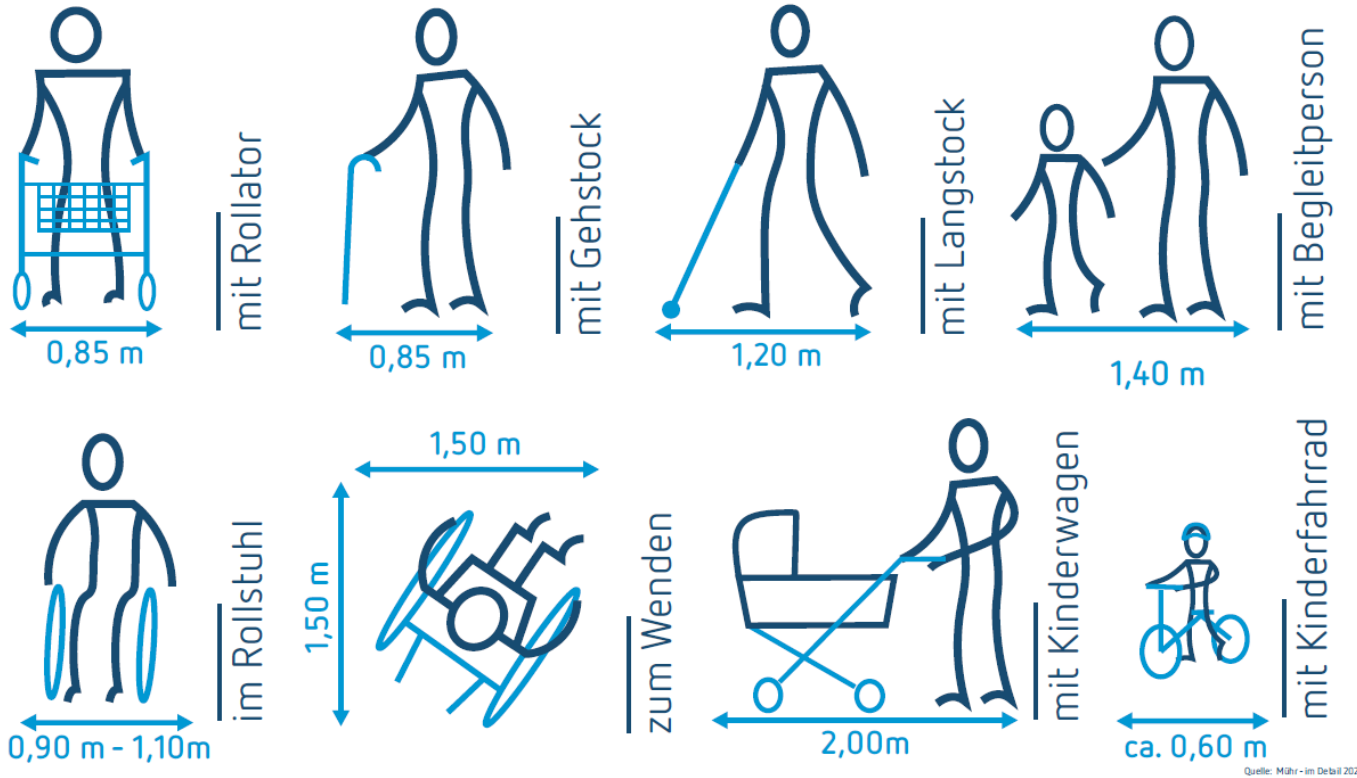
Quelle: Planersocietät nach infas/DLR 2010: Mobilität in Deutschland 2008. Bonn/Berlin

Lesebeispiel:
Jeder 3. Weg der Mädchen unter 10 Jahre wird zu Fuß erledigt!



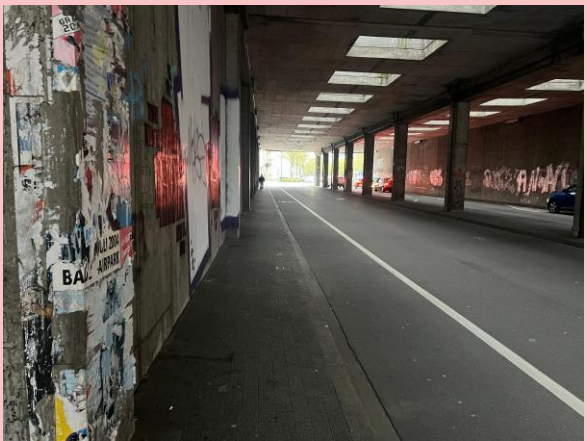
Warum Fußverkehrsförderung?

Wer nutzt den Gehweg?



Warum Fußverkehr?

Was hält uns davon ab – Wie könnte es gehen?



Warum Fußverkehr?

Potenzial der Umgebung

- Höhere Wahrnehmung der Umgebung als mit anderen Verkehrsmitteln → U.a. durch geringere Geschwindigkeit
- Umgebung beeinflusst das Verhalten von zu Fuß Gehenden: z.B. die akzeptable Fußwegelänge

→ Positive Emotionen und kurz erlebte Distanzen führen zu einer Verlängerung der akzeptablen Fußwege

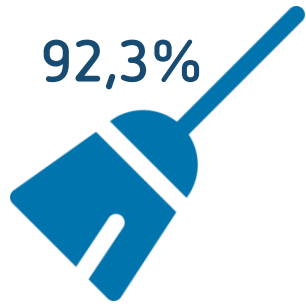
Quelle: NTNU Helge Hillenhütter



Fotos: Planersocietät

Warum Fußverkehrsförderung?

„Was müssen Ihnen attraktive Innenstädte konkret bieten?“



92,3%

Sauberkeit und Pflege des
Stadtbildes



91,1%

Sitzgelegenheiten,
Bänke



89,0%

Barrierefreiheit/
Fußgängerfreundlichkeit



88,7%

Grünflächen,
Bäume



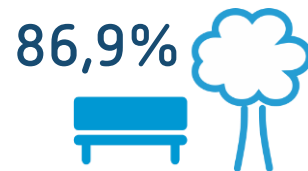
87,9%

Öffentliche
Toiletten



87,5%

Bäckereien



86,9%

Plätze und
Aufenthaltsbereiche



85,9%

Ärzt*innen und
Gesundheits-
dienstleistungen



85,6%

Orte zum Ausruhen,
Verweilen, ohne
„Konsumzwang“



84,4%

Cafés

Eigene Darstellung
Quelle: Dr. Stefan Leuninger - CIMA – leuninger@cima.de

Warum Fußverkehrsförderung?

Potenziale für unsere Gesundheit

- 35% der Erwerbstätigen sitzen mehr als neun Stunden am Tag und jedes zweite Kind bewegt sich zu wenig
- Bereits moderate Bewegung im Alltag, wie etwa zügiges Gehen, trägt nachweislich zum Erhalt der Gesundheit bei z.B.:
 - Steigerung der Lebenserwartung
 - Stärkt das Immunsystem
 - Verbessert den Schlaf
 - Tägliches Spaziergehen baut Stress ab
 - Schon 10 Minuten einfaches Spaziergehen reichen aus, um unsere Neuronen besser zu vernetzen und die Gedächtnisleistung zu erhöhen
- WHO-Empfehlung: wöchentlich 5 mal 30 min Bewegung

<https://www.aerzteblatt.de/archiv/209444/Sport-als-Praevention-Fakten-und-Zahlen-fuer-das-individuelle-Mass-an-Bewegung>
<https://www.humanoo.com/de/magazin/schritte-challenge/>



PFUNDE WEGLAUFEN

Wer einen **30-minütigen** Arbeitsweg mit 5 km/h zu Fuß geht, verbrennt dabei **100 Kilokalorien**. Das entspricht in etwa **20 Gramm** Kartoffelchips.



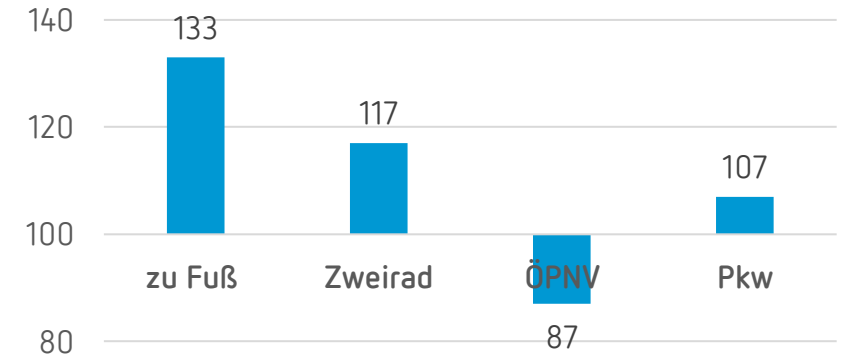
Warum Fußverkehrsförderung?

Potenziale für Ortszentren

- Eine Fußverkehrsförderung trägt zur Belebung des öffentlichen Raumes bei
- Belebte, attraktiv gestaltete Straßenzüge erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl und schaffen Urbanität
- Durch hohe Attraktivität für zu Fuß Gehende in den Quartieren wird der dortige Einzelhandel in ihrer Konkurrenz gegenüber den peripheren Einkaufszentren gestärkt

<https://findingspress.org/article/24497-local-business-perception-vs-mobility-behavior-of-shoppers-a-survey-from-berlin>

Umsatzindex (Besuchungshäufigkeit*DM-Einkaufsbetrag) in Leipzig



Umsatzindex (Besuchungshäufigkeit * DM-Einkaufsbetrag) in Leipzig.
Quelle: Frehn (2000): Wirtschaftliches Potenzial des Langsamverkehrs – Einkaufsverkehr der kurzen Wege. In: SRL (Hrsg.): Nahmobilität und Städtebau.



Potenzial für den Umweltverbund

- 94% der Reisenden gelangen zum ÖPNV zu Fuß
- Knapp die Hälfte der Reisezeit zu Fuß
- 70% der Eindrücke mit dem ÖPNV sind vom Weg zu Fuß
- Gute Bedingungen für zu Fuß Gehende führen zu einer häufigeren Nutzung des ÖPNV
- Handel und Service im Umfeld der Haltestelle, kurze Wartezeiten an Ampeln und die Gestaltung und Platzierung von Übergängen können die akzeptable Fußwegdistanz um bis zu 70% steigern

Quelle: NTNU Helge Hillenhütter



Warum Fußverkehrsförderung?

Klimaschutz und -anpassung

- Aufgrund des Klimawandels mit deutlich mehr Hitzetagen (Tagen mit mindestens 30 Grad) und Starkregenereignissen
- Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Lücken im Fußwegenetz und Unfallgefahren durch den motorisierten Verkehr führen zusätzlich dazu, dass die Attraktivität unserer Straßen für den Fußverkehr sinkt.
- Fußverkehr ist neben dem Radverkehr diejenige Fortbewegungsart mit dem kleinsten CO₂-Fußabdruck und erfordert vergleichsweise geringe Investitionen.
- Entsiegelungen, Bäume und Wasserelemente tragen zur Beschattung, Kühlung oder Versickerung bei und unterstützen die ganzjährige Nutzung für Zufußgehende und steigern die Attraktivität des Straßenraums

Neubaugasse: Kühle Meile Neubaugasse



Quelle: <https://www.wienzufuss.at/neue-begruente-plaetze-und-strassen/>

Fußverkehr als Gewinnerthema



Quelle: <https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2021/fk-02-2021/titel/infografik-fussverkehr/>

LOHNENDE INVESTITIONEN

200 Prozent der Summe, die eine Gesellschaft in Bürgersteige investiert, bekommt sie zurück. Denn die Menschen laufen mehr, was die **Gesundheitskosten** und die **Luftverschmutzung** reduziert – das ist Geld wert.



Recherche: Benjamin Kühne / Illustration: www.weareplayground.com

A street scene with a sidewalk, parked cars, and a building in the background. A white text box with blue text is overlaid on the image. The scene includes a paved sidewalk, a row of parked cars, a building with a '30 ZONE' sign, and various green plants and trees. A small bird is visible on the sidewalk.

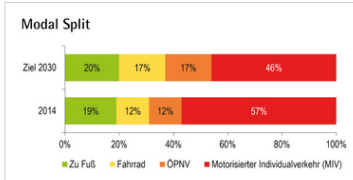
Eindrücke aus der Bestandaufnahme

Vorhandene Planwerke und Ziele im Bereich Fußverkehr

Leitbild und Ziele

Leitbild der integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung ist der stadtverträgliche Verkehr und das nutzerfreundliche Mobilitätsangebot. Grundsätzliches Ziel im Mobilitätskonzept ist die Förderung des Umweltverbundes, um den Kraftfahrzeugverkehr zu reduzieren.

Der Modal Split gibt Auskunft über die real existierende Verkehrszusammensetzung in Leinfelden-Echterdingen – wie viele aller Wege mit dem Auto, mit dem Fahrrad, den öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß zurückgelegt werden.



Warum wollen wir den Fußverkehr fördern:

- 1 Bürgerinnen und Bürger sollen gerne zu Fuß durch LE gehen und verweilen.
- 2 Querungsmöglichkeiten sollen verbessert und Barrierefreiheit gewährleistet werden.
- 3 Insbesondere auf Kinder, Jugendliche und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird Rücksicht genommen.
- 4 Zufußgehen fördert den sozialen Austausch.
- 5 Die Verkehrssicherheit wird gestärkt.
- 6 Die lokale Wirtschaft wird gestärkt. Kunden die zu Fuß unterwegs sind, geben rund 50% mehr Geld im lokalen Einzelhandel aus, als Kunden die mit dem Auto einkaufen (BMVI 2019).
- 7 Aktive Fortbewegung hält Menschen gesund.
- 8 Attraktive Wege lassen auch längere Wegestrecken kürzer erscheinen.
- 9 Förderung des Fußverkehrs ist auch Förderung des ÖPNV. Nicht nur die Distanz zur Haltestelle ist entscheidend, sondern auch wie attraktiv die Strecke ist. Ziel sind, attraktive Fußwege als effektiver zum ÖPNV.
- 10 Fußverkehr entlastet Klima, Umwelt und verbraucht wenig Fläche.



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Fußverkehrs-Checks 2019: Gehen – sitzen – spielen
Stadt Leinfelden-Echterdingen

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

Abschlussbericht

Abschlussbericht

LE mobil
Leinfelden-Echterdingen

Radverkehrsprogramm
Stadt Leinfelden-Echterdingen
September 2022

Stadtbahn

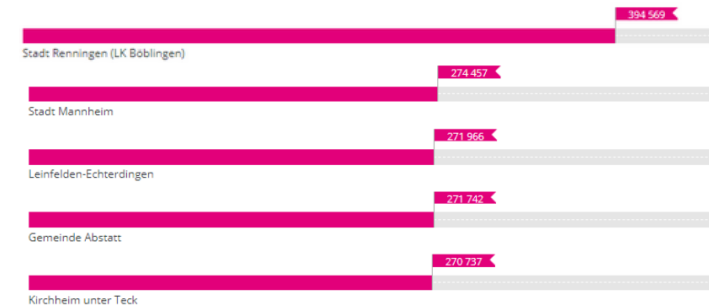
Stadt Leinfelden-Echterdingen
Verkehrsentwicklungsplan
VORABZUG
Stand: 20.12.2017

ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe

Auf dem Weg zur AGFK-Vision 2030

„Zufußgehen als Basismobilität“ ist einer der sechs Meilensteine der AGFK-Vision 2030. Mit der Schritte-Challenge wollen wir den Fußverkehr sichtbar machen und unserem gemeinsamen Ziel, den Fußverkehr zu stärken, näherkommen.












Hier finden Sie das Ranking der diesjährigen Schritte-Challenge:



Quellen und Ziele des Fußverkehrs

- Zusammenstellung wichtiger Quell- und Zielpunkte inklusive zentraler Verkehrsrouten des Fußverkehrs zur vertieften Betrachtung

Ziele

	Altenpflegeheim		Haltestelle
	Kindertagesstätte		Bahnhofstabelle
	Schule		U-Bahn-Haltestelle
	große Arbeitgeber		
	wichtige Einkaufsmöglichkeiten		
	Spiel- und Sportplatz		
	Kultur- und Freizeiteinrichtung		
	öffentliche Gebäude		



Fußverkehrsfreundlichkeit

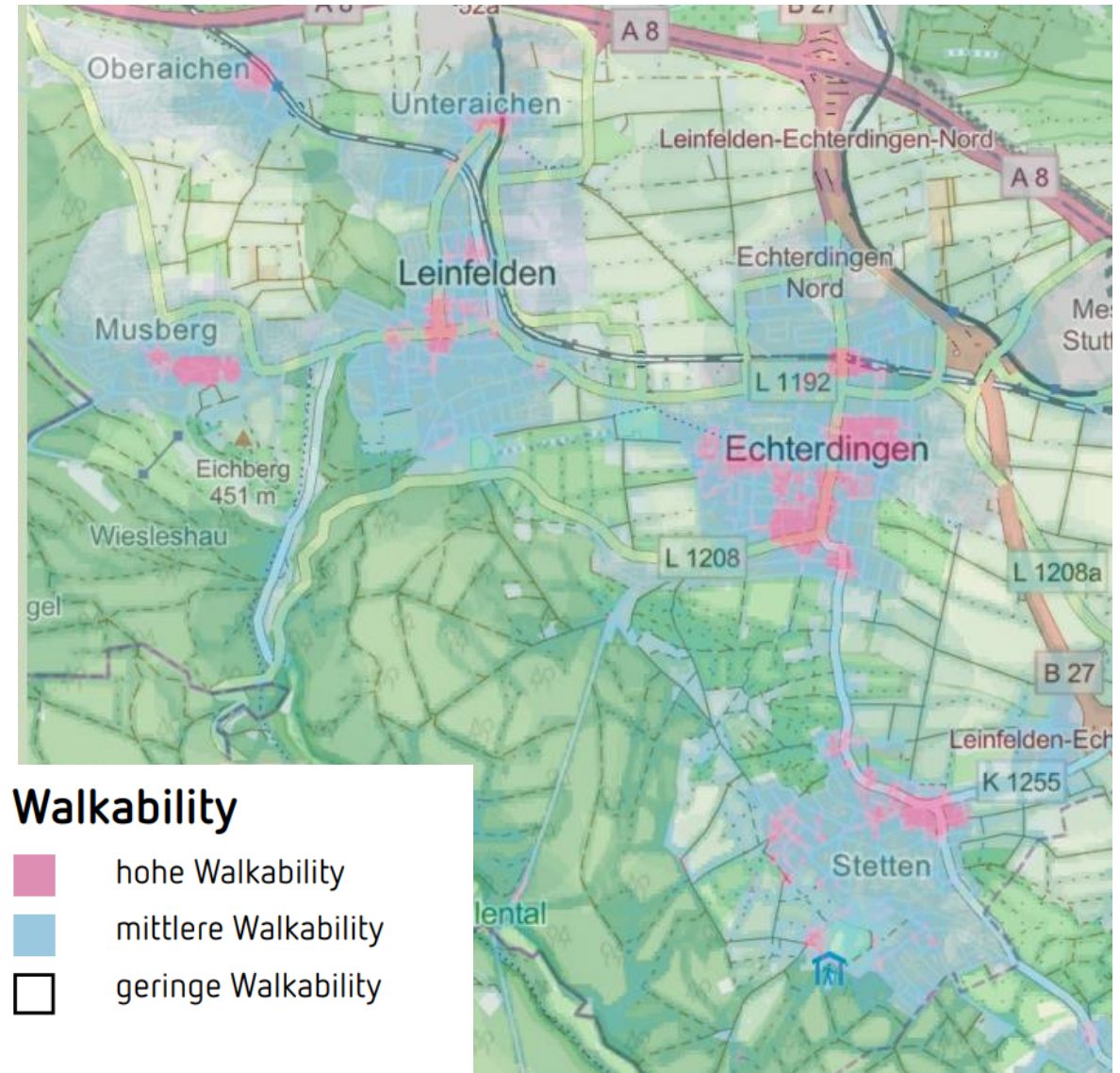
Walkability - zeigt die Attraktivität der Umgebung für den Fußverkehr.

Indikatoren:

- Straßenkategorie und Geschwindigkeiten
- Art der Querungen
- Aufenthaltsqualität der Umgebung
- Netzdurchlässigkeit
- Erreichbarkeiten

Beispiel:

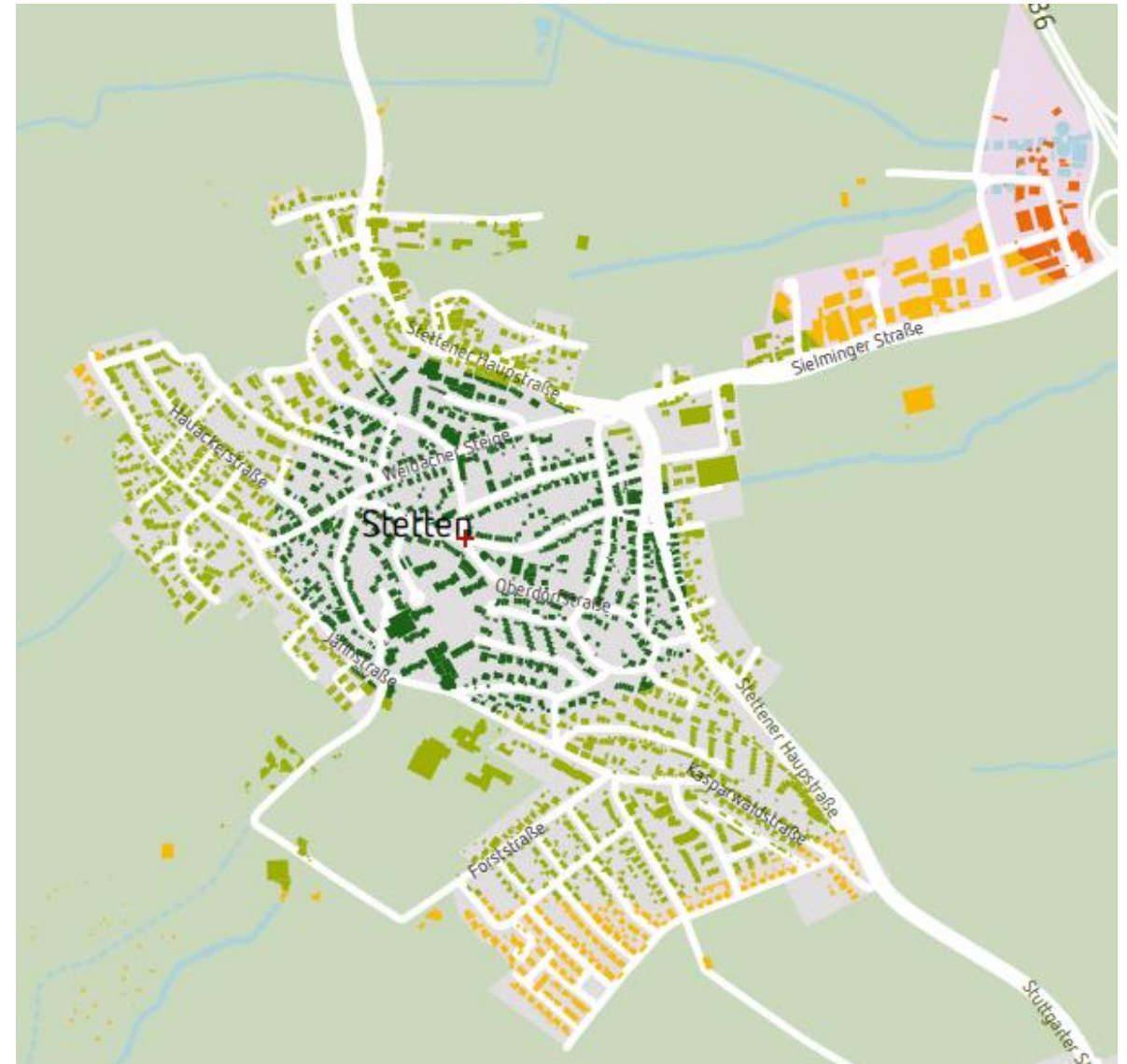
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten führen zu einer geringeren Walkability
- Gesicherte Querungen in der näheren Umgebung führen zu einer höheren Walkability



Fußläufige Erreichbarkeit

Fußläufig erreichbar von der Ortsmitte in ...

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- >20 min
- + Ortsmitte



Rückfragen



The background consists of several overlapping, colorful sticky notes (orange, red, yellow, green, blue) with handwritten text in German. The notes contain various suggestions and requests, such as 'Sichere Schulwege schaffen', 'Radverkehr vom Fußverkehr trennen', 'Ich wünsche mir mehr Sitz- und Spielgelegenheiten', 'GEHWEGE VERBREITERN', and 'Ich wünsche mir...'. A white rectangular box with a dark blue border is centered over the notes, containing the main title.

Entwicklung von Qualitätsstandards

Prozess

IST – Zustand
„Wo stehen wir jetzt?“



- Stärken
- Schwächen
- Potenziale
- Handlungsbedarfe

Ziele

„Was soll erreicht werden? / Welche Standards sollen gesetzt werden?“

Vision/ Leitbild
„Wo wollen wir hin?“
(2035+)



Maßnahmen
Nächste Phase

Wirkungsindikatoren

„Wie kommen wir dahin?“

Fünf Gründe für ein Zielkonzept

- **Orientierung:** Fragestellungen bzw. Maßnahmen, werden nicht individuell getroffen, sondern folgen einer abgestimmten, gemeinsamen, gesamtstädtischen und langfristigen Zielstellung
- **Transparenz:** Eine gemeinsame Vision, die weiterverfolgt wird und **Entscheidungen der Verkehrsplanung prägt**, erhöht die Akzeptanz.
- **Priorisierung:** Für eine **effiziente Priorisierung von Maßnahmen** sind abgestimmte Zielstellungen notwendig, anhand der jeweiligen Zielerreichung können dann Entscheidungen getroffen werden.
- **Evaluation:** Eine langfristige Strategie erfordert es, dass in regelmäßigen Abständen die **Fortschritte gemessen werden**. Fehlentwicklungen können frühzeitig erkannt und behoben werden.
- **Effizienz:** Wenn Zielvorstellungen klar benannt sind, **müssen gleichartige Debatten nicht für jedes Projekt erneut geführt werden**.

Zusammensetzung

- Woraus leiten sich Leitbild und Ziele weiter ab?
 - Gesetzliche Vorgaben und Regelungen
 - Vorgaben und Zielmarken bestehender Planwerke und Konzepte
 - Allgemeine Trends und Entwicklungen
 - Abgeleiteter Handlungsbedarf (Gutachterliche Analyse + Hinweise aus den Beteiligungen)

Beispiel: Es konkretisiert im Gegenstromprinzip übergeordnete Zielsetzungen auf Leinfelden-Echterdingen u.a.:

- Globale Zielsetzung (UN 1,5 Grad Ziel)
- EU-Zielsetzungen (CO2 Emmissionsreduktion -45% 2030)
- Regional Zielsetzungen (Jeder 2.Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad(Zielsetzung Mobilitätswende Baden-Württemberg))
- Kommunale Zielsetzungen (Erhöhung des Modal Splits auf einen Fußverkehrsanteil von 20%) (Mobilitätskonzept)



Thesendiskussion

- Diskussion der im Vorfeld verteilten Thesen
- Konkretisieren die Ziele des Mobilitätskonzepts weiter+ Ergänzen diese z.B. um Sicherheitsempfinden
- → Aus den Thesen lassen sich Ziele, Qualitätsstandards und Indikatoren zur Evaluation ableiten

Fußverkehrskonzept Leinfelden-Echterdingen



Wie bewerten Sie die Formulierung folgender Ziele?

Die Verkehrssicherheit aller Menschen hat oberste Priorität, daher entsteht der Anspruch der Vision Zero: Die Anzahl der Verletzten so weit wie möglich zu senken und Todesfälle im Straßenverkehr zu vermeiden. Die Verkehrssicherheit kann z. B. durch eingeschränkte Sichtbeziehungen, Hindernisse oder auch hohe Geschwindigkeitsunterschiede beeinträchtigt werden.

geht in die falsche Richtung genau richtig formuliert sollte abgeschwächt formuliert werden sollte mutiger formuliert werden

Alle Menschen in Leinfelden-Echterdingen können sich mit einem sicheren Gefühl und ohne Angst im öffentlichen Raum zu Fuß bewegen. Dazu tragen eine belebte Ortsmitte, gut beleuchtete Gehwege und Aufenthaltsflächen sowie ein gepflegter öffentlicher Raum bei.

geht in die falsche Richtung genau richtig formuliert sollte abgeschwächt formuliert werden sollte mutiger formuliert werden

Zufußgehende sind durch die Verwendung ihrer eigenen Muskelkraft sehr umweegeempfindlich. Durch eine direkte, intuitive und durchgängige Fußwegeinfrastruktur mit regelmäßigen Querungsmöglichkeiten ist eine Orientierung einfach möglich. Umwege für den Fußverkehr werden vermieden, wodurch Zeitersparnisse für Zufußgehende entstehen.

geht in die falsche Richtung genau richtig formuliert sollte abgeschwächt formuliert werden sollte mutiger formuliert werden

In Leinfelden-Echterdingen ist das Gehen durch neue Grünflächen, Bäume und Wasserelemente sowie durch unterschiedliche Sitzmöglichkeiten in einem geringen Abstand besonders attraktiv. Durch helle Bodenbeläge wird eine starke Aufheizung verhindert.

geht in die falsche Richtung genau richtig formuliert sollte abgeschwächt formuliert werden sollte mutiger formuliert werden

Flächen, die zum Spielen einladen, straßenbegleitende Spielgeräte sowie bewegungsfördernde Elemente sind in Leinfelden-Echterdingen in regelmäßigen Abständen vorhanden, wodurch die Gesundheit der Bürger:innen gefördert wird.

geht in die falsche Richtung genau richtig formuliert sollte abgeschwächt formuliert werden sollte mutiger formuliert werden

Abgeleitete Qualitätsstandards und Indikatoren

Tabelle 3: Wichtigste Anforderungen an eine gute Fußverkehrsinfrastruktur

Themenfelder	Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur
Fußwege und Fußwegenetze	<ul style="list-style-type: none">• Maschenweite des Fußwegenetzes von max. 100 - 150 m• Direkte Führungen der Fußwegeverbindungen• Ausstattung aller Knotenpunktarme mit einer Fußgängerfurt
Gehwegbreiten	<ul style="list-style-type: none">• Mindestbreite von 2,50 m, bei intensiver Seitraumnutzung 3,50 - 4,50 m;• Freihalten von Hindernissen, wie Parkautomaten, Mülleimern und temporären Hindernissen, wie Bestuhlung und Werbeaufsteller
Querungsanlagen	<p>Mindestens alle 100 – 150 m eine Querungshilfe:</p> <ul style="list-style-type: none">• Mittelinseln (mind. 2,50 m breit)• Fußgängerüberwege• Farbliche Markierung von für Fußgängern vermehrt frequentierten Querungen• Einengungen der Fahrbahn durch Gehwegaufweitung (kürzere Querungsdistanz, bessere Sichtbeziehungen)• Lichtsignalanlagen:<ul style="list-style-type: none">• Fußgänger sollten nicht länger als 40 Sekunden, an Bedarfsampeln nach Anforderung nicht länger als 7 Sek. warten müssen• Grünzeit für Fußgänger nicht weniger als 5 Sek.• Bestätigung der Anforderung <p>Grundsätzlich: ausreichend Aufstellflächen</p>

Beispiele für Wirkungsindikatoren:

- Anzahl der Verunglückten
- Bewertung der Aufenthaltsqualität
- Anteil der Schüler:innen die zu Fuß zur Schule kommen
- Anteil umgesetzter Maßnahmen im Bereich der Barrierfreiheit

Quelle: Fußverkehrskonzept Stuttgart

1. Workshop-Phase: Ziele



1. Workshop-Phase

Ablauf



- Geben Sie uns Ihre Rückmeldung an zwei Runden (à 20 Minuten)!
- Bewerten Sie die Thesen nach ihrer Aussagekraft:
 - „geht in die falsche Richtung“ oder „genau richtig formuliert“
 - „sollte abgeschwächt werden“ oder „sollte mutiger formuliert werden“
- **Gruppe A - (rot) – Schoko-Bons**
- **Gruppe B – (grün) – Gummibärchen**
- Sie werden gleich für die erste Runde auf die Thementische verteilt. Im Anschluss wechseln die Gruppen.

Zielthesen

- Welche These geht in eine ganz falsche Richtung?
- Welche Thematik wird bisher noch nicht ausreichend berücksichtigt?

1. Verkehrssicherheit
2. Sicherheitsempfinden
3. Direkte intuitive Wege
4. Aufenthaltsqualität und Klimafolgenanpassung
5. Spiel und Bewegung
6. Barrierefreiheit
7. Flächenanforderungen
8. Trennung Rad- und Fußverkehr
9. Verknüpfung ÖPNV
10. Vorbildfunktion

Zielthesen

1. Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit aller Menschen hat oberste Priorität, daher entsteht der Anspruch der Vision Zero: Die Anzahl der Verletzten so weit wie möglich zu senken und Todesfälle im Straßenverkehr zu vermeiden. Die Verkehrssicherheit kann z. B. durch eingeschränkte Sichtbeziehungen, Hindernisse oder auch hohe Geschwindigkeitsunterschiede beeinträchtigt werden.

2. Sicherheitsempfinden

Alle Menschen in Leinfelden-Echterdingen können sich mit einem sicheren Gefühl und ohne Angst im öffentlichen Raum zu Fuß bewegen. Dazu tragen eine belebte Ortsmitte, gut beleuchtete Gehwege und Aufenthaltsflächen sowie ein gepflegter öffentlicher Raum bei.

3. Direkte intuitive Wege

Zufußgehende sind durch die Verwendung ihrer eigenen Muskelkraft sehr umwegeempfindlich. Durch eine direkte, intuitive und durchgängige Fußwegeinfrastruktur mit sicheren Querungsmöglichkeiten ist eine Orientierung einfach möglich. Umwege für den Fußverkehr werden vermieden, wodurch Zeitersparnisse für Zufußgehende entstehen.

Zielthesen

4. Aufenthaltsqualität und Klimafolgenanpassung

In Leinfelden-Echterdingen ist das Gehen durch neue Grünflächen, Bäume und Wasserelemente sowie durch unterschiedliche Sitzgelegenheiten in einem geringen Abstand besonders attraktiv. Durch helle Bodenbeläge wird eine starke Aufheizung verhindert.

5. Spiel und Bewegung

Flächen, die zum Spielen einladen, straßenbegleitende Spielgeräte sowie bewegungsfördernde Elemente sind in Leinfelden-Echterdingen in regelmäßigen Abständen vorhanden, wodurch die Gesundheit der Bürger:innen gefördert wird.

Zielthesen

6. Barrierefreiheit

Für ein Drittel der deutschen Bevölkerung ist eine barrierefreie Infrastruktur relevant, für etwa jede zehnte Person unentbehrlich. Die Fußverkehrsanlagen in Leinfelden-Echterdingen sind daher barrierefrei ausgestaltet und für alle Menschen leicht wahrnehmbar sowie hindernisfrei benutzbar.

7. Flächenanforderungen

Durch ausreichend Fläche für den Fußverkehr und der Einhaltung der Mindestbreite für Gehwege durchgängig mindestens auf einer Straßenseite ist das Gehen in Leinfelden-Echterdingen auch mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen unbeschwert möglich.

8. Trennung Rad- und Fußverkehr

Um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr aufgrund der höher werdenden Geschwindigkeitsunterschiede zu vermeiden, wird der Fußverkehr in Leinfelden-Echterdingen auf eigenständigen Wegen getrennt vom Radverkehr geführt.

Zielthesen

9. Verknüpfung ÖPNV

In Leinfelden-Echterdingen ist die Nutzung des ÖPNV durch eine sichere, barrierefreie Zuwegung zu Haltestellen des ÖPNV besonders attraktiv. Die Mobilitätspunkte sind zur Verstärkung der Verknüpfungsfunktion einfach und sicher zu Fuß zu erreichen.

10. Vorbildfunktion

Der Fußverkehr in Leinfelden-Echterdingen wird in politischen Entscheidungsprozessen stärker berücksichtigt. Durch eine Vielzahl an Aktionen und Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit ist Leinfelden-Echterdingen im Land für die Förderung nachhaltiger Mobilität bekannt.

Zielthesen

- Welche These geht in eine ganz falsche Richtung?
- Welche Thematik wird bisher noch nicht ausreichend berücksichtigt?

1. Verkehrssicherheit
2. Sicherheitsempfinden
3. Direkte intuitive Wege
4. Aufenthaltsqualität und Klimafolgenanpassung
5. Spiel und Bewegung
6. Barrierefreiheit
7. Flächenanforderungen
8. Trennung Rad- und Fußverkehr
9. Verknüpfung ÖPNV
10. Vorbildfunktion

A photograph of a street scene. In the foreground, there is a paved road with a white-striped crosswalk. To the left, a white building with the number '26' is visible. In the middle ground, there is a blue sign with a white border that reads 'Schritt fahren 7 km' and features icons for a pedestrian, a car, and a house. The background shows a residential street with trees and a white car parked on the side.

Zusammenfassung der Ergebnisse



The image shows a map of a residential area with several clusters of colored dots (blue, purple, green, yellow, red) representing survey data points. The dots are concentrated in the central and right-hand side of the map, with some scattered points in the lower right. The map includes labels for various locations: 'U. ... aichen' and 'Linfelden' in the upper center; 'M... berg' in the middle left; 'Dornbiegel', 'Hohenwart', and 'Neue Äcker' in the lower left; 'Poststraße' in the lower center; and 'Stie. 1' in the lower right. A white banner with a blue border is overlaid on the map, containing the title text.

Eindrücke aus der Onlinebefragung

Beteiligung: Online-Karte

26. Februar bis 28. April
Erhebung von Stärken und Schwächen

Infos unter: <https://www.leinfeldenechterdingen.de/Startseite/Stadtentwicklung/fussverkehrskonzept.html>



- Zwischenstand: ~ 430 Teilnehmende, 900 Beiträge, > 200 Kommentare und 1500 Likes
- Beiträge über das gesamte Stadtgebiet verteilt

● Aufenthaltsqualität (z.B. Neue Sitzbänke)

● Querung

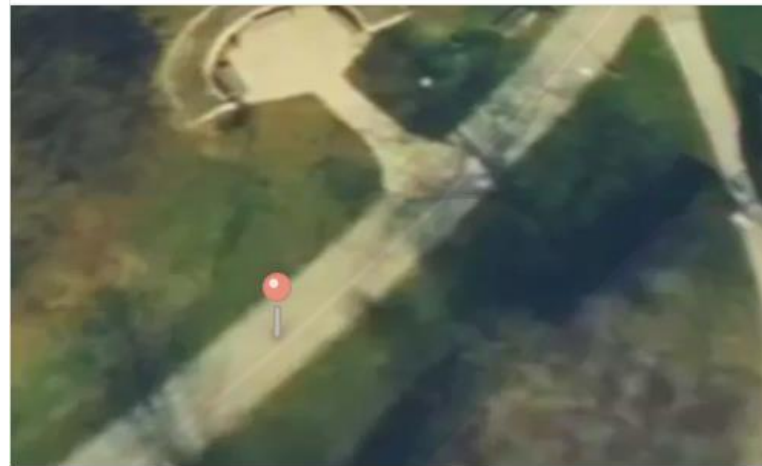
● Gehweg (z.B. breitere Gehwege, neue Gehwege)

● Konflikte mit anderen Verkehrsarten

● Barrierefreiheit

Beteiligung: Online-Karte

Link zur Online-Beteiligung



Nach Regen große Pfützen und Schlamm

Nach längeren Regenschauern verwandelt sich dieser Weg in eine große Wasserfläche. Will man diese umrunden muss man durch die Wiese, welche dann aufgeweicht ist. Hier müsste der Weg so gestaltet werden, dass dieser nach langem Regen immernoch ohne Pfützen und Dreck begehbar bleibt.

G Gastnutzer am 22.02.2024

Teilen

7

6

Querung
Friedrich-List-Straße 10, Echterdingen

Zebrastreifen oder Ampel fehlt

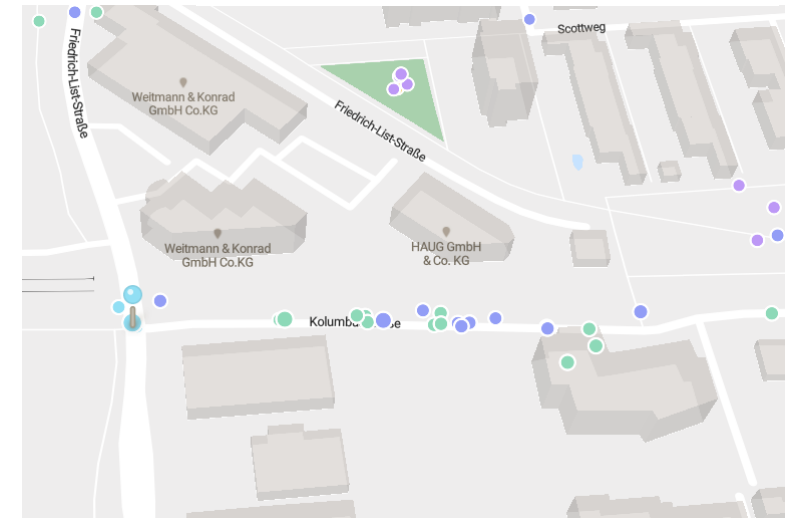
Als Fußgänger läuft man von Leinfeldern kommend nicht gerne neben den Autos an der Leinfelder Str/ Friedrich-List Str sondern nutzt den auch für Fahrräder ausgeschilderten Weg am Mettler und den Gleißeln entlang. Um nun über die Friedrich-List Straße zu kommen muss man beim morgendlichen oder abendlichen Verkehr lange warten - oder nutzt den nördlichen "Dreckweg" durch die Sträubstwiese westlich der Friedrich-List Straße. Damit hier Fußgänger und Fahrradfahrer besser über die Friedrich-List Straße kommen wird hier ein Zebrastreifen oder eine Ampel benötigt.

G Gastnutzer am 22.02.2024

Teilen

15

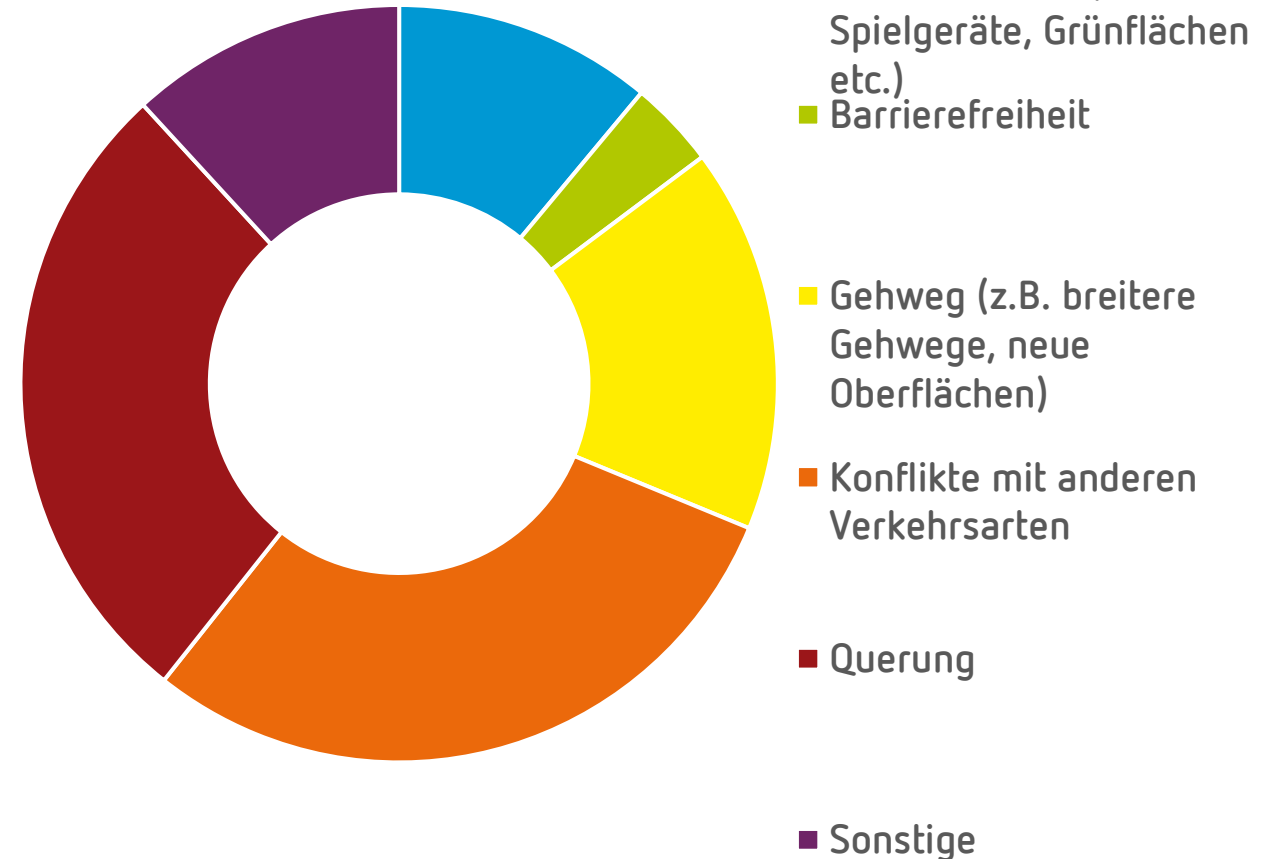
0



Beteiligung: Online-Karte

Zwischenfazit:

- Problematische Gehwege
- Sicherheit für Fußgänger:innen
- Spielstraßen
- Gefährliche Querungen
- Zebrastreifen
- Gefährdung durch Parken
- Infrastruktur verbessern
- Geschwindigkeitskontrollen
- Verkehrsberuhigung
- Grünflächen und Spielplätze



N= 782 (Stand 19.04.2024)

2. Workshop-Phase: Analyse



2. Workshop-Phase

Ablauf



Geben Sie uns Ihre Rückmeldung an zwei Runden (à 15 Minuten)!

Gruppe A - (rot) – Schoko-Bon

- Was braucht es damit Sie häufiger zu Fuß unterwegs sind?
- Wo sehen Sie dringenden Handlungsbedarf?

Gruppe B – (grün) – Gummibärchen

- Wie bewerten Sie die Qualität des öffentlichen Raums?
- Wo besteht Verbesserungspotenzial für den öffentlichen Raum und Verkehrsflächen?
- Sie werden gleich für die erste Runde auf die Thementische verteilt. Im Anschluss wechseln die Gruppen.

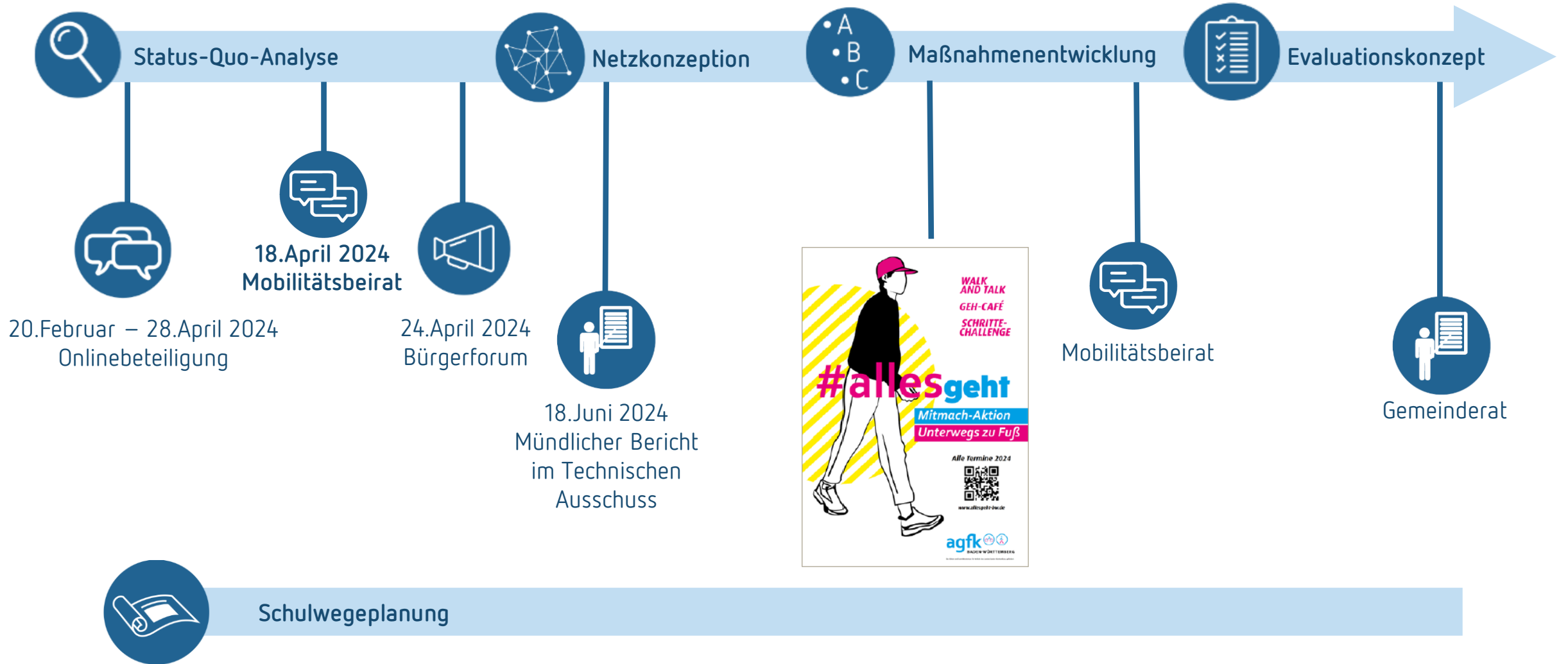




Ausblick und

Nächste Schritte

Projektübersicht



Ausblick: Netzkonzeption

- Netzansatz aus Quellen und Zielen
- Aufgeteilt in Haupt- und Nebenrouten

Netzkonzeption

- Hauptroute
- Nebenroute















Ausblick: Bestandsaufnahme vor Ort










Ausblick: Mängelkarte

- Zusammenstellung des Bestands, der Bewertung und Auflistung der Mängel entlang der Haupt- und Nebenrouten
- Bewertung der Stärken- und Schwächen anhand der Qualitätsstandards

Bestand

- | | | | |
|---|-------------------------|---|-----------------------------|
|  | Eigenständiger Gehweg |  | Eingeschränktes Haltverbot |
|  | Straßenunabhängige Wege |  | Fußgängerüberweg (FgÜ) |
|  | Tempo 30 |  | Poller |
|  | Fahrbahnmarkierung |  | Öffentlicher Abfallbehälter |
|  | Parkfläche | | |
|  | Stellplätze Pkw | | |
|  | Stellplätze Motorräder | | |
|  | Absolutes Halteverbot | | |

Bewertung und Mängel

- | | | | |
|---|----------------------------|---|------------------------------|
|  | Gehweg gut |  | Nicht-barrierefreier Ausbau |
|  | Gehweg verbesserungswürdig |  | Keine / ungesicherte Querung |
|  | Gehweg schlecht |  | Nutzungskonflikt |
| | |  | Mangel Verkehrszeichen |
| | | 1.1 | Nummerierung Mangel |



Beispiel: Radervormwald



Schlussworte

Michaela Käfer, Abteilungsleiterin Verkehrsplanung und Mobilität

www.planersocietaet.de



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit.**

Planersocietät
Büro Karlsruhe
Röntgenstraße 6, 76133 Karlsruhe
Fon 07 21 / 83 16 93-0
info@planersocietaet.de

Kontakt
Annika Jung
jung@planersocietaet.de

Stadt Leinfelden-Echterdingen
Amt für Umwelt, Grünflächen und Tiefbau
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Bernhäuser Straße 13, 70771 Leinfelden-Echterdingen
www.leinfelden-echterdingen.de

Kontakt
Yvonne Emhardt
Mobilitaet@le-mail.de