



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.



3. Sitzung

Arbeitskreis Nahmobilität

Fußverkehrskonzept

10. Mai 2023

Unsere Themen für heute

1. Eingangsbefragung an Plakaten
2. Allgemeiner Teil
 - Begrüßung
 - Sachstand Radverkehrskonzept
 - Radverkehrsdaten-Erhebung mit der SimRa-App
 - Sachstand Fußverkehr
3. **Schwerpunktthema: Aufgabenstellung Fußverkehrskonzept**
 - Zeitschiene für die Auftragsvergabe
 - Impulsvortrag: Fußverkehrskonzeptionen
 - Rückblick auf Fußverkehrs-Check
 - Erarbeitung einer Aufgabenstellung für das „Fußverkehrskonzept Walldorf“
3. **Austausch - Ergänzende Themen**
 - Ihre Vorschläge zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf
 - Ausblick



The background is a stylized map with various icons and paths. It includes a bus, a cyclist, a pedestrian, a location pin, a tree, a signpost, and a path. The map is rendered in shades of blue and green.

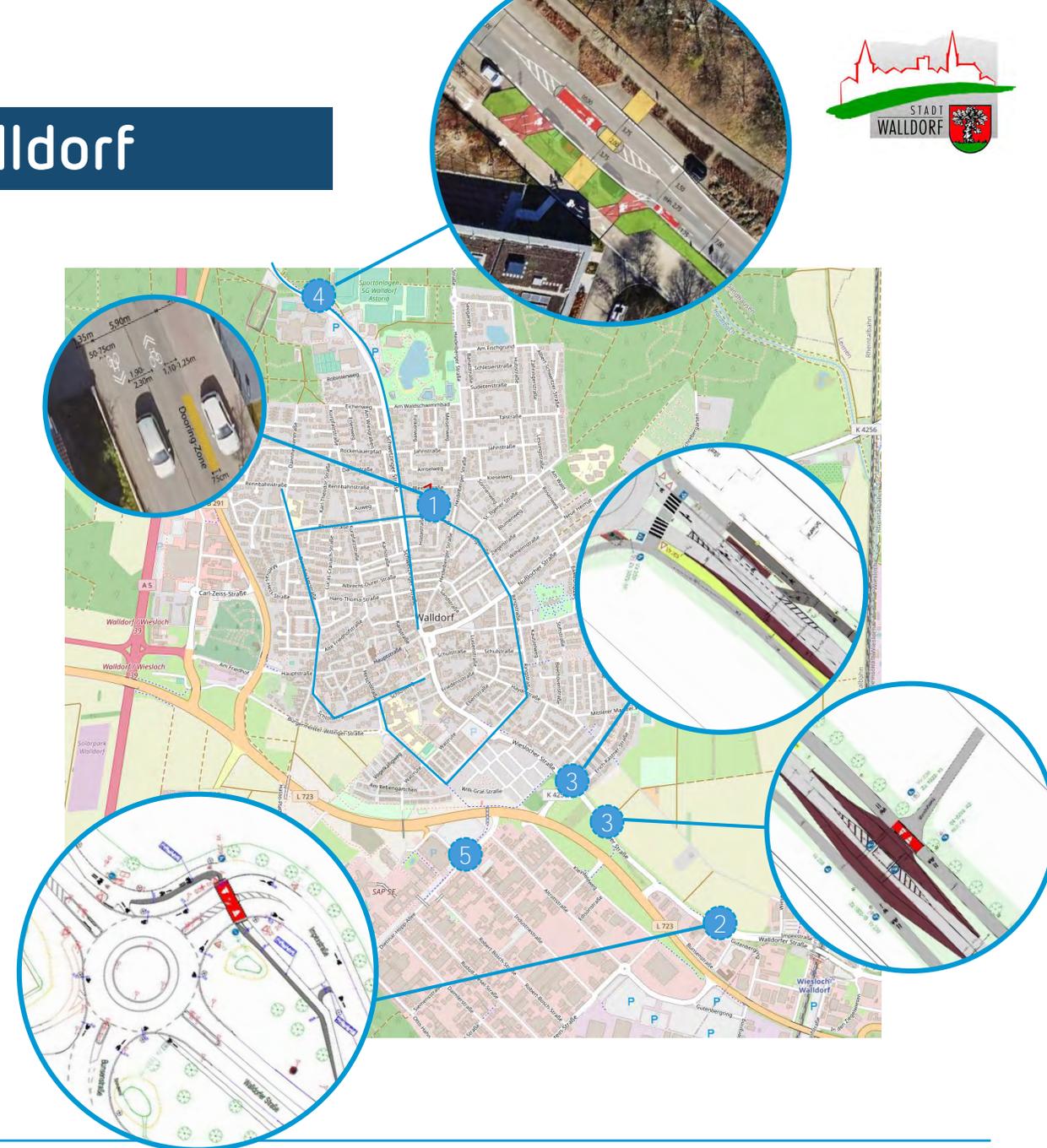
Allgemeiner Teil

Sachstand Radverkehr

Sachstand Radverkehrskonzept Walldorf

Anvisierte Maßnahmen 2023

1. Markierung Piktogrammketten
 - Innerer Ring
 - Schwetzingen Straße
2. Verbesserungen am Impexkreisel
3. a. Querungshilfe Wieslocher Straße
b. Einfädelung Mühlwegkreisel
4. Querungshilfe Schwetzingen Straße (Auflösung Zweirichtungsradweg am Schulzentrum) *Planung*
5. Ampelsteuerung und Radverkehrsführung Kreuzung Dietmar-Hopp-Allee/ Industriestraße (Ermöglichung des Linksabbiegens)





Radverkehrsdaten

Walldorf

Radverkehrsdaten – Daten gewinnen per App

Mobile Datenerhebung durch freiwillige Radfahrende

Aktionszeitraum: 15. Mai – 15. Oktober 2023

Insbesondere online zur Rekrutierung von Freiwilligen

Ziel: verschiedene Altersklassen, Fahrtypen in der Testgruppe

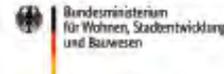
Um statistisch verlässliche Open Data zu erhalten, ist es wichtig, dass möglichst viele Alltagsradler Daten erheben (z.B. Schüler, Studenten, Pendler).

Mitmachen und weitersagen!

Jede Fahrt zählt!



Gefördert durch:



Daten per App gewinnen
von 15. Mai bis 15. Oktober 2023

Mehr Sicherheit auf Ihrer Fahrradstrecke!

Gemeinsam Daten gewinnen – für gute Radwege in Wiesloch und Walldorf.
Einfach App herunterladen und mitmachen!



Projektseite auf www.wiesloch.de



Projektseite auf www.walldorf.de



Download iOS



Download Android

Radverkehrsdaten – Daten gewinnen per App

SimRa
Sicherheit im Radverkehr

www.digital-future.berlin/forschung/projekte/simra

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
2022
1. PLATZ
SERVICE & KOMMUNIKATION



Beinaheunfälle automatisch aufzeichnen

Gemeinsam Daten über Radsicherheit sammeln

Argumentationsgrundlage für mehr Radsicherheit schaffen



SimRa ermöglicht die Aufzeichnung von Fahrradfahrten in Form von GPS- und Beschleunigungsdaten.

Besondere Vorfälle werden automatisch registriert, können aber auch selbst hinzugefügt werden.

Im Anschluss an die Aufzeichnung können zu jedem Vorfall detaillierte Angaben gemacht werden.

Die anonymisierten Daten können an unseren Server gesandt werden und sind dann online frei zugänglich – alle können sich an der Auswertung beteiligen.



App Store



Google Play



SimRa Dashboard

Daten per App gewinnen
von 15. Mai bis 15. Oktober 2023

Ihre Radwege auswerten und aufwerten!

Gemeinsam Daten gewinnen – für gute Radwege in Wiesloch und Walldorf.
Einfach App herunterladen und mitmachen!

Projektseite auf www.wiesloch.de

Projektseite auf www.walldorf.de

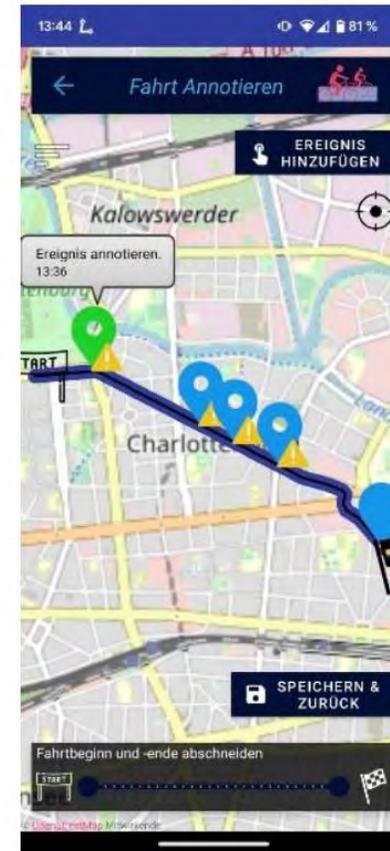
Download iOS

Download Android

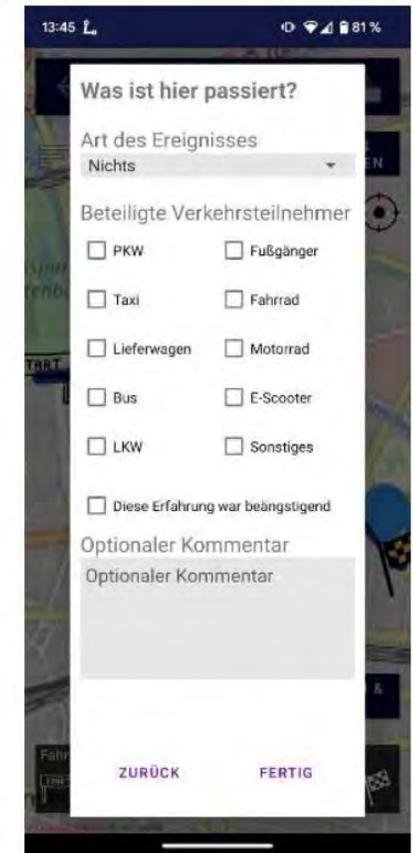
Radverkehrsdaten – Daten gewinnen per App

Welche Daten werden gewonnen?

- Aufzeichnung von Streckendaten mittels GPS
- Aufzeichnung der Fahrtdauer
- SimRa-App erkennt Gefahrenstellen
- manuelle Eingabe von Gefahrenstellen durch Nutzer möglich
- Gefahrenarten:
 - Zu dichtes Überholen
 - Ein- oder ausparkendes Fahrzeug
 - Beinahe-Abbiegeunfall
 - Entgegenkommender Verkehrsteilnehmer
 - Zu dichtes Auffahren
 - Beinahe-Dooring-Unfälle
 - Hindernis ausweichen (z.B. Hund)
- Angabe, wie beängstigenden Gefahrensituation war



FAHRTANSICHT

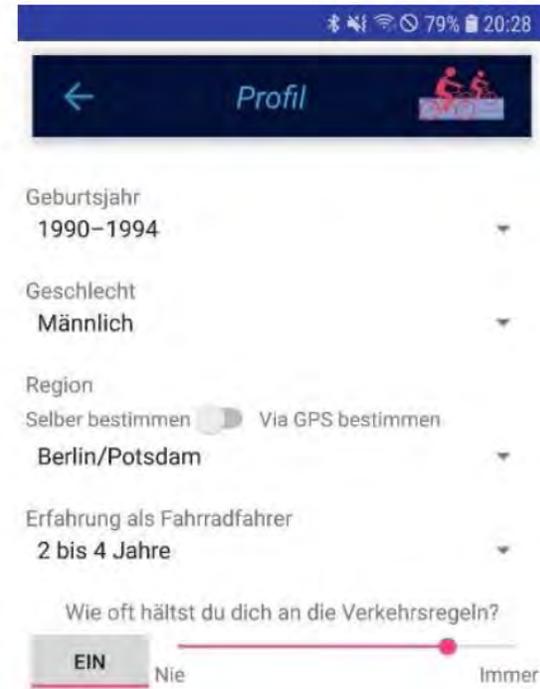


GEFAHRENANSICHT

Radverkehrsdaten – Daten gewinnen per App

Welche Nutzerdaten werden erfasst?

- Altersklasse
 - Geschlecht
 - Erfahrung als Fahrradfahrer
 - Selbsteinschätzung der StVo-Einhaltung
 - Fahrradtyp (Lastenrad, Rennrad, E-Bike etc.)
 - Mitnahme eines Kindes
 - Anbringung Fahrradanhänger
 - Position des Smartphones während der Fahrt
-
- Wichtig: Möglichkeit zur Verzögerten Aufnahmestarts
 - & spätere Möglichkeit der Beschneidung der Fahrstrecke



Profil

Geburtsjahr
1990–1994

Geschlecht
Männlich

Region
Selber bestimmen Via GPS bestimmen
Berlin/Potsdam

Erfahrung als Fahrradfahrer
2 bis 4 Jahre

Wie oft hältst du dich an die Verkehrsregeln?
EIN Nie Immer

ABBILDUNG 3: PROFIL



Einstellungen

Privatsphäre

Verzögerung des Aufnahmestarts (in Sekunden)
0s 50s

Verzögerung des Aufnahmestarts
0m 50m

Fahrteinstellungen

Fahrradtyp
E-Bike

Üblicher Ort des Geräts während der Fahrt:
Hosentasche

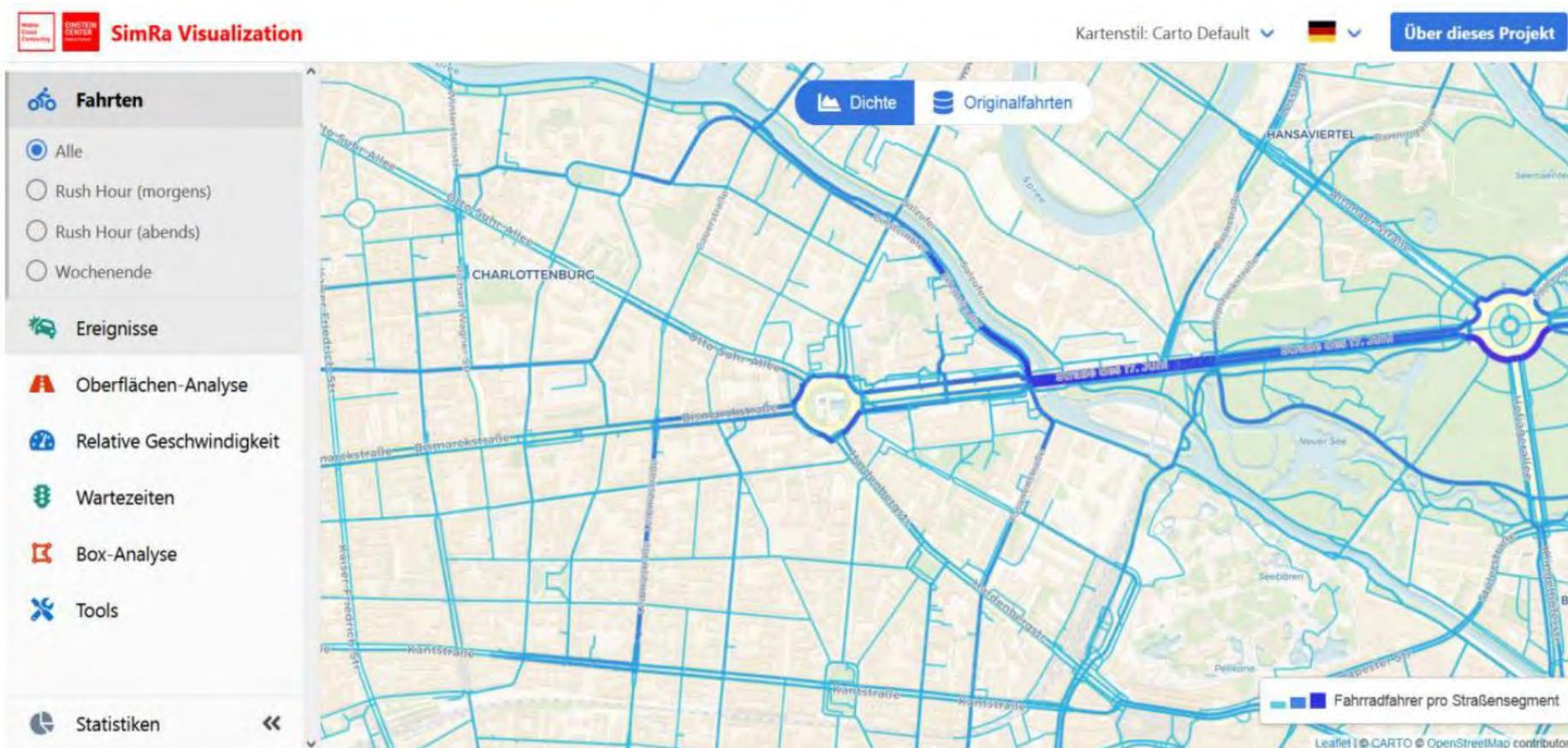
Auf dem Fahrrad wird ein Kind transportiert.

Am Fahrrad ist ein Anhänger angebracht.

ABBILDUNG 4: EINSTELLUNGEN

Radverkehrsdaten – Daten gewinnen per App

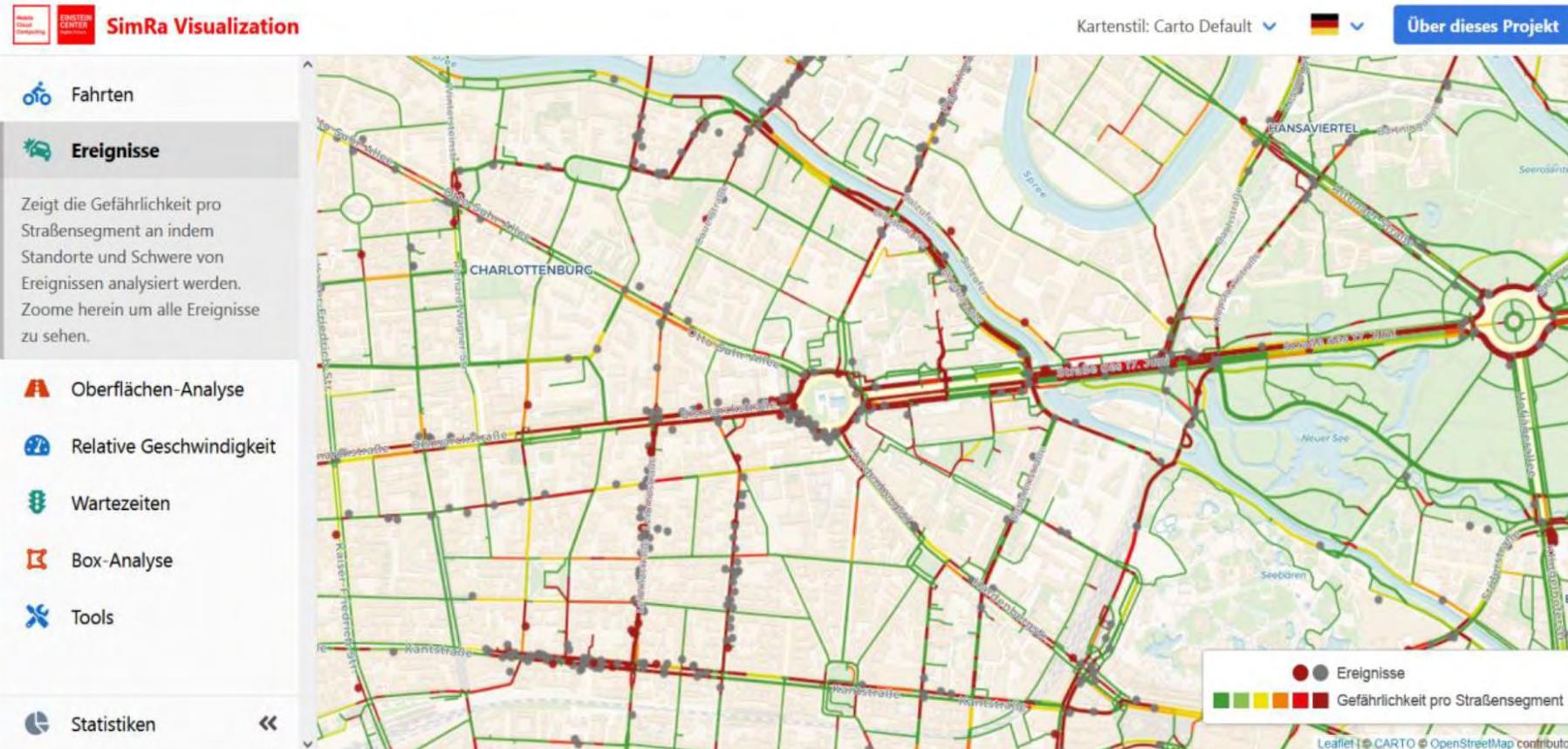
Welche Erkenntnisse sind zu erwarten?



Heatmap zur Ermittlung von bevorzugten Strecken

Radverkehrsdaten – Daten gewinnen per App

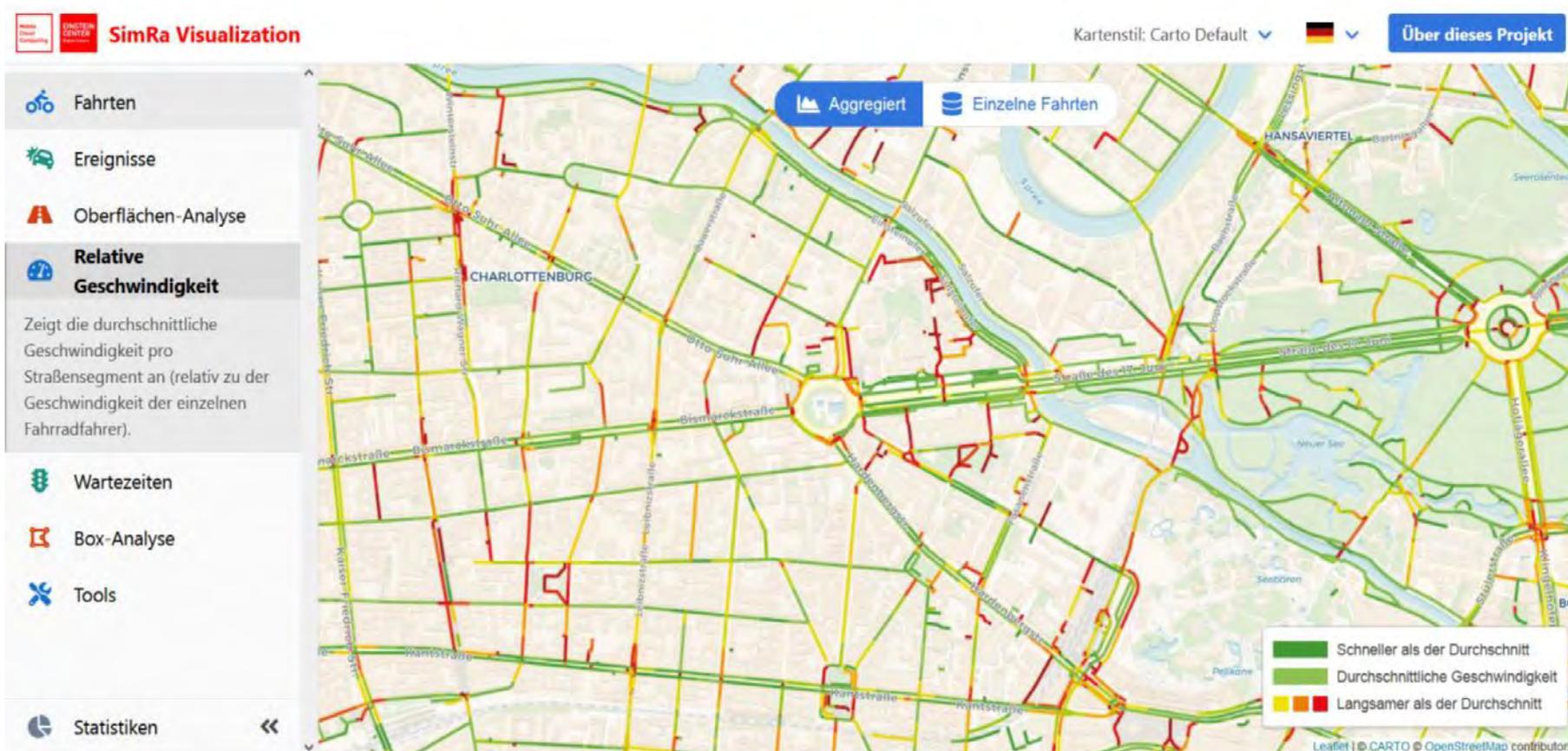
Welche Erkenntnisse sind zu erwarten?



Hotspots Gefahrensituationen mit Filterfunktion

Radverkehrsdaten – Daten gewinnen per App

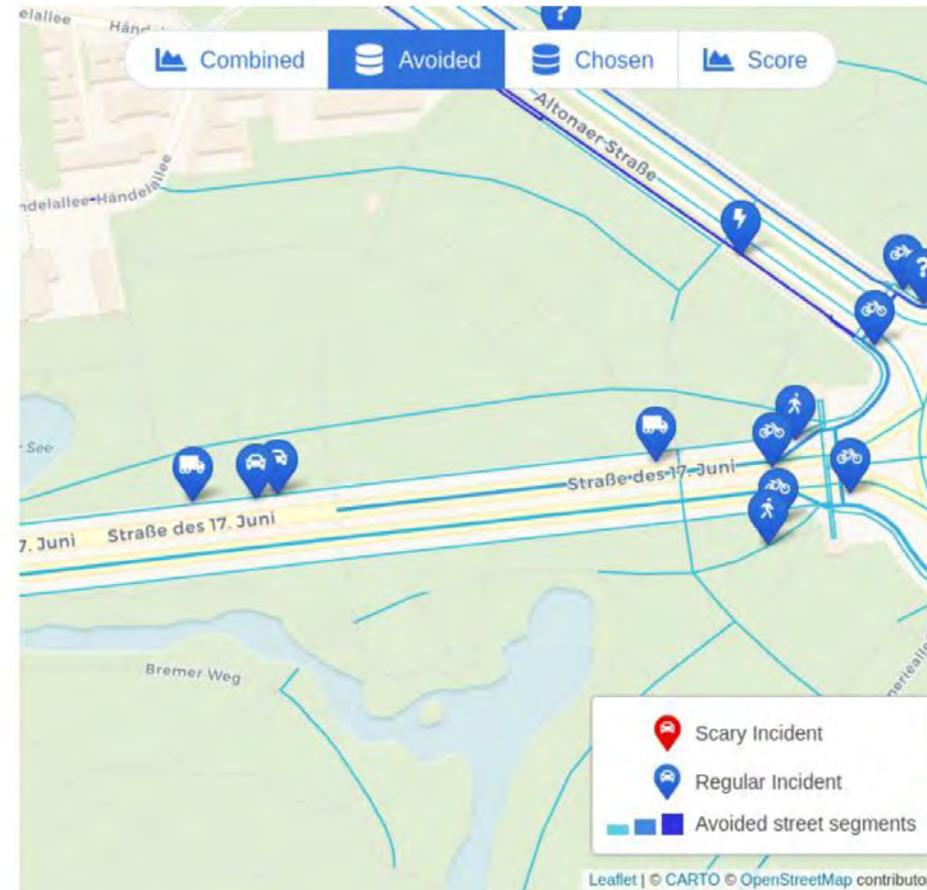
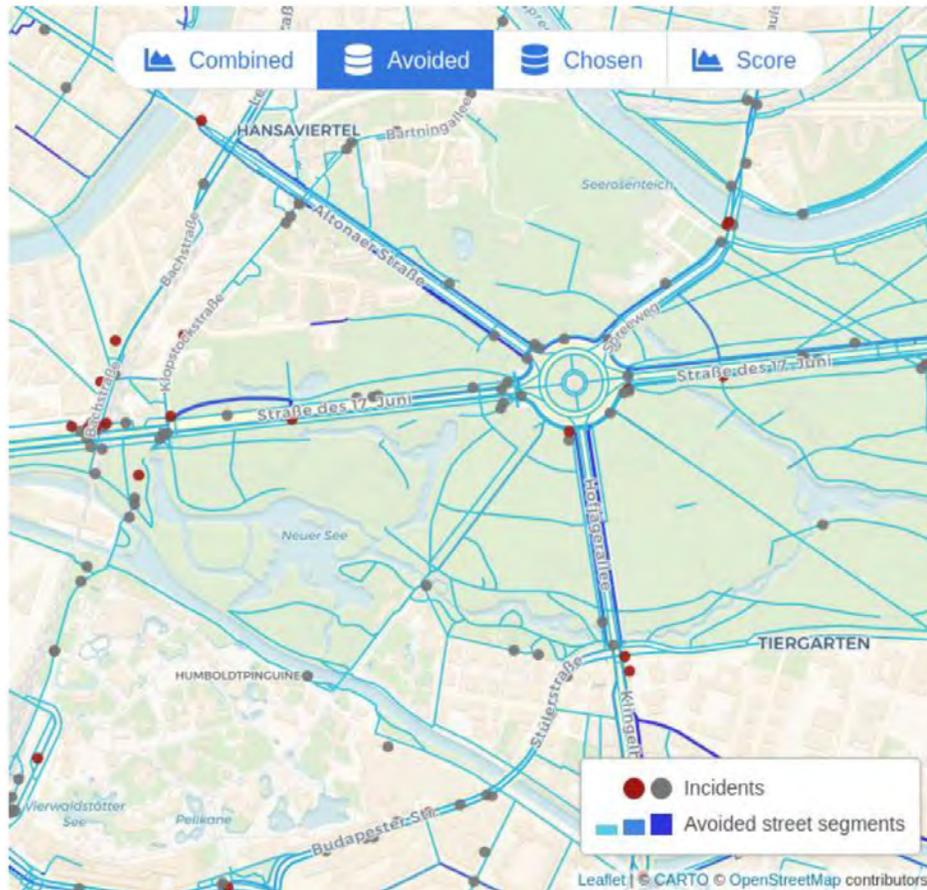
Welche Erkenntnisse sind zu erwarten?



Darstellung relativer Geschwindigkeiten

Radverkehrsdaten – Daten gewinnen per App

Welche Erkenntnisse sind zu erwarten?



Umfahrene Strecken



Allgemeiner Teil

Sachstand Fußverkehr

Sachstand Fußverkehr

- **Anlegung neuer Fußgängerüberwege**
 1. Rosenweg (Schulweg) – *umgesetzt*
 2. KVP Gutenberggring / Philipp-Reis-Straße – *umgesetzt*
 3. Gutenberggring – *umgesetzt*
 4. KVP Bahnhofstraße / Oberer Grabenstraße / Schulstraße – *Bedarfszählung durch Kreis*
 5. KVP Nahversorgungszentrum – *Bedarfszählung*
 6. Dietmar-Hopp-Allee – *umgesetzt*
- **Neue Bedarfsampel**
 7. Bürgermeister-Willinger-Straße (Schulweganbindung Walldorf-Süd, 2. BA) – *umgesetzt*



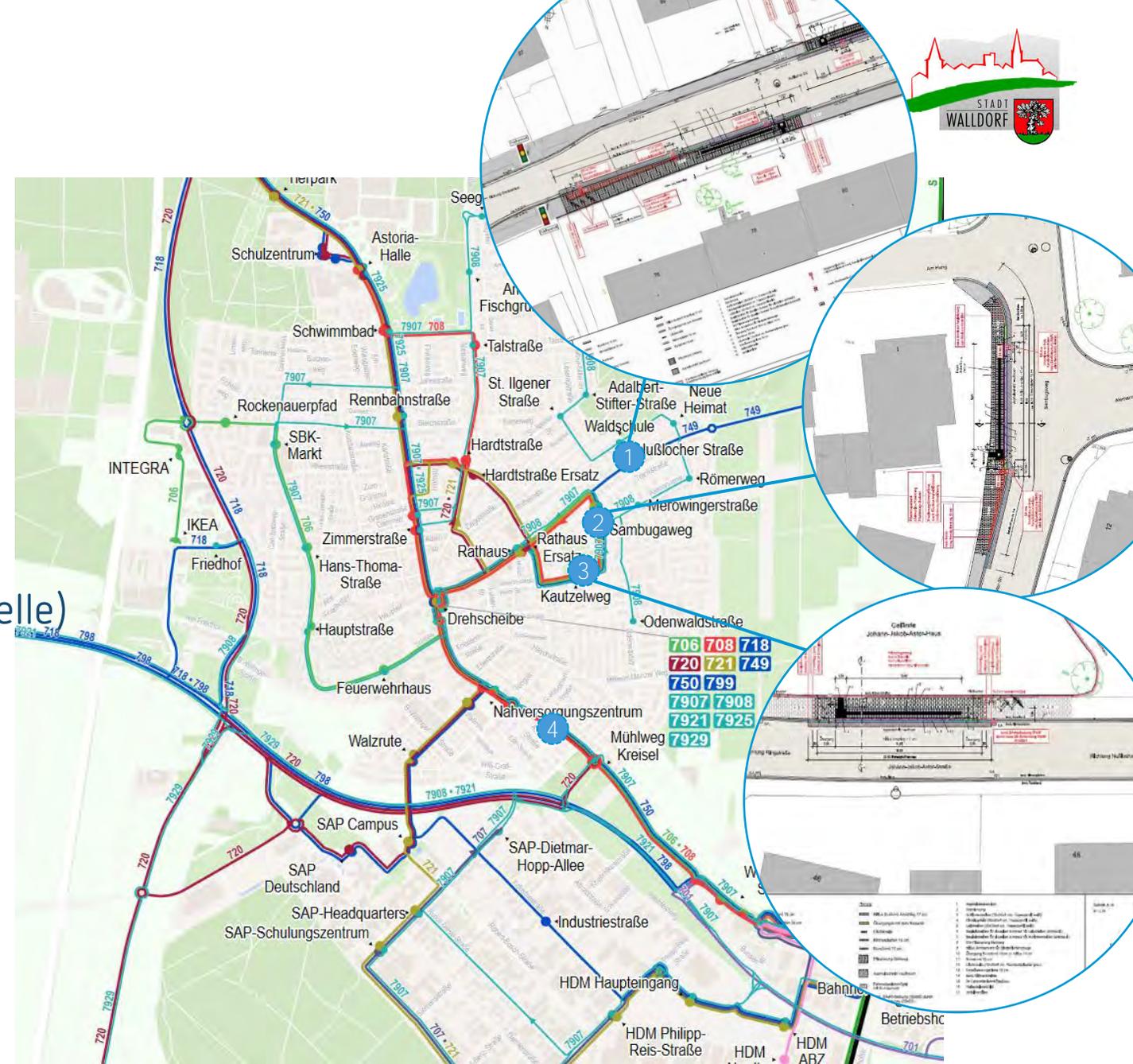
Auswahl Walldorfs für Follow-Up-Prozess



Sachstand ÖPNV

Anlegung neuer Bushaltestellen

1. Nußlocher Straße (beidseitig)
2. Sambugaweg (einseitige Ergänzung)
3. Kautzelweg (einseitige Ergänzung)
4. Verlegung Mühlwegkreisel (südliche Haltstelle)



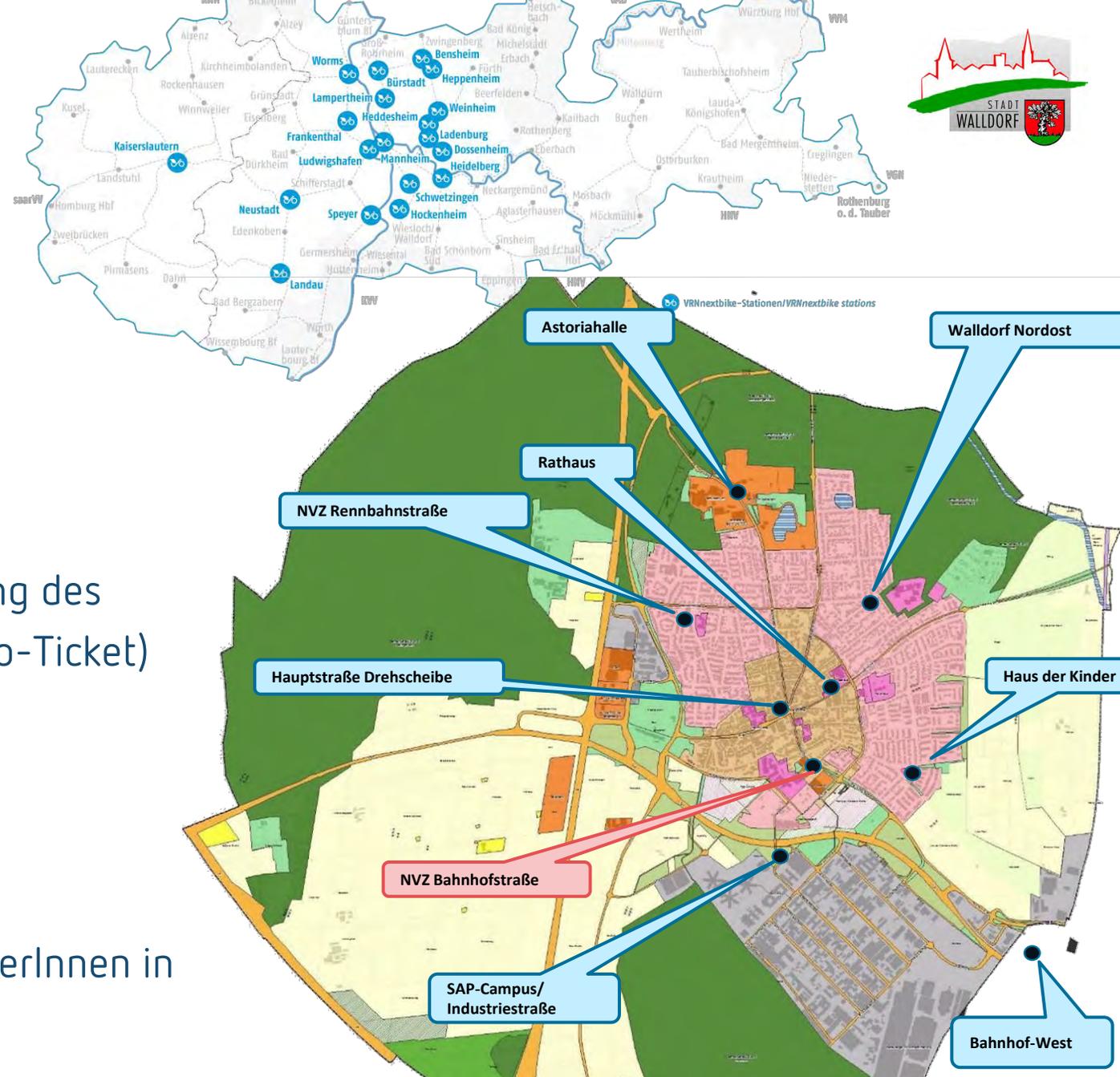
Sachstand ÖPNV

Kostenloses Busfahren

- Prognostizierter Fahrtenansatz um 340 % überschritten
- ca. 270 kostenlose Fahrten/Tag
- Bereitstellung entsprechender zusätzlicher Haushaltsmittel vorgesehen zur Fortführung des niederschweligen Angebots (Trotz 49-Euro-Ticket)

VRN-nextbike

- Start 28. April
- 9 Stationen mit insg. 50
- Kennlernaktion für 3 Monate:
- kostenloses 30-Minuten-Angebot für NutzerInnen in Walldorf



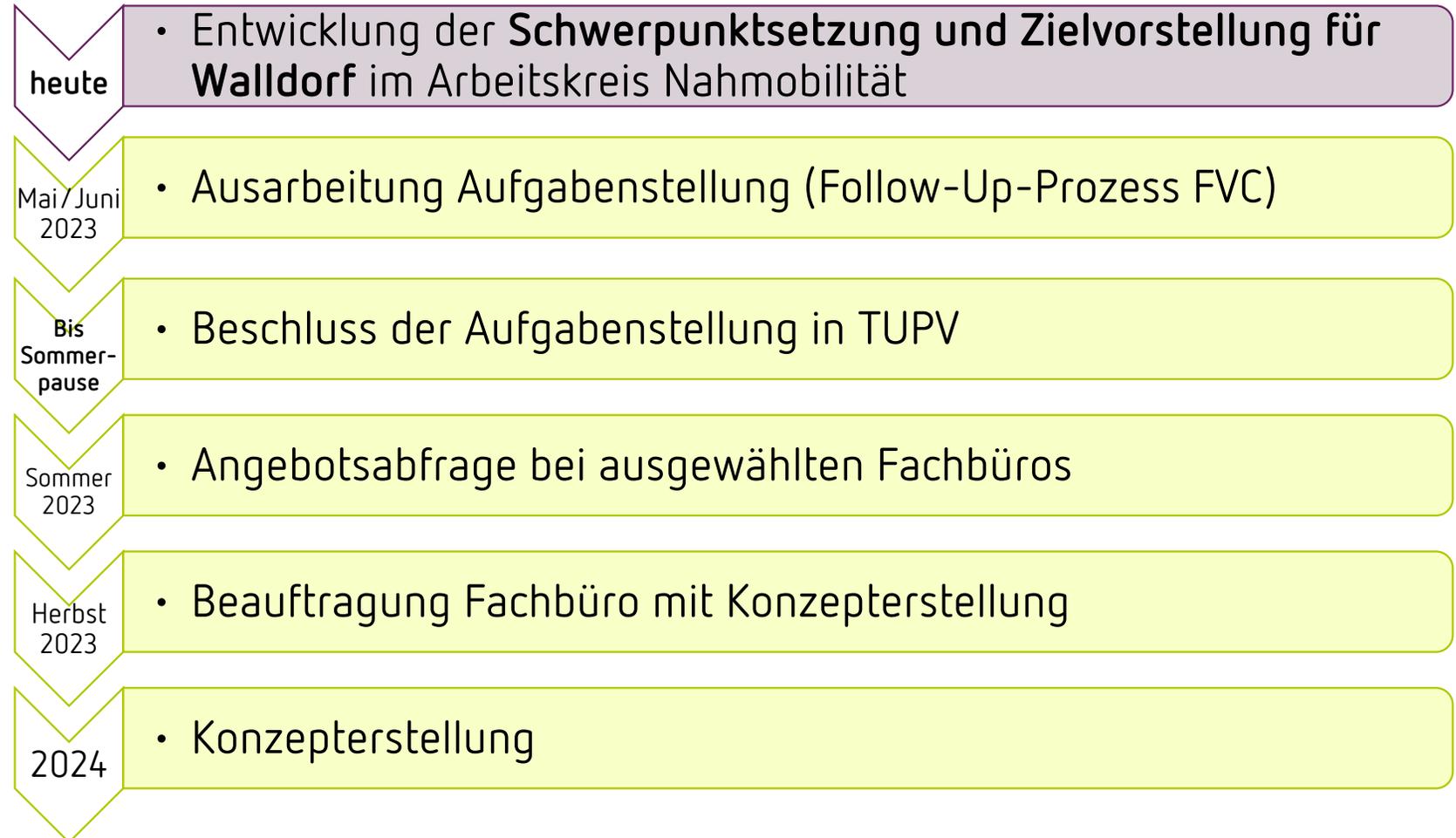


Schwerpunktthema

Aufgabenstellung Fußverkehrskonzept

Aufgabenstellung

Geplante Zeitschiene





Exkurs: Impulsvortrag

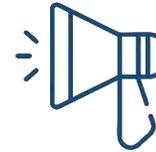
Fußverkehrskonzepte allgemein



Längsverkehr



Querverkehr



Kommunikation
& Information



Barriere-
freiheit



Aufenthalts-
qualität



Verkehrs-
sicherheit



Schulwege

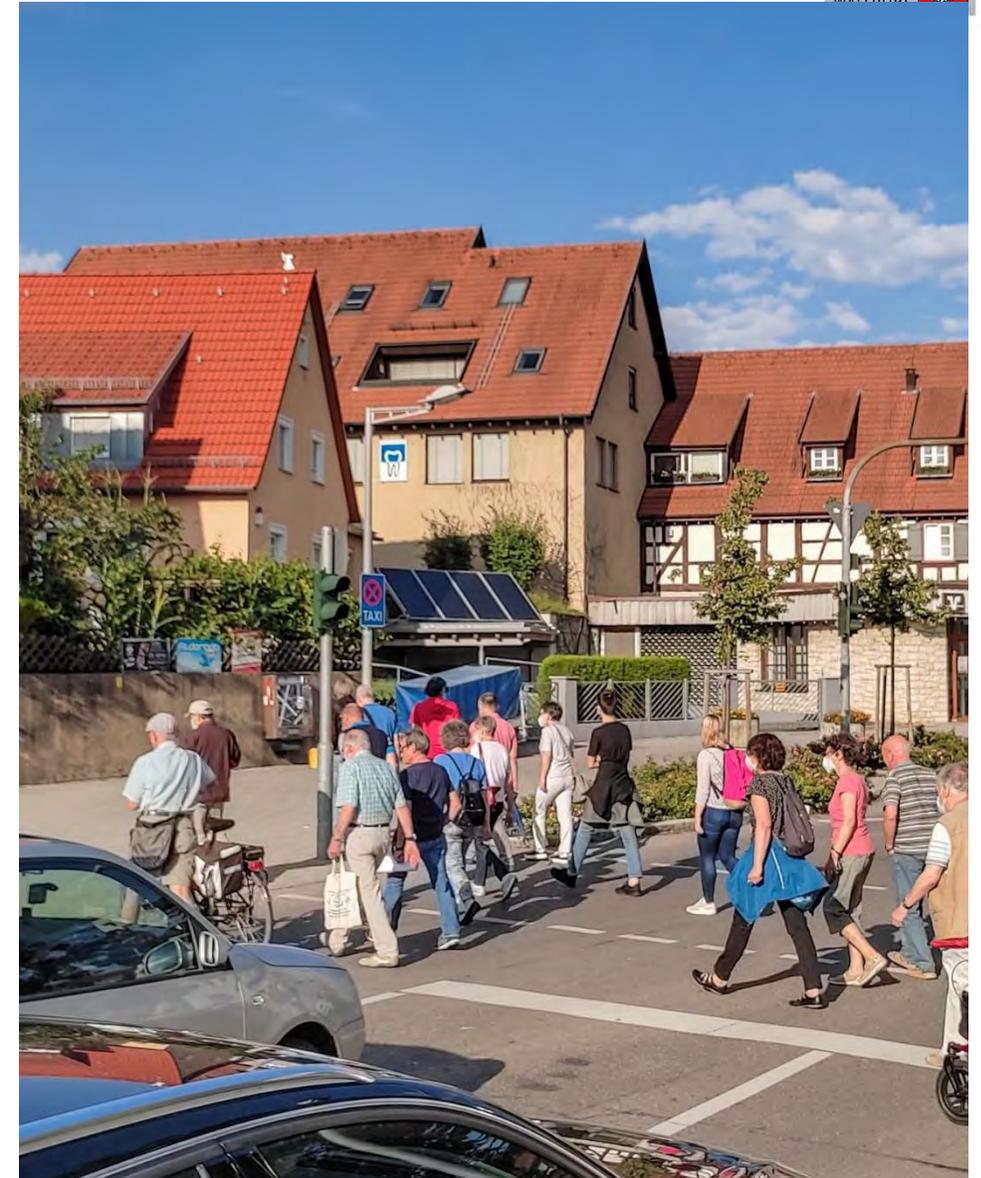


Vernetzung

Anlass für Fußverkehrskonzepte

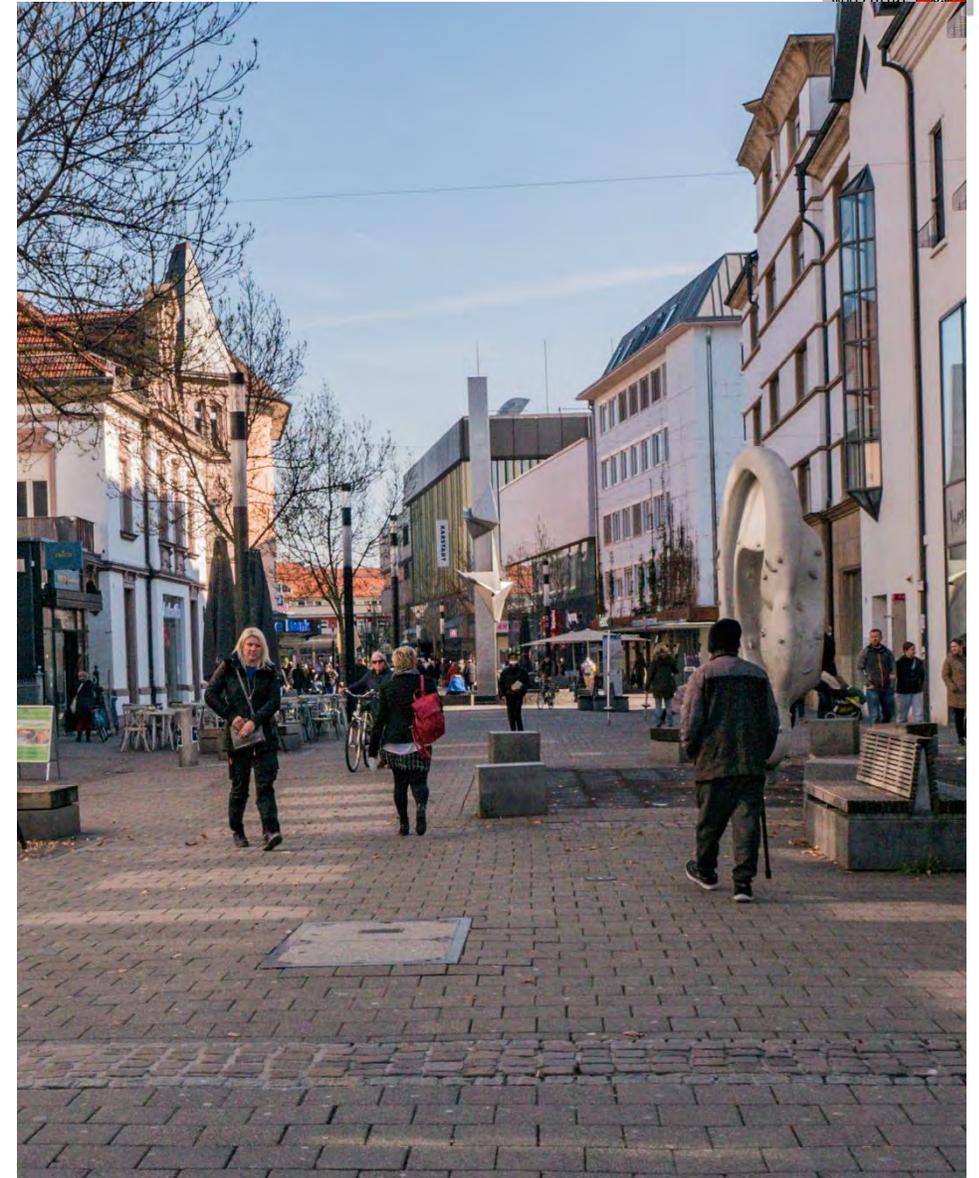
Ein Fußverkehrskonzept ist

- Basis einer erfolgreichen Fußverkehrspolitik
- Mit einem beschlossenen Konzept rückt die Politik die grundlegende Unterstützung aus
- Handlungsgrundlage für die Verkehrsverwaltung
- Schritt von isolierten Einzelmaßnahmen zu einer zielgerichteten Festlegung von Handlungsschwerpunkten
- Fußverkehr wird nicht nebenbei gemacht
- Personalressourcen und Haushaltsmittel werden benötigt
- Maßnahmen die in Fußverkehrskonzepten enthalten sind können durch die LGVFG mit bis zu 75 % gefördert werden.
- → Grundlage für systematische Maßnahmenumsetzung



Fußverkehrskonzepte enthalten...

- Analyse der Ist-Situation
- Zielsetzung und Umsetzungsplanung
- Integrierte Netzkonzeption
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenprogramme
- Priorisierung der Maßnahmen
- Grobe Kostenschätzung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Qualitätsmanagement



Gründe für ein Fußverkehrskonzept

Ein Fußverkehrsnetz, das Menschen zum Gehen bringt

...

- umfasst alle Ziele im Alltags und Freizeitverkehr,
- ist leicht begreifbar,
- ermöglicht direkte Wege und Abkürzungen,
- enthält keine Barrieren oder Hindernisse und
- setzt auch an Engstellen auf durchgängige Benutzbarkeit.



Arten von Fußverkehrskonzepten

Stadt Leipzig
Fußverkehrsstrategie
 »Die Overtüre«

Stadt Leipzig

Strategie

https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt_Verkehrskonzept/Fussverkehrsstrategie_Online_2021.pdf

FÜR DEN TEILBEREICH DES FUßVERKEHRS ENTWICKELT SICH DARAUS FOLGENDES LEITBILD:

Alle Menschen in Leipzig sollen sich sicher, bequem, ohne Angst und ohne Hindernisse im öffentlichen Raum bewegen können.



Gehen genießt als grundlegende Form der urbanen Mobilität bei politischen Entscheidungsprozessen die entsprechende Wertschätzung.

GEHWEGSANIERUNGSPROGRAMM

Auf Beschluss des Stadtrates wurde 2015 ein Gehwegsanierungsprogramm erarbeitet, in dem eigenständige Sanierungsmaßnahmen für Gehwege mit hoher Nutzungsfrequenz und desolatem Bauzustand definiert werden (VI-A-00968). Dabei wurden 34 Maßnahmen mit den Zustandsnoten 4 und 5 zuzüglich der Mockauer Straße herausgefiltert. Die Auswahl der Maßnahmen erfolgte nach den Kriterien des Gehwegzustandes und einer hohen Bedeutung für die Nutzer sowie eines im Rahmen der Straßenunterhaltung nicht realisierbaren Instandsetzungsaufwandes. Das Programm soll zukünftig innerhalb des Mittelfristigen Straßen- und Brückenbauprogramm als eigenständiger Bestandteil fortgeführt und ergänzt werden (Prioritätenliste Gehweg).

Handlungsprogramm Fußverkehr

Legende

Strassenkategorie in Anlehnung an die STADT

- Geschäftsstraße
- Verbindungsstraße
- Quartiersstraße / Sammelstraße / Wohnstraße
- eigenständige Fußverkehrsanlage
- Gewerbestraße / verkehrsarme Straße

Erhöhte Anforderungen an Fußverkehrsanlagen

- Einbahnstraße Einrichtung
- Einbahnstraße Einrichtung
- Einbahnstraße mit erhöhten Anforderungen an Fußverkehrsanlagen im Zeitraum von 2022 bis zum Ende der Einbahnstraßen-Einrichtung
- Einbahnstraße mit erhöhten Anforderungen an Fußverkehrsanlagen im Zeitraum von 2022 bis zum Ende der Einbahnstraßen-Einrichtung

Es wird ein von 100 überhöhter Fußweganteil angestrebt.

Handlungsprogramm Fußverkehr
 Maßnahmenliste - laufende Maßnahmen im Langzeitplan

Nr.	Maßnahmen	Vorgang	Maßnahmenort	Maßnahmenart	Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenstatus	Maßnahmenpriorität	Jahr 2022		Jahr 2023		Jahr 2024		Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028	Jahr 2029	Jahr 2030	
								Maßnahmenbeginn	Maßnahmenende	Maßnahmenbeginn	Maßnahmenende	Maßnahmenbeginn	Maßnahmenende							
1	Einbahnstraße	Einbahnstraße	Einbahnstraße	Einbahnstraße	Einbahnstraße	Einbahnstraße	Einbahnstraße	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034

Handlungsprogramm

<https://www.konstanz.sitzung-online.de/public/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc1404653.pdf>

Arten von Fußverkehrskonzepten

Unterscheidung nach Herangehensweise:

- **Konzeptionelle Herangehensweise**

→ Strategie Entwicklung

→ Definition von Prozessstandards, z.B. Umgang mit (falsch) parkenden Fahrzeugen

→ Eher Maßnahmen Programme: „Fußgänger freundliche Ampelschaltungen“, „Gehwegsanierungsprogramm“

Stadt Leipzig
Fußverkehrsstrategie
»Die Ouvertüre«

ZIEL 1 Der hohe Anteil des Fußverkehrs am Modal Split (SrV 2018: 27,3 %) soll stabilisiert werden.

ZIEL 5 Es wird eine kinder- und familien-gerechte Stadt angestrebt

ZIEL 8 Die Reduzierung der Unfall-gefahren für Fußgänger

UMSETZUNG

GEHWEGSANIERUNGSPROGRAMM

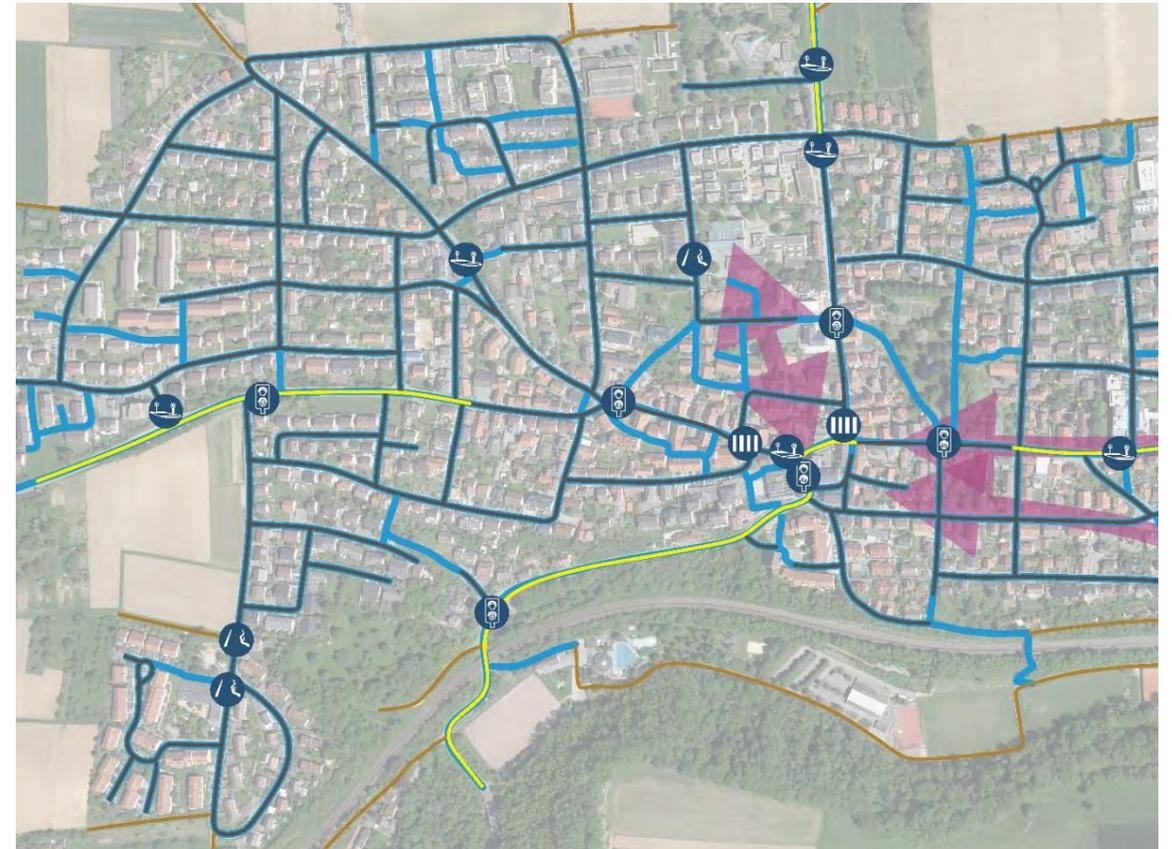
STADTPLATZPROGRAMM

Stadt Leipzig

Arten von Fußverkehrskonzepten

Unterscheidung nach Herangehensweise:

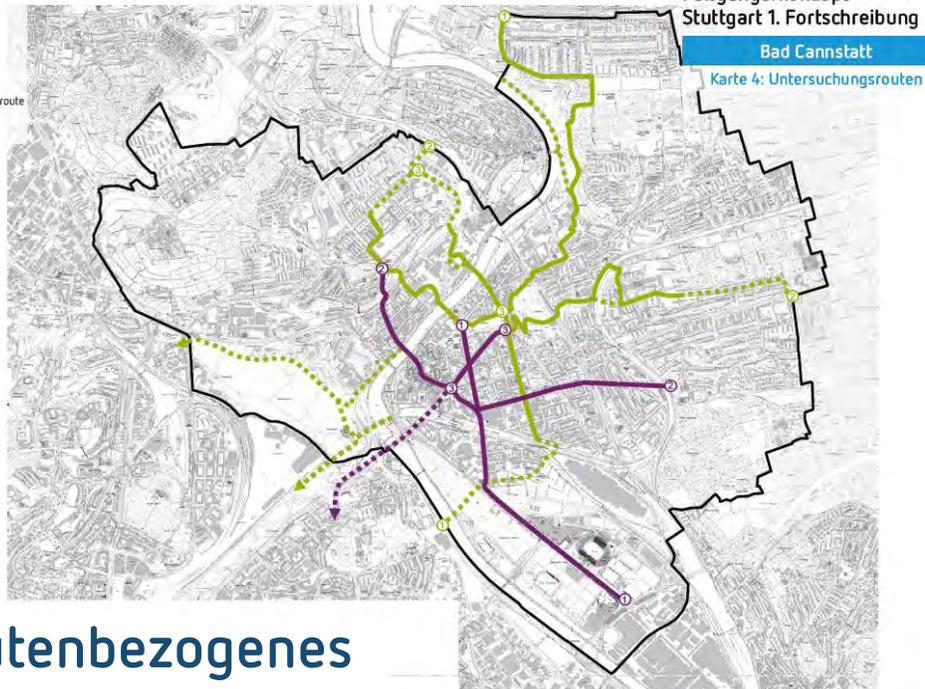
- Konzeptionelle Herangehensweise
- Bis hin zu ganz konkreten Handlungsprogramm
 - Darstellung von Einzelmaßnahmen innerhalb der zuvor definierten Fußwegenetzkonzeption in Form eines Maßnahmenkatasters
 - „Ampelschaltung an der Ringstraße fußgängerfreundlich gestalten“



Arten von Fußverkehrskonzepten

Legende

- Hauptfußwegeverbindungen
- Keine Untersuchung (bereits neu geplant)
- Flanierwegen
- Keine Untersuchung o. Alternativroute (bereits neu geplant)
- Stadtbezirksgrenze



Routenbezogenes Fußverkehrskonzept

Nahmobilitätskonzept Bonn Neu-Tannenbusch

Konzept: Haupt- und Nebenrouten im Fußverkehr – Tag

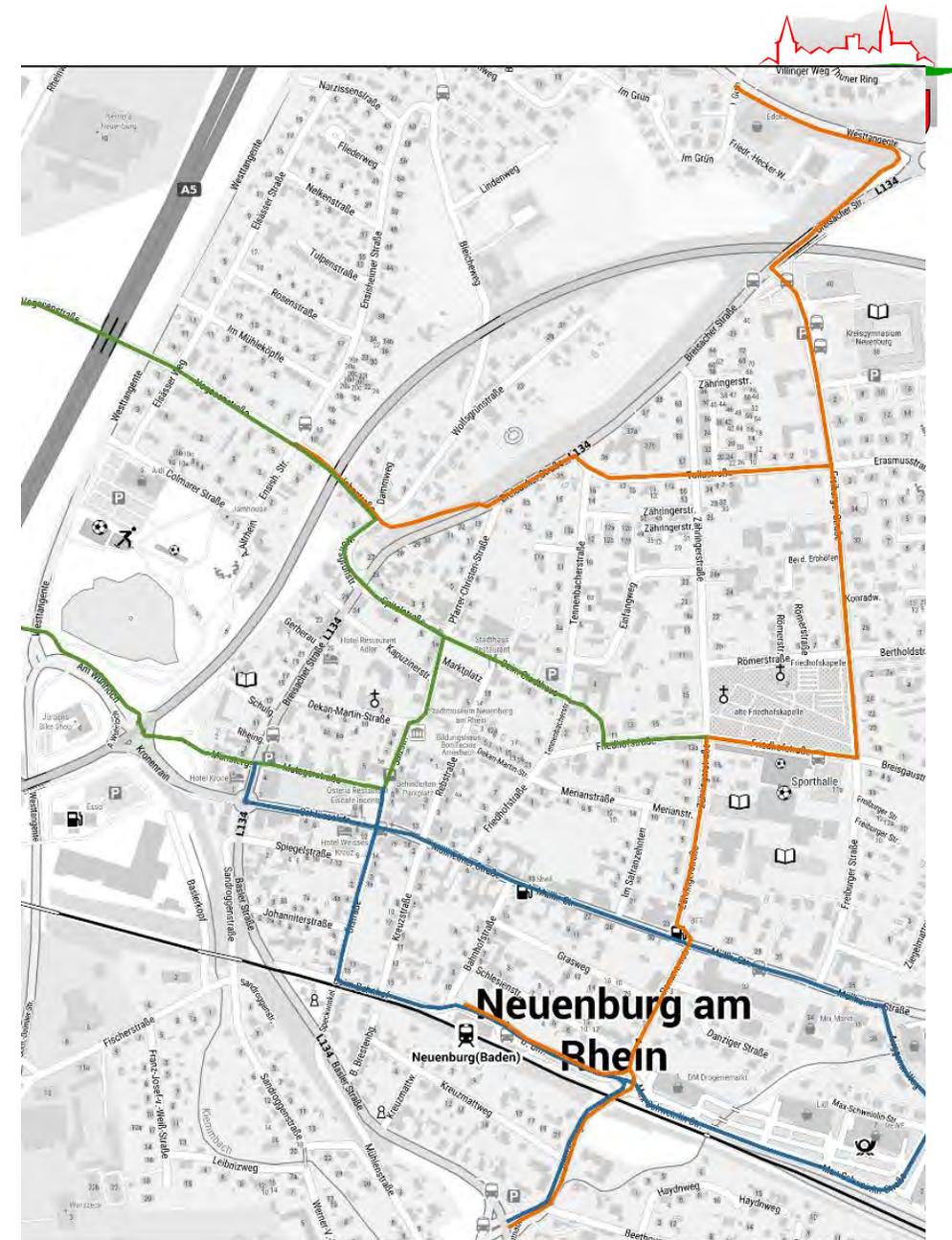
Planersocietät
Bauplanung, Verkehrsplanung, Raumstudien



Fußverkehrskonzept in Fokusräumen / Quartieren netzbasiert

Themen Routen

- Wegeverbindungen zu verschiedenen Zielen im Kerngebiet Neuenburgs
- **Einkaufsrouten:** Verbindung zu Einkaufsmärkten/ alltäglichem Bedarf (blau)
- **Freizeitroute:** Verbindung zu Freizeitzielen wie Rhein und Sporthalle (grün)
- **Schulroute:** Verbindung zu den Schulstandorten (orange)

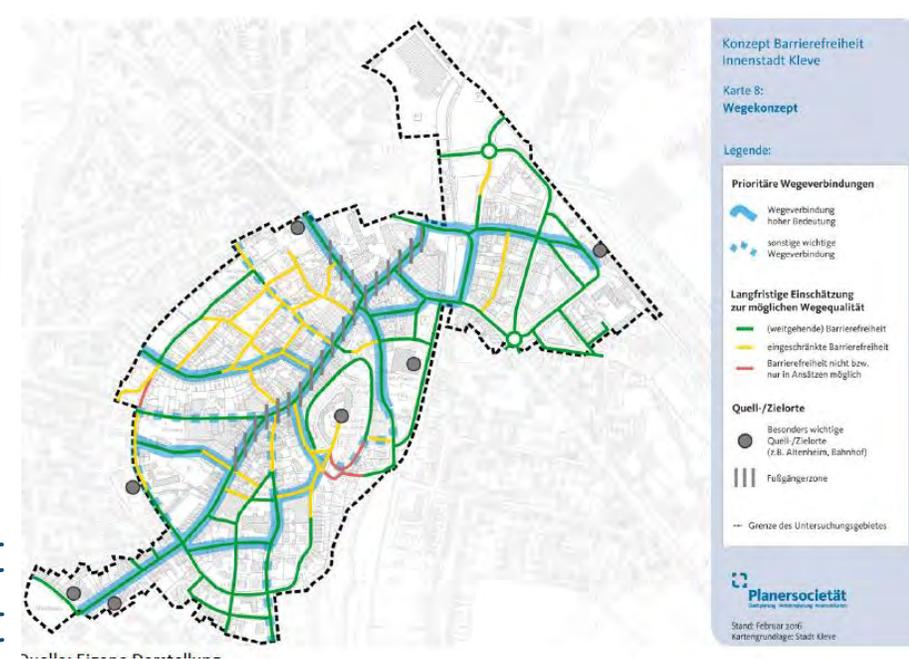


Arten von Fußverkehrskonzepten

Fußverkehrskonzepte setzen Schwerpunkte...

- Barrierefreiheit
- Schulwege / Schulumfeld
- Straßenraum- / Ortsmittengestaltung
- Unfallhäufungsstellen
- Nutzungskonflikte
- Aufenthaltsqualitäten
- Synergien mit Öffentlichem Verkehr, Radverkehr oder Sharing-Angeboten
- Kommunikation und Marketing

Schwerpunkt
Barrierefreiheit



Schwerpunkt
Schülerverkehr



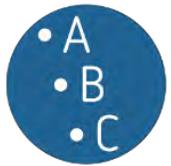
Mögliche Maßnahmen: Querungskonzept

- Definition eines **Hauptnetz** mit wichtigen Wegeverbindungen wie Schulwege etc.
- Ermittlung des Ausbaubedarfs für Querungsanlagen entlang dieses Hauptnetzes



Ergebnis eines Fußverkehrskonzeptes

Kernbestandteile:



Maßnahmenlisten



Übersichtspläne



Netz für Alltag & Freizeit



Strategische Ausrichtung



Öffentlichkeitsarbeit



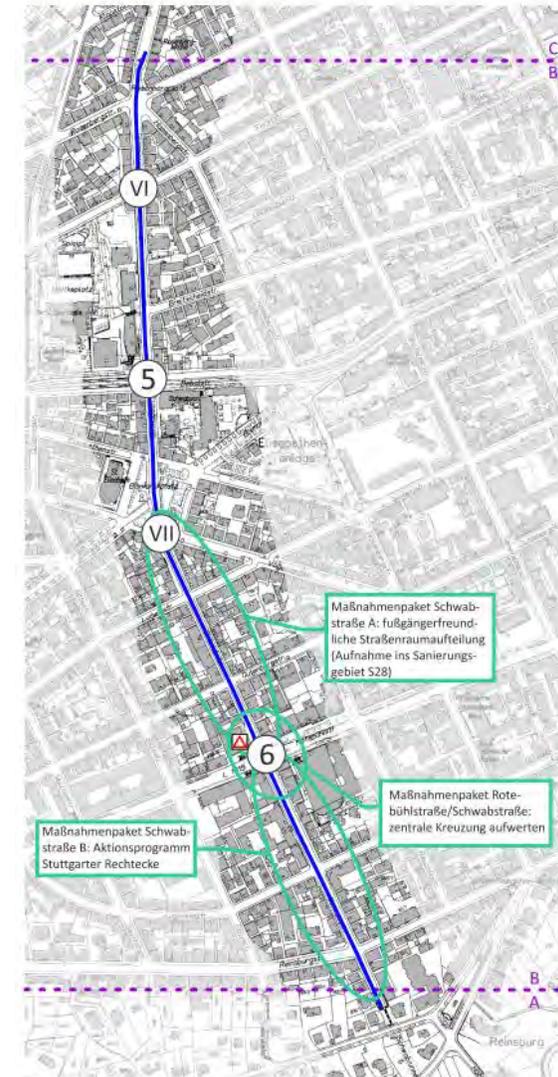
Kostenschätzung



Umsetzungsplanung



Priorisierung der Maßnahmen



Fußverkehrskonzept
LHS Stuttgart

Karte 12.3a: Route 12

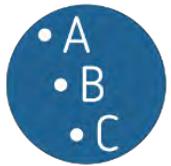
Maßnahmen

Legende:

-  Routenverlauf
-  Maßnahmenpaket
-  Baustelle
-  Kreuzung zweier Routen

Ergebnis eines Fußverkehrskonzeptes

Kernbestandteile:



Maßnahmenlisten



Übersichtspläne



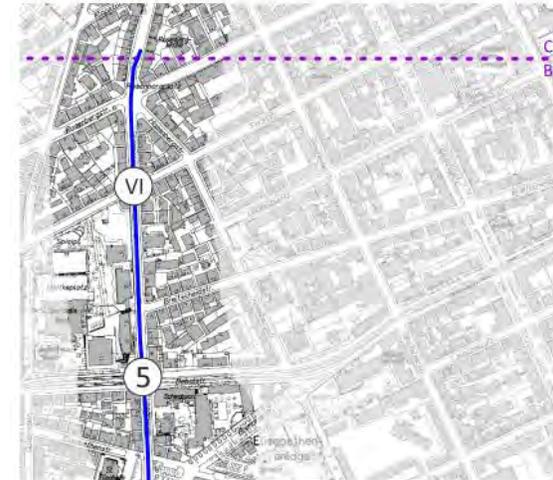
Netz für Alltag
& Freizeit



Strategische
Ausrichtung



Öffentlichkeits-
arbeit



Fußverkehrskonzept
LHS Stuttgart

Karte 12.3a: Route 12
Maßnahmen

Legende:

- Routenverlauf
- Maßnahmenpaket
- Baustelle
- Kreuzung zweier Routen

Abbildung 2: Darstellung eines Maßnahmenkatalogs in Form einer Maßnahmentabelle

Route	Maßnahmen- nummer	Straße / Abschnitt	Richtung / Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmen- empfehlung	Interims / Alternativ- maßnahme	Anmerkung	Handlungs- feld	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
1	1.31	Hüsingstraße (Höhe Hausnr. 1 und 30)	stadtein- /auswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerfüllung der Fugen	Neuerlegung des Pflasters		Barrierefreiheit	mittel	x			€ 0000
1	1.32	Hüsingstraße / Friedensstraße / Nordwall (Knotenpunkt)	stadtein- /auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Taster, Akkusik, Bord, taktiles Leitsystem)			Querungen, Barrierefreiheit	hoch		x		€ 0000
1	1.33	Hüsingstraße (Fußgängerzone)	stadtein- /auswärts	Sitzbänke nicht barrierefrei		Ersatz durch barrierefreie Bänke (Rücken- und Armlehne)			Barrierefreiheit	mittel		x		€ 0000
1	1.34	Hüsingstraße (Fußgängerzone)	stadtein- /auswärts	Behinderung des Laufweges durch Radbügel und Aufsteller		Versetzen der Radbügel und Aufsteller in den Seitenbereich			Barrierefreiheit	hoch	x			€ 0000
1	1.35	Hüsingstraße (Höhe Hausnr. 3)	stadtein- /auswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerlegung des Kleinpflasters mit verfüllten Fugen			Barrierefreiheit	mittel		x		€ 0000
1	1.36	Cava-die-Tirreni-Platz	stadtein- /auswärts	Poller nicht barrierefrei		Entfernen der Poller und Ketten	Ausstattung mit Reflektoren, Ersatz durch Poller mit Pflanzenkübel		Barrierefreiheit	mittel		x		€ 0000

Fazit

- Fußverkehrskonzept ermöglicht als eigenständiges Konzept einen besonderen Fokus auf die Belange des Fußverkehrs
- Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten (z.B. routenbasiert oder netzbasiert; Schwerpunkt Vision oder Maßnahmenplanung)
- Wichtig ist, dass Ziele und Qualitätsstandards definiert werden, die zukünftig in die Abwägung einfließen können





Schwerpunktsetzung und Zielvorstellungen

Fußverkehrskonzept

AGFK-Qualitätsstandards

Zielentwicklung



VISION 2030
VORRANG FÜR FUSS UND RAD

Aktive Mobilität ist so einfach, sicher und bequem, dass Fuß und Rad die erste Wahl sind. Gehen und Radfahren macht Spaß und ist im Alltag ganz selbstverständlich. In AGFK-Kommunen werden mindestens die Hälfte aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Dafür bekommen sie Platz. Dies ist auch möglich, weil der motorisierte Individualverkehr deutlich abnimmt. Die Menschen sind gesünder und komfortabler unterwegs als mit dem Auto. Dies gewährleistet in besonderem Maße die soziale Teilhabe aller sowie den barrierefreien Zugang zu Mobilität. Bei den Mitgliedskommunen der AGFK-BW steht aktive Mobilität für ein faires Miteinander aller und eine konsequent verfolgte Vision Zero-Strategie. Dazu trägt bei, dass innerorts Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen und außerorts Tempo 70 gilt.



Meilensteine

1. Zufußgehen als Basismobilität

Zufußgehen verdient als nachhaltigste Fortbewegungsart unsere größte Aufmerksamkeit. Ambitionierte Fußverkehrskonzepte und Anpassungen der Infrastruktur sind erforderlich, aber auch Kommunikation zur Sensibilisierung zum Fußverkehr.

Fußverkehrs-Check

Zielentwicklung

Ziele aus Handlungsempfehlungen FVC

- Mehr Raum für zu Fuß Gehende schaffen
 - Ausreichende Gehwegbreiten, Umgang mit Hindernissen, bspw. parkende Kfz
- Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Ausbau der Barrierefreiheit

Handlungsfelder und Maßnahmvorschläge

Schmale Gehwege in Walldorf

Ansätze: Mehr Gehwegbreiten für zu Fuß Gehende schaffen

- Gehwegmarkierungen an nicht stark befahrenen Straßen / Niveaugleicher Straßenraum (z.B. Zimmerstraße, Walzrute)
- Klare Markierung von Parkständen / ggf. Wegfall von Parkplätzen
- Durchführung von Schwerpunktkontrollen an beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Schulen, Ärztehäusern, Hauptstraße etc.



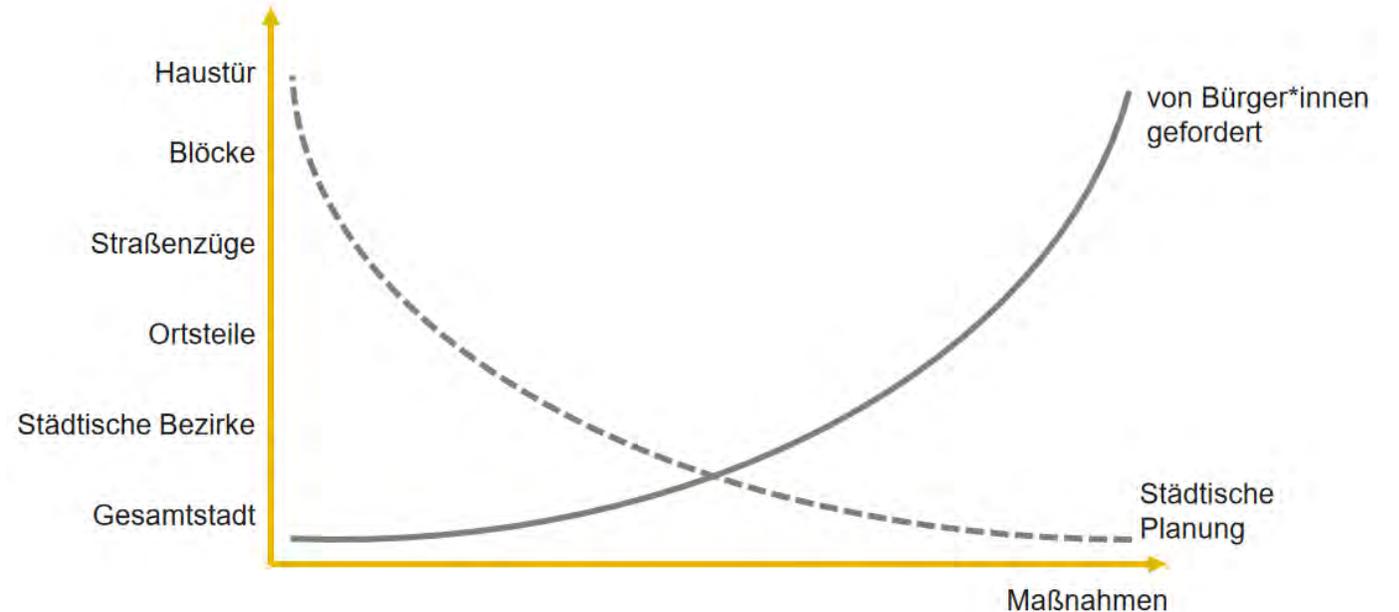
mittel- bis langfristig, Schwerpunktkontrollen kurzfristig



Zielentwicklung und Schwerpunktsetzung

„Fußverkehrsparadox“

*Friedemann Goerl,
Fußverkehrsverantwortlicher
Stadt Leipzig*



Verdeutlicht Problemstellung:

Defizite beim Fußverkehr äußern sich **sehr konkret und kleinteilig** – in sehr spezifischen Situationen

Planung mit **hoher Detailschärfe** notwendig



auch kleinteilige Defizite **benötigen aber meist übergeordnete Lösungsansätze** (im großen Maßstab der Stadtplanung)

reine Behebung von Einzelmängeln oft nicht ausreichend

Zielentwicklung und Schwerpunktsetzung

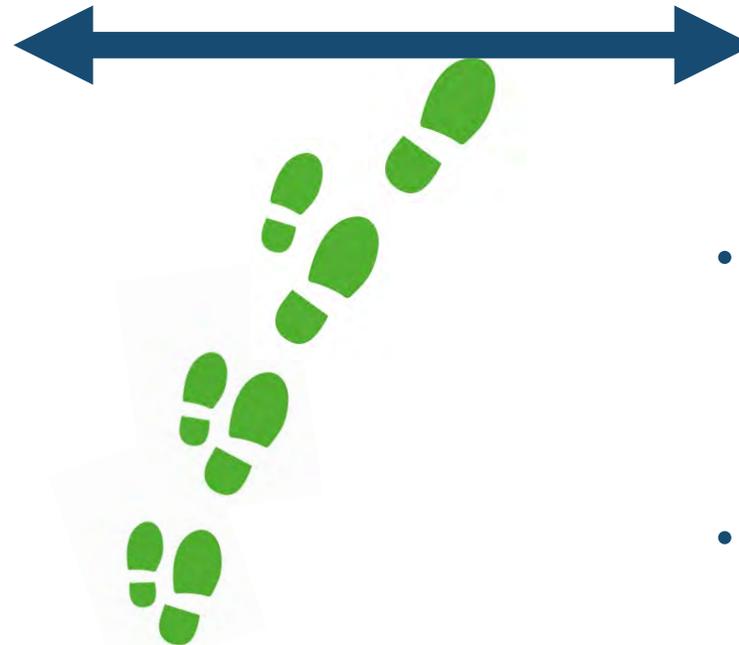
Fußverkehrskonzept – Zwischen Planung und Wirklichkeit

Wie realitätsnah/ konzeptionell soll Fußverkehrskonzept in Walldorf werden?

Konkrete

Maßnahmenplanung

- Im Vordergrund: kurzfristige Zielerreichung
- Innerhalb des bestehenden gesellschaftspolitischen (580 Kfz/1000 EW in D.)
- & rechtlichen Rahmen (insb. StVO und StVG)



Vision

- Langfristige Ziele im Blick (Landesziel: 30% Fußverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen)
- Entwicklung von Bildern/ Vorstellungen, wie Walldorf der Zukunft aussehen könnte.

Zielentwicklung und Schwerpunktsetzung

Fußverkehrskonzept – Hauptbestandteile

Gewichtung der Hauptbestandteile:

Wo soll es mit dem Fußverkehrskonzept hingehen?

-> inhaltliche Schwerpunktsetzung



Zielentwicklung und Schwerpunktsetzung

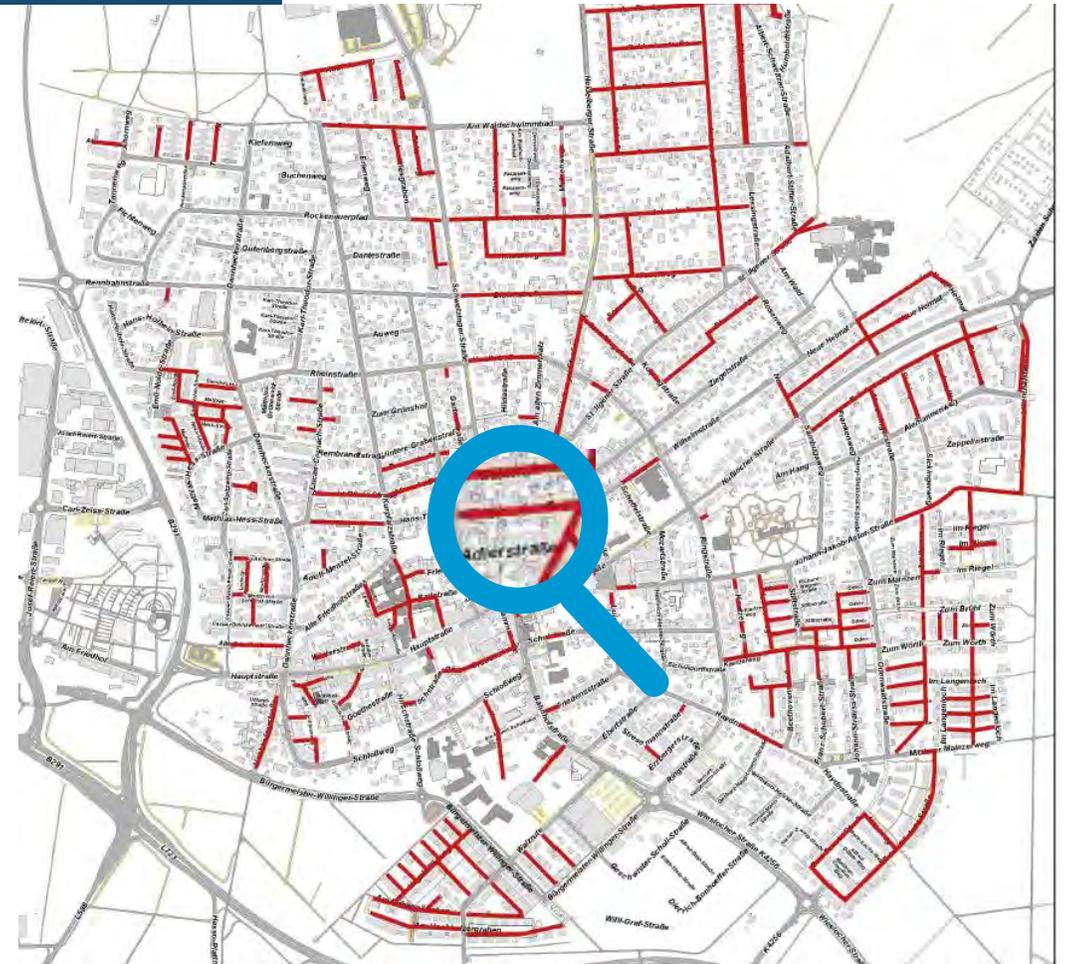
Fußverkehrskonzept – Hauptbestandteile

Betrachtungsebene
Gesamtstadt

-> Flughöhe innerhalb Konzept
eher hoch

-> ggf. Brennpunkte

-> räumliche
Schwerpunktsetzung



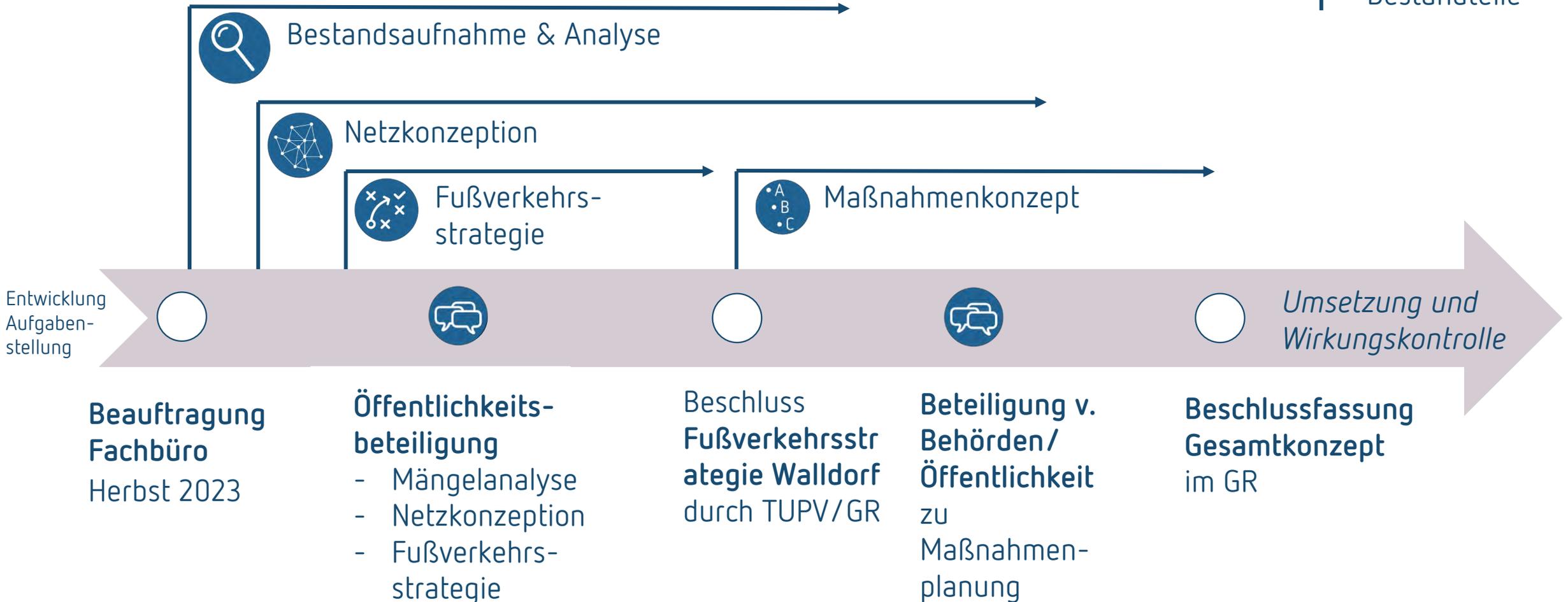
Beispiel enge Straße:

Betrachtungsschwerpunkt: Adlerstraße / Steinstraße / Kettenstraße etc.

Aufstellungsprozess

angedachte Vorgehensweise

○ Meilensteine
 ↪ Bestandteile



The background is a stylized map with various icons and paths. It includes a bus, a cyclist, a pedestrian, a location pin, a tree, a signpost, and a path. The map is rendered in shades of blue and green.

Workshop an den Stellwänden

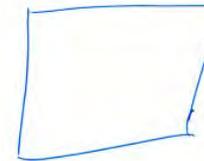
Schwerpunkt Fußverkehrskonzept



Zusammenfassung

Arbeitskreis Nahmobilität

Fußverkehrskonzept für Walldorf



Aufsichtende Beteiligung

Räumliche Schwerpunkte?

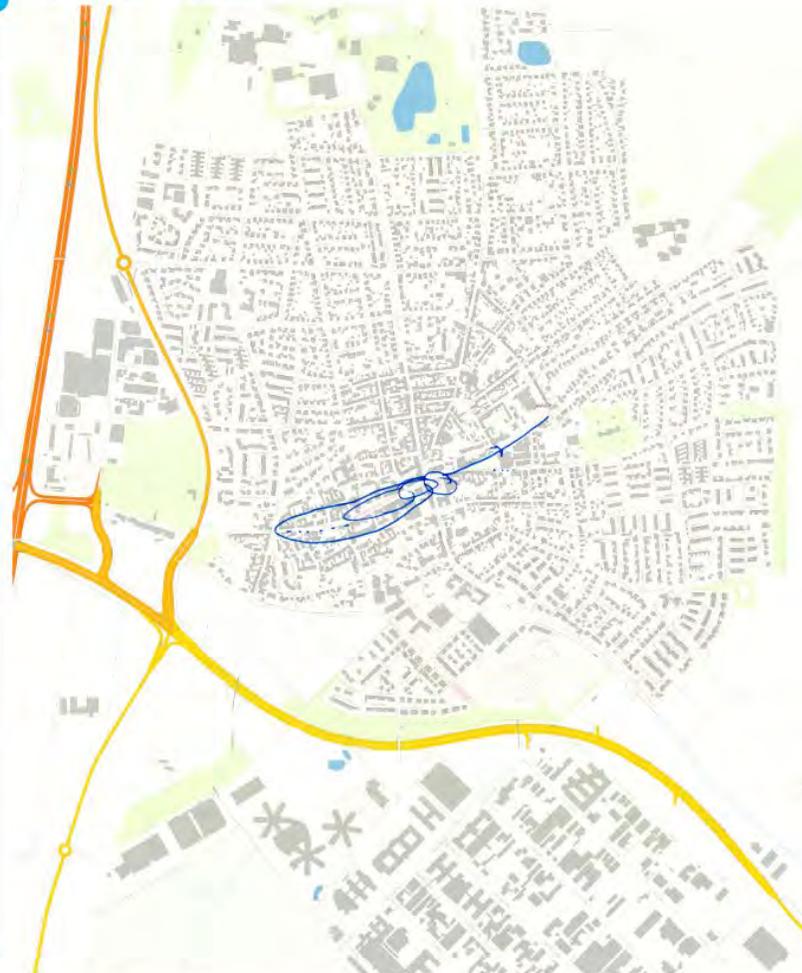
Wo sollte aus Ihrer Sicht ein Schwerpunkt im Fußverkehrskonzept für Walldorf gesetzt werden?



- Qualitätsstandards auf Gehwegen
↳ ausreichende Breiten (Barrierefreiheit)!
- Niveaugleiche Gehwege
- Wegweisung
- Hauptstr + Drehscheibe
- Umgang ruhender Verkehr
- Verkehrssicherheit + Aufenthalt auch im äußeren Bereich (Wohngelände)

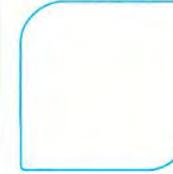
Was erhoffen Sie sich von dem Fußverkehrskonzept?
Weitere Hinweise?

- Drehscheibe verb. Bereich (Vorbild Schwetzingen)
- direkte Wege für den Fußv. auch außerhalb der Innenstadt
- Innenstadt attraktiv für Fußverkehr, z.B. Drehscheibe/Hauptstr.
↳ auch Verkehrsbewirtung
- Hauptstr. autofrei, Drehscheibe Shared Space
- Gehwege für Fußgänger → Umgang Behinderung
- Daten: Welche Wege mache ich zu Fuß

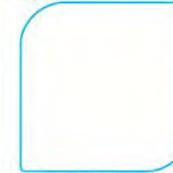


Was wären für Sie die wichtigsten Bausteine bei der Öffentlichkeits-Beteiligung? Setzen Sie bitte zwei Klebpunkte.

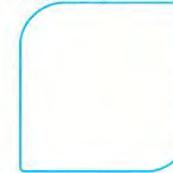
Online Ideenmelder + Thesen-Ziele



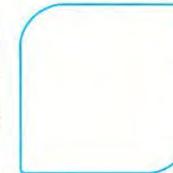
Beigleitung durch den AK



Gemeinsame Begehungen



Verkehrsversuche

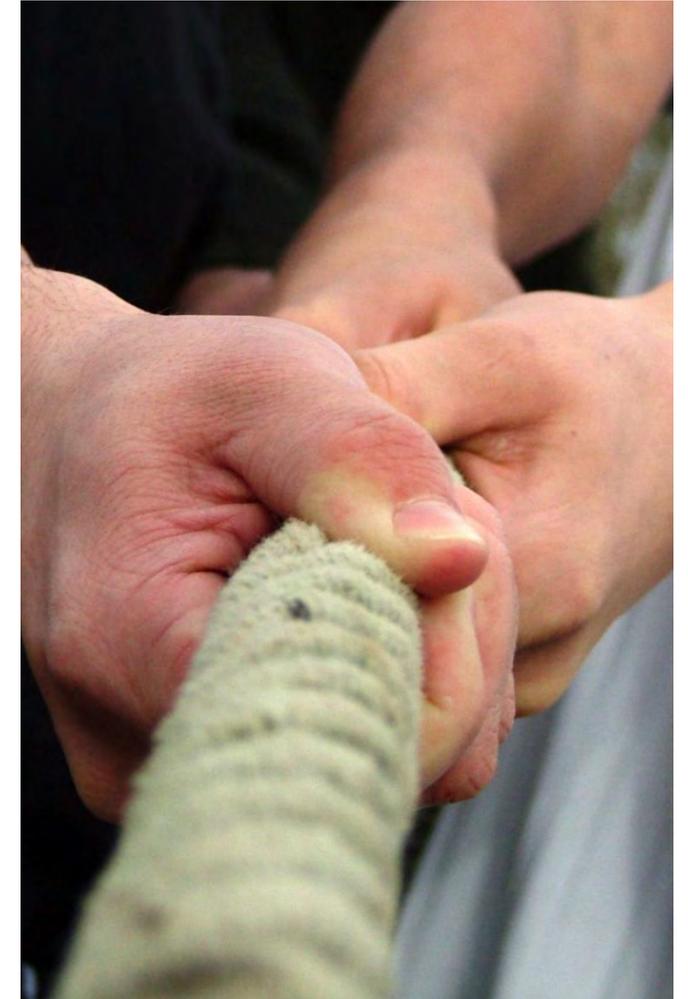


Nächste Arbeitskreissitzung

Schwerpunktthema:
vrsl. Radverkehrsdaten

Mittwoch, den 4. Oktober 2023
ab 19.00 Uhr im Ratssaal

Protokolle und Arbeitsunterlagen finden Sie unter:
www.walldorf.de/nachhaltig/mobilitaet/fussverkehr



A green chalkboard with a white sign that reads "Die Straße ist für alle da." The sign is written in a simple, black, sans-serif font. The background of the chalkboard is a light green color, and there are some faint, sketchy lines suggesting a street scene.

Die Straße
ist für **alle** da.

Vielen Dank für

Ihre Aufmerksamkeit

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

info@planersocietaet.de



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

www.planersocietaet.de