



■ Sossenheim Konzept zur Nahmobilität

Herzlich Willkommen zur
Bürgerwerkstatt | 20. März 2023

Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger | Dipl.-Ing. Julia Bresagk
Maren Lipart M. Sc. | Steffen Riedinger M. Sc.

Begrüßung und Vorstellung

- Einführung und Projektablauf
- Ergebnisse der Haushaltsbefragung
- Ergebnisse der Analyse
- Verkehrliches Leitbild
- Workshop-Phase
- Zusammenfassung und Rückfragen
- Ausblick und Verabschiedung (Stadtplanungsamt)

■ Über uns

Wir **beraten, planen** und **realisieren** nationale und internationale Projekte.

Hoher Qualität verpflichtet, bieten wir **faire, nachhaltige** und **innovative** Lösungen, dabei orientieren wir uns an unserem Leitsatz:
Ingenieure mit Verantwortung



■ Leistungsauszug

Beraten

- Gutachten
- Machbarkeitsstudien
- Bauwerksprüfung

Planen

- Genehmigungsplanung
- Ausführungsplanung
- Generalplanung

Realisieren

- Bauüberwachung / Baustellenkoordination
- Hard- und Softwareintegration
- Projektsteuerung

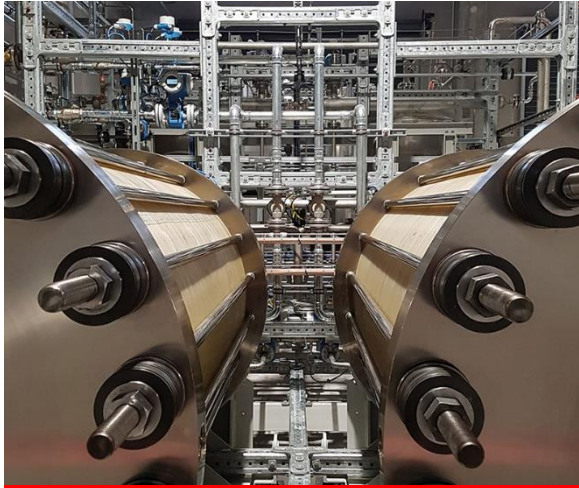


■ Geschäftsfelder

BERNARD
GRUPPE



Energie



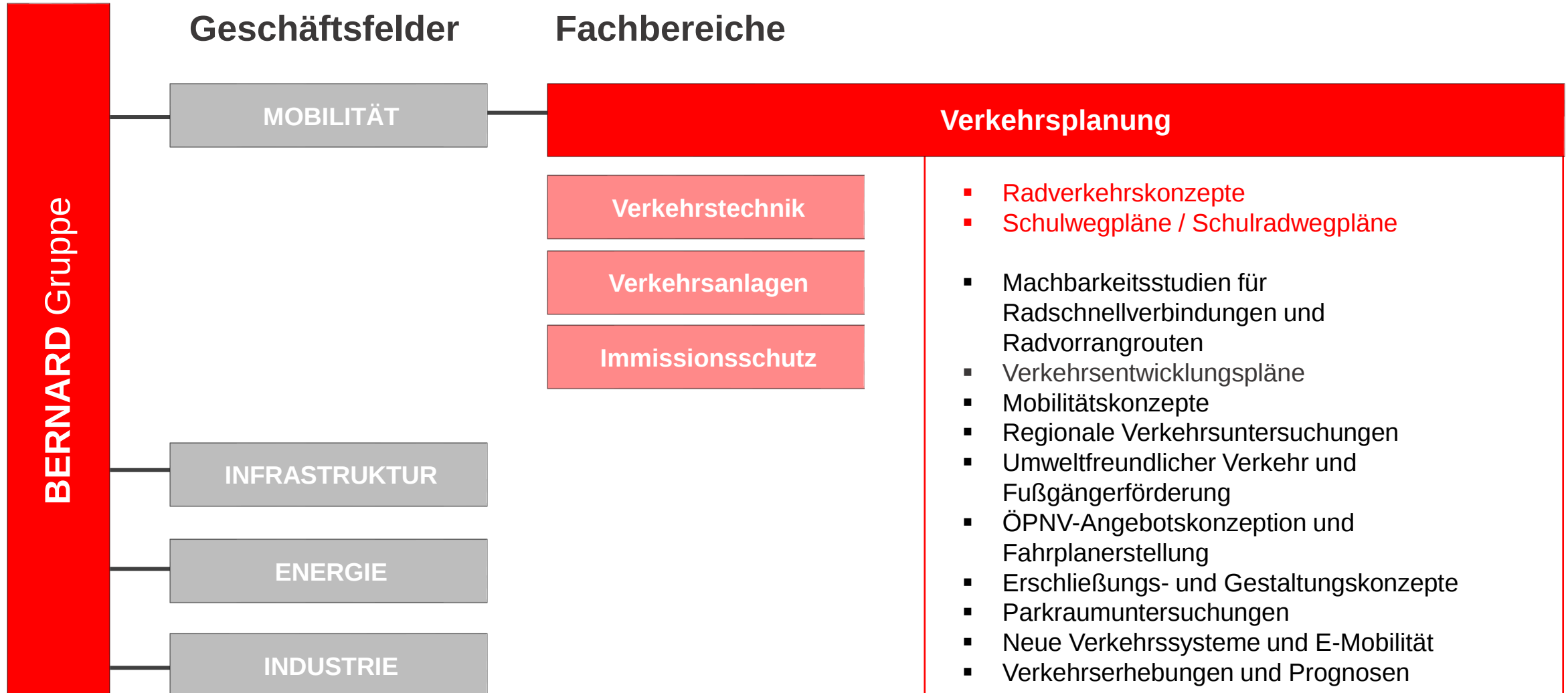
Industrie



Infrastruktur



Mobilität



Projektleitung



Dipl.-Geogr.
Dirk Kopperschläger



Dipl.-Ing. Julia
Bresagk

Mitarbeitende



Maren Lipart
M.Sc.



Steffen Riedinger
M.Sc.

Mitarbeitende



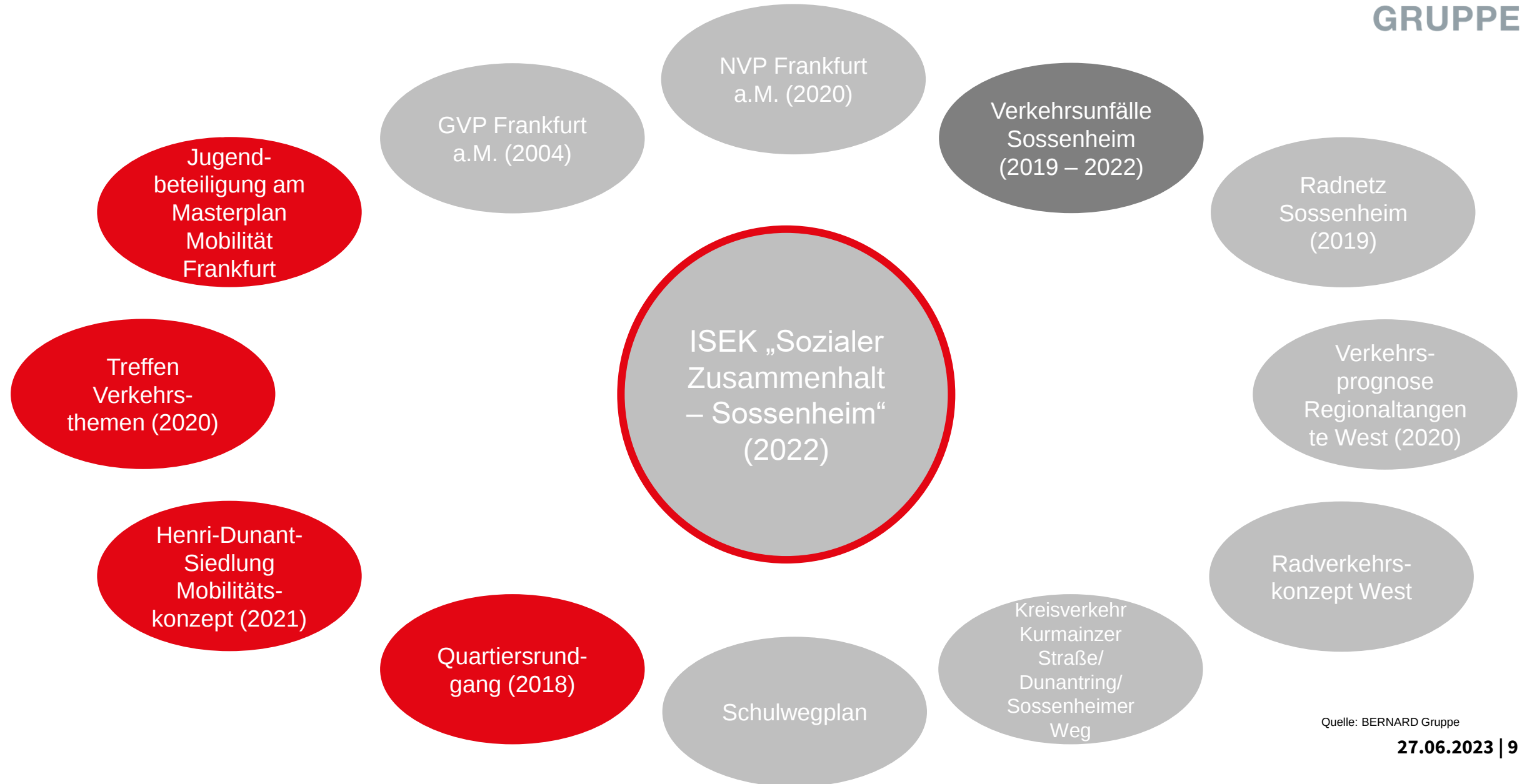
Katrin Funk
Dipl.-Ing.

- Begrüßung und Vorstellung
-

Einführung und Projektablauf

- Ergebnisse der Haushaltsbefragung
- Ergebnisse der Analyse
- Verkehrliches Leitbild
- Workshop-Phase
- Zusammenfassung und Rückfragen
- Ausblick und Verabschiedung (Stadtplanungsamt)

■ Berücksichtigte **Beteiligungen** und Konzepte



■ Vorliegende Hinweise

Die vorliegenden Hinweise und Mängel wurden aufgenommen, kategorisiert und werden im Nahmobilitätskonzept berücksichtigt.

Bekannte Hinweise und Mängel

Straßenraum

Fußverkehr

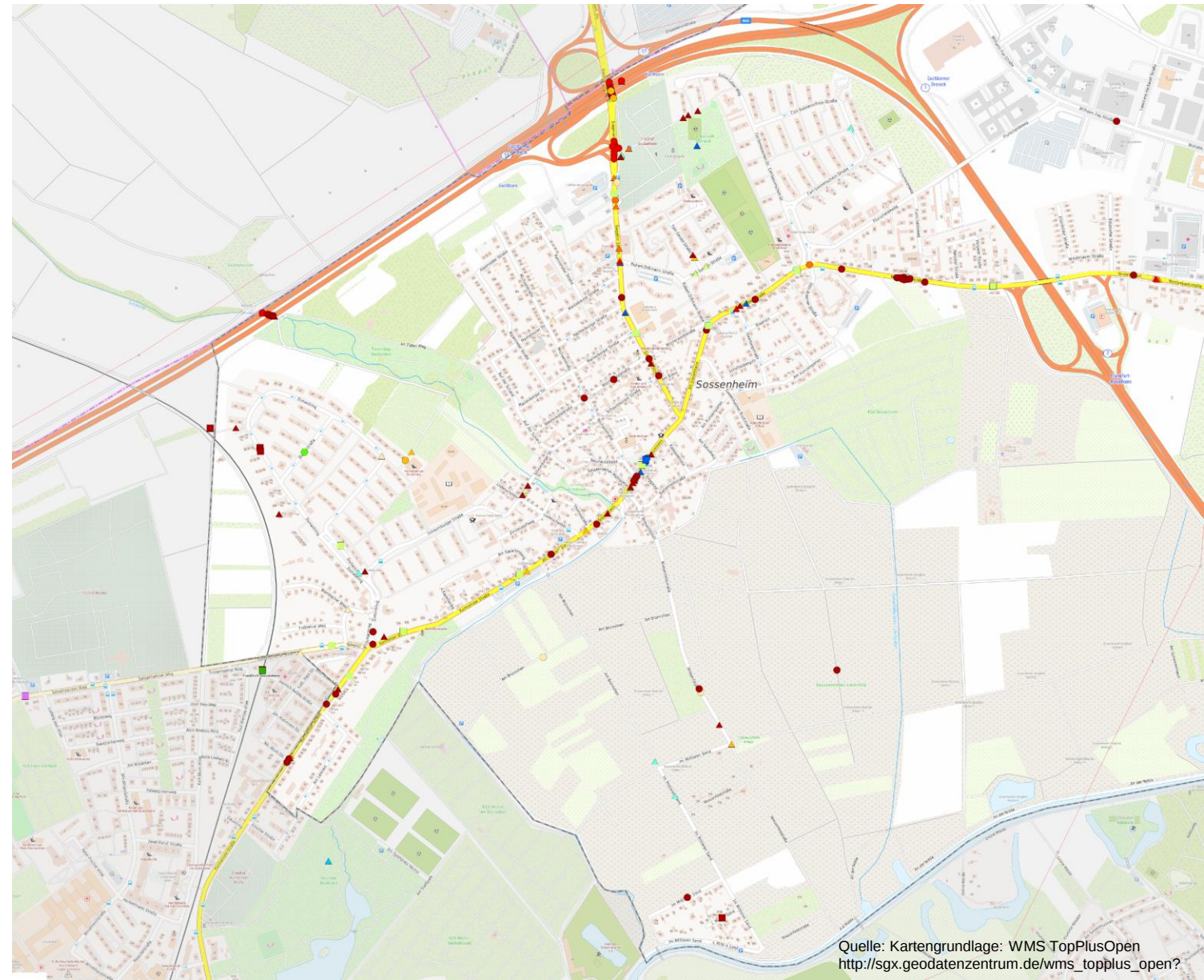
- ▲ Fußweg fehlt/ ist mangelhaft
- ▲ Mangel am Knotenpunkt
- ▲ Querungshilfe fehlt/ ist mangelhaft
- ▲ Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern
- ▲ Konflikt mit ruhendem Verkehr
- ▲ unzureichende Barrierefreiheit
- ▲ fehlende Beleuchtung
- ▲ Beschilderungsmangel
- ▲ unattraktiver Straßenraum

Radverkehr

- Radweg fehlt/ ist mangelhaft
- Mangel am Knotenpunkt
- Querungshilfe fehlt/ ist mangelhaft
- Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Konflikt mit ruhendem Verkehr
- fehlende Abstellmöglichkeiten
- fehlende Beleuchtung
- unattraktiver Straßenraum

ÖPNV

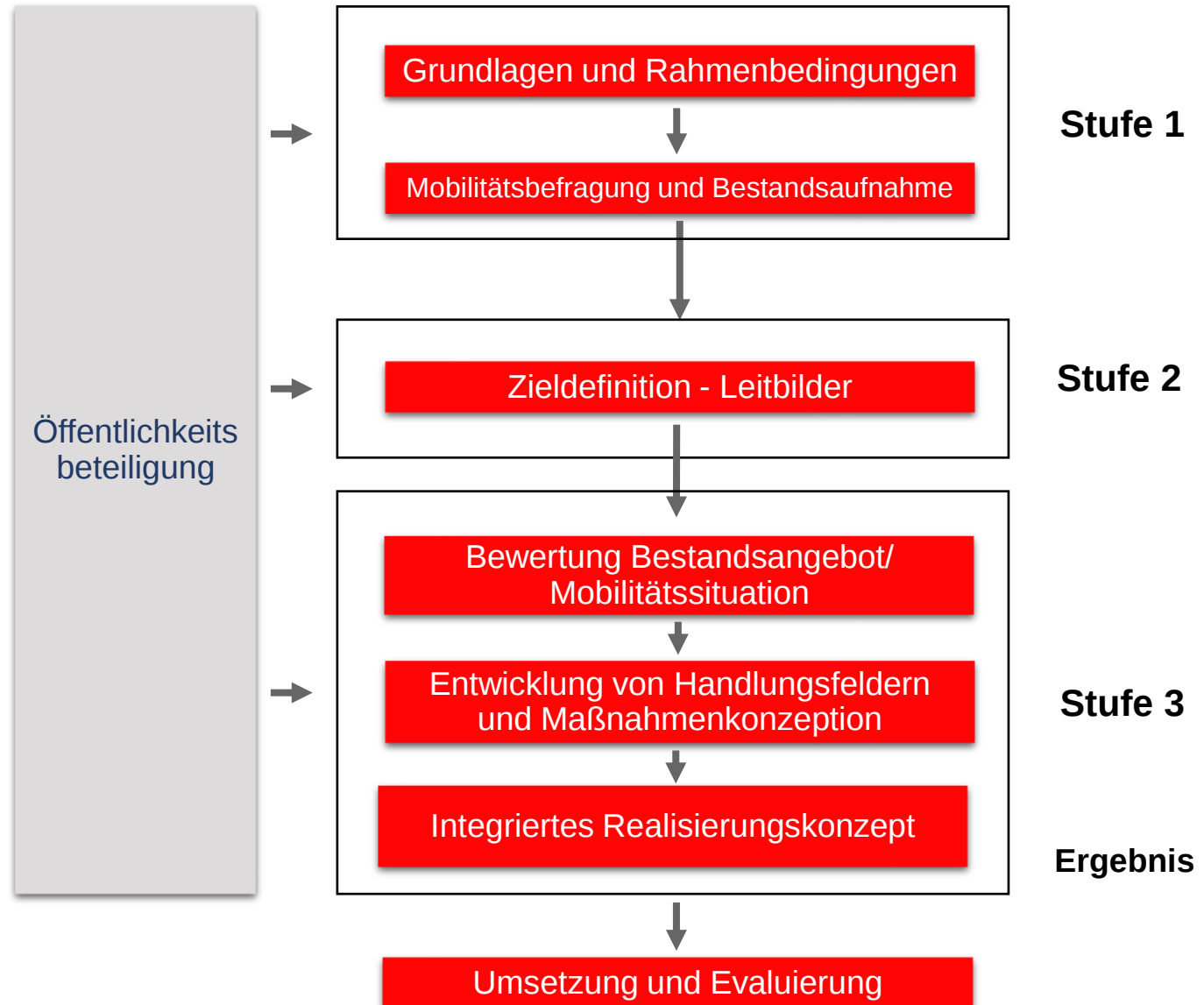
- ÖPNV-Netz/ -Angebot
- unzureichende Pünktlichkeit
- unzureichende Barrierefreiheit
- unzureichende Intermodalität
- unattraktiver Straßenraum
- Gemarkungsgrenze



■ Planungsablauf

Vertiefungsschwerpunkte

- Radverkehr
- Fußverkehr
- Straßennetz und Stadtraum
- ÖPNV-Konzept



- Begrüßung und Vorstellung
 - Einführung und Projektablauf
-

Ergebnisse der Haushaltsbefragung

- Ergebnisse der Analyse
- Verkehrliches Leitbild
- Workshop-Phase
- Zusammenfassung und Rückfragen
- Ausblick und Verabschiedung (Stadtplanungsamt)

■ Methodisches Vorgehen

- Verteilung von Haushaltsfragebögen im „Sossenheimer Wochenblatt“
- 3 Stichtage: Dienstag, 11. Oktober, Mittwoch 12. Oktober oder Donnerstag, 13. Oktober 2022
- Rückgabe per Post oder beim Quartiersmanagement

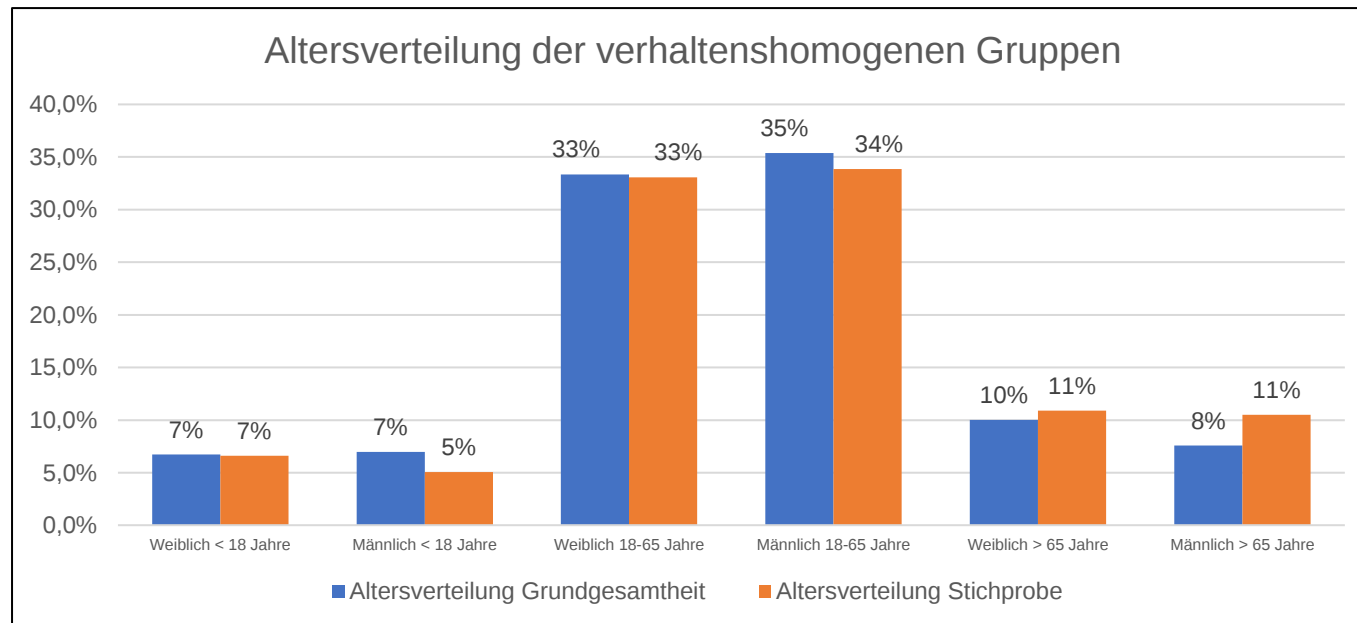
■ Zweck und Inhalte

- Aussagen zu zurückgelegten Wegen, Motorisierung und Verkehrsmittelwahl
- Abfrage der Bürger*innen (Meinungsbild, Nennung von Mängeln, etc.)

■ Rücklauf und Stichprobe

■ Stichprobenumfang und Rücklauf

- Es wurden an ca. **7.890** Haushalte Haushaltsfragebögen ausgegeben
- **257 Personen** haben Bögen zurückgeschickt
- Die Altersverteilung der Stichprobe entspricht in etwa der Grundgesamtheit



Quelle: BERNARD Gruppe

■ Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

- ca. 89 % aller erhobenen Personen haben am Stichtag das Haus verlassen
- 3,0 Wege pro Person und Tag (bezogen auf alle Personen)
- 83 % aller erhobenen Personen sind im Besitz eines **Führerscheins**
- 33 % aller erhobenen Personen sind im Besitz einer **ÖV-Wochen-, Monats- oder Jahreskarte**
- 2,4 % aller erhobenen Personen sind Kunden eines **Car-Sharing-Dienstes**
- 60 % aller erhobenen Personen besitzen einen **eigenen privaten Stellplatz**
- 73 % aller erhobenen Personen stand ein **Pkw oder Kraftrad** zur Verfügung

Vergleich zur *MiD 2017*

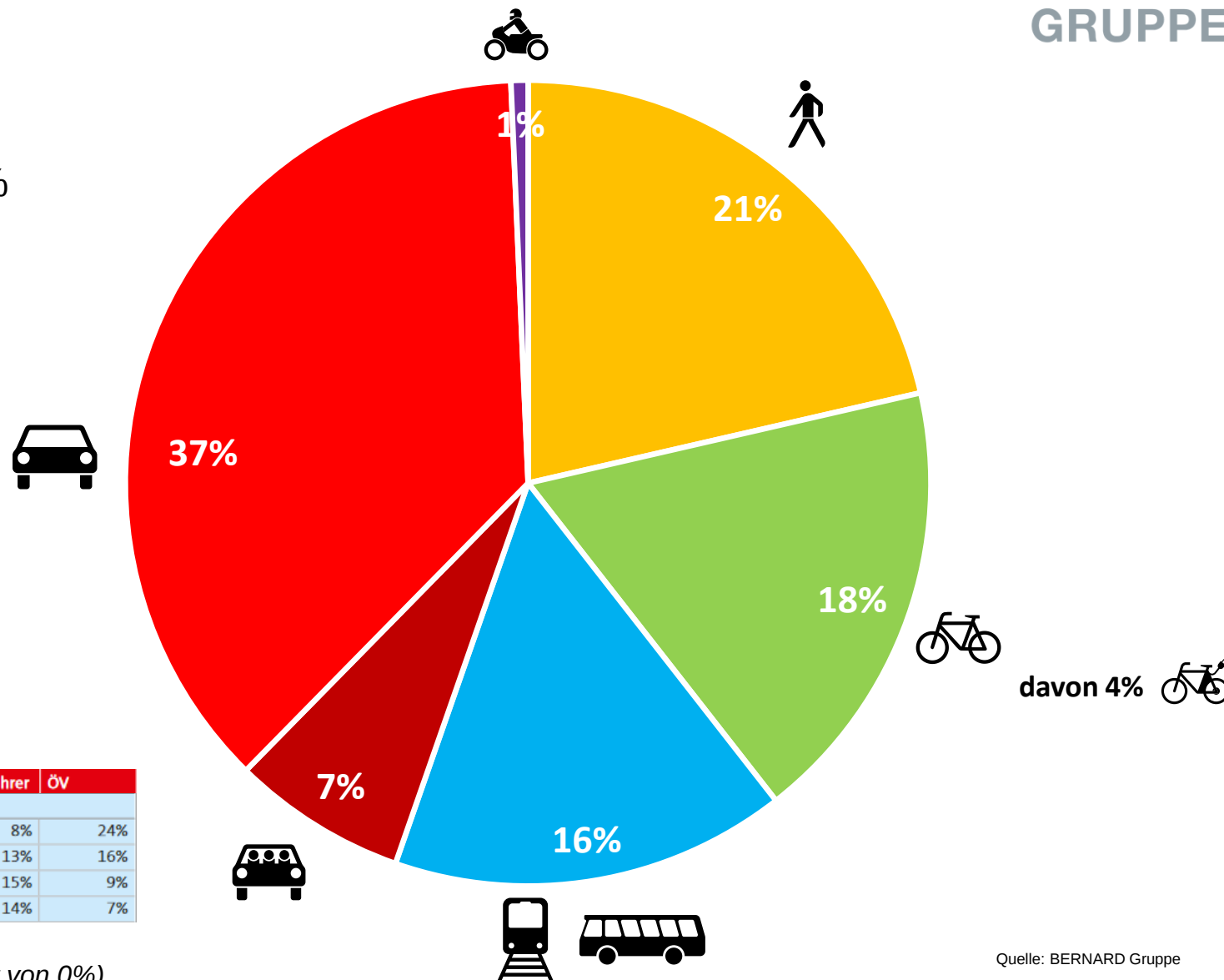
MiD 83 % außer Haus
(Personen, werktags)

MiD 2,8 Wege/Pers*Tag
(Personen, werktags, Ø)

34 % der Personen in
Metropolregionen besitzen
eine ÖPNV-Zeitkarte

Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung gesamt

- Motorisierter Individualverkehr: 45 %
- Umweltverbund: 55 %



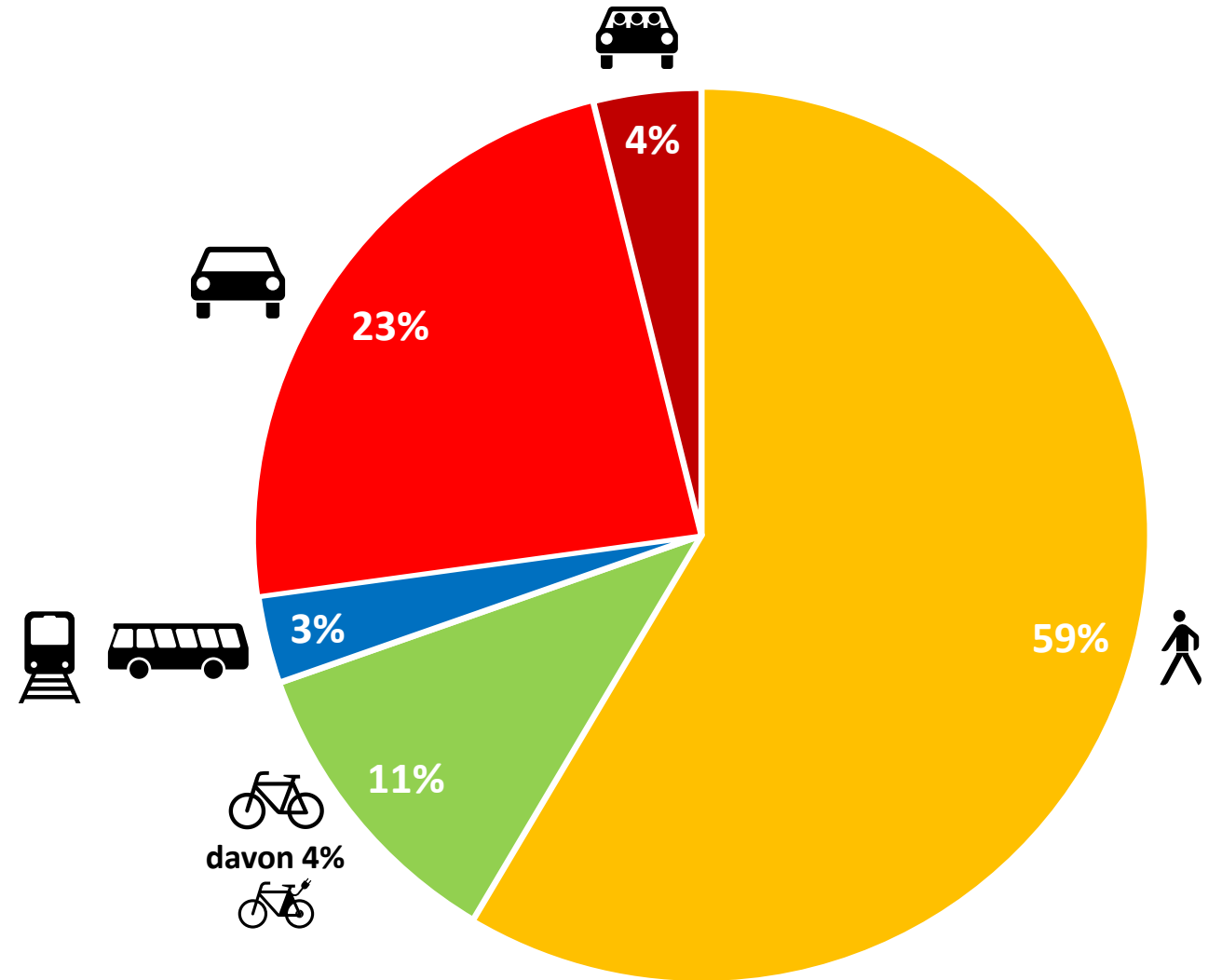
Vergleich MiD 2017:

Zeilen-%	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV
Hessen					
Stadtregion – Metropole	32%	16%	21%	8%	24%
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	27%	11%	33%	13%	16%
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	23%	9%	45%	15%	9%
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	25%	4%	50%	14%	7%

(im Kreisdiagramm nicht dargestellte Kategorien, haben einen Wert von 0%)

Verkehrsmittelwahl der Wege in Sossenheim (Binnenverkehr)

- Motorisierter Individualverkehr: 27 %
- Umweltverbund: 73 %



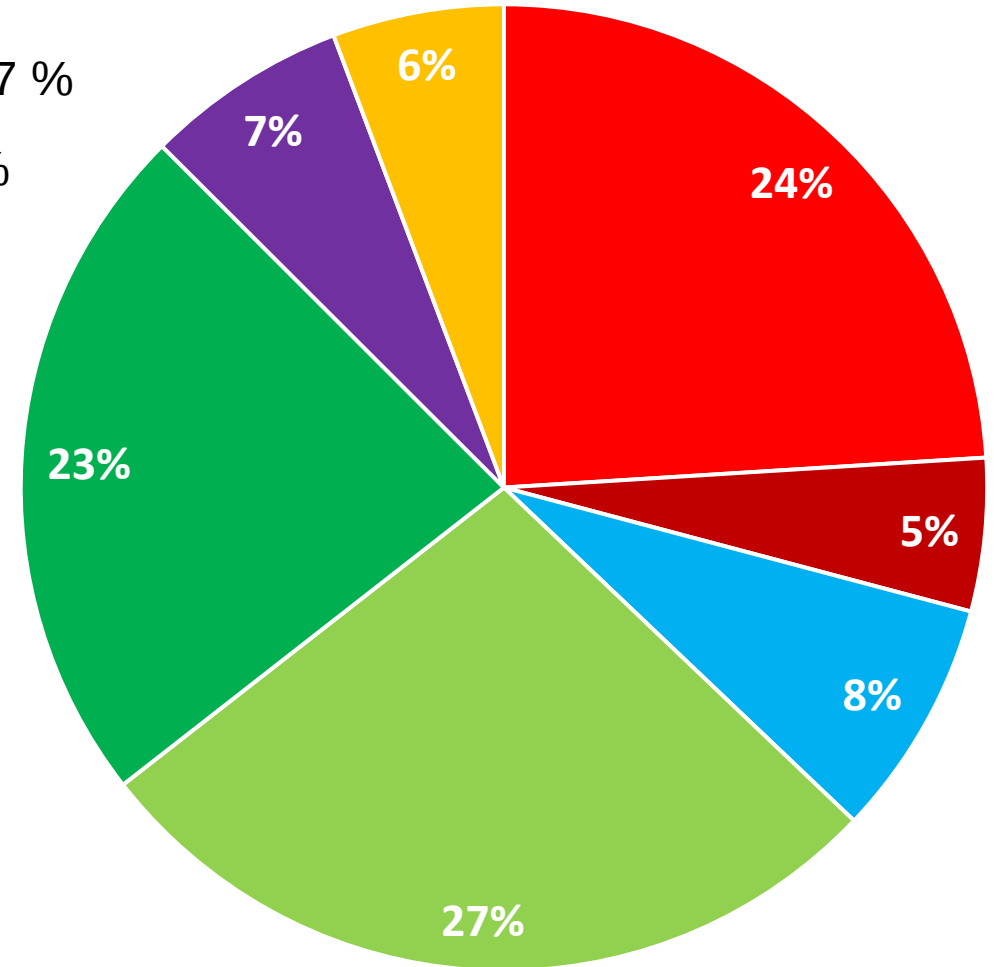
(im Kreisdiagramm nicht dargestellte Kategorien, haben einen Wert von 0%)

Quelle: BERNARD Gruppe

■ Verteilung der Wegezwecke

- Wege im Zusammenhang mit beruflichen Tätigkeiten: 37 %
- Wege im Zusammenhang mit privaten Tätigkeiten: 63 %

- Arbeitsplatz
- Dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- Bringen / Holen anderer Person
- Spaziergang

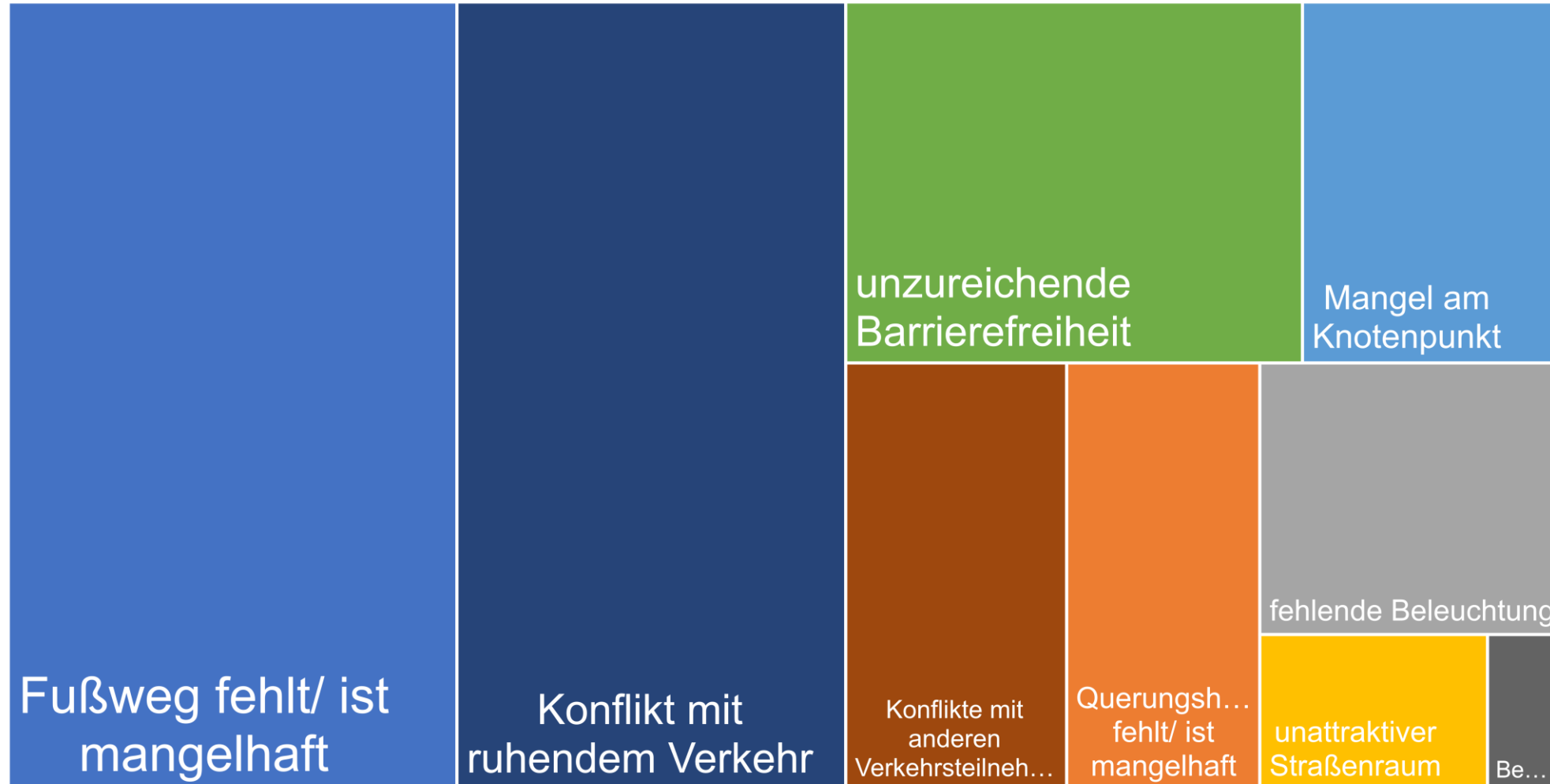


Quelle: BERNARD Gruppe

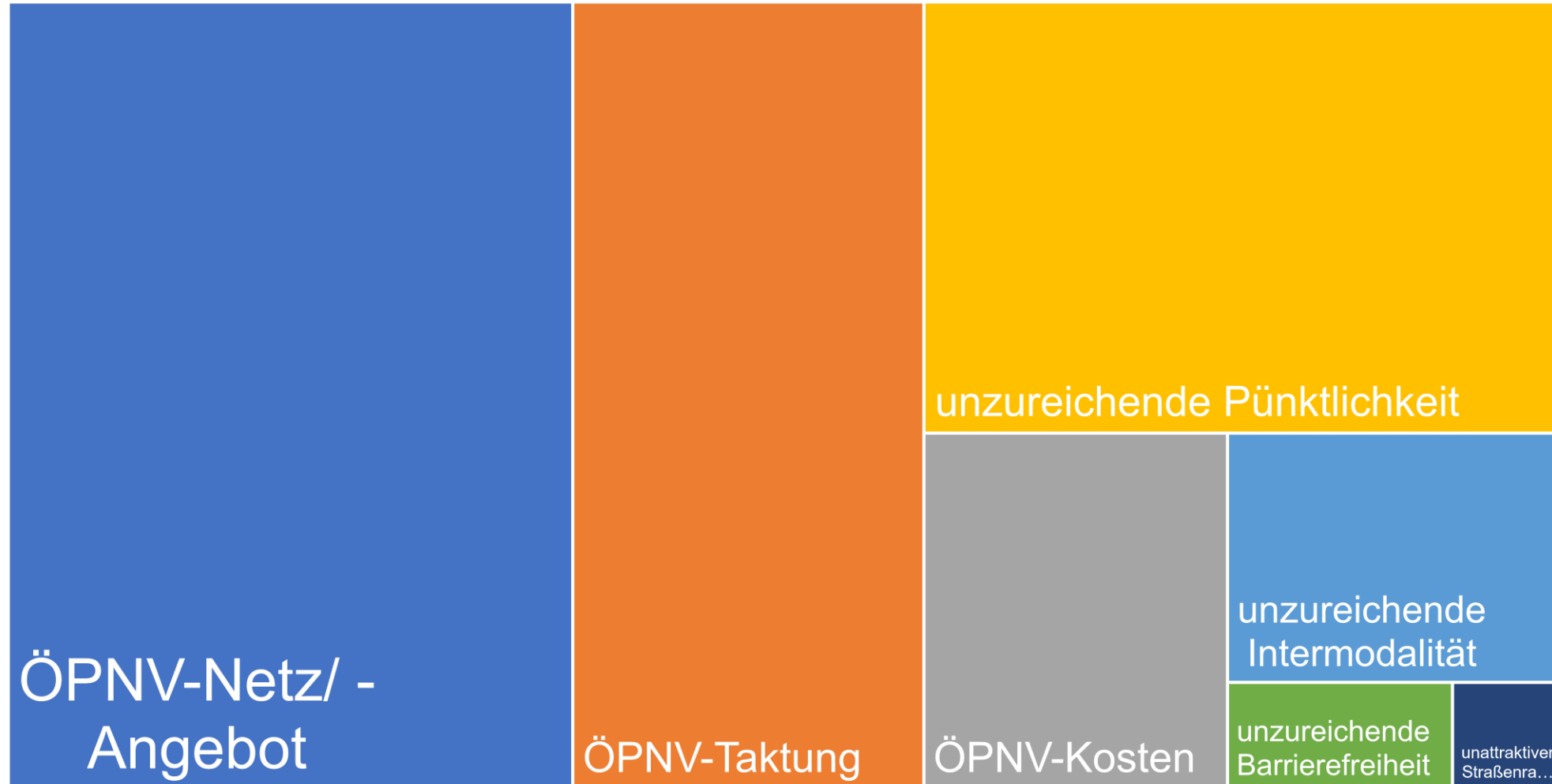
Hinweise auf Mängel für den Radverkehr (n=88)



Hinweise auf Mängel für den Fußverkehr (n=104)



Hinweise auf Mängel für den ÖPNV (n=102)



- Begrüßung und Vorstellung
 - Einführung und Projektablauf
 - Ergebnisse der Haushaltsbefragung
-

Ergebnisse der Analyse

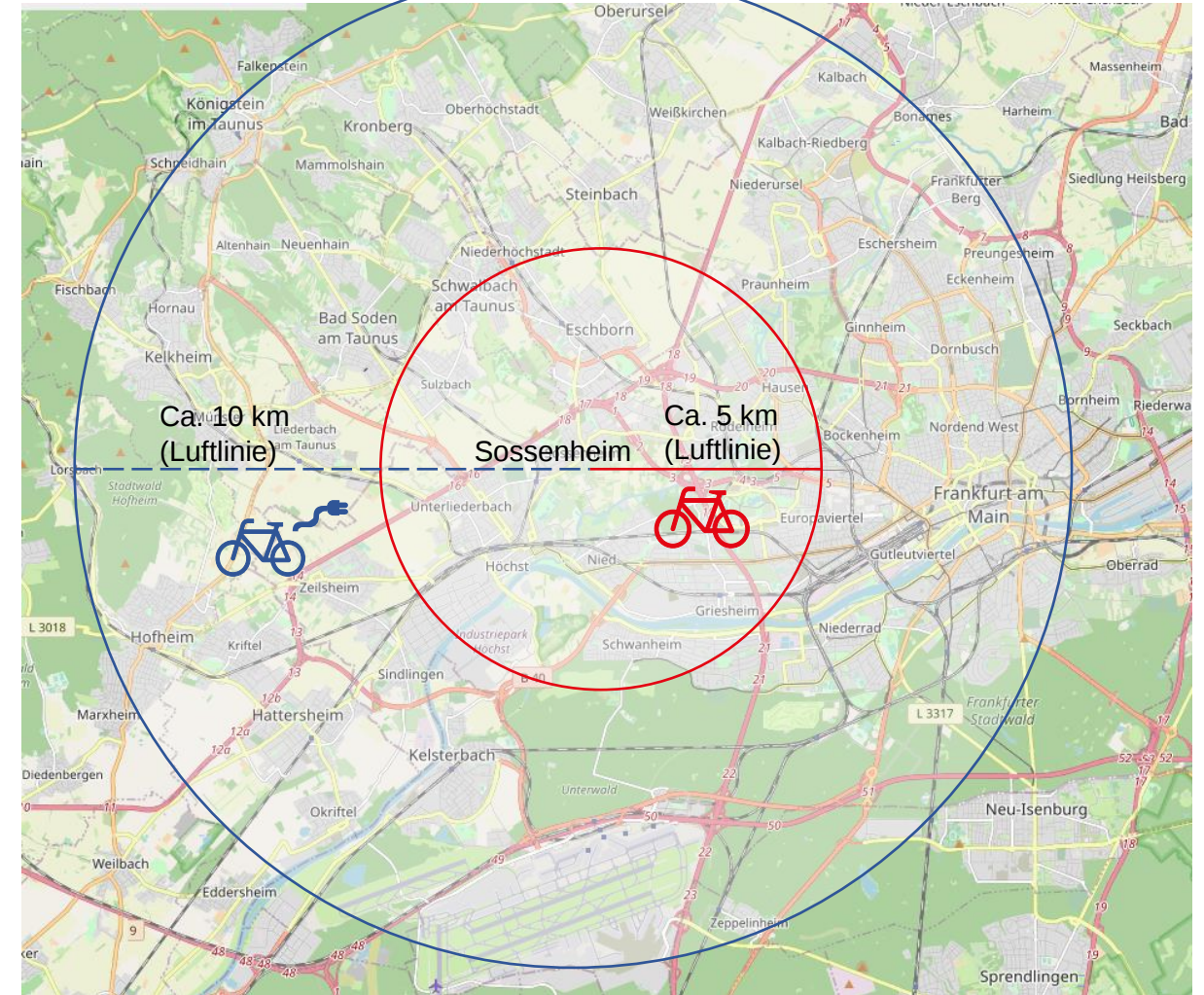
- Verkehrliches Leitbild
- Workshop-Phase
- Zusammenfassung und Rückfragen
- Ausblick und Verabschiedung (Stadtplanungsamt)

Bestandsaufnahme und -analyse

Radverkehr

■ Hauptanforderungen an das zu entwickelnde Netz

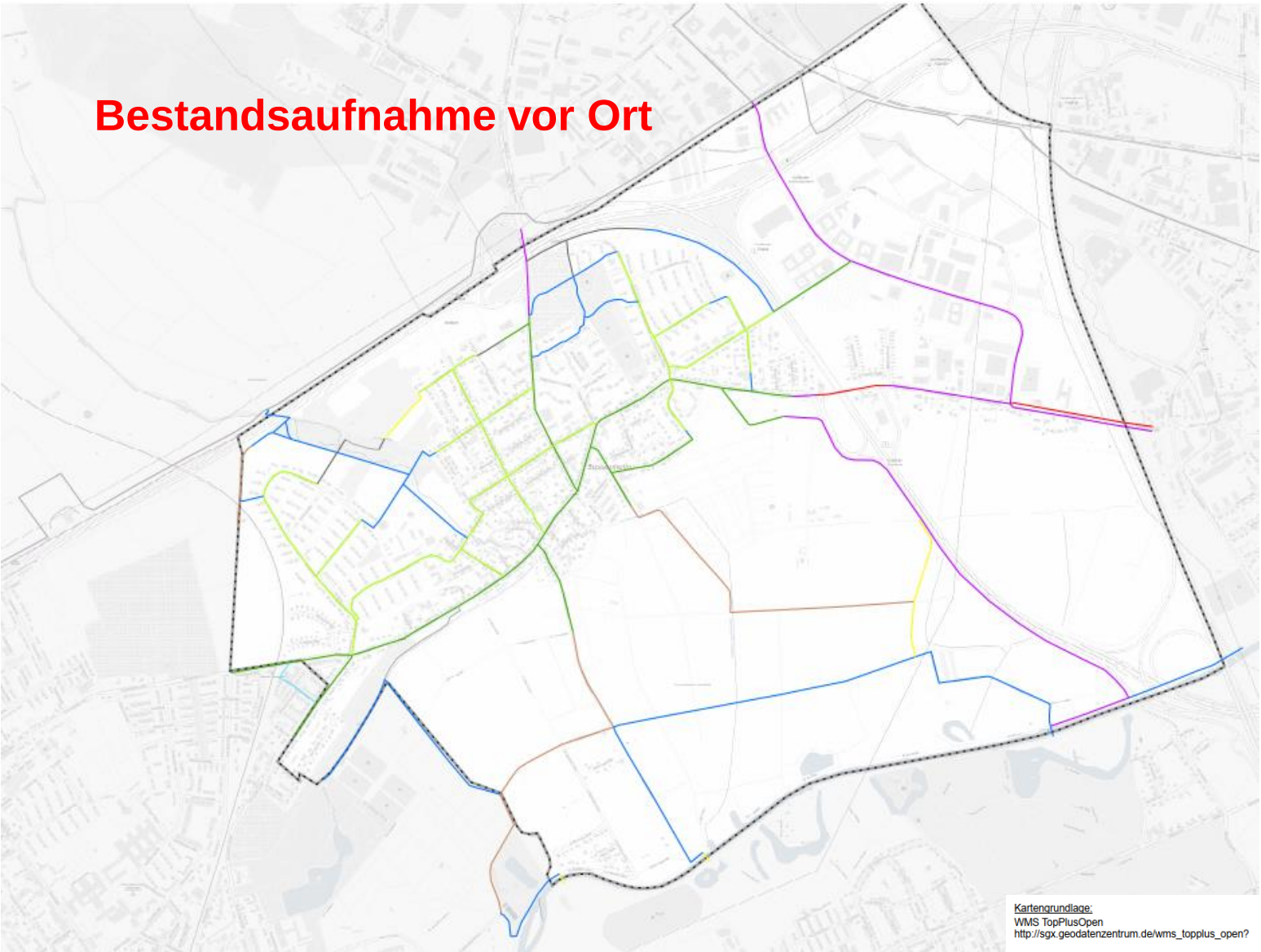
- Durchgängigkeit des Netzes
- Direkte Führung
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit
- Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur
- Komfortabler Verkehrsfluss
- Erschließung der Zentren
- Berücksichtigung der Aspekte für Naherholung und Freizeit



Kartengrundlage © openstreetmap (BERNARD Gruppe)

■ Prüfnetz für den Radverkehr

Bestandsaufnahme vor Ort



Kartengrundlage:
WMS TopPlusOpen
http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?

Führungsform	Länge in km
Führung auf der Fahrbahn (Verkehrsberuhigter Bereich)	0,2
Führung auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)	5,3
Führung auf der Fahrbahn (30 km/h)	4,9
Führung auf der Fahrbahn markiert	0,7
Selbstständig geführter Weg	7,3
Straßenbegleitender Weg	4,7
Landw./Forstw./Wasserw./Anlieger frei Weg	2,7
Sonstiger Weg	0,8
Kein Weg vorhanden	0,9
Keine Angabe	1,6
Summe	29,1

Übersichtsplan Führungsform

Führung auf der Fahrbahn (Verkehrsberuhigter Bereich)	Landw./Forstw./Wasserw./Anlieger frei Weg
Führung auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)	Sonstiger Weg
Führung auf der Fahrbahn (30 km/h)	keine Angabe
Führung auf der Fahrbahn markiert	kein Weg vorhanden
Selbstständig geführter Weg	Gemarkungsgrenze
Straßenbegleitender Weg	

Bestandsaufnahme

Radverkehr

Radwege



Westerbachstraße

Quelle: BERNARD Gruppe



Wilhelm-Fay-Straße

Quelle: BERNARD Gruppe

Radverkehrsanlagen außerorts



Wiesenfeldstraße

Quelle: BERNARD Gruppe



Fuß- und Radweg (Sossenheimer Unterfeld)

Quelle: BERNARD Gruppe

Fahrradabstellanlagen



Sossenheimer Weg (Bahnhof)

Quelle: BERNARD Gruppe



Alt-Sossenheim

Quelle: BERNARD Gruppe

Bestandsaufnahme und -analyse

Fußverkehr

■ Nutzergruppen im Fußverkehr

- Kinder (ohne/ mit Begleitung Erwachsener)
 - Jugendliche
 - Erwachsene
 - Seniorinnen/ Senioren
 - Menschen mit Einschränkung (Geh-/ Sinnesbehinderung)
- Unterschiedliche physische und psychische Eigenschaften erfordern differenzierte Berücksichtigung im Straßenraum.



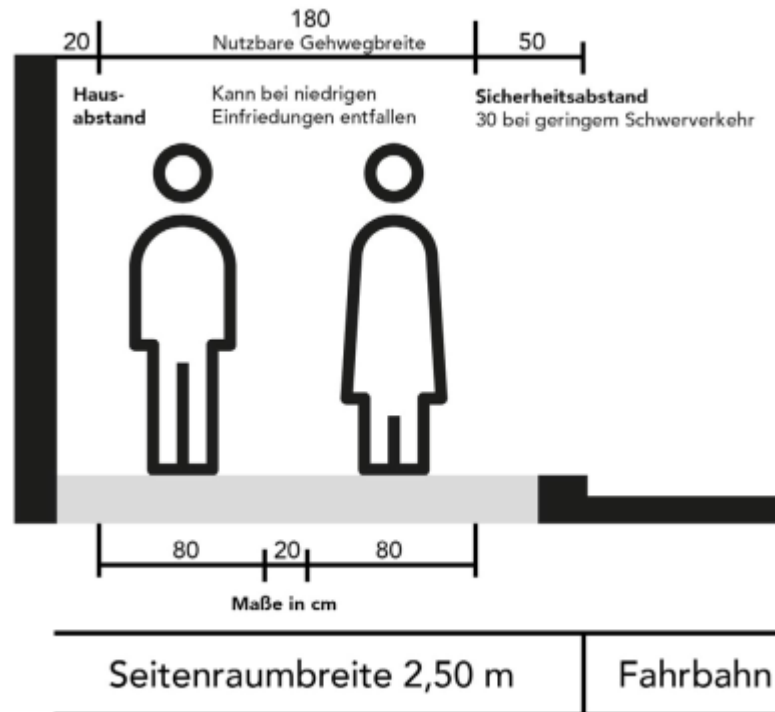
Quelle: BERNARD Gruppe

■ Grundanforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen

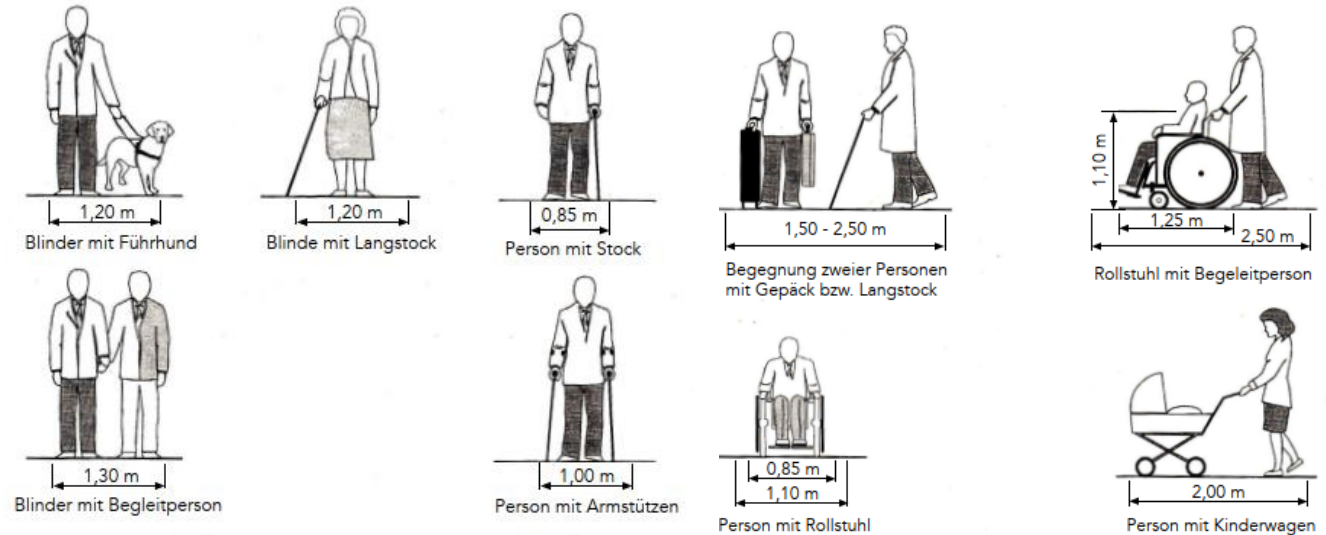
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

- Hohe Verkehrssicherheit
- Hohe soziale Sicherheit
- Direkte umwegfreie Verbindungen
- Angemessene Dimensionierung/ ausreichende Breiten
- Minimierung der Widerstände (Hindernisse, Wartezeiten, andere Verkehrsteilnehmer..)
- Maßstäbliche und angenehme Gestaltung
- Gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung
- Berücksichtigung mobilitätsbeschränkter Personen

Regelbreite eines Gehweges

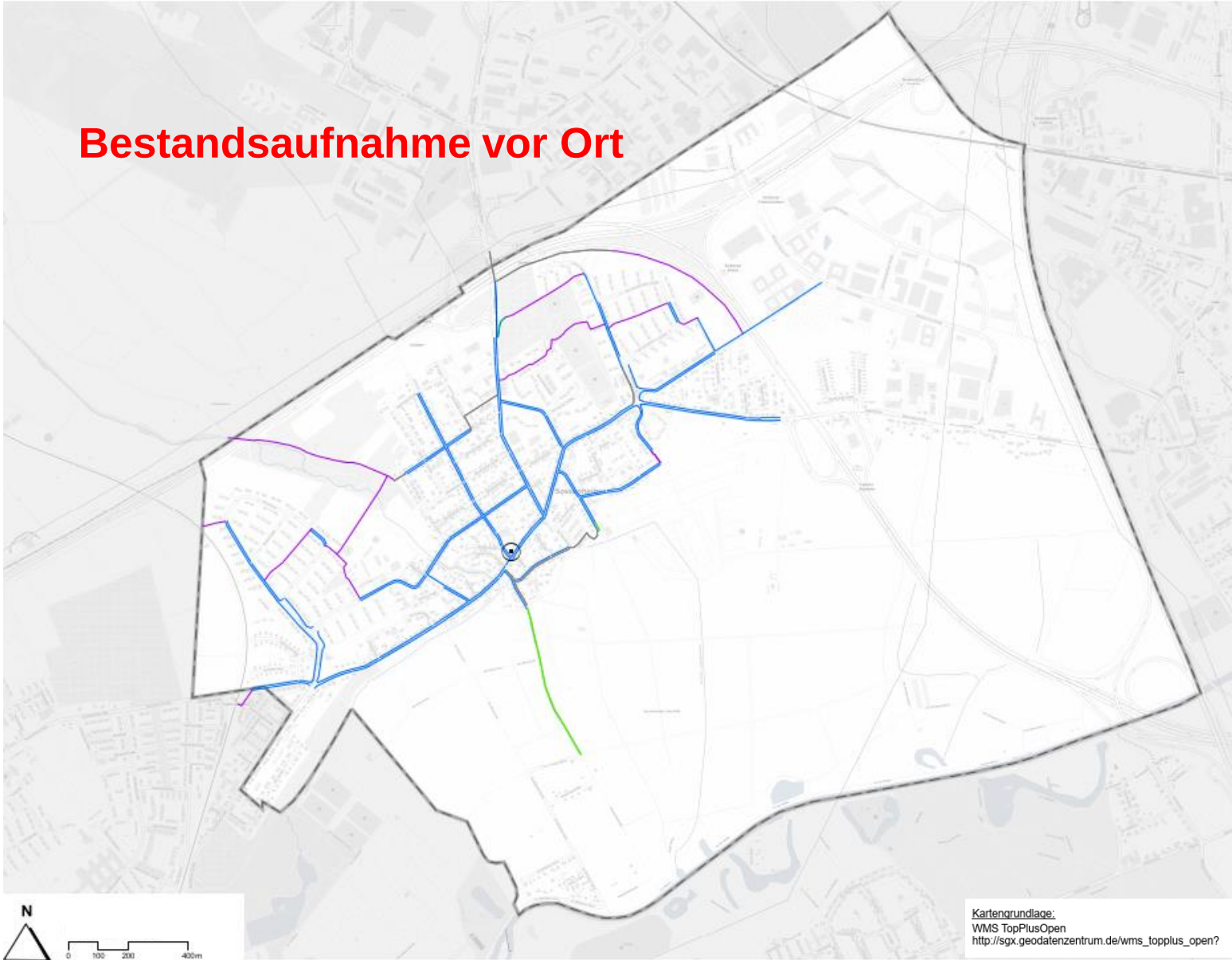


Raumbedarf für Menschen mit Behinderung



■ Prüfnetz für den Fußverkehr

Bestandsaufnahme vor Ort



Führungsform	Länge in km
Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert)	0,6
Erschließungsstraße ohne Gehweg	0,1
Selbstständig geführter Weg	3,2 km
Straßenbegleitender Weg	14,4 km
Kein Weg vorhanden/ keine Angabe	1,4 km
Summe	20,3

Führungsform

- Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert)
- Erschließungsstraße ohne Gehweg
- Selbstständig geführter Weg
- Straßenbegleitender Weg
- kein Weg vorhanden/keine Angabe
- Gemarkungsgrenze

■ Bestandsaufnahme

Fußverkehr

Querungssituationen

■ unsignalisiert



Fußgängerüberweg: Kurmainzer Straße

Quelle: BERNARD Gruppe



Querungshilfe: Westerbachstraße

Quelle: BERNARD Gruppe

■ signalisiert



Fußgängerschutzanlage: Siegener Straße

Quelle: BERNARD Gruppe

Bestandsaufnahme

Fußverkehr

Defizite im Hauptfußwegenetz (Beispiele)



Gehweg zu schmal

Quelle: BERNARD Gruppe



Engstelle durch Gebäude

Quelle: BERNARD Gruppe



Engstelle durch Hindernis

Quelle: BERNARD Gruppe



Behinderung durch parkende Fahrzeuge

Quelle: BERNARD Gruppe



Engstelle durch Hindernis

Quelle: BERNARD Gruppe

Bestandsaufnahme und -analyse

ÖPNV

■ Gesetzliche Mindestanforderungen an die Haltestellenausstattung

■ § 32 BOKraft - Haltestellen

- Anbringung der Liniennummer, Name des Unternehmens, Bezeichnung der Haltestelle etc.

■ § 40 PbefG - Fahrpläne

- Linienführung, Ausgangs- und Endpunkt, Haltstellen und Fahrzeiten.

■ § 5b StVG

- Vorgaben zur Einrichtung von Verkehrszeichen (Haltestellenmast und -schild)

■ Ergänzende Haltestellen-Ausstattung und Handlungsempfehlungen

■ Ausstattungselemente

Kennzeichnung, Fahrgastinformation, Aufenthalt, Verknüpfung, Service & Sicherheit

■ Haltestellenform und bauliche Ausführung

Anfahrbarkeit, Längsneigung, Bordhöhe, Seitenraumparken

■ Seitenraum und Zuwegung

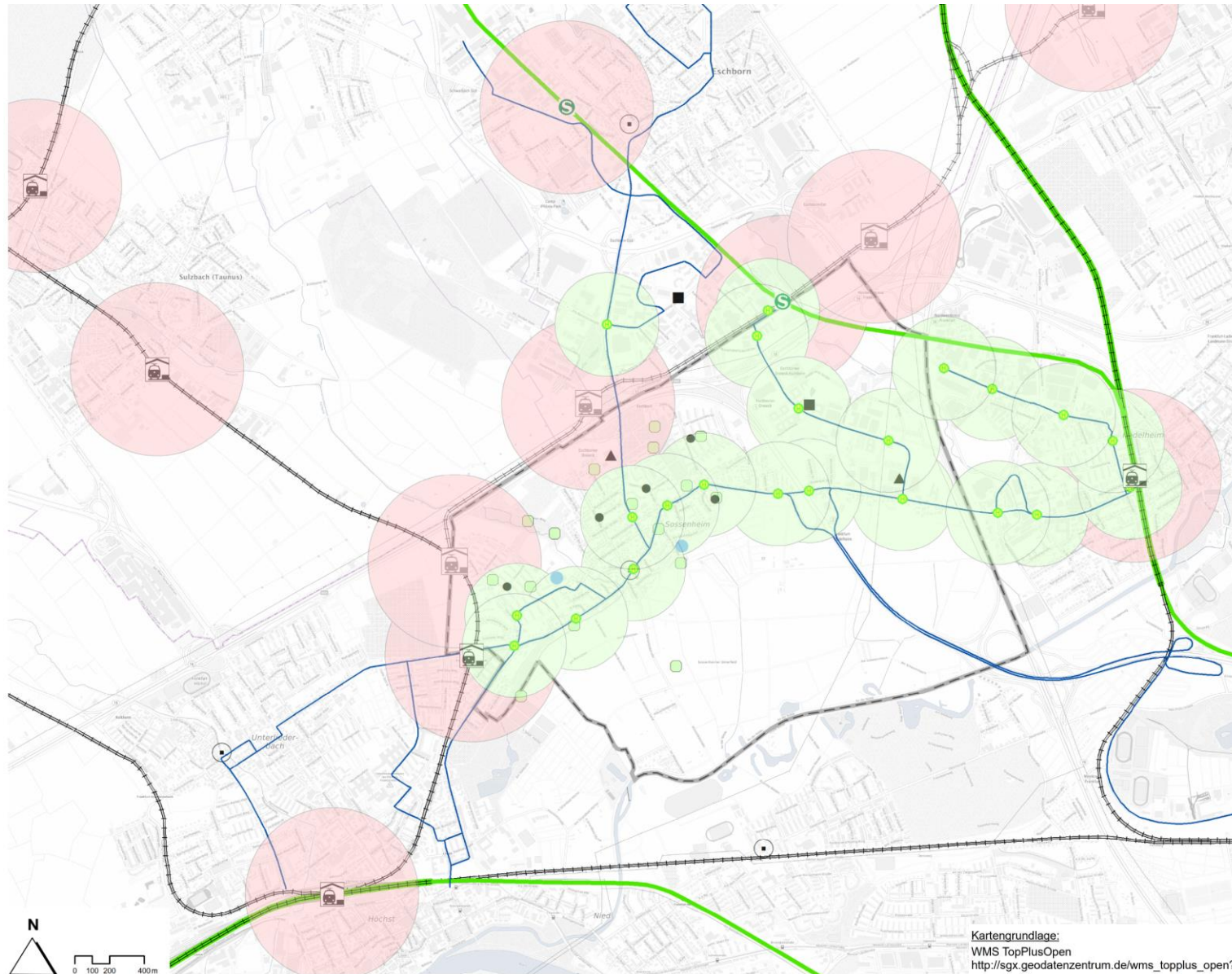
Breiten, Leitsystem, Querungshilfe, Bordabsenkung

■ Allgemeine Hinweise und Musterlösungen

Für Barrierefreiheit unbedingt notwendig:

Taktiler Leitsystem, Hochbord und gute Zuwegung

■ Analyse ÖPNV



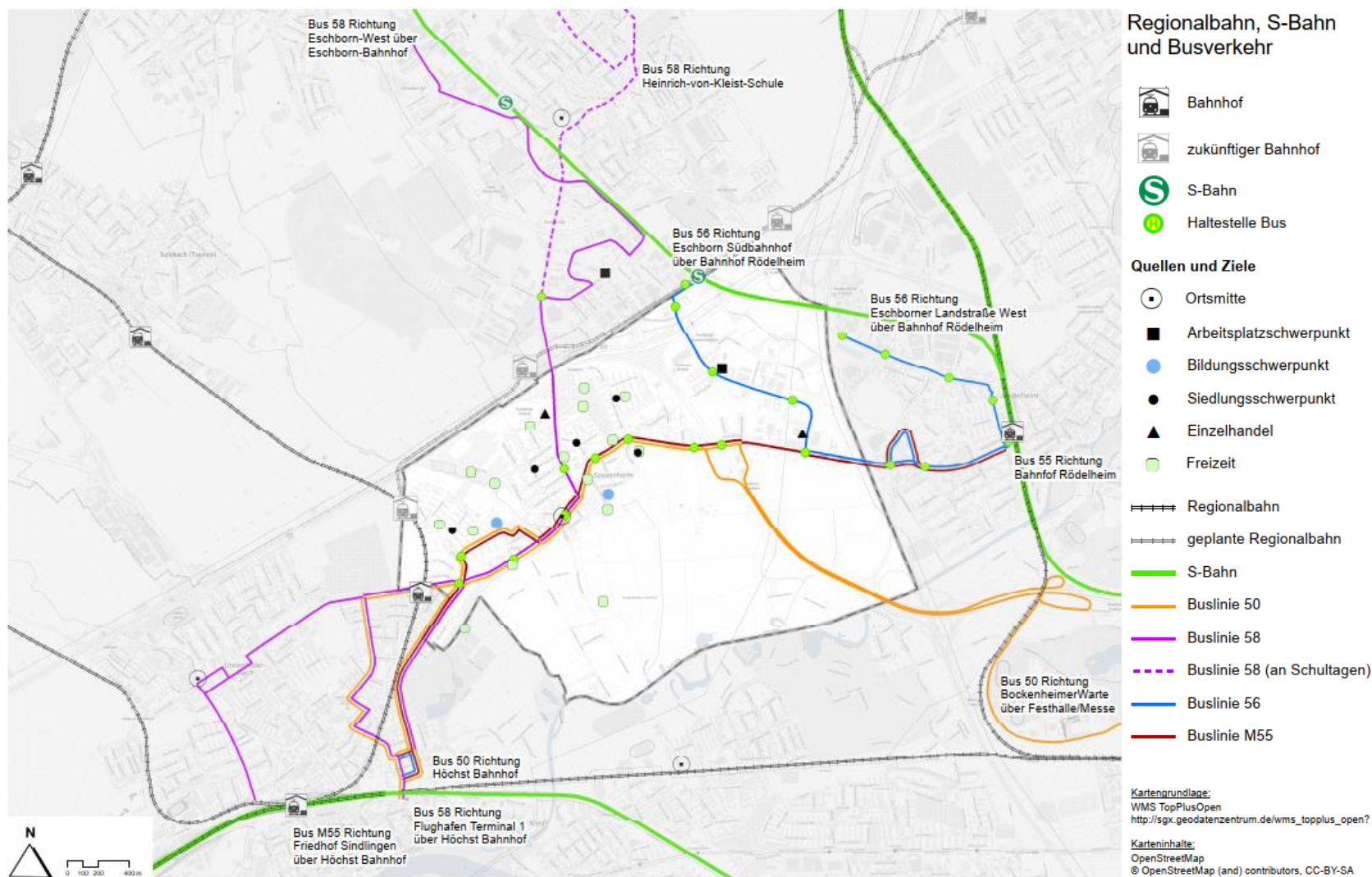
Kartengrundlage:
WMS TopPlusOpen
http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?

Quelle: BERNARD Gruppe

Einzugsbereich der Haltestellen

-  Bahnhof
-  zukünftiger Bahnhof
-  S-Bahn
-  Haltestelle Bus
- Quellen und Ziele**
 -  Ortsmitte
 -  Arbeitsplatzschwerpunkt
 -  Bildungsschwerpunkt
 -  Siedlungsschwerpunkt
 -  Einzelhandel
 -  Freizeit
-  Regionalbahn
-  geplante Regionalbahn
-  S-Bahn
-  Einzugsbereich DB / S-Bahn (r = 500 m)
-  Einzugsbereich Bushaltestelle (r = 300 m)

■ Analyse ÖPNV



Quelle: BERNARD Gruppe

BERNARD GRUPPE

Regionalbahn, S-Bahn und Busverkehr

- Sossenheim Bahnhof:
RB11 alle 30 min nach Frankfurt
Höchst, letzte Abfahrt 23:51 Uhr,
Randlage
- S-Bahn:
Rödelheim Bhf letzte Abfahrt nach
Frankfurt 01:07 Uhr
Frankfurt Höchst letzte Abfahrt
nach Frankfurt 01:39 Uhr
- Bus 50, M55 und 58 haben
oftmals gleiche Abfahrtszeiten
- Bus M55: fährt die ganze Nacht im
30 min Takt zwischen Rödelheim
und Frankfurt (Höchst)
- Bus 58: letzte Abfahrt nach
Eschborn Bhf 20:36 Uhr
- Dunantring wird nur von Bus M55
angefahren

■ Analyse ÖPNV

Bushaltestelle am Straßenrand Haigerer Straße

- Schlechte Anfahrbarkeit
- Kein Hochbord
- Kein taktiler Leitsystem
- Geringe Gehwegbreite
- Keine Überdachung
- Keine DFI



Quelle: BERNARD Gruppe

■ Netzergänzung durch Bürgerbus

- „Bürger fahren Bürger“
 - I.d.R. ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer
 - Fahren auf Strecken, auf denen eine regelmäßige Bedienung nicht wirtschaftlich ist
 - Ergänzen bestehende Angebote
 - Kleinbus mit 9 Sitzen
- **Möglichkeit der Förderung** über die Landesstiftung Miteinander-in-Hessen

- Begrüßung und Vorstellung
 - Einführung und Projektablauf
 - Ergebnisse der Haushaltsbefragung
 - Ergebnisse der Analyse
-

Verkehrliches Leitbild

- Workshop-Phase
- Zusammenfassung und Rückfragen
- Ausblick und Verabschiedung (Stadtplanungsamt)



Verkehrliches Leitbild

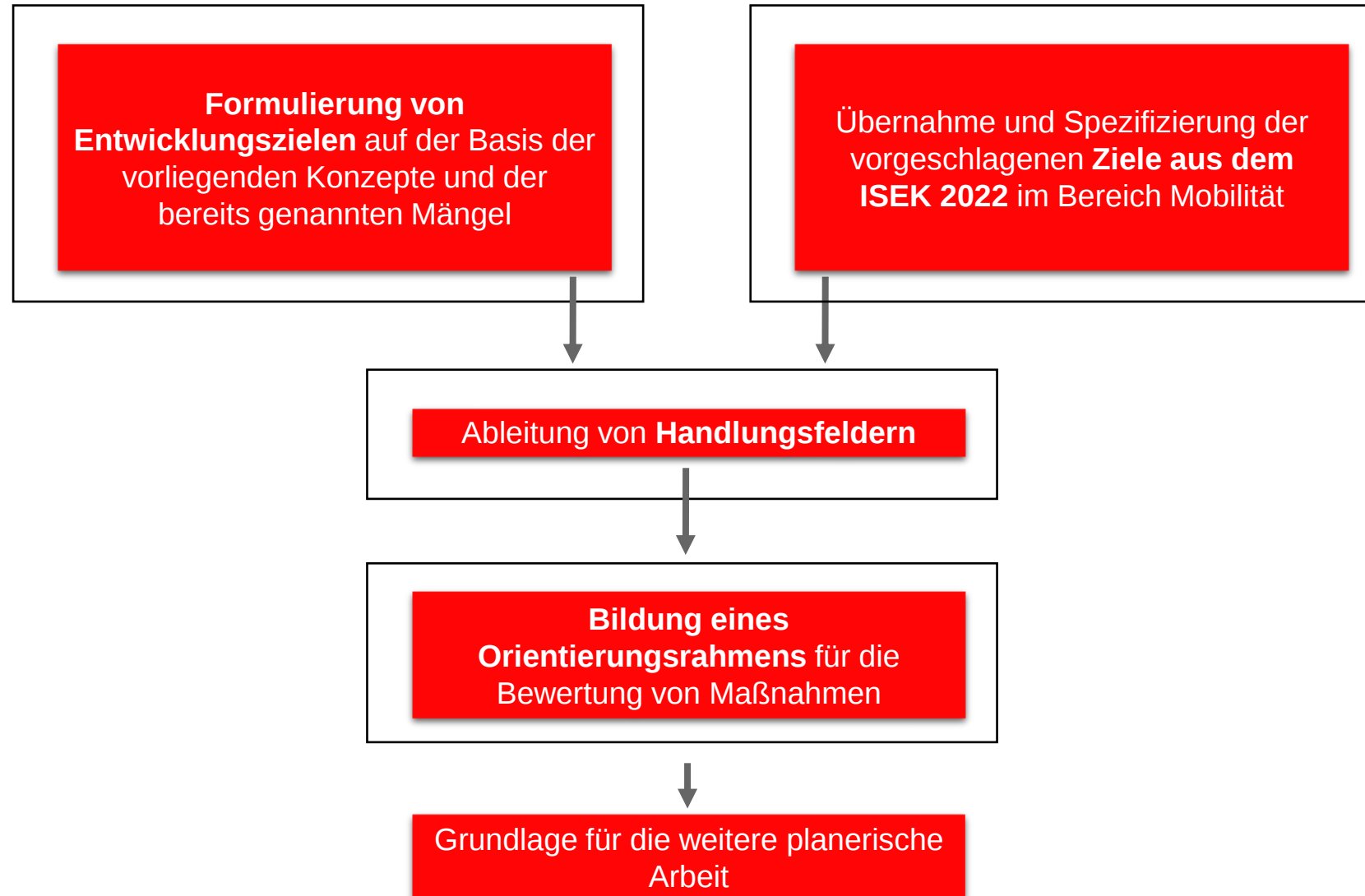
Ziele ISEK 2022

- Das **Bushaltestellennetz soll** in der Carl-Sonnenschein-Siedlung und in der Henri-Dunant-Siedlung **ergänzt werden** und so der ÖPNV für mehr Bewohnerinnen und Bewohner attraktiv werden.
- Das Angebot eines **stadtteilinternen Bürgerbusses** soll die Erreichbarkeit von bedeutenden Zielpunkten (z.B. Nahversorger, Bildungs- und soziale Einrichtungen) insbesondere für Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen verbessern.
- Die Etablierung von **Car-Sharing- und Leihfahrrad-Angeboten** soll langfristig zu einer Reduktion der privaten PKW führen.
- Die **Ausbildung innerer Erschließungsachsen für den Fuß- und Radverkehr**, abgerückt von den Hauptverkehrsachsen, zu wichtigen Zielpunkten (z.B. Nahversorger, Bildungs- und soziale Einrichtungen, ...) innerhalb Sossenheims soll den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder den Fußgängerverkehr für Wege innerhalb des Stadtteils fördern und zu einer Reduktion des stadtteilinternen Verkehrsaufkommens führen.

- Der **Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindungen** innerhalb des Stadtteils soll die einzelnen Quartiere besser verbinden sowie die überörtliche Vernetzung zu Grünräumen und Erholungsbereichen verbessern.
- Die **bauliche Anpassung der Unterführungen nach Norden** soll die Anbindungen an die Nachbargemeinden deutlich verbessern und die Nutzung des Fahrrads als tägliches Verkehrsmittel attraktiver machen.
- Die **Attraktivierung eines alternativen Mobilitätsangebotes** soll den PKW-Bestand in Sossenheim reduzieren. Dies würde zu einem geringeren Parkdruck führen und Potenzial für eine Neugestaltung der Straßenräume bieten.
- Umweltfreundliche Mobilitätsalternativen sollen zu einer **Reduktion der Lärm- und Abgasemissionen** führen und außerdem positiv zum Klimaschutz beitragen.
- Die **Umgestaltung des Straßenraumes am Kirchberg in der Ortsmitte** mit zentralem ÖPNV-Umsteigepunkt soll zu einer erheblichen Aufwertung des Stadtbildes von Sossenheim führen.

Verkehrliches Leitbild

Vorbemerkungen



- Begrüßung und Vorstellung
 - Einführung und Projektablauf
 - Ergebnisse der Haushaltsbefragung
 - Ergebnisse der Analyse
 - Verkehrliches Leitbild
-

Workshop-Phase

- Zusammenfassung und Rückfragen
- Ausblick und Verabschiedung (Stadtplanungsamt)

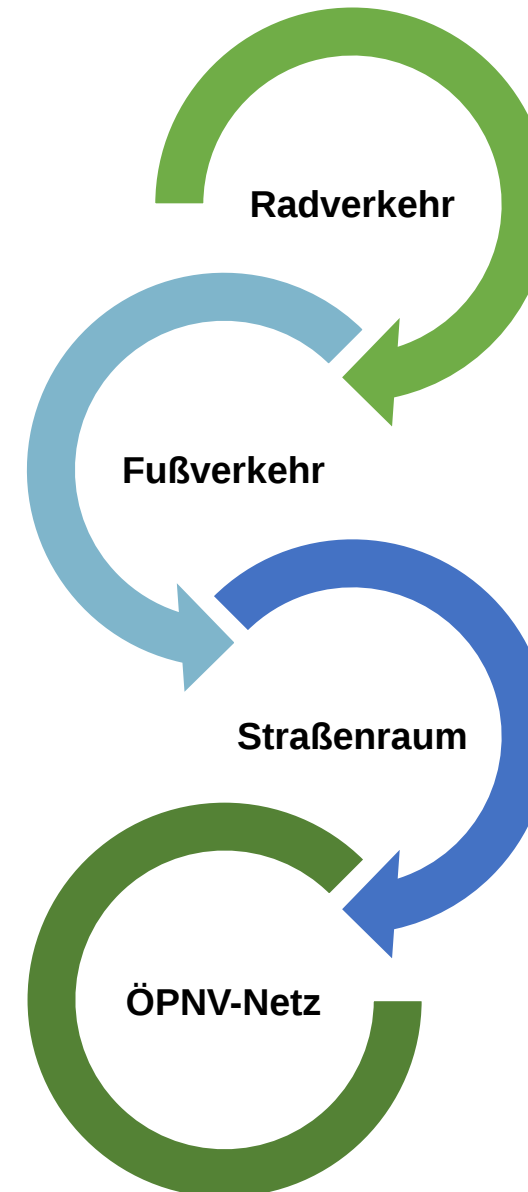
■ Zielstellungen im Workshop

- Beantwortung Ihrer Fragen zum Thema Nahmobilität
- Berücksichtigung Ihrer Ortskenntnis
- Integration Ihrer Wege in das Netz des Stadtteils Sossenheim
- Sammlung von Konflikten/ Problemstellen und Diskussion erster Maßnahmenvorschläge
- Entwicklung eines verkehrlichen Leitbildes
- Vernetzung und Austausch



■ Ablauf im Workshop

- Die Teilnehmenden werden in 4 Gruppen eingeteilt.
- Nach jeweils ca. 20 Minuten wechseln die Teilnehmenden die Station.
- Am Ende des Workshops werden die Ergebnisse durch die PlanerInnen zusammengefasst.



■ Station 1: Radverkehr

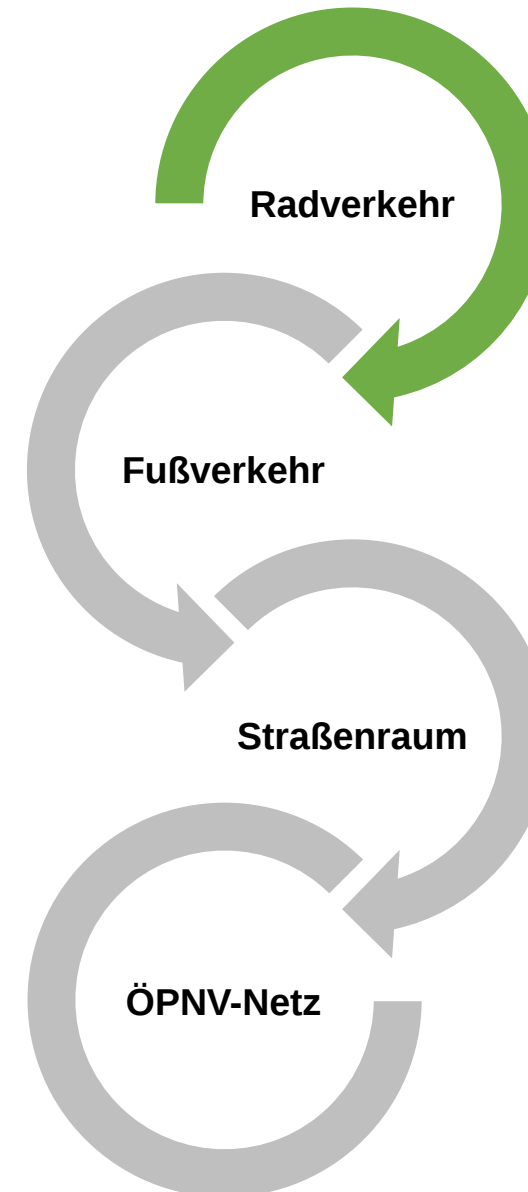
■ Bitte tragen Sie in den Plan ein:

1. Welche Strecken fahren Sie häufig mit dem Fahrrad in Sossenheim? (schwarz)
2. Welche Wege würden Sie gern mit dem Fahrrad fahren? (rot)

■ Bitte bewerten Sie:

- Welche der genannten Aussagen sind Ihnen am wichtigsten, damit Sie (öfter) mit dem Fahrrad fahren?

→ 2 „Stimmen“ pro Person



Die Ergebnisse der bisherigen Beteiligungen sind in Karten dargestellt.

Gerne können diese untereinander diskutiert werden.

■ Entwicklung eines verkehrlichen Leitbildes

Radverkehr

Aussagen zur Abstimmung:

- Ich würde öfters Fahrrad fahren, wenn ich mein **Fahrrad am Ziel sicher abstellen** kann.
- Am wichtigsten sind für mich die **Anbindungen an Nachbarkommunen/ -stadtteile**.
- Die **Verbindungen im Stadtteil** zwischen den Wohngebieten und zu den Schulen und Bahnhöfen sollte im Fokus stehen.
- Damit ich mich auf dem Fahrrad sicher fühle, sollten **Radwege auf Nebenstraßen verlaufen**.
- Die wichtigsten Achsen für mich als Radfahrender sind die **Hauptstraßen** in Sossenheim.
- Mit einem **Leihfahrrad (Sharing-Angebot)** würde ich Alltagswege öfters mit dem Fahrrad fahren.
- **Sichere Radwege im Bereich von Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten** sind das Wichtigste, damit ich mich beim Radfahren sicher fühle.
- Radverkehr ist mir nicht so wichtig.



Quelle: BERNARD Gruppe

■ Station 2: Fußverkehr

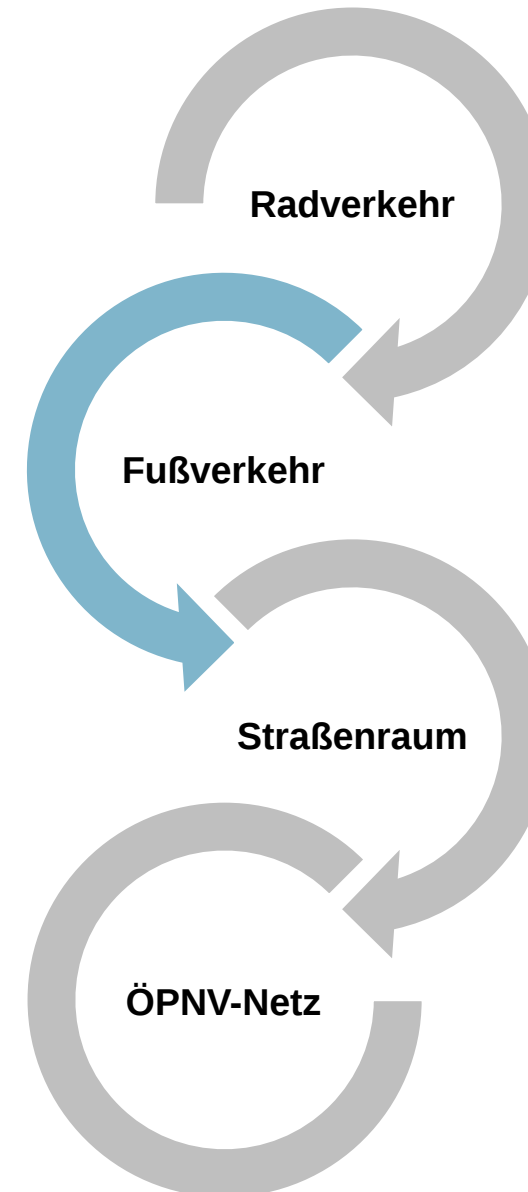
■ Bitte tragen Sie in den Plan ein:

1. Welche Strecken laufen Sie häufig in Sossenheim? (schwarz)
2. Welche Wege würden Sie gern laufen? (rot)

■ Bitte bewerten Sie:

- Welche der genannten Aussagen sind Ihnen am wichtigsten, damit Sie (öfter) zu Fuß gehen?

→ 2 „Stimmen“ pro Person



Die Ergebnisse der bisherigen Beteiligungen sind in Karten dargestellt.

Gerne können diese untereinander diskutiert werden.

■ Entwicklung eines verkehrlichen Leitbildes

Fußverkehr

Aussagen zur Abstimmung:

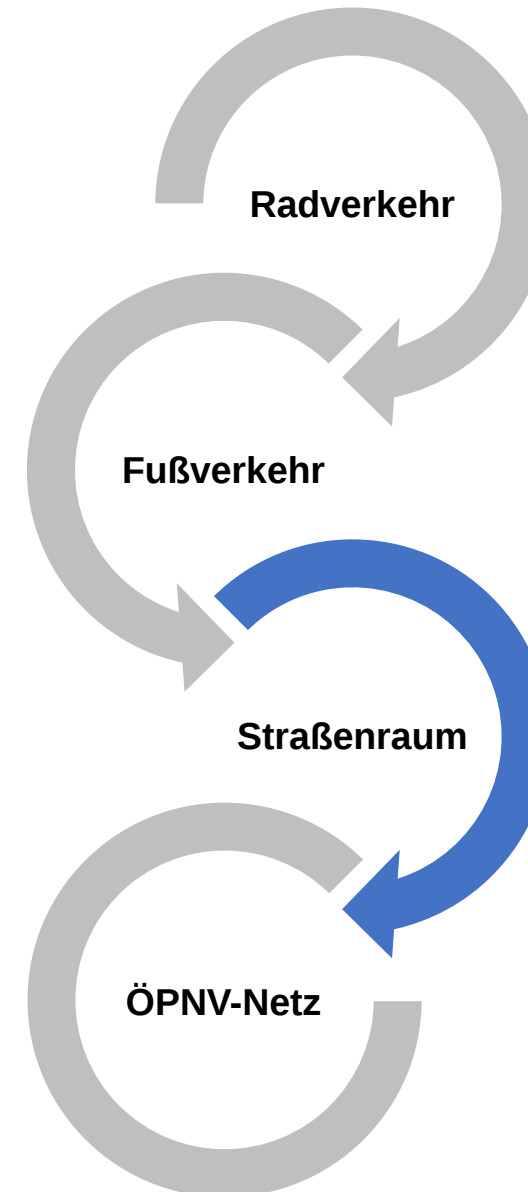
- Die **Verbesserung der Sicherheit** und das Vermeiden von Angsträumen ist für mich als Fußgänger am wichtigsten.
- Für mich sind **durchgängige, barrierefreie Wege** zwischen den Siedlungsteilen am wichtigsten.
- **Sichere Querungsmöglichkeiten** sollten an oberster Stelle stehen.
- Damit ich gerne zu Fuß gehe, sollen **Fußwege in Nebenstraßen** ausgebaut werden.
- Für mich sind breite **Fußwege entlang der Hauptstraßen** am wichtigsten.
- Fußwege sind für mich nicht relevant.



Quelle: BERNARD Gruppe

■ Station 3: Straßenraum

- **Bitte prüfen Sie in dem Plan:**
 - Sind die Ihnen bekannten Mängel eingetragen?
 - **Bitte bewerten Sie:**
 - Welche der genannten Aussagen sind Ihnen am wichtigsten, für den Straßenraum in Sossenheim?
- 2 „Stimmen“ pro Person



Die Ergebnisse der bisherigen Beteiligungen sind in Karten dargestellt.

Gerne können diese untereinander diskutiert werden.

■ Entwicklung eines verkehrlichen Leitbildes

Straßenraum

Aussagen zur Abstimmung:

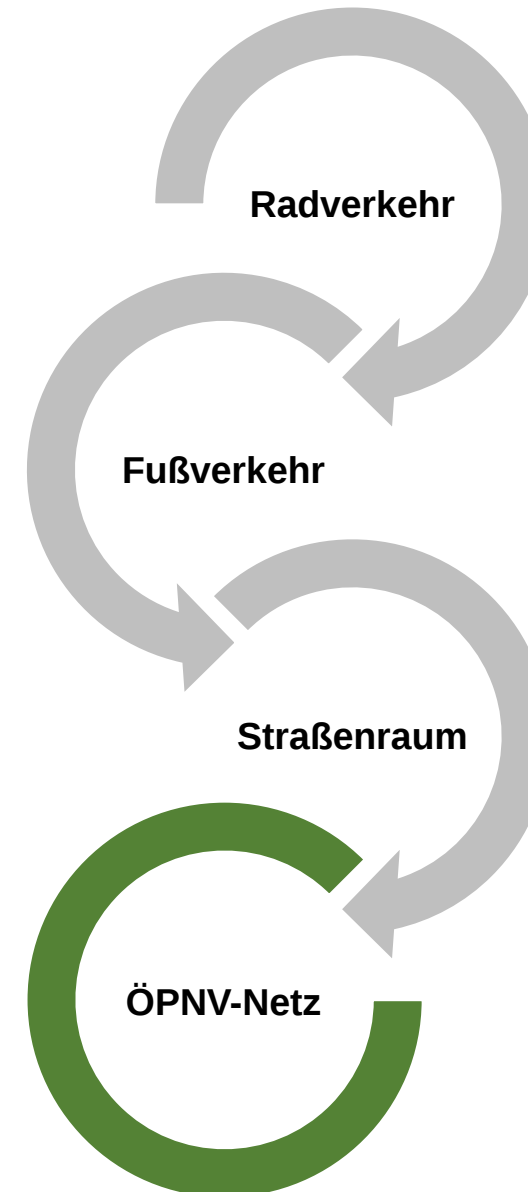
- Aktuell ist der **Straßenraum** in Sossenheim hauptsächlich **auf den Autoverkehr ausgelegt**. Das soll auch so bleiben.
- Ich wünsche mir **breitere Fuß- und Radwege** in Sossenheim. Um dies zu erreichen, können auch Flächen vom Autoverkehr reduziert werden.
- Nur durch ein **Parkraummanagement** kann der ruhende Verkehr optimiert und der öffentliche Raum aufgewertet werden. Dafür zahle ich auch für meinen Stellplatz.
- **Aufenthaltsräume** mit Sitzgelegenheiten und Aktivbereichen (Sport und Spiel) machen einen nutzbaren Straßenraum aus.



Quelle: BERNARD Gruppe

■ Station 4: ÖPNV-Netz

- **Bitte prüfen Sie in dem Plan:**
 - Sind die Ihnen bekannten Mängel eingetragen?
 - **Bitte bewerten Sie:**
 - Welche der genannten Aussagen sind Ihnen am wichtigsten, damit Sie (öfter) den ÖPNV nutzen?
- 2 „Stimmen“ pro Person



Die Ergebnisse der bisherigen Beteiligungen sind in Karten dargestellt.

Gerne können diese untereinander diskutiert werden.

■ Entwicklung eines verkehrlichen Leitbildes ÖPNV

Aussagen zur Abstimmung:

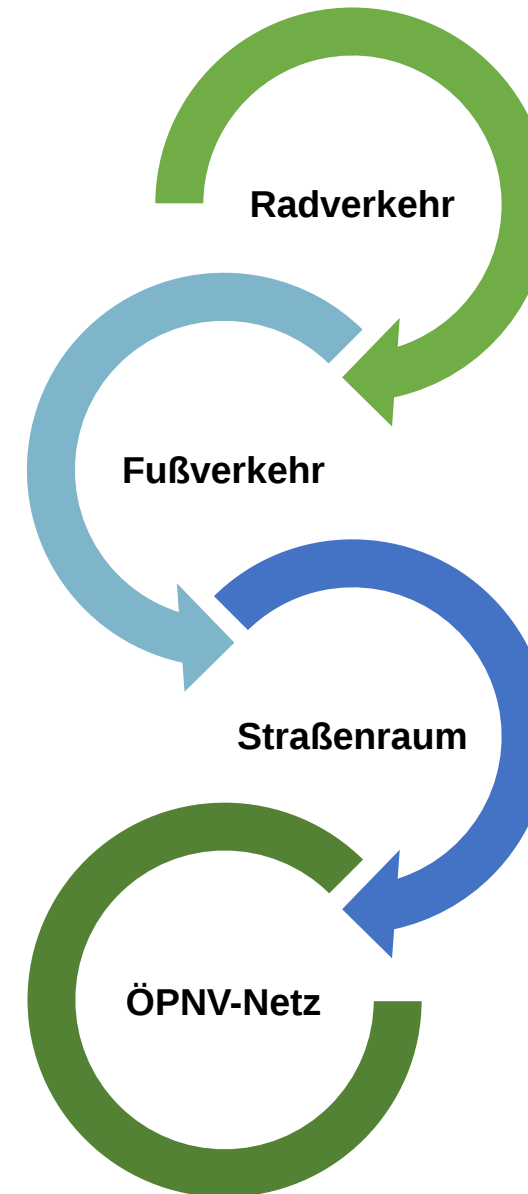
- **Barrierefreie Bushaltestellen** sind das A und O.
- Die Bushaltestellen müssten mit **komfortablen Wartebereichen** und dynamischen Fahrgastinformationen ausgestattet werden.
- Damit ich auf den Bus umsteige, müsste dieser **öfter fahren**.
- Das **Liniennetz muss erweitert werden**, damit Busfahren für mich attraktiv wird.
- Ein **stadtteilinterner Bürgerbus** müsste die Erreichbarkeit des Sossenheimer Bahnhofs und Einkaufsmöglichkeiten verbessern.
- Der ÖPNV ist für mich nicht relevant.



Quelle: BERNARD Gruppe

■ Workshop-Phase

- Bitte teilen Sie sich nun möglichst gleichmäßig auf die 4 Stationen auf.
- Nach jeweils ca. 20 Minuten wechseln die Teilnehmenden die jeweilige Station.



- Begrüßung und Vorstellung
- Einführung und Projektablauf
- Ergebnisse der Haushaltsbefragung
- Ergebnisse der Analyse
- Verkehrliches Leitbild
- Workshop-Phase

Zusammenfassung und Rückfragen

- Ausblick und Verabschiedung (Stadtplanungsamt)

■ Zusammenfassung Workshop

Radverkehr



Quelle: BERNARD Gruppe

Fußverkehr



Quelle: BERNARD Gruppe

Straßenraum



Quelle: BERNARD Gruppe

ÖPNV



Quelle: BERNARD Gruppe

- Begrüßung und Vorstellung
- Einführung und Projektablauf
- Ergebnisse der Haushaltsbefragung
- Ergebnisse der Analyse
- Verkehrliches Leitbild
- Workshop-Phase
- Zusammenfassung und Rückfragen

Ausblick und Verabschiedung (Stadtplanungsamt)

■ Nächste Schritte

Arbeitsschritt	Wann
Auswertung Mobilitätsbefragung	abgeschlossen
Analyse	abgeschlossen
Begehung und Befahrung vor Ort	abgeschlossen
Bürgerwerkstatt	20. März 2023
Zwischenbericht	März - April
Verkehrliches Leitbild Sossenheim	April - Mai 2023
Vorstellung im Beirat	Mai 2023
Rad- und Fußverkehrskonzept	Juni - Juli 2023
ÖPNV-Konzept	Juni - Juli 2023
Quartiersrundgänge	Juni - Juli 2023
Gesamtkonzept	August - September 2023
Bericht	September 2023
Projektabschluss und Präsentation in Sossenheim	Oktober - November 2023

Vielen Dank
für Ihre
Mitarbeit!

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Kronenstraße 22a

70173 Stuttgart

Dipl.-Ing. Julia Bresagk

Abteilungsleiterin Verkehrsplanung

Maren Lipart M. Sc.

Projektingenieurin Verkehrsplanung

T +49 711 22226 0

info@bernard-gruppe.com

Ergebnisdokumentation

■ Ergebnisdokumentation

Station 1: Radverkehr

Heatmap



Quelle: BERNARD Gruppe

Leitbild

BERNARD GRUPPE

Radverkehr

Station 1: Radverkehr

■ Bitte tragen Sie in den Plan ein:

1. Welche Strecken fahren Sie häufig mit dem Fahrrad in Sossenheim? (schwarz)
2. Welche Wege würden Sie gern mit dem Fahrrad fahren? (rot)

■ Bitte bewerten Sie:

■ Welche der genannten Aussagen sind Ihnen am wichtigsten, damit Sie (öfter) mit dem Fahrrad fahren?

→ 2 „Stimmen“ pro Person

Die Ergebnisse der Befragungen werden in Form einer Heatmap dargestellt.

BERNARD GRUPPE

LEITZIELE

RADVERKEHR IN SOSSENHEIM

- Die **Verbindungen im Stadtteil** zwischen den Wohngebieten und zu den Schulen und Bahnhöfen sollten im Fokus stehen.
- Am wichtigsten sind für mich die **Anbindungen an Nachbarkommunen/ -stadtteile**.

BERNARD GRUPPE

LEITZIELE

RADVERKEHR IN SOSSENHEIM

- Die wichtigsten Achsen für mich als Radfahrender sind die **Hauptstraßen** in Sossenheim.
- Damit ich mich auf dem Fahrrad sicher fühle, sollten **Radwege auf Nebenstraßen** verlaufen.

BERNARD GRUPPE

LEITZIELE

RADVERKEHR IN SOSSENHEIM

- Sichere Radwege im Bereich von Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten** sind das Wichtigste, damit ich mich beim Radfahren sicher fühle.
- Radverkehr ist mir nicht so wichtig.

BERNARD GRUPPE

LEITZIELE

RADVERKEHR IN SOSSENHEIM

- Ich würde öfters Fahrrad fahren, wenn ich mein **Fahrrad am Ziel sicher abstellen kann**.
- Mit einem **Leihfahrrad (Sharing-Angebot)** würde ich Alltagswege öfters mit dem Fahrrad fahren.

Quelle: BERNARD Gruppe

Heatmap



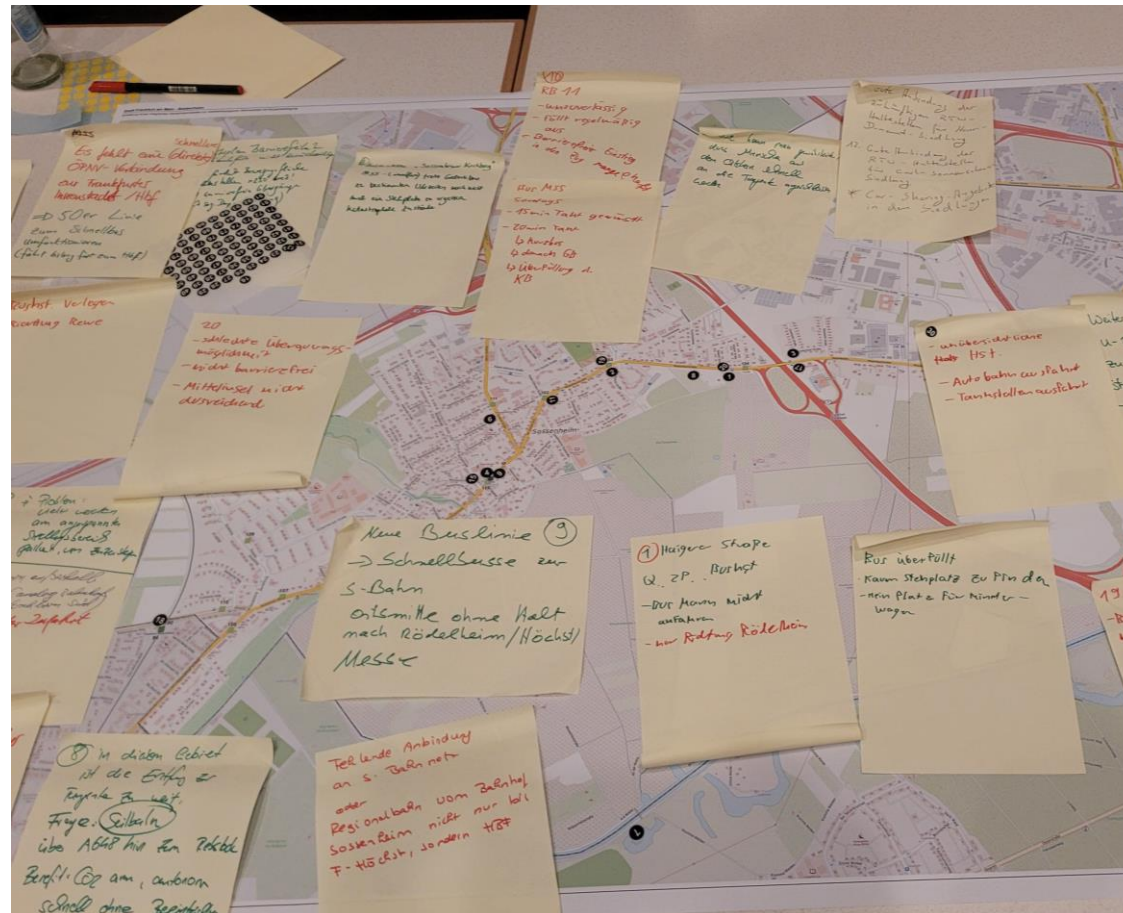
Quelle: BERNARD Gruppe

Leitbild



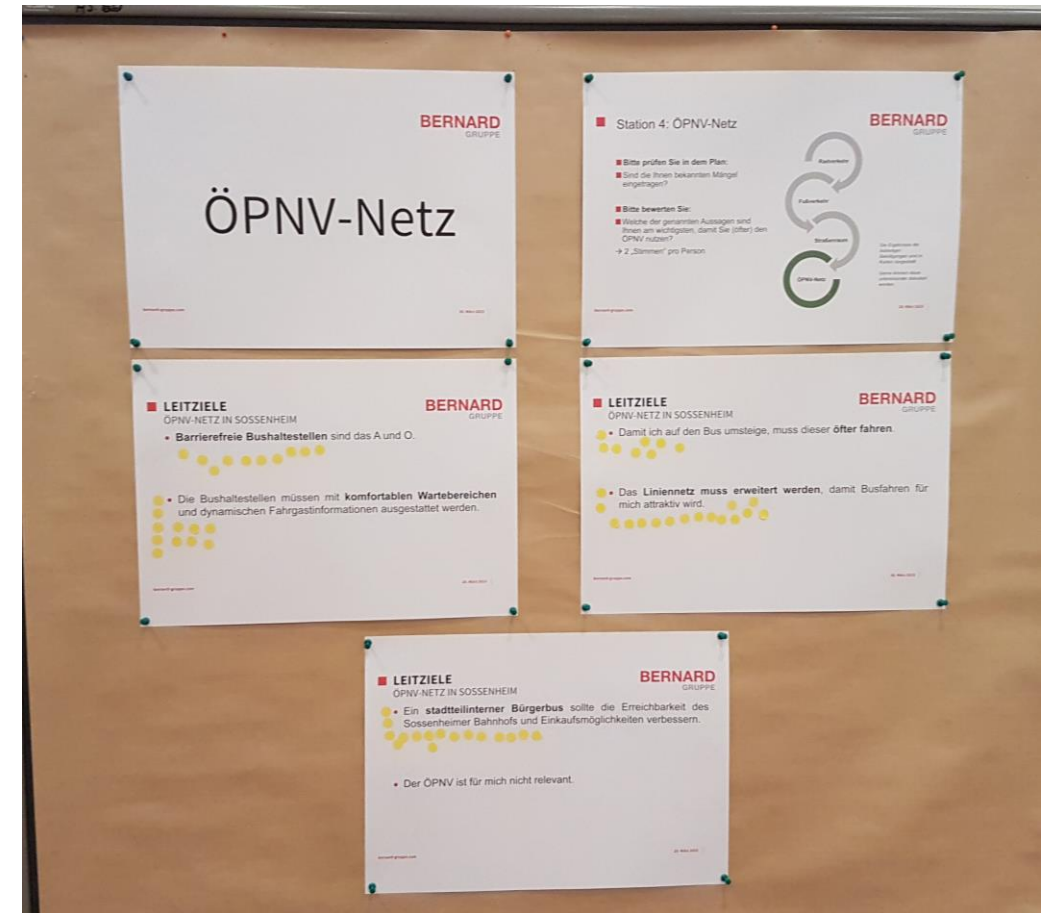
Quelle: BERNARD Gruppe

Hinweis



Quelle: BERNARD Gruppe

Leitbild

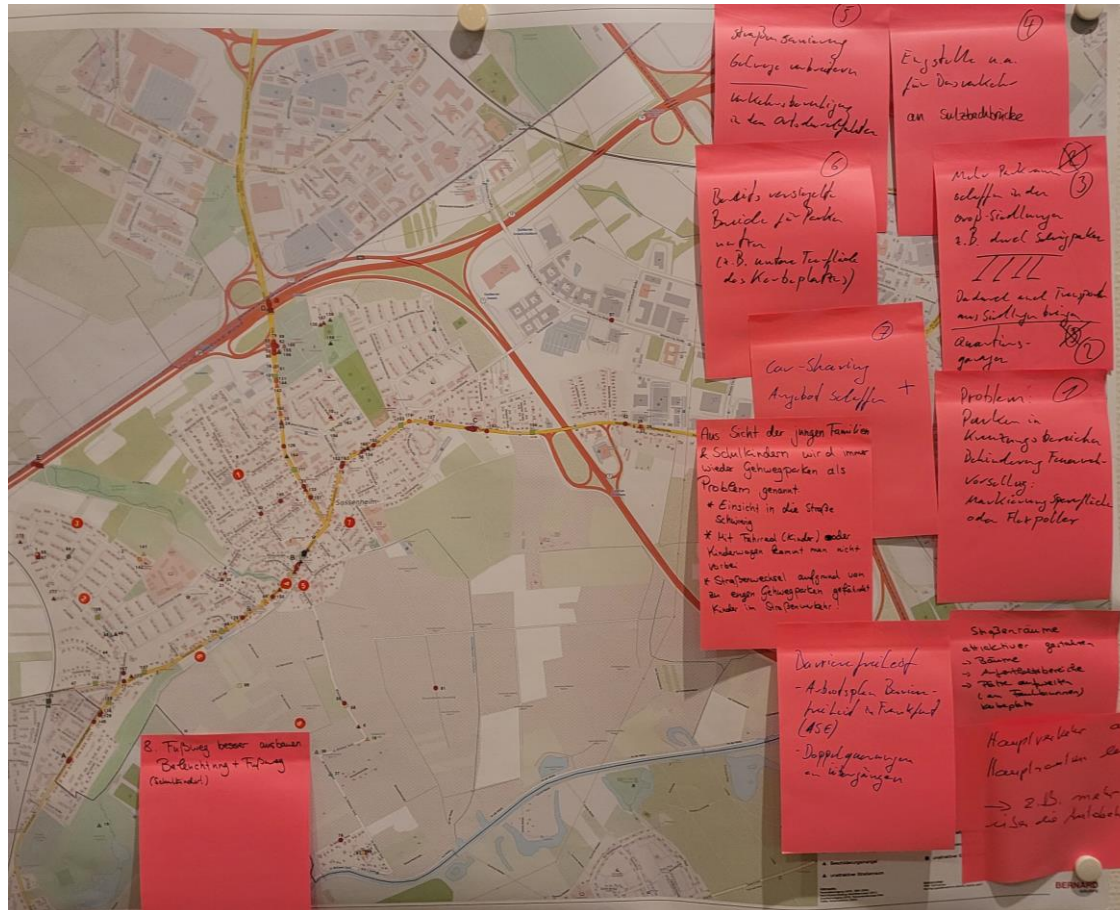


Quelle: BERNARD Gruppe

■ Ergebnisdokumentation

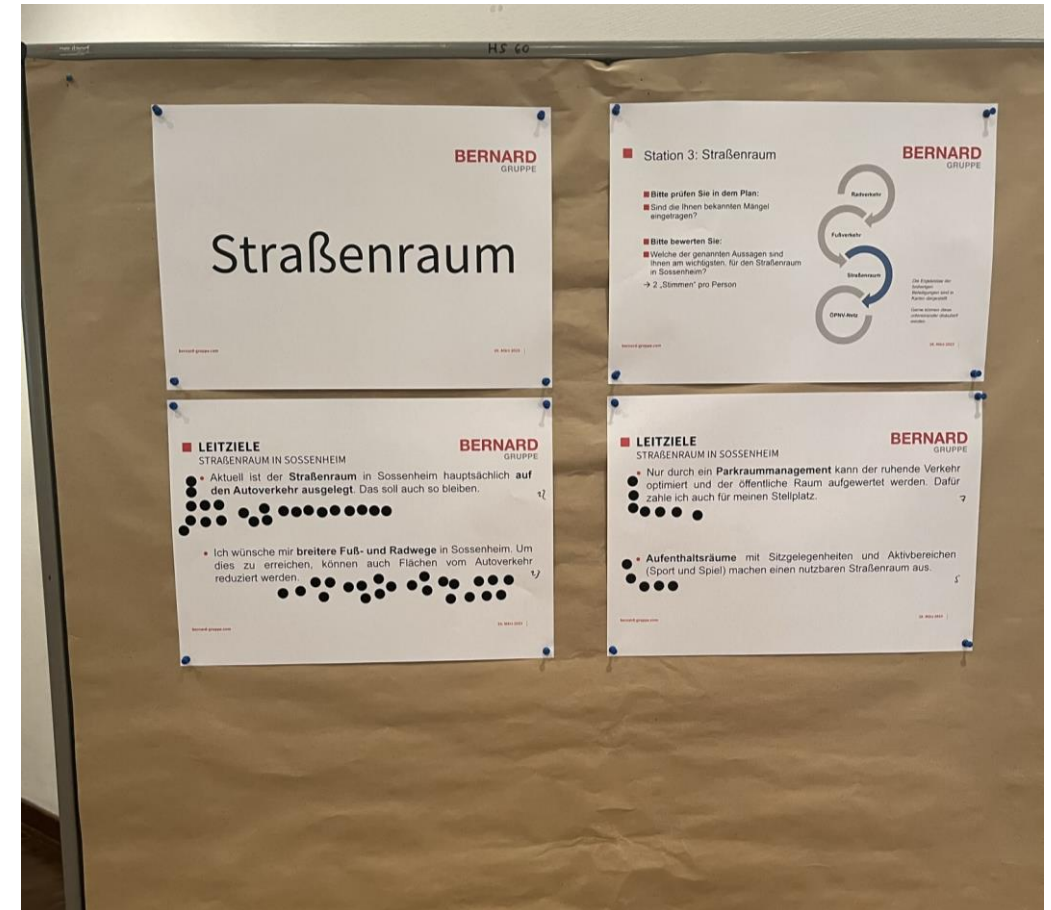
Station 4: Straßenraum

Hinweis



Quelle: BERNARD Gruppe

Leitbild



Quelle: BERNARD Gruppe