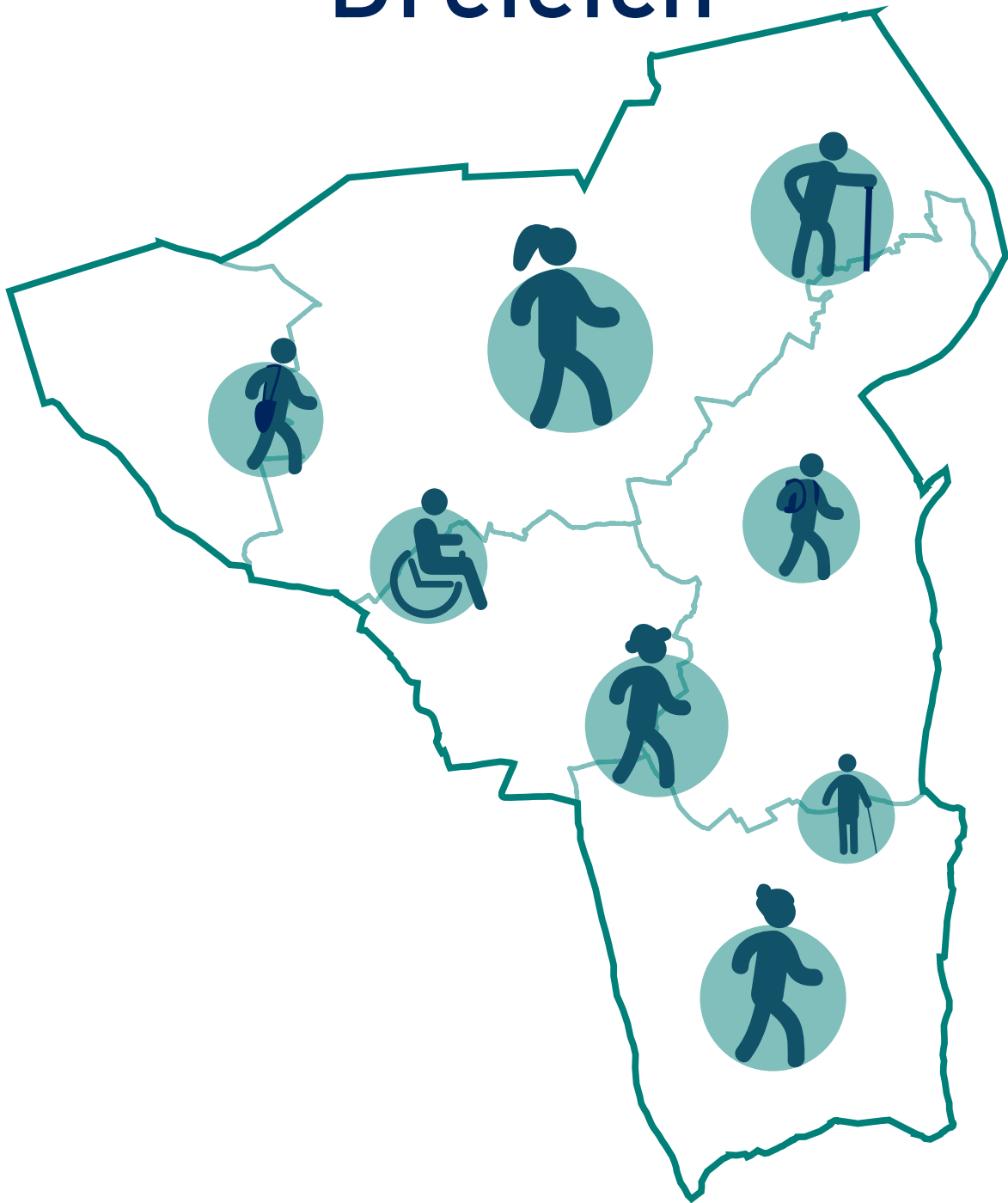


Fußverkehrskonzept Dreieich



Dokumentation zur Online-Beteiligung Analyse
16.03.-12.04.2026

Fußverkehrskonzept Dreieich

Dokumentation zur Online-Beteiligung Analyse

16.03.-12.04.2026



Auftraggeber



Magistrat der Stadt Dreieich
Hauptstraße 45
63303 Dreieich
www.dreieich.de

Auftragnehmer



LK Argus Kassel GmbH

LK Argus Kassel GmbH
Querallee 36
34119 Kassel
www.lk-argus-kassel.de

Mai 2026

Inhalt

Einleitung	S. 4
Besucherübersicht	S. 4
Beteiligung nach Wohnort	S. 5
Beteiligung nach Altersgruppen	S. 6
Übersicht Inhalte	S. 7
Dialog 1 – Zu Fuß in Dreieich	S. 8
Wegezwecke	S. 8
Streckenlänge	S. 9
Bewertung der Fußverkehrsfreundlichkeit	S. 10
Bewertung der Fußverkehrsinfrastruktur	S. 11
Gründe gegen die Fortbewegung zu Fuß	S. 12
Wichtige Aspekte im Fußverkehr	S. 14
Dialog 2 – Mängel, Ideen und positive Beispiele	S. 16
Überblick und Verteilung der Kategorien	S. 16
Räumliche Schwerpunkte	S. 16
Inhaltliche Schwerpunkte	S. 18

Einleitung

Die Stadt Dreieich möchte den Fußverkehr fördern. Hierfür wird ein Fußverkehrskonzept erstellt, das den Ansatz verfolgt, Alltags- und Freizeitwege zu Fuß für alle attraktiv und sicher zu gestalten. Das Konzept möchte die Anliegen aller Menschen, die sich im Fußverkehr bewegen, berücksichtigen.

Zur Erstellung des Fußverkehrskonzepts werden umfangreiche Analysen durchgeführt. Im Zuge dessen fand im März/April 2026 eine erste Online-Beteiligung statt. Ausgehend von den Analyseergebnissen wird ein Maßnahmenprogramm erarbeitet, das Mängel behebt und die Stellung des Fußverkehrs stärkt.

Mit der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes wurde das Verkehrsplanungsbüro LK Argus Kassel GmbH beauftragt. Für die Konzeption ist die Beteiligung der Bevölkerung ein sehr wertvoller Bestandteil, um Hinweise und Bewertungen einzuholen.

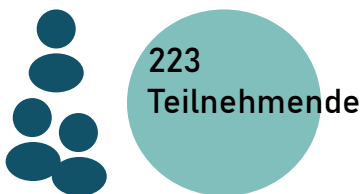
Die Online-Befragung erfolgte über die Website www.dreieich-zu-fuss.de und war vom 16. März bis zum 12. April 2026 aktiv.

Die vorliegend dokumentierten Ergebnisse der Online-Beteiligung beinhalten Informationen zum Fußverkehrsangebot im Bestand und zu räumlich verorteten Stärken und Schwächen. Die Ergebnisse werden in der weiteren Ausarbeitung des Fußverkehrskonzepts berücksichtigt.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass die Daten nicht repräsentativ sind. Die Online-Beteiligung gibt ein Meinungsbild einiger Menschen wieder. Daraus lassen sich Hinweise auf gewünschte Entwicklungen im Fußverkehr ableiten.

Besucherübersicht

Dialog 1



Die Beteiligungsfunktion wurde von zahlreichen interessierten Menschen genutzt. Hierbei nahmen viele Personen, die in Dreieich leben, aber auch einzelne, die außerhalb der Stadt wohnen, teil.

Aufgebaut war die Online-Beteiligung in zwei Dialogen, die unabhängig voneinander beantwortet werden konnten. Dialog 1 diente der Einschätzung, wie die Situation des Fußverkehrs in der Stadt Dreieich durch die Bevölkerung wahrgenommen wird. Er war als

Dialog 2



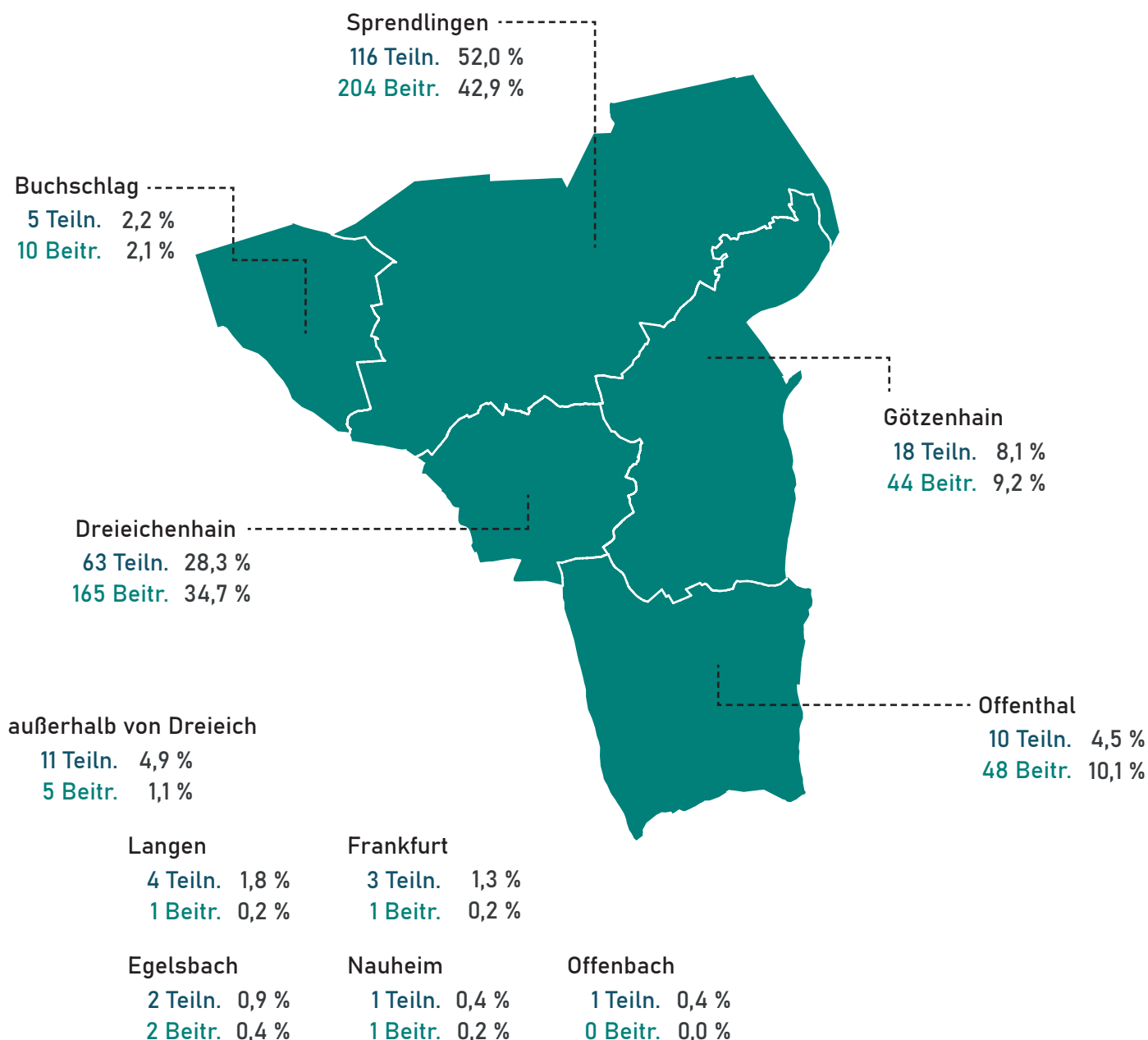
einfacher Fragebogen mit mehreren Seiten aufgebaut. Am ersten Dialog nahmen 223 Personen teil.

Im zweiten Dialog konnten die Teilnehmenden Mängel und Ideen, aber auch positive Beispiele verorten. Anhand einer Kartenabfrage mit der Möglichkeit der Freitexteingabe wurden Hinweise der Öffentlichkeit gesammelt. Insgesamt wurden im zweiten Dialog 476 Beiträge abgegeben.

Beteiligung nach Wohnort

Dialog 1: 223 Teilnehmende = 100 %

Dialog 2: 476 Beiträge = 100 %



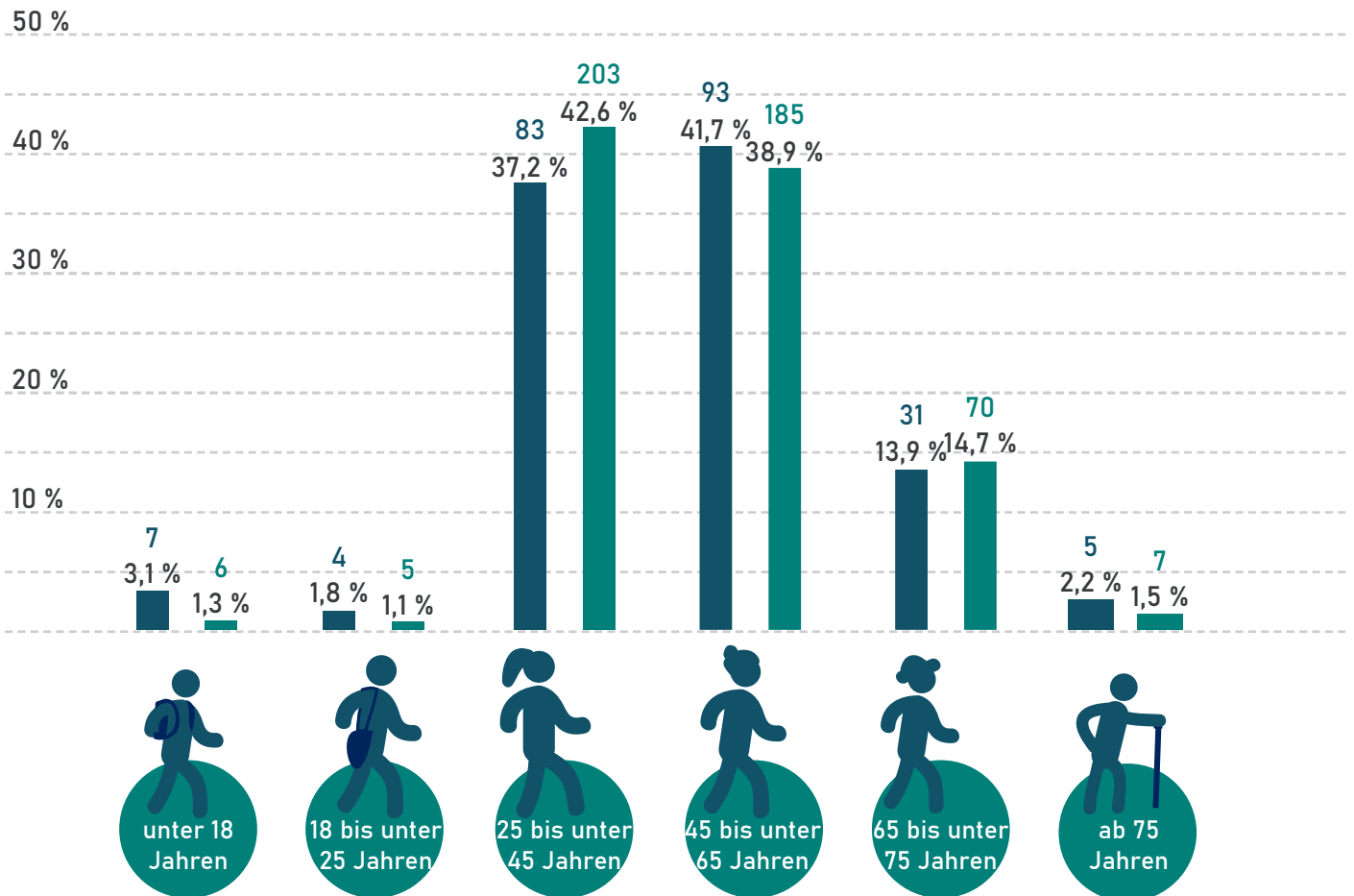
Den Stadtteil mit den meisten Teilnehmenden stellt Sprendlingen dar. Der Anteil der Teilnehmenden von über 50 % in Dialog 1 entspricht in etwa dem Bevölkerungsanteil des Stadtteils. In Dialog 2 hingegen ist Sprendlingen etwas unterrepräsentiert. Dreieichenhain ist dem gegenüber in beiden Dialogen überrepräsentiert. Die übrigen Ortsteile sind im

ersten Dialog eher gering vertreten. Im zweiten Dialog erreichen Offenthal und Götzenhain etwa 10 %, was grob dem Einwohneranteil entspricht.

Aus umliegenden Gemeinden fanden sehr wenige Beteiligungen statt.

Beteiligung nach Altersgruppen

Dialog 1 | Dialog 2



Die mittleren Altersgruppen sind sehr stark vertreten. Hingegen sind die jüngeren und älteren Altersgruppen gering vertreten.

Dementsprechend sind im Vergleich zu der Bevölkerungsstruktur in Dreieich die unter 18- sowie die 18- bis unter 25-Jährigen unterrepräsentiert. Hier beteiligten sich jeweils nur vier bis sieben Personen.

Ebenso sind die Menschen ab 75 Jahren mit einem geringem Anteil von nur 2,2 % bzw. 1,5 % repräsentiert. In der Bevölkerungsstruktur machen sie hingegen einen Anteil von 11 % an der Gesamtbevölkerung aus.

Die 65- bis unter 75-Jährigen machen ebenfalls 11 % der Bevölkerung Dreieichs aus. Sie sind jedoch mit etwa 14 % etwas stärker vertreten.

Im Vergleich dazu sind die 25- bis unter 45-Jährigen sowie die 45- bis unter 65-Jährigen deutlich überrepräsentiert (je über 35 %).

Bevölkerungsstruktur Dreieich (Stand Dezember 2024)²

unter 18 Jahren:	18 %
18 bis unter 25 Jahren:	7 %
25 bis unter 45 Jahren:	24 %
45 bis unter 65 Jahren:	29 %
65 bis unter 75 Jahren:	11 %
75 Jahre und älter:	11 %

² Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2026): Bevölkerung nach Geschlecht und Altersgruppen (17) - Stichtag 31.12.2024 - regionale Tiefe: Gemeinden.



Dialog 1 – Zu Fuß in Dreieich

Fragebogen



Wegezwecke



Streckenlänge



Bewertung der
Fußverkehrsfreundlichkeit



Bewertung der
Fußverkehrsinfrastruktur



Gründe gegen die Fortbewegung
zu Fuß



Wichtige Aspekte im Fußverkehr



Dialog 2 – Mängel, Ideen und positive Beispiele

Kartenabfrage

Bewertung der Fußverkehrsfreundlichkeit abgeben und beurteilen, wie sie die Bedingungen des Fußverkehrs auf alltäglichen Wegen wahrnehmen.

Um daraufhin bereits bestehende Probleme im Fußverkehr besser zu erfassen, wurde zudem gefragt, welche Faktoren die Teilnehmenden vom Zufußgehen abhalten.

Abschließend wurden die Befragten darum gebeten, Aspekte zu nennen, die ihnen beim Zufußgehen besonders wichtig sind. Hierdurch können Prioritäten erfasst werden, die laut den Befragten helfen, den Fußverkehr in der Stadt attraktiver zu gestalten.

Im zweiten Dialog wurden die Teilnehmenden gebeten, konkretere Hinweise auf einer Karte zu verorten. Es bestand die Möglichkeit, Mängel, Verbesserungsvorschläge sowie positive Beispiele in der Stadt zu markieren und diese anschließend zu erläutern. Hierdurch konnten verschiedene Probleme sowie Potenziale örtlich genauer erfasst werden.

Die Ergebnisse der Online-Befragung werden in der Analyse des Fußverkehrskonzepts verwendet. Sie geben ein Bild darüber ab, wie die Fußverkehrssituation in der Stadt Dreieich derzeit von den Menschen vor Ort wahrgenommen wird. Die Ergebnisse sollen die vom Planungsbüro durchgeführten Bestandsaufnahmen ergänzen und weitere Informationen für die Konzeption liefern.

Mit der Online-Beteiligung wurde das Ziel verfolgt, möglichst viele Personen über einen längeren Zeitraum hinweg zu erreichen, um diese aktiv in den Planungsprozess mit einbeziehen zu können.

Der erste Dialog diente der allgemeinen Bewertung der Fußverkehrssituation. Ziel war es, herauszufinden, welche Rolle der Fußverkehr für die Bevölkerung darstellt. Die Teilnehmenden wurden gebeten, Angaben über die persönliche Nutzung des Fußverkehrs zu tätigen. Somit konnte erfasst werden, welchen Umfang der Fußverkehr derzeit im Alltag der Teilnehmenden einnimmt.

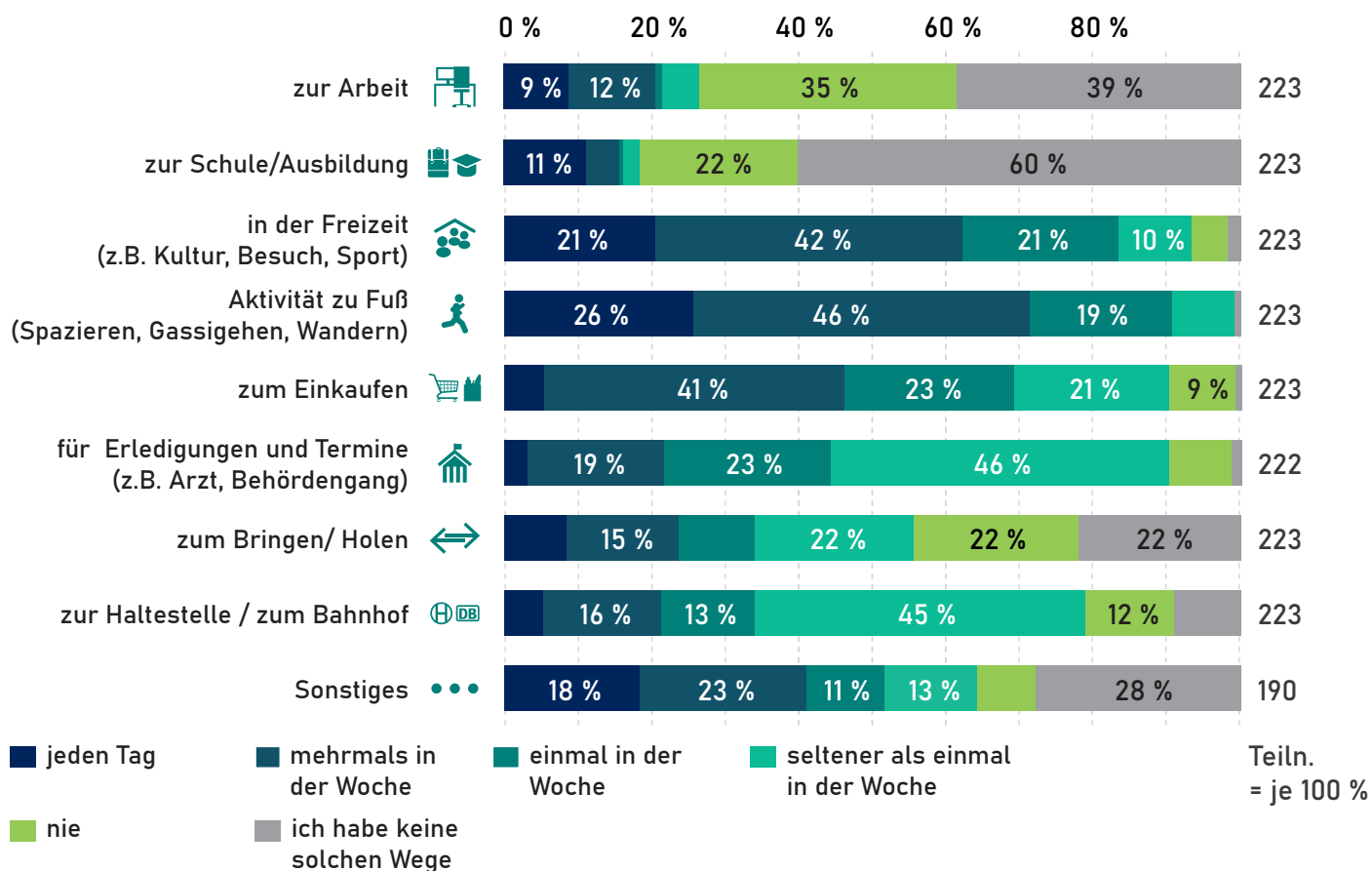
Ein weiterer Schwerpunkt im ersten Dialog lag auf der Bewertung der Bedingungen des Fußverkehrs. Die Teilnehmenden sollten eine



Dialog 1 – Zu Fuß in Dreieich

Wegezwecke

Wie häufig gehen Sie in Ihrem Alltag zu Fuß?



Die erste Frage in Dialog 1 behandelte die Wege, die die Teilnehmenden im Alltag zu Fuß zurücklegen. Dabei wurden verschiedene Wegezwecke genannt, bei denen jeweils angegeben werden konnte, wie häufig diese zu Fuß zurückgelegt werden. Es bestand auch die Möglichkeit, anzugeben, dass man einen solchen Weg nicht hat.

Die Ergebnisse zeigen, dass Wege zu Fuß insbesondere bei alltäglichen Freizeit- und Versorgungszwecken eine wichtige Rolle spielen. Am häufigsten werden Wege für Aktivitäten zu Fuß zurückgelegt: Für Spaziergänge, Gassigehen oder Wandern gehen 26 % der Teilnehmenden täglich und weitere 46 % mehrmals in der Woche zu Fuß.

Auch Freizeitwege, etwa zu Kultur, Besuchen oder Sport, werden regelmäßig zu Fuß erledigt (21 % täglich, 42 % mehrmals in der Woche).

Einkaufswege werden ebenfalls häufig zu Fuß zurückgelegt: 41 % gehen hierfür mehrmals in der Woche zu Fuß, weitere 23 % einmal pro Woche und 21 % seltener als einmal pro Woche.

Wege zu Erledigungen und Terminen werden überwiegend gelegentlich zu Fuß zurückgelegt; 46 % gehen hierfür seltener als einmal pro Woche zu Fuß, 23 % einmal pro Woche und 19 % mehrmals wöchentlich.

Bei Wegen zur Arbeit zeigt sich ein gemischtes Bild: 9 % gehen täglich und 12 % mehrmals pro Woche zu Fuß zur Arbeit, während 35 % dies nie tun und 39 % keine entsprechenden Wege haben.

Bei Schul- und Ausbildungswegen geben 60 % an, keine solchen Wege zu haben; unter den übrigen Teilnehmenden gehen 11 % täglich und 22 % nie zu Fuß.

Wege zur Haltestelle oder zum Bahnhof werden von vielen zumindest gelegentlich zu Fuß zurückgelegt (45 % seltener als einmal pro Woche, 13 % einmal pro Woche, 16 % mehrmals wöchentlich).

Unter dem Punkt Sonstiges wurden vermehrt Spaziergänge und Gassigehen genannt, was sich dem Wegezwecke Aktivität zu Fuß zuordnen lässt. Weitere Angaben ließen sich ebenfalls einem der vorgegebenen Wegezwecke

zuordnen. Darüber hinaus wurden unter Sonstiges Bummeln sowie Wege vom/zum Parkplatz aufgeführt.

Insgesamt wird deutlich, dass das Zufußgehen vor allem im Nahbereich und bei freiwilligen bzw. alltäglichen Aktivitäten fest im Mobilitätsverhalten verankert ist, während arbeits- und ausbildungsbezogene Wege stärker von der individuellen Lebenssituation abhängen.

Streckenlänge



Wie lange ist die Strecke ungefähr, die Sie an einem Tag insgesamt zu Fuß zurücklegen?

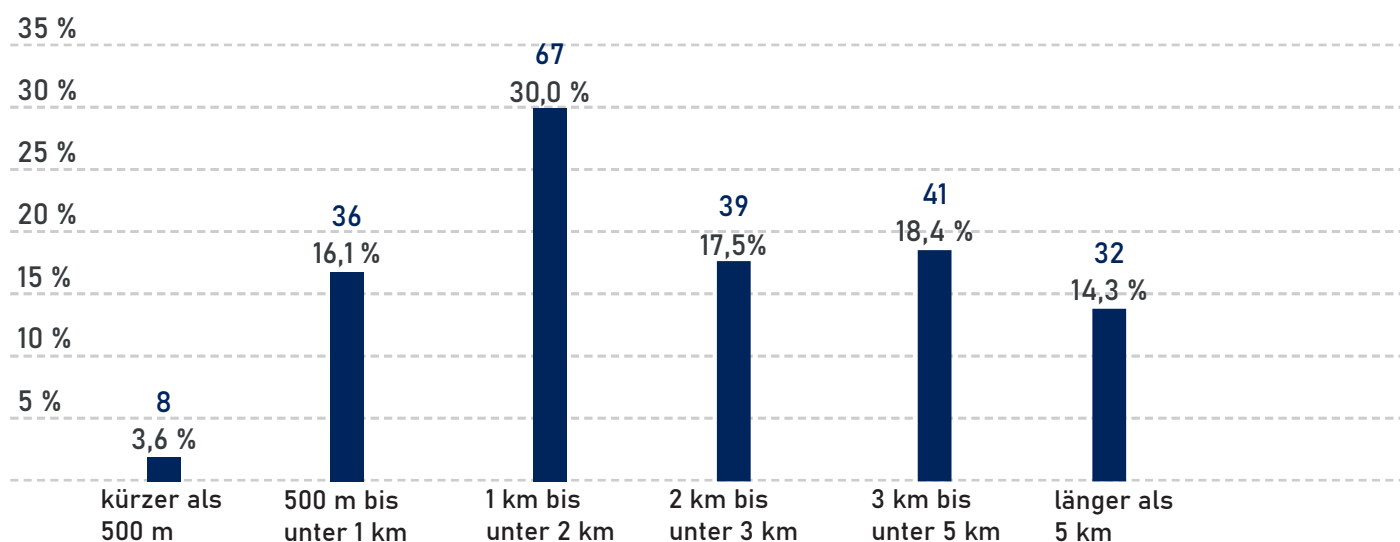
In der zweiten Frage wurden die Teilnehmenden darum gebeten, eine geschätzte Gesamtlänge ihrer pro Tag zurückgelegten Fußwege anzugeben.

Hier zeigt sich, dass die meisten Befragten eine tägliche Strecke von 1 bis 2 Kilometern zurücklegen (30,0 %).

Weitere relativ oft zurückgelegte Distanzen sind 3 bis unter 5 Kilometer mit 18,4 %, 2 bis

unter 3 Kilometer mit 17,5 % sowie 500 Meter bis unter 1 Kilometer mit 16,1 %.

Durch die Ergebnisse wird deutlich, dass die meisten Befragten eine im mittleren Bereich vermerkte Strecke zu Fuß am Tag zurücklegen. Während sehr kurze Wege selten angegeben wurden, sind hingegen auch tägliche Strecken über 5 Kilometer nicht unüblich.

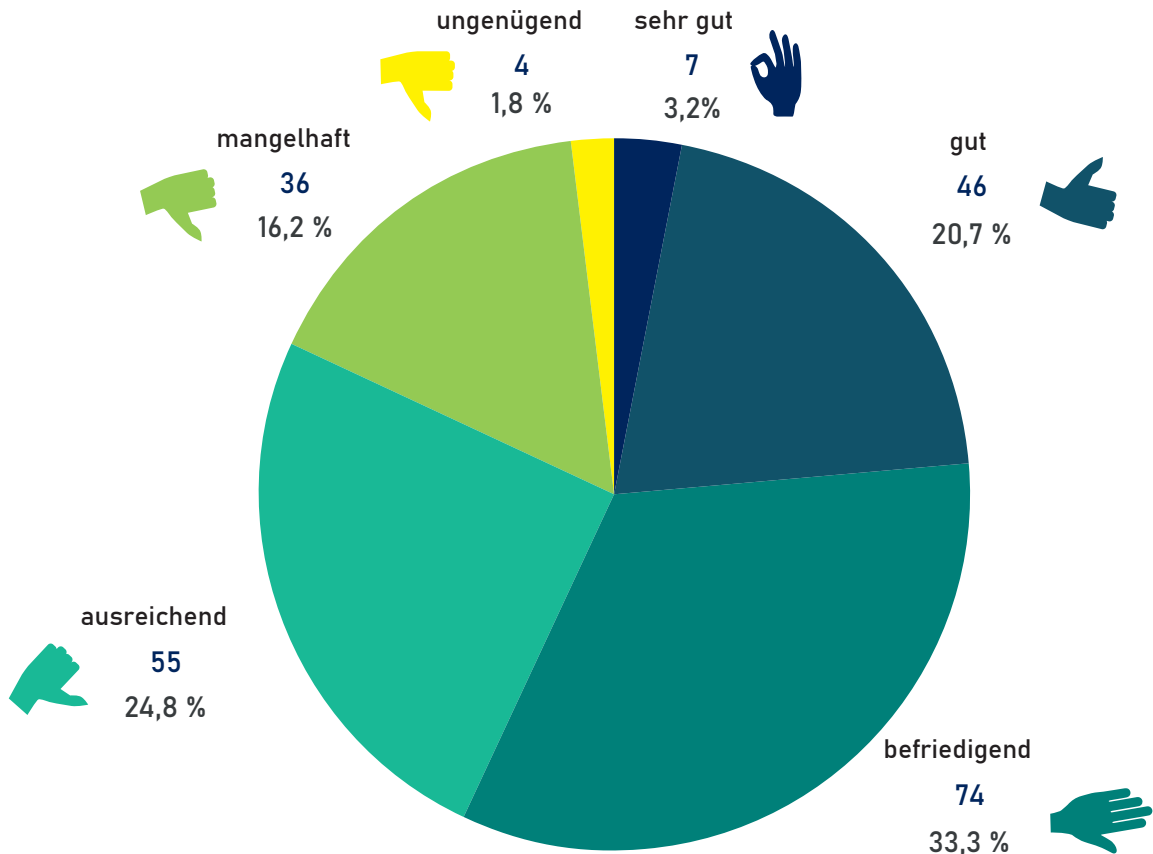


223 Teilnehmende = 100 %

Bewertung der Fußverkehrsfreundlichkeit



Wie bewerten Sie die Fußverkehrsfreundlichkeit in Dreieich



222 Teilnehmende = 100 %

In der dritten Frage wurden die Teilnehmenden darum gebeten, die allgemeine Fußverkehrsfreundlichkeit in Dreieich zu bewerten. Hierbei konnten analog zu Schulnoten Angaben von sehr gut bis ungenügend gemacht werden.

Die Ergebnisse zeigen insgesamt eine überwiegend mittlere Bewertung.

33 % der befragten Personen bewerten die Fußverkehrsfreundlichkeit als befriedigend und stellen somit die größte Gruppe dar.

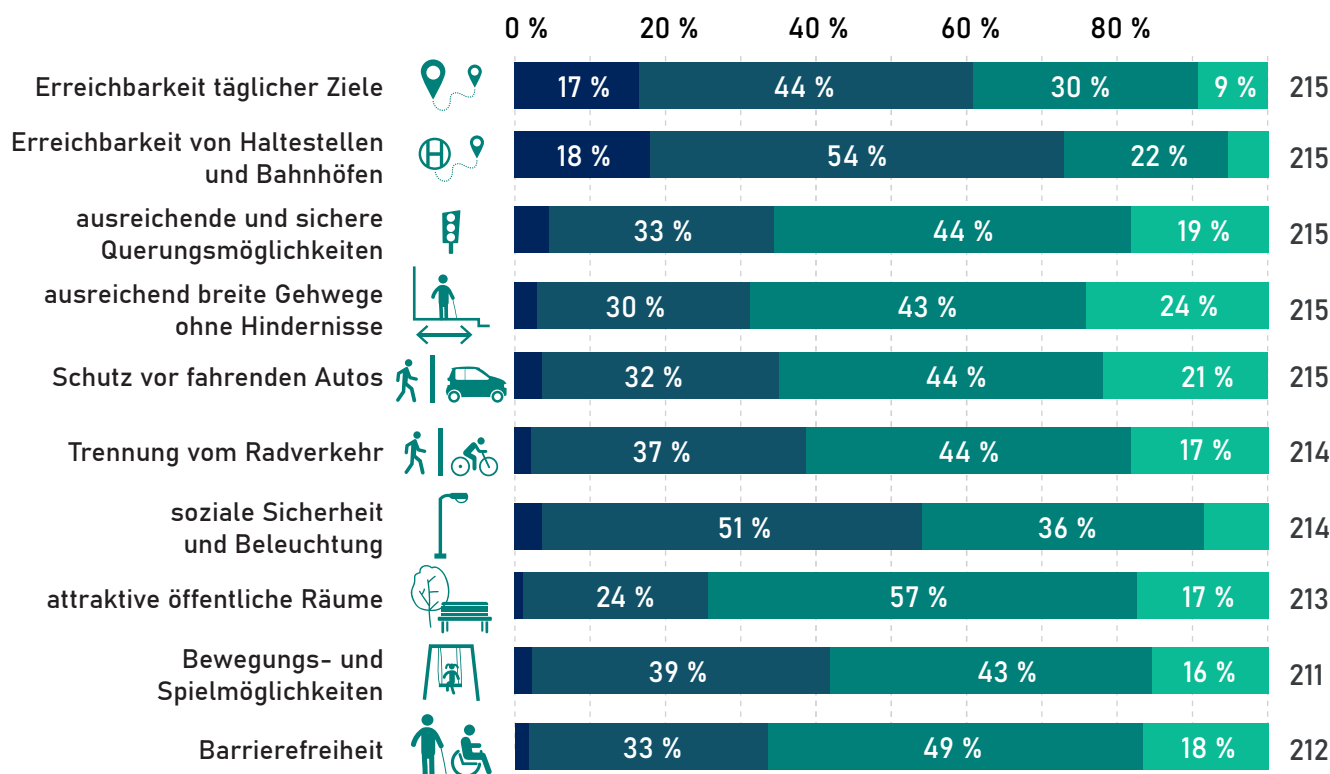
Die zweitgrößte Gruppe der Befragten schätzt die Fußverkehrsfreundlichkeit als ausreichend ein. Der Anteil liegt hier bei 25 %, der diese Meinung teilt.

Darauf folgt die Anzahl an Teilnehmenden, die die Situation als gut bewerten mit 21 %.

Diese Ergebnisse zeigen, dass zwar Teile der Befragten die Fußverkehrsfreundlichkeit positiver wahrnehmen, der Großteil jedoch eher dazu tendiert, die Situation als gerade noch zufriedenstellend aufzufassen. Somit lässt sich aus Sicht der Teilnehmenden ein grundsätzlicher Verbesserungsbedarf im Fußverkehr ableiten.

Bewertung der Fußverkehrsinfrastruktur

Wie schätzen Sie die Bedingungen für den Fußverkehr auf Ihren alltäglichen Wegen ein?



sehr gut
 gut
 eher verbesserungswürdig
 stark verbesserungswürdig

Teiln.
= je 100 %

Durch die Ergebnisse zur Einschätzung der Fußverkehrsbedingungen wird ein eher gemischtes Bild deutlich. Grundsätzlich macht sich aber eine überwiegend kritische Meinung bemerkbar. Einige Aspekte weisen zwar auch positive Bewertungen auf, sind aber hauptsächlich als eher bis stark verbesserungswürdig bewertet.

Die Aspekte, die die besten Bewertungen aufweisen, sind die Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen sowie die Erreichbarkeit täglicher Ziele. Diese wurden mit 18 % bzw. 17 % als sehr gut bewertet. Weitere 54 % bewerten die Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen als gut, bei der Erreichbarkeit täglicher Ziele sind es 44 %.

Deutlich kritischer werden dagegen infrastrukturelle und sicherheitsrelevante Bedin-

gungen eingestuft. So werden ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten sowie ausreichend breite Gehwege ohne Hindernisse jeweils von über 40 % der Befragten als eher verbesserungswürdig bewertet. Etwa 30 % der Teilnehmenden schätzen die beiden Aspekte als gut in Dreieich ein. Bei der Gehwegbreite gibt es zudem den größten Anteil der Bewertungen mit stark verbesserungswürdig (24 %).

Ähnliche Werte erreichen auch der Schutz vor fahrenden Autos und die Trennung vom Radverkehr (je 44 % eher verbesserungswürdig, 32% bzw. 37 % gut). Hieraus lässt sich ein eventueller Konflikt zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ableiten.

Der Aspekt der sozialen Sicherheit und Beleuchtung wird von über der Hälfte der Teil-

nehmenden als gut eingestuft. Jedoch gibt es auch etwa ein Drittel, die die soziale Sicherheit und Beleuchtung eher verbesserungswürdig finden.

Die Attraktivität öffentlicher Räume sowie Bewegungs- und Spielmöglichkeiten werden weniger positiv bewertet; hier zeigt sich ein deutlicher Verbesserungsbedarf. Mehr als die Hälfte der Befragten schätzt die öffentlichen Räume als eher verbesserungswürdig ein, bei den Bewegungs- und Spielmöglichkeiten sind es 43 %.

Obwohl bei der Barrierefreiheit 33 % der Befragten die Bedingungen als gut bewerten,

wird auch hier ein allgemein eher kritisches Bild deutlich. Knapp die Hälfte der Befragten empfinden diesen Aspekt als eher verbesserungswürdig und 18 % bewerten dies als stark verbesserungswürdig.

Allgemein wird deutlich, dass die gegebenen Bedingungen für den Fußverkehr Defizite aufweisen. Zwar scheinen gewisse Teilbereiche zu funktionieren, das Allgemeinbild zeigt aber ein starkes Bedürfnis der Bevölkerung nach einer Verbesserung der Sicherheit, Infrastruktur und Attraktivität der Bedingungen des Fußverkehrs.

Gründe gegen die Fortbewegung zu Fuß



Was hält Sie vom Zufußgehen ab?

Bei dieser Frage konnten die Teilnehmenden bis zu vier Aspekte ankreuzen, die sie vom Zufußgehen abhalten.

Der Aspekt, der am häufigsten von den Teilnehmenden angegeben wurde, ist die Entfernung. Mit fast 50 % ist sie somit der stärkste Faktor gegen das Zufußgehen in Dreieich.

Ein vergleichsweise ähnlich relevanter Grund gegen die Fortbewegung zu Fuß ist die Unattraktivität der Wege. Dieser Aspekt wurde von 47 % der Befragten als Grund ausgewählt.

Mit Ausnahme des Zeitbedarfs, der noch von einem Drittel der Teilnehmenden als Grund ausgewählt wurde, haben alle anderen Aspekte einen Anteil von weniger als 30 %.

Dennoch sind auch begrenzte Transportmöglichkeiten (27 %), schlechtes Wetter (26 %) und fehlende Verkehrssicherheit (24 %) für einige Teilnehmende ein Grund, nicht zu Fuß zu gehen. Auch Unsicherheit und Angsträume (22 %) sowie Bequemlichkeit (18 %) wurden noch von mehreren Befragten als Grund gegen die

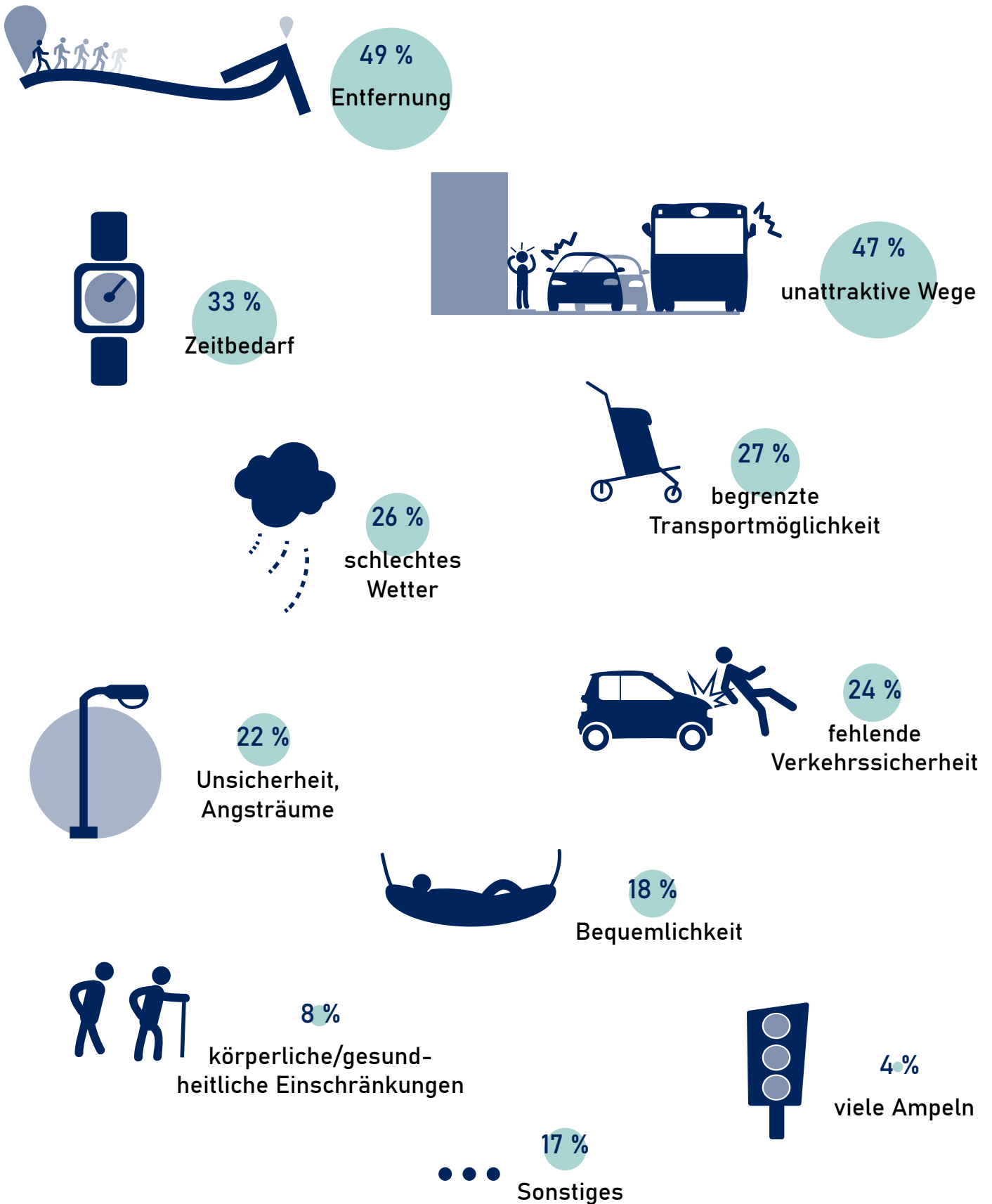
Fortbewegung zu Fuß angegeben.

Die Aspekte körperlich beziehungsweise gesundheitliche Einschränkungen wurden von 8 % der Teilnehmenden als Grund angegeben. Viele Ampeln wählten nur 4 % der Befragten aus.

Unter dem Punkt Sonstiges hatten die Befragten die Möglichkeit, weitere Gründe zu nennen, die für sie gegen das Zufußgehen sprechen.

Hier wurde von 17 % der teilnehmenden Personen ein weiterer Grund angegeben. Zehn der befragten Personen nannten hier die bevorzugte Fortbewegung mit dem Fahrrad als Grund gegen das Zufußgehen.

Weitere sieben Personen beschrieben, dass parkende Autos auf den Gehwegen einen Störfaktor bilden, der sie bei der Fortbewegung zu Fuß hindert. Auch das Teilen der Gehwege mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf Fahrrädern oder Rollern ist für vier der Befragten ein Grund gegen das Zufußgehen.



Mehrfachnennung (bis zu vier der genannten Aspekte)

213 Teilnehmende = 100 %

Ebenso wird der generelle Zustand und die Qualität der Gehwege von Teilnehmenden bemängelt. So empfinden fünf der Befragten, dass die Gehwege zu schmal sind. Drei weitere Personen gaben an, dass die Gehwege aufgrund von Unebenheiten und Bauфälligkeiten nicht gut zu nutzen sind.

Die Ergebnisse zeigen, dass vor allem Entfernungen und Zeitaufwand gegen das Zufußgehen sprechen. Diese lassen sich nur bedingt ändern. Jedoch spielt auch die Attraktivität

der Wege für einen Großteil eine entscheidende Rolle. Hier gibt es Potenziale zur Veränderung.

Die anderen Faktoren spielen eine weniger starke Rolle in der Befragung. Jedoch sind auch diese für mehrere Menschen entscheidend bei der Verkehrsmittelwahl. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen insbesondere bei der Verkehrssicherheit sowie im Hinblick auf Unsicherheit und Angsträume.

Ich fahre hauptsächlich mit dem Fahrrad/
Lastenrad

Die Gehwege sind zu schmal

Parkende Autos blockieren die Gehwege

Es gibt keine durchgezogene Gehwege bei Einmündungen

Die Distanzen sind meist zu groß

Unebene Gehwege führen zu Stolpergefahr

Die öffentlichen Verkehrsanbindungen sind unterirdisch

Baufällige gesperrte Wege führen zu unnötigen Umwegen

Es sind zu viele Radfahrer/
Rollerfahrer auf den Gehwegen

Wichtige Aspekte im Fußverkehr



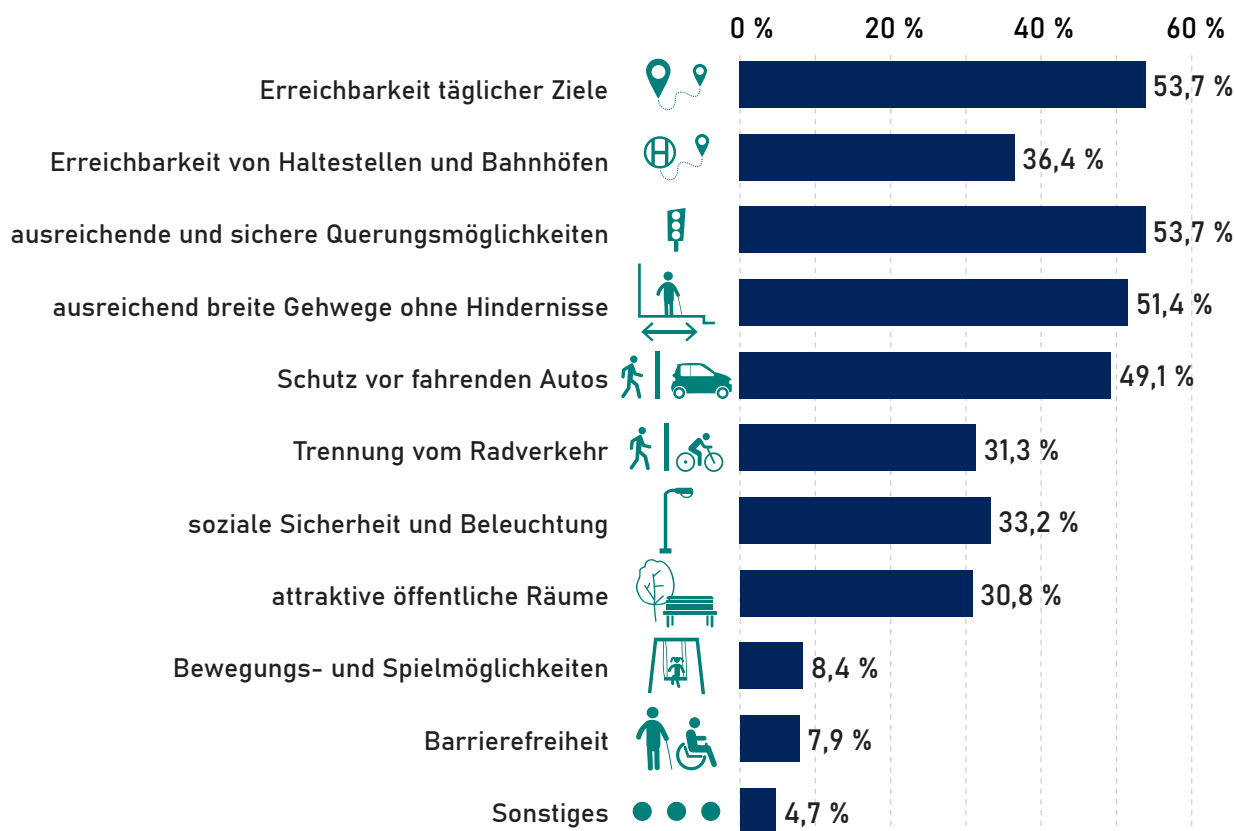
Was ist Ihnen beim Zufußgehen wichtig?

Bei der letzten Frage ging es darum, herauszufinden, welche Aspekte im Fußverkehr besonders wichtig sind. Hier wurden den Teilnehmenden mehrere Punkte genannt, von denen sie bis zu vier auswählen konnten.

Durch die Auswertung der Umfrage wird deutlich, dass – neben der Erreichbarkeit von Zielen – vor allem die Fußverkehrsinfrastruktur

bei der Bevölkerung eine hohe Bedeutung hat. Im Vergleich dazu haben Aspekte, die sich mit der Ausstattung und Gestaltung öffentlicher Räume beschäftigen einen weniger hohen Bedeutungsgrad.

Die Erreichbarkeit täglicher Ziele sowie ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten zählen beide mit jeweils 54 % zu den am



Mehrfachnennung (bis zu vier der genannten Aspekte)

214 Teilnehmende = 100 %

häufigsten ausgewählten Aspekten. Hierdurch wird unterstrichen, dass sowohl kurze Wege als auch sichere Querungen einen wichtigen Hauptbestandteil im Fußverkehr bilden.

Ebenso vermerkten viele der Teilnehmenden eine ausreichende Breite von Gehwegen ohne Hindernisse (51 %) als wichtigen Aspekt in der Fußverkehrsinfrastruktur.

Kurz darauf folgt der Schutz vor fahrenden Autos mit knapp der Hälfte der Teilnehmenden, die dies als wichtigen Aspekt auswählten.

Auch die Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen wurde von mehreren Teilnehmenden als wichtig eingestuft (36 %).

Die drei Aspekte Trennung vom Radverkehr, soziale Sicherheit und Beleuchtung sowie attraktive öffentliche Räume wurden jeweils von etwas mehr als 30 % der Teilnehmenden als wichtig eingestuft.

Im Vergleich dazu wurden Barrierefreiheit sowie Bewegungs- und Spielmöglichkeiten beide von etwa 8 % der Befragten ausgewählt.

Beim Aspekt Sonstiges bestand die Möglichkeit der Freitextangabe. Vermehrt genannt wurde hier, dass Gehwege nicht durch Fahrräder oder Roller genutzt werden sollten. Ansonsten gab es noch mehrfache Angaben zu sauberen und ebenen Wegen.

Insgesamt wird durch die Ergebnisse deutlich, dass die meisten Teilnehmenden hohe Anforderungen an Sicherheit sowie kurze und gut nutzbare Wege stellen. Diese Aspekte bilden eine wichtige Grundlage für einen attraktiven Fußverkehr in der Stadt Dreieich. Obwohl Aspekte wie Aufenthaltsqualität und ergänzende Nutzungen weniger stark genannt wurden, können auch diese zu einer Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur beitragen und sollten weiterhin einbezogen werden.

Dialog 2 – Mängel, Ideen und positive Beispiele

Überblick und Verteilung der Kategorien



Was stört Sie, wenn Sie zu Fuß in Dreieich unterwegs sind? Was ist gut? Was kann verbessert werden?

Im zweiten Dialog der Online-Beteiligung fand eine Verortung von verschiedenen Hinweisen zum Fußverkehr statt. Dadurch ist eine Herausarbeitung von detaillierteren Informationen möglich, die sich auf spezifische Situationen in der Stadt beziehen.

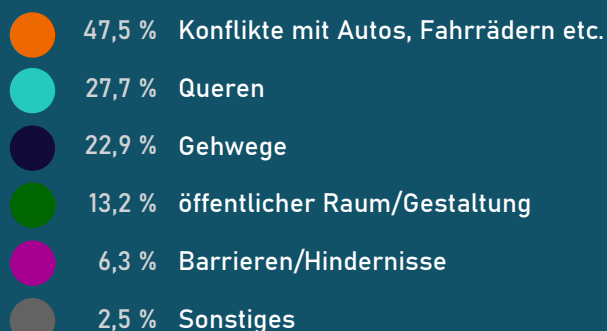
Die Teilnehmenden wurden gebeten, ihre Hinweise direkt in einer interaktiven Karte zu vermerken. Dadurch konnten Probleme, Verbesserungsvorschläge und gute Beispiele im Stadtbild erhoben werden. In einem Textfeld wurde den Teilnehmenden die Möglichkeit geboten, die markierten Punkte genauer zu erläutern.

Für eine Einordnung der Hinweise wurden sechs Kategorien vorgegeben, von denen eine auszuwählen war. Diese Kategorien waren Gehwege, Queren, Barrieren/Hindernisse, öffentlicher Raum/Gestaltung, Konflikte mit

Autos, Fahrrädern etc. sowie Sonstiges.

Einzelne Beiträge wurden nachträglich zusätzlich einer weiteren als der angegebenen Kategorie zugeordnet, sofern sie mehrere Aspekte gleichzeitig thematisierten.

Anteile der Kategorien (Mehrfachnennung)



476 Beiträge = 100 %

Aufgrund nachträglicher Mehrfachzuordnungen überschreitet die Summe der Kategorienanteile 100 %.

Räumliche Schwerpunkte

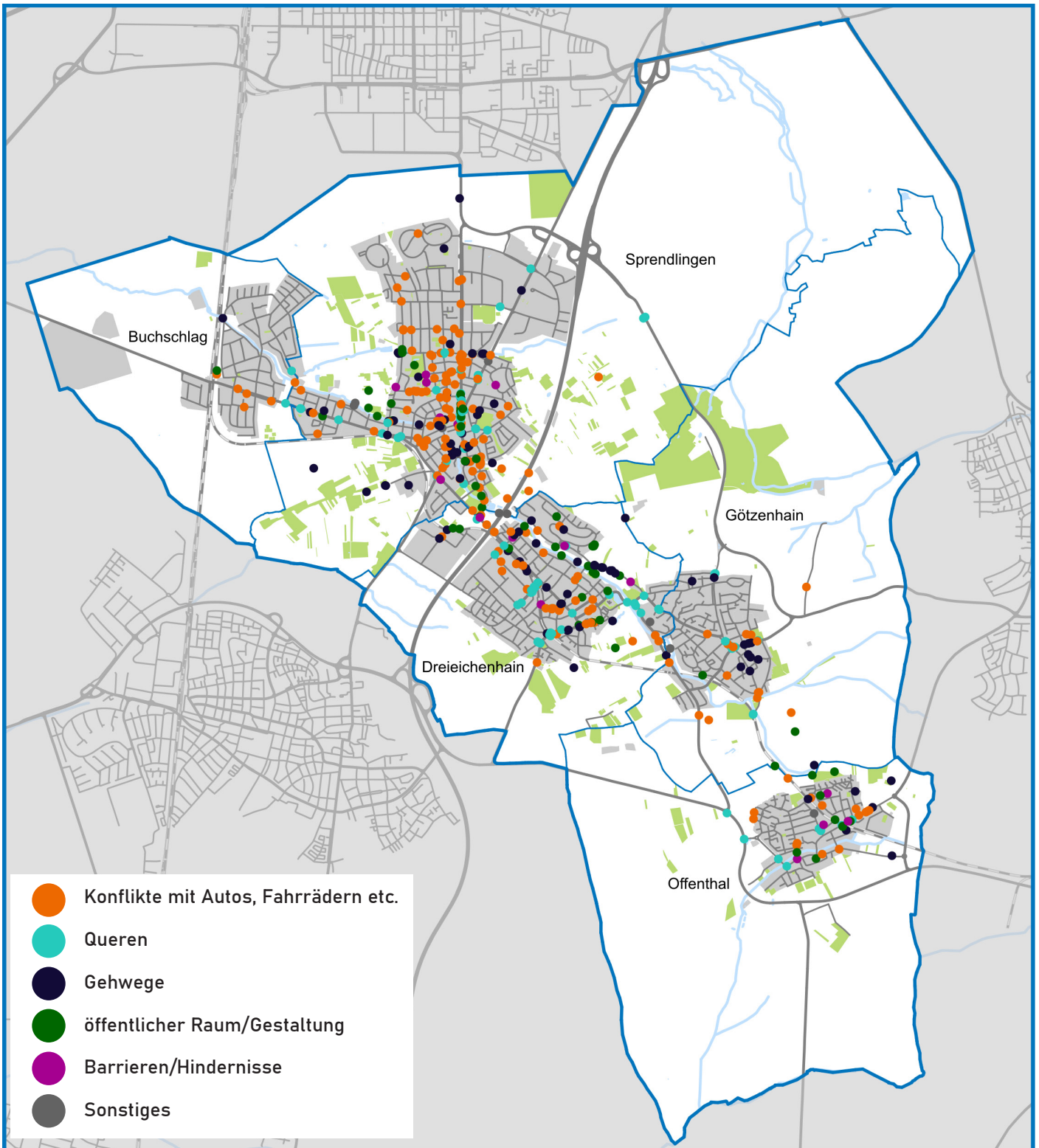
In der Karte auf der nächsten Seite sind die Beiträge jeweils farblich in die Kategorien unterteilt veranschaulicht.

Hier wird deutlich, dass vor allem Bereiche an den Hauptverkehrs- und Einkaufsstraßen von den Teilnehmenden vermerkt wurden. So finden sich unter anderem an der Frankfurter Straße sowie der Eisenbahnstraße und der Buchschlager Allee eine Vielzahl an Hinweisen. Hier ist eine Häufung von Beiträgen aus den Kategorien Queren sowie Konflikte mit Autos, Fahrrädern etc. erkennbar.

Ein weiterer Punkt, der besonders ins Auge fällt, ist der Stadtkern in Sprendlingen. Neben den Themen Queren und Konflikte mit anderen Verkehrsarten gibt es hier mehrere Beiträge zur Kategorie öffentlicher Raum/Gestaltung.

Aber auch an vielen Nebenstraßen sowie außerörtlichen Verbindungen gibt es Beiträge. In den Wohngebieten umfasst dies vermehrt die Kategorie Konflikte mit Autos, Fahrrädern etc. Auf den Strecken am Rand oder außerhalb der Siedlungsgebiete entfallen viele Hinweise auf die Kategorien Gehwege oder öffentlicher Raum/Gestaltung.

Die Karte bietet eine gute Grundlage um sich Bereiche, die mit einer Vielzahl an Punkten vermerkt sind, genauer anzuschauen. Die von den Teilnehmenden genannten Probleme werden untersucht, um dringende Handlungsbedarfe abzuleiten und mögliche Maßnahmen zu entwickeln.



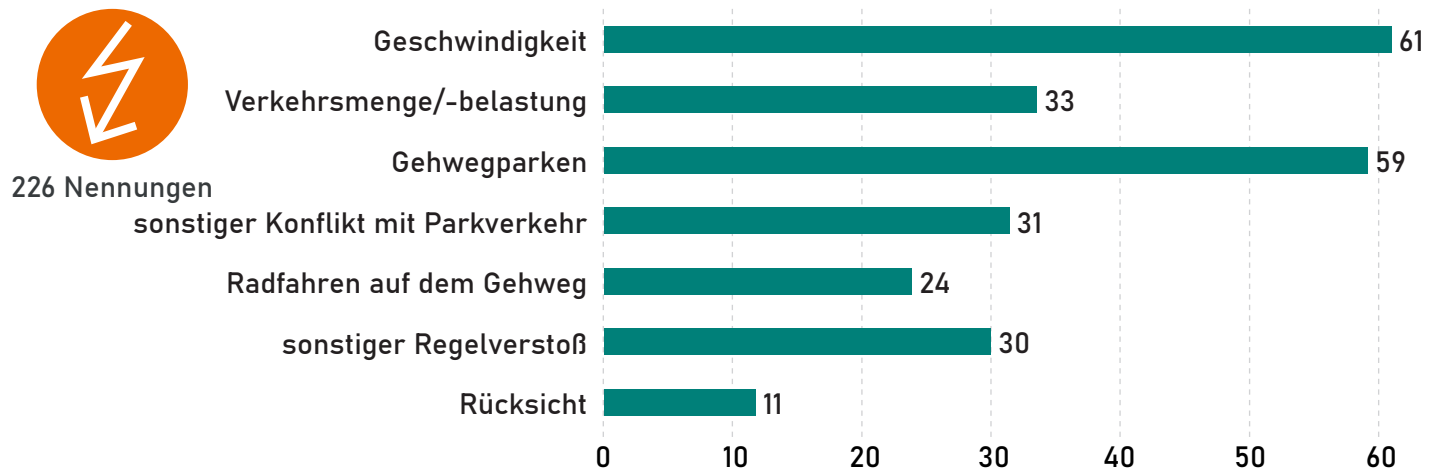
Inhaltliche Schwerpunkte

Die eingegangenen Textbeiträge der Kartenabfrage wurden inhaltlich ausgewertet. Neben den sechs vorgegebenen Kategorien wurden die Meldungen jeweils abgeleiteten Unterkategorien zugeordnet. Dabei waren Mehrfachzuordnungen möglich, wenn ein Beitrag mehrere Aspekte gleichzeitig thematisierte. Zudem wurden Beiträge innerhalb der jeweiligen Kategorien der Unterkategorie Sonstiges zugeordnet, wenn sie keiner der

übrigen Unterkategorien eindeutig zugeordnet werden konnten. Diese sonstigen Beiträge sind in den folgenden Grafiken nicht dargestellt.

Aus diesem Grund entspricht die Summe der dargestellten Unterkategorien nicht in jedem Fall der Gesamtzahl der Nennungen je Kategorie.

Konflikte mit Autos, Fahrrädern etc.



Ein deutlicher Schwerpunkt der Kartenhinweise liegt auf Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Insgesamt wurden hierzu 226 Nennungen ausgewertet.

Besonders häufig beziehen sich die Hinweise auf hohe Geschwindigkeiten (61 Nennungen). Ebenfalls häufig thematisiert werden die Verkehrsmenge bzw. Verkehrsbelastung (33 Nennungen). Ein Teilaspekt hierbei sind Probleme mit Elterntaxis.

Die zweitgrößte Unterkategorie ist Gehwegparken (59 Nennungen), wobei nicht zwischen angeordnetem und illegalem Gehwegparken unterschieden wird. Sonstige Konflikte mit dem Parkverkehr (31 Nennungen) umfassen insbesondere Parkverstöße wie beispielsweise Parken auf Sperrflächen.

Hinweise zum Radfahren auf dem Gehweg wurden 24-mal genannt. Dies beinhaltet auch

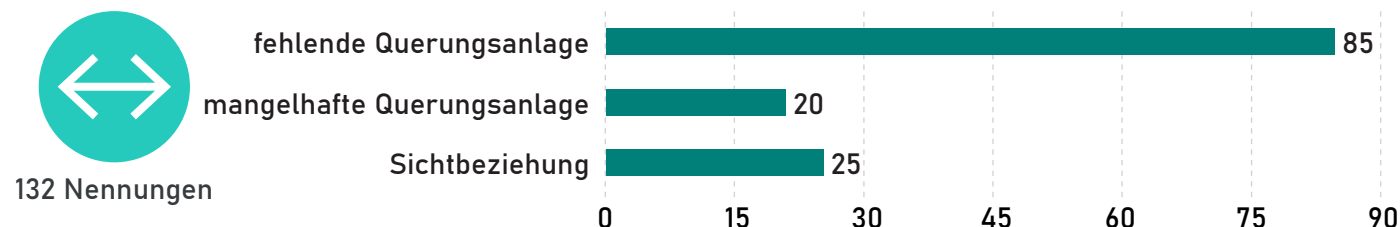
Menschen, die mit einem E-Scooter auf dem Gehweg fahren. Sowohl Hinweise zu erlaubtem Befahren von Gehwegen als auch illegalem Befahren sind Teil der Unterkategorie.

Sonstige Regelverstöße (30 Nennungen) umfassen alle Missachtungen der Verkehrsregeln, die nicht Teil anderer Unterkategorien sind. Das beinhaltet beispielsweise Gehwegüberfahren oder Abbiege- und Durchfahrtsverbote, die ignoriert werden.

Ergänzend wurden auch Aspekte der (fehlenden) gegenseitigen Rücksichtnahme angesprochen (11 Nennungen). Darunter fallen auch Situationen, die von den Teilnehmenden allgemein als chaotisch wahrgenommen werden.

Insgesamt zeigen die Beiträge, dass sich vor allem Konflikte aus der gemeinsamen Nutzung knapper Straßenräume sowie aus Regelverstößen ergeben.

Queren



Ein weiterer zentraler Themenbereich ist das Queren von Straßen. Hierzu wurden 132 Nennungen erfasst.

Der größte Teil der Hinweise betrifft fehlende Querungsanlagen (85 Nennungen). Dies deutet darauf hin, dass an vielen Stellen aus Sicht der Teilnehmenden gesicherte oder komfortable Quermöglichkeiten fehlen. Es werden insbesondere Wünsche nach Zebrastreifen und Ampeln geäußert.

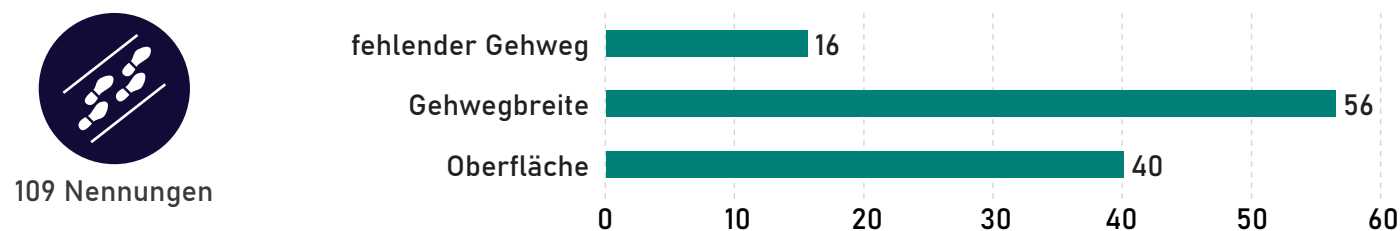
Mangelhafte Querungsanlagen wurden 20-mal genannt. Dabei geht es zum einen um verbesserungswürdige Ampelschaltungen,

zum anderen um Unklarheiten an bestehenden Querungen.

Weitere Beiträge beziehen sich auf eingeschränkte Sichtbeziehungen (25 Nennungen), beispielsweise durch parkende Fahrzeuge oder unübersichtliche Situationen. Dies ist ein Sicherheitsproblem, welches insbesondere für Kinder von Relevanz ist.

Insgesamt wird deutlich, dass sichere, gut sichtbare und bedarfsgerechte Quermöglichkeiten ein wichtiges Anliegen der Teilnehmenden sind.

Gehwege



Zum Themenfeld Gehwege wurden insgesamt 109 Nennungen ausgewertet.

Über die Hälfte davon bezieht sich auf die Gehwegbreite (56 Nennungen). Die Hinweise zu schmalen Gehwegen thematisieren dabei häufig Schulwege oder mangelhafte Barrierefreiheit. Mit Kinderwagen oder Rollstuhl ist eine Nutzung der Gehwege teilweise nicht möglich.

Ebenfalls häufig thematisiert wird die Oberfläche der Gehwege (40 Nennungen), etwa im Hinblick auf Unebenheiten, Schäden oder mangelnden Komfort. Auch geneigte Gehwege

(z. B. an Ausfahrten) und glatte bzw. rutschige Oberflächen werden als Problem wahrgenommen. Somit spielt auch hier der Aspekt der Barrierefreiheit eine Rolle.

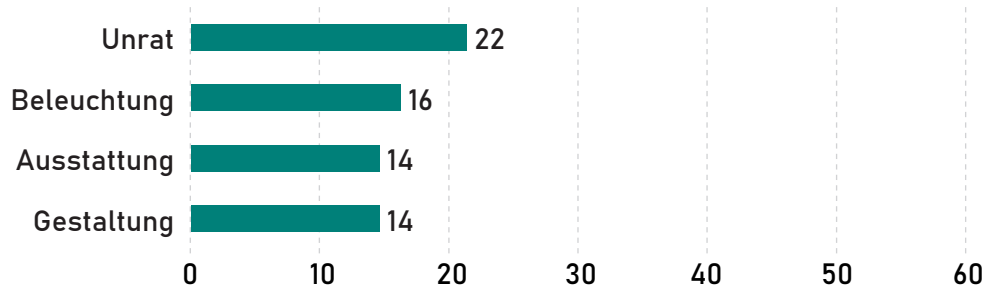
Fehlende Gehwege wurden 16-mal genannt. Mehrere Beiträge beschreiben, dass Gehwege plötzlich enden. Dies wird von einigen Teilnehmenden als Sicherheitsproblem festgehalten.

Die Beiträge zeigen, dass neben dem grundsätzlichen Vorhandensein von Gehwegen insbesondere deren Breite und Nutzbarkeit für den Fußverkehr von Bedeutung sind.

öffentlicher Raum/Gestaltung



63 Nennungen



Zur Kategorie öffentlicher Raum und Gestaltung gingen 63 Nennungen ein.

Am häufigsten wurde Unrat thematisiert (22 Nennungen). Dies beinhaltet Meldungen zu Müll, Kot, Unkraut oder Laub auf Gehwegen.

Weitere Hinweise betreffen die Beleuchtung (16 Nennungen), wobei fehlende und kaputte Lampen beschrieben werden. Zum Teil werden auch bestehende Lampen als zu dunkel bewertet.

Andere Beiträge fallen in die Unterkategorien Ausstattung und Gestaltung (jeweils 14 Nennungen). Bei der Ausstattung geht es um den Wunsch nach mehr oder besseren

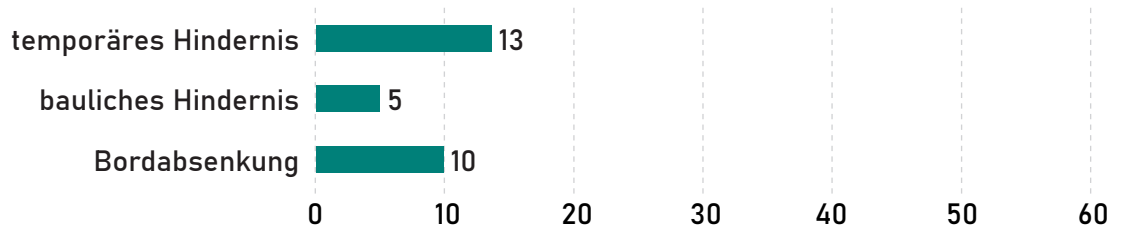
Sitzmöglichkeiten, Mülleimern sowie Spiel- und Sportgeräten. Die Gestaltung umfasst neben der Aufenthaltsqualität an sich auch Begrünung und Beschattung des öffentlichen Raums. Hierbei wurden auch einzelne positive Beispiele genannt.

Die Beiträge verdeutlichen, dass die Wahrnehmung von Fußwegen nicht nur durch verkehrliche Aspekte geprägt wird, sondern auch durch Aufenthaltsqualität, Sauberkeit und das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum. Damit spielen gestalterische und pflegerische Aspekte eine wichtige Rolle für die Attraktivität des Zufußgehens.

Barrieren/Hindernisse



30 Nennungen



In der Kategorie Barrieren und Hindernisse wurden 30 Nennungen ausgewertet.

Dabei beziehen sich die meisten Hinweise auf temporäre Hindernisse (13 Nennungen), etwa abgestellte Fahrräder und Roller oder Hecken, die die Gehwegbreite einschränken.

Fehlende Bordabsenkungen wurden 10-mal genannt, bauliche Hindernisse 5-mal. Letztere beinhalten beispielsweise Poller und Schil-

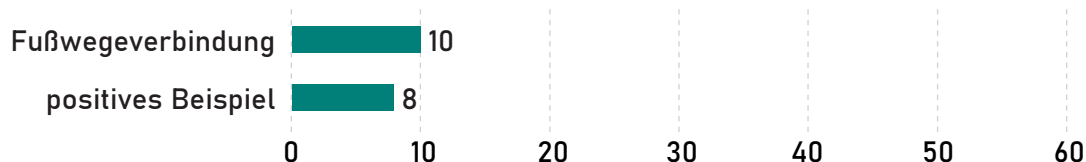
der, die im Weg stehen.

Die Beiträge machen deutlich, dass Barrierefreiheit und durchgehend nutzbare Wege für einige Teilnehmende wichtige Voraussetzungen sind. Einschränkungen betreffen dabei sowohl dauerhafte bauliche Situationen als auch kurzfristige Behinderungen im Alltag.

Sonstiges



20 Nennungen



Unter Sonstiges wurden 20 Nennungen zusammengefasst.

Dazu gehören insbesondere Hinweise zu Fußwegeverbindungen (10 Nennungen), etwa fehlende oder gewünschte Wegeverknüpfungen.

Außerdem wurden positive Beispiele genannt (8 Nennungen). Diese Beiträge zeigen, dass die Teilnehmenden nicht nur Defizite benennen, sondern auch auf bestehende Qualitäten

und gelungene Situationen hinweisen. Solche Hinweise können wichtige Anknüpfungspunkte für die weitere Planung bieten, da sie zeigen, welche räumlichen Situationen bereits gut funktionieren oder als vorbildlich wahrgenommen werden.



