

Fellbachgo!

UMFRAGE ZUM RS 5

Fellbach

Inhalt

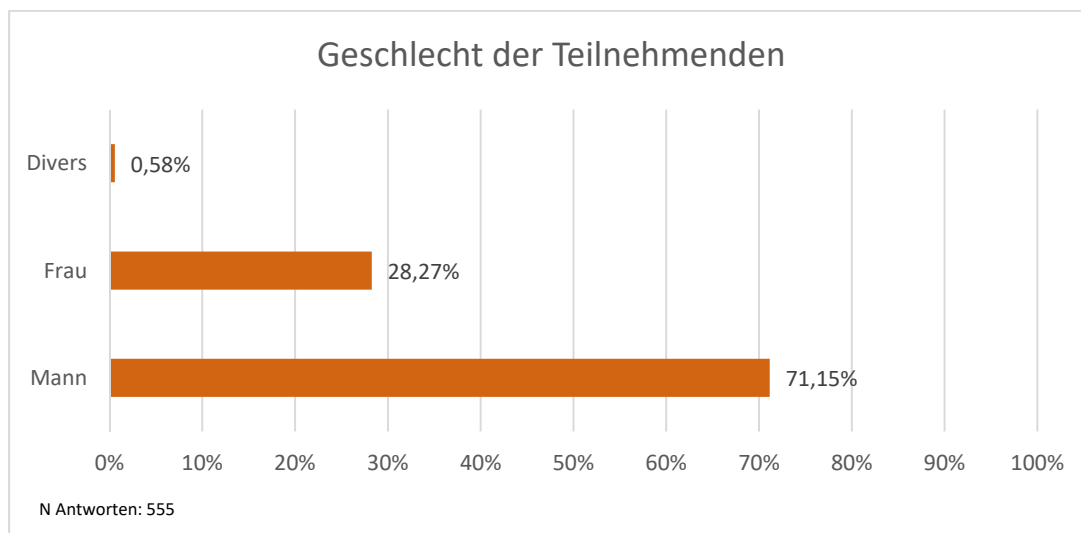
Inhalt	1
Ziel der Befragung	2
Statistische Daten.....	2
Stimmungsbild	3
Einstellung	3
Fahrradnutzung	3
Bedeutung der Kriterien.....	4
Fahrkomfort und Schnelligkeit	4
Sicherheit.....	5
Umwelt und städtisches Grün	5
Innerstädtische Funktion.....	6
Auswirkungen auf andere Verkehrsarten	7
Weitere Kriterien	7
Arten des Ausbaus.....	9
Vorteile einzelner Trassen	10
Vorteile je Trasse	11
Trassenvariante 1	11
Trassenvariante 1b	11
Trassenvariante 2	11
Gesamtübersicht der Bewertungen	11
Impressum.....	12

Ziel der Befragung

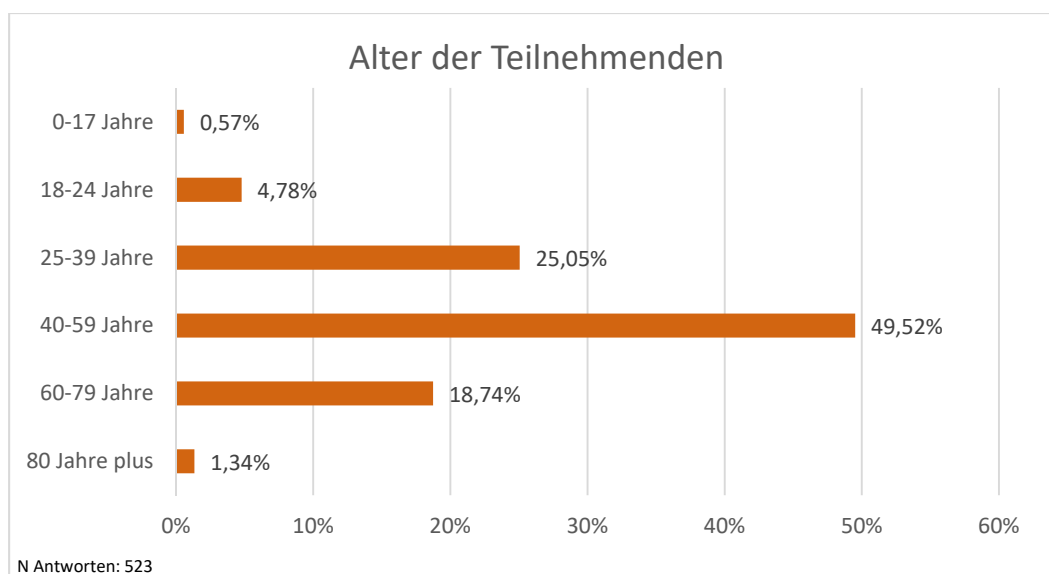
Die Umfrage wurde durchgeführt, um einen Gesamtüberblick über die Meinung, Sorgen und Wünsche der Fellbacher Bürgerinnen und Bürger bezüglich des Radschnellwegs zu erhalten. Zusätzlich brachte sie wertvolle Hinweise und Expertentipps der Bürgerschaft hervor, die in den Prozess mit einfließen und die planenden und organisierenden Stellen unterstützen.

Statistische Daten

Zu Beginn der Befragung wurden die Teilnehmenden gebeten ihre statistischen Daten anzugeben. Diese umfassen das Alter und Geschlecht.



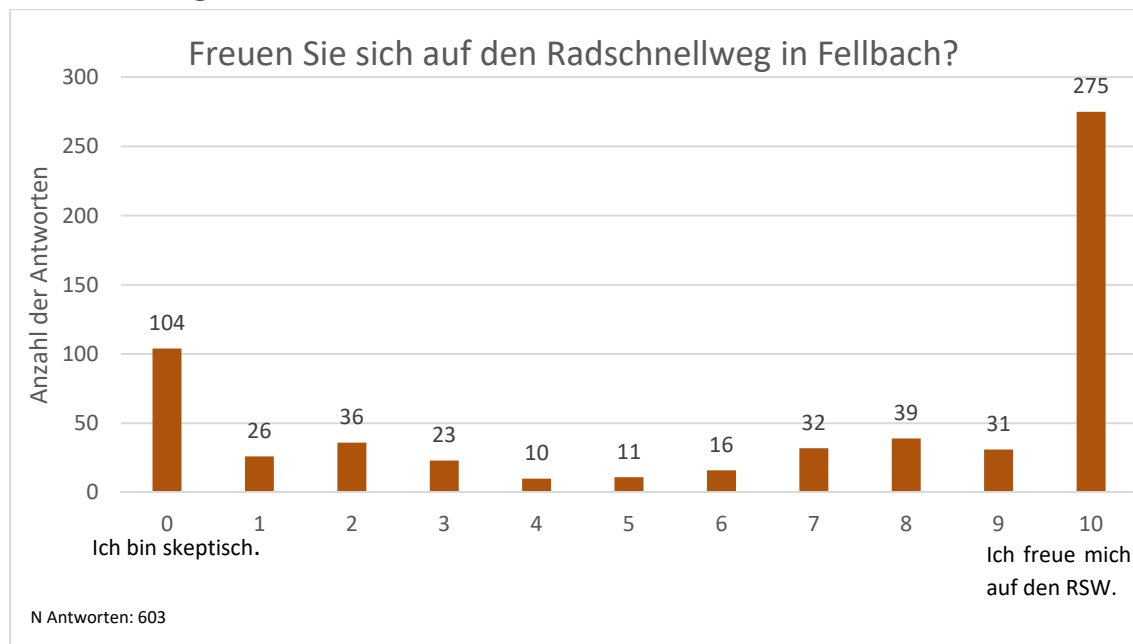
Bezüglich des Geschlechts der Teilnehmenden zeigt sich eine deutlich stärkere Beteiligung von Männern, während Frauen weniger als ein Drittel der Teilnehmenden darstellen.



Die Altersgruppe 40 und 59 Jahre machen etwa die Hälfte der Teilnehmenden aus und sind damit am Stärksten repräsentiert. Insbesondere die jüngsten und ältesten Bürgerinnen und Bürger sind dagegen schwach vertreten.

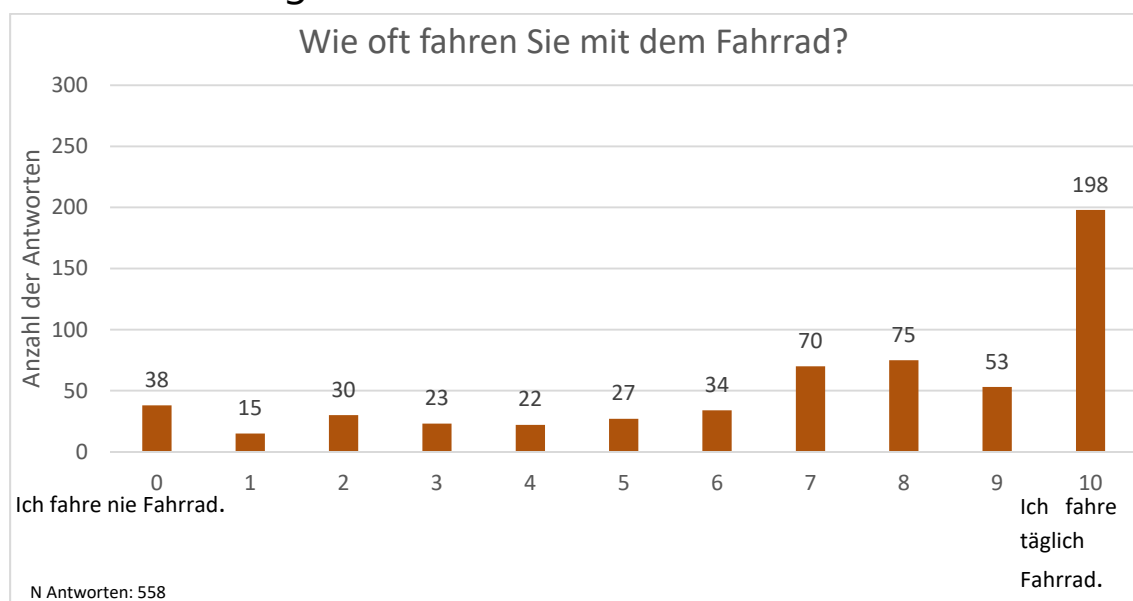
Stimmungsbild

Einstellung



Unter den Teilnehmenden der Umfrage freut sich eine deutliche Mehrheit auf den Radschnellweg in Fellbach, wenngleich es auch eine Gruppe an Personen mit vorherrschender Skepsis gibt.

Fahrradnutzung



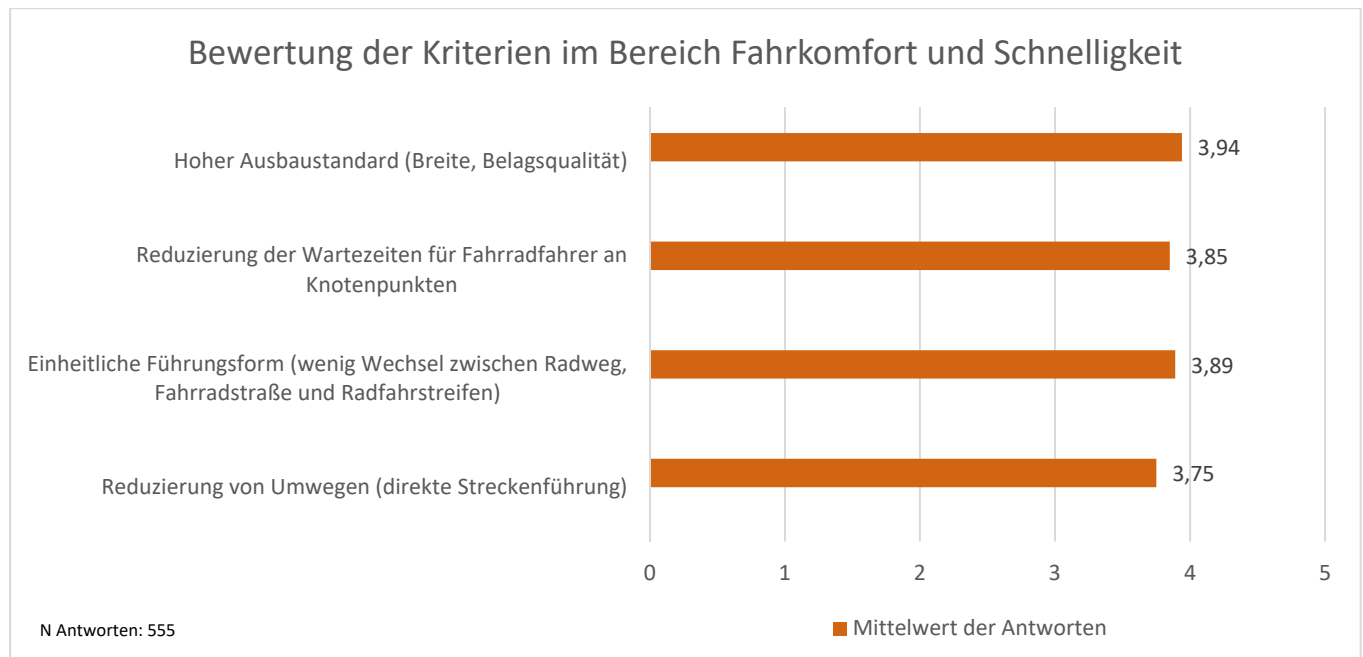
Die meisten Beteiligten sind regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs und mehr als ein Drittel fährt sogar täglich Rad.

Bedeutung der Kriterien

Bei der Auswahl der Trassenvariante für den Radschnellweg spielen viele Kriterien und deren Gewichtung eine Rolle. Zur Entscheidungsfindung des Gemeinderats wurden die Teilnehmenden nach ihrer Einschätzung zu folgenden Kriterien gefragt.

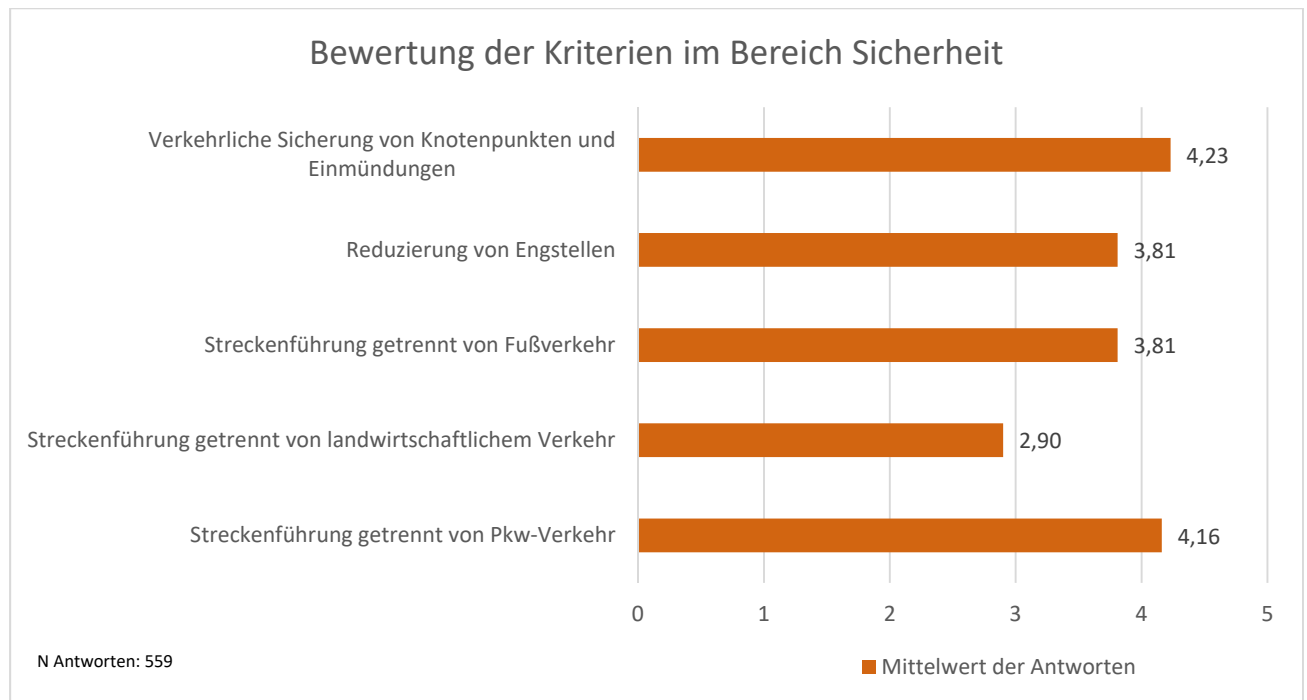
Auf einer Skala von 1 (gar nicht wichtig) bis 5 (sehr wichtig) sind die einzelnen Kriterien bewertet worden.

Fahrkomfort und Schnelligkeit



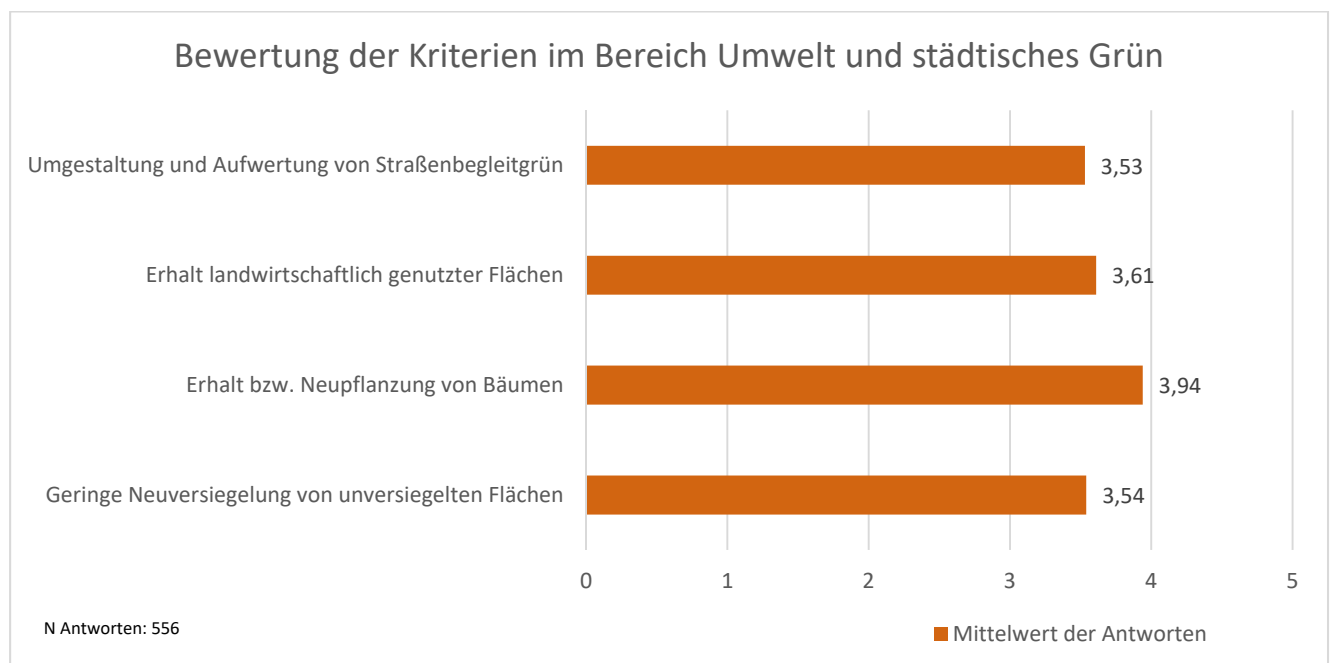
Im Bereich Fahrkomfort und Schnelligkeit wurden alle vier vorgeschlagenen Kriterien in ähnlichem Maße als wichtig erachtet.

Sicherheit



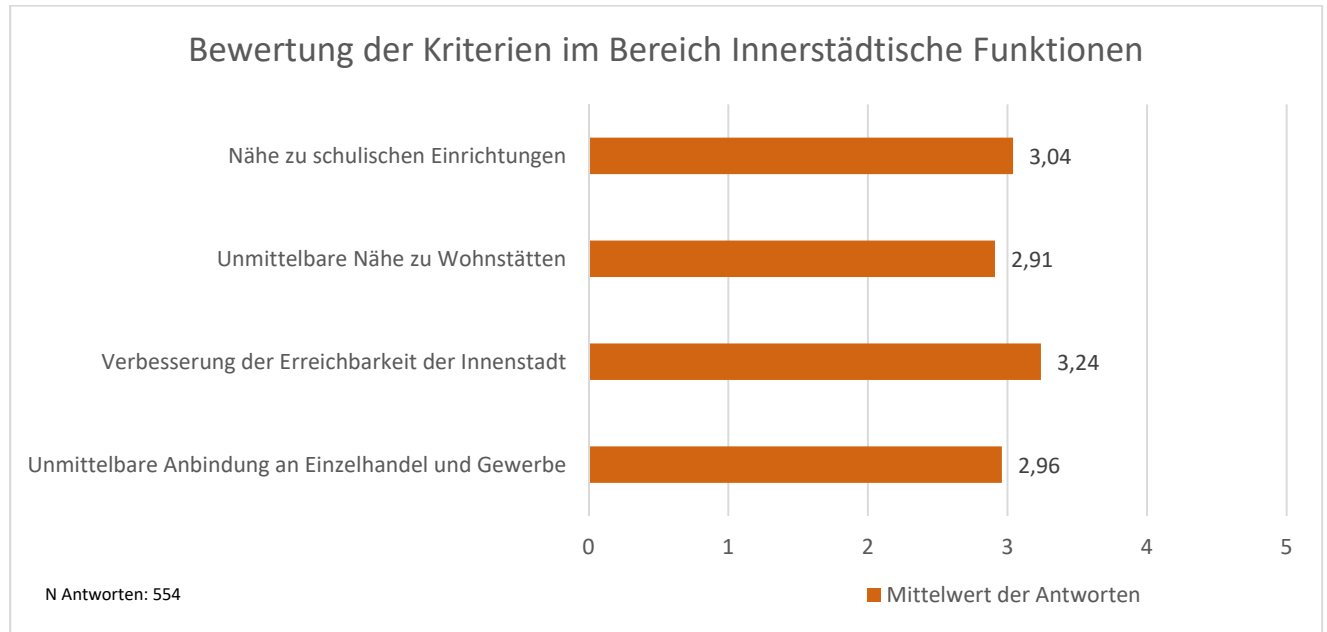
Im Bereich Sicherheit legen die Teilnehmenden besonderen Wert auf die Sicherung von Knotenpunkten und Einmündungen sowie eine getrennte Streckenführung vom PKW-Verkehr. Eine Trennung vom Fußverkehr und die Reduzierung von Engstellen wurden als etwas weniger wichtig gewertet. Eine getrennte Führung zum landwirtschaftlichen Verkehr stellt für die meisten Teilnehmenden keine Priorität dar.

Umwelt und städtisches Grün



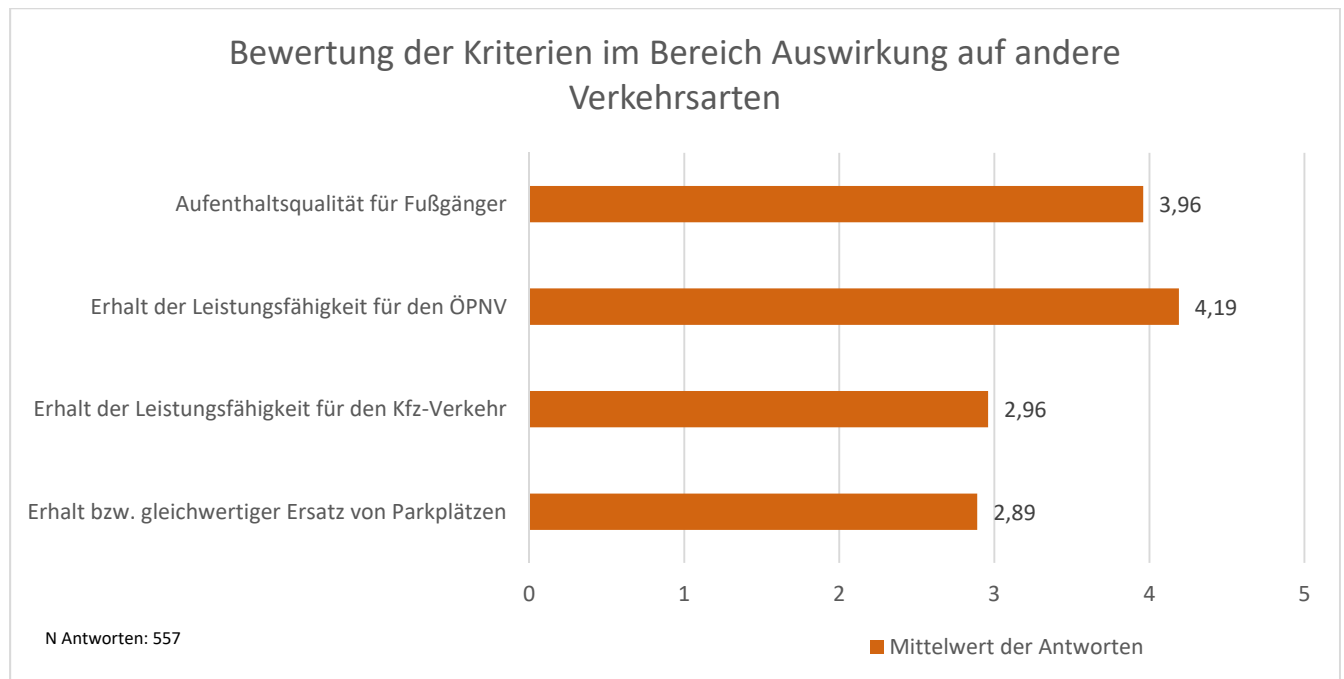
Das beliebteste Entscheidungskriterium im Bereich Umwelt und städtisches Grün ist der Erhalt, bzw. die Neupflanzung von Bäumen (mit fast 4%). Die weiteren Faktoren des Bereichs sind von den Teilnehmenden ebenfalls als wichtig eingeschätzt worden.

Innerstädtische Funktion



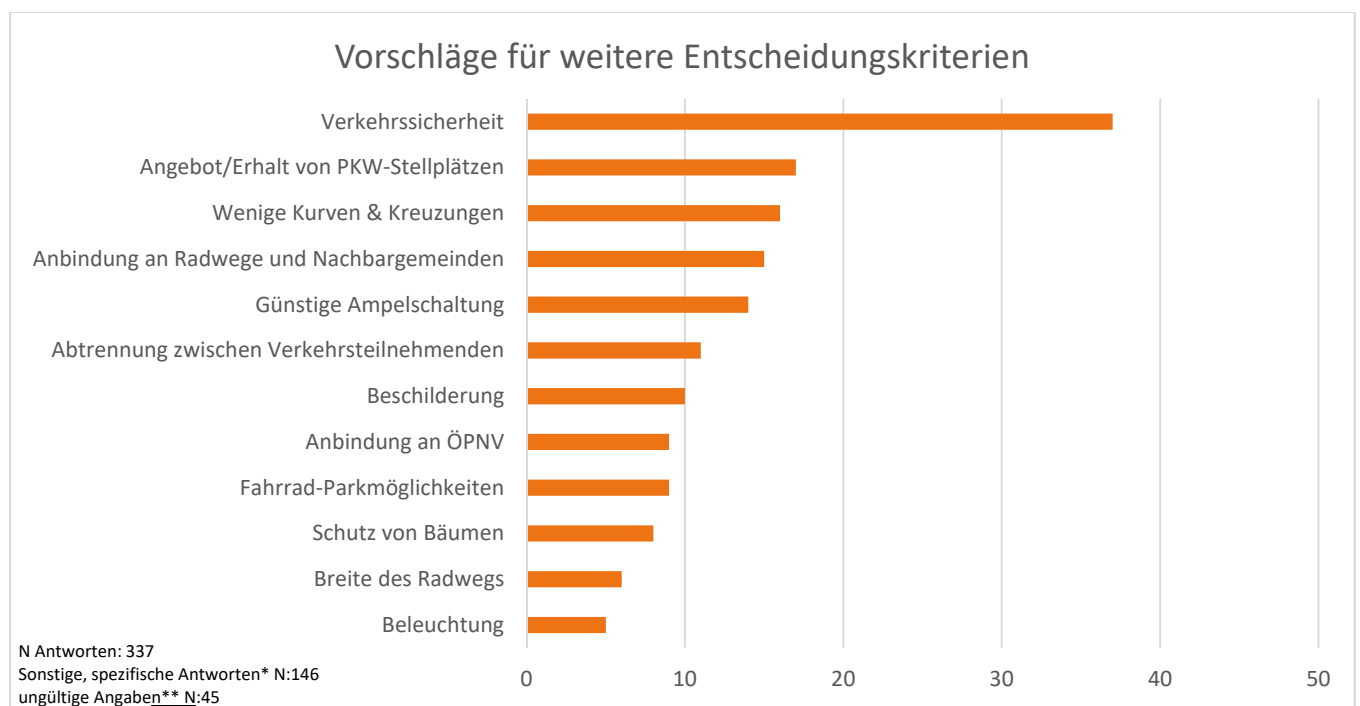
Den Kriterien im Bereich innerstädtische Funktionen wurde im Vergleich zu den anderen Bereichen ein geringeres Gewicht zugesprochen. Innerhalb dieses Bereichs ist die Erreichbarkeit der Innenstadt als Kriterium die Priorität der Teilnehmenden.

Auswirkungen auf andere Verkehrsarten



Der Erhalt von Leistungsfähigkeit und Parkplätzen für den Pkw-Verkehr wird von den Teilnehmenden als eher weniger wichtig eingeschätzt. Stattdessen schneiden die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und der Erhalt der Leistungsfähigkeit des ÖPNV stark ab.

Weitere Kriterien



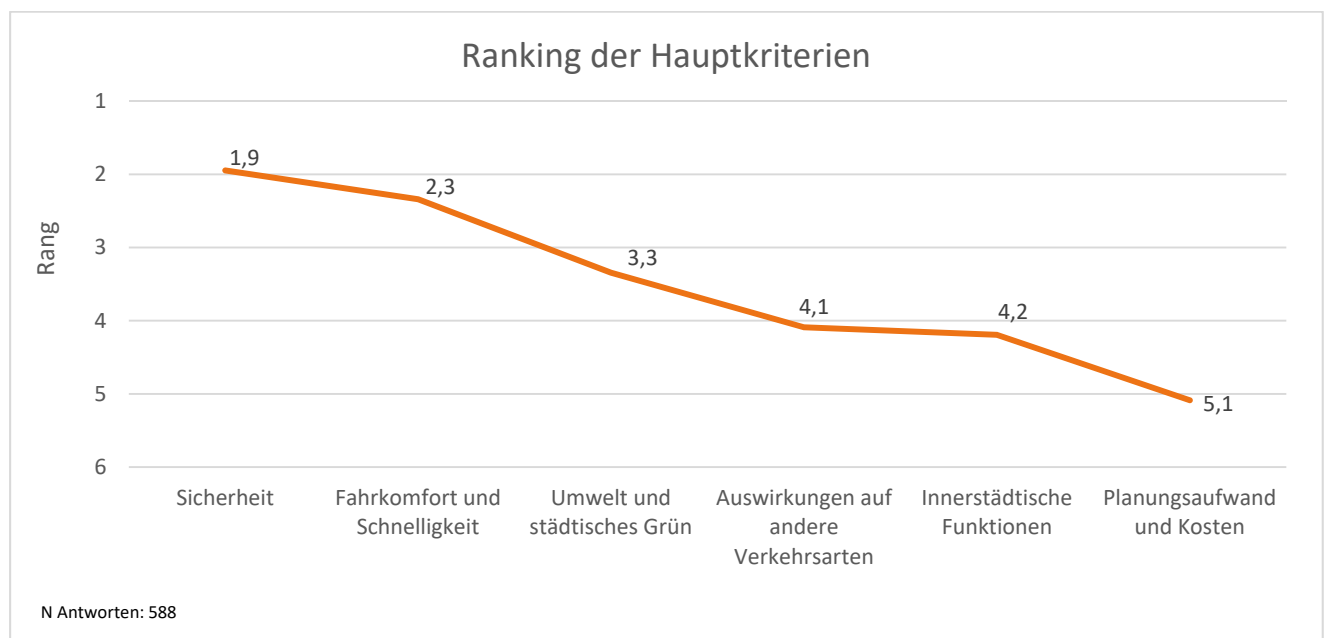
*Sonstige, spezifische Aussagen: siehe Anhang, Seite

**Bei den ungültigen Angaben handelt es sich um Antworten, die im Sinne der Frage nicht auswertbar/ aussagekräftig sind. Siehe Anhang Seite

Den Teilnehmenden wurde zudem die Möglichkeit gegeben, weitere eigene Auswahlkriterien vorzuschlagen. Dabei gab es eine große Vielfalt an Antworten, die sich teils nicht direkt auf die Frage bezogen. Die auswertbaren Antworten wurden nach Möglichkeit in die Cluster zusammengefasst, die in

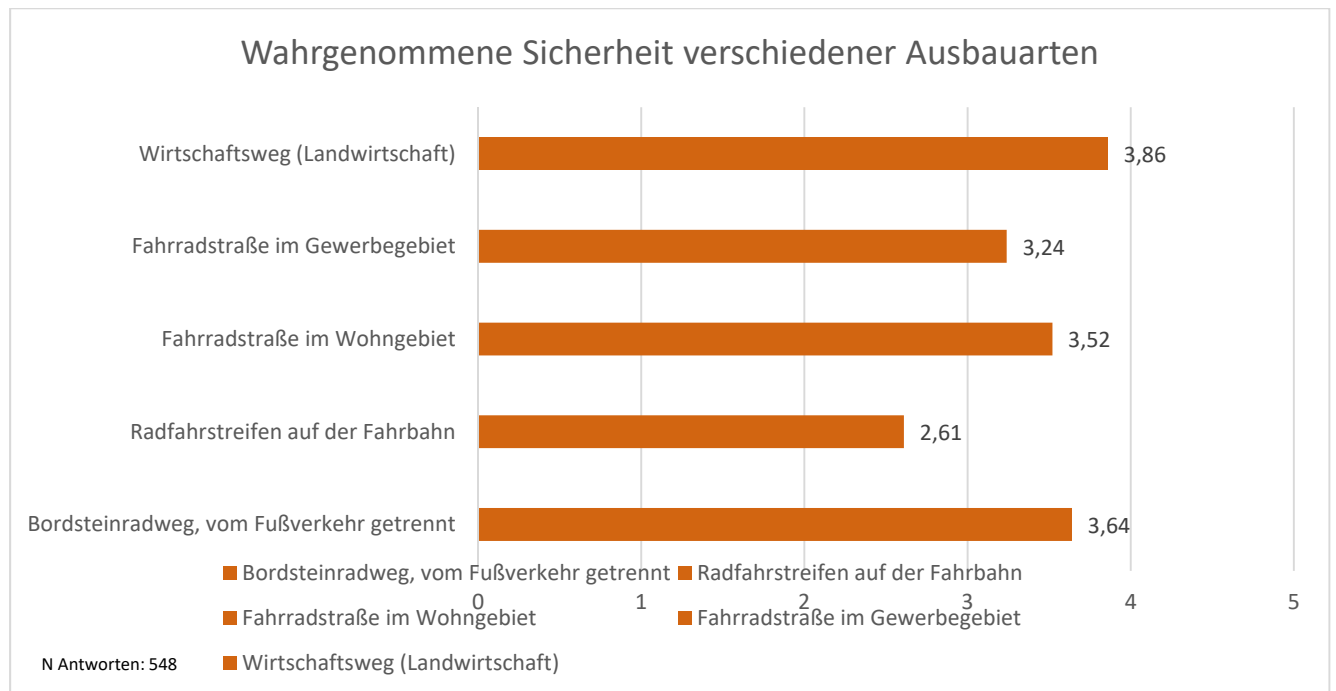
der obigen Abbildung dargestellt sind. Häufig und aus verschiedenen Perspektiven (Fußgänger, Radfahrer, Pkw-Fahrer) genannt wurde das Thema Verkehrssicherheit. Damit verbunden waren teils Sorgen vor möglichen Gefahren durch rücksichtslose Fahrradfahrer, aber auch ein Schutzbedürfnis seitens der Radfahrenden gegenüber dem Pkw-Verkehr. Das Angebot an Pkw-Parkplätzen wurde ebenfalls häufig als wichtiges Entscheidungskriterium genannt. Andere Kriterien beziehen sich auf eine angenehme Gestaltung des Radschnellwegs. Dabei spielen insbesondere wenige Kurven/Kreuzungen, eine günstige Ampelschaltung und Anbindung an weitere Radwege und den ÖPNV eine Rolle. In dem Zusammenhang fällt auch die Forderung einer Mindestbreite des Radwegs sowie einer angemessenen Beleuchtung und Beschilderung. Zudem werden Fahrrad-Parkmöglichkeiten und der Schutz von stehenden Bäumen als notwendig hervorgehoben.

Bedeutung der Hauptkriterien



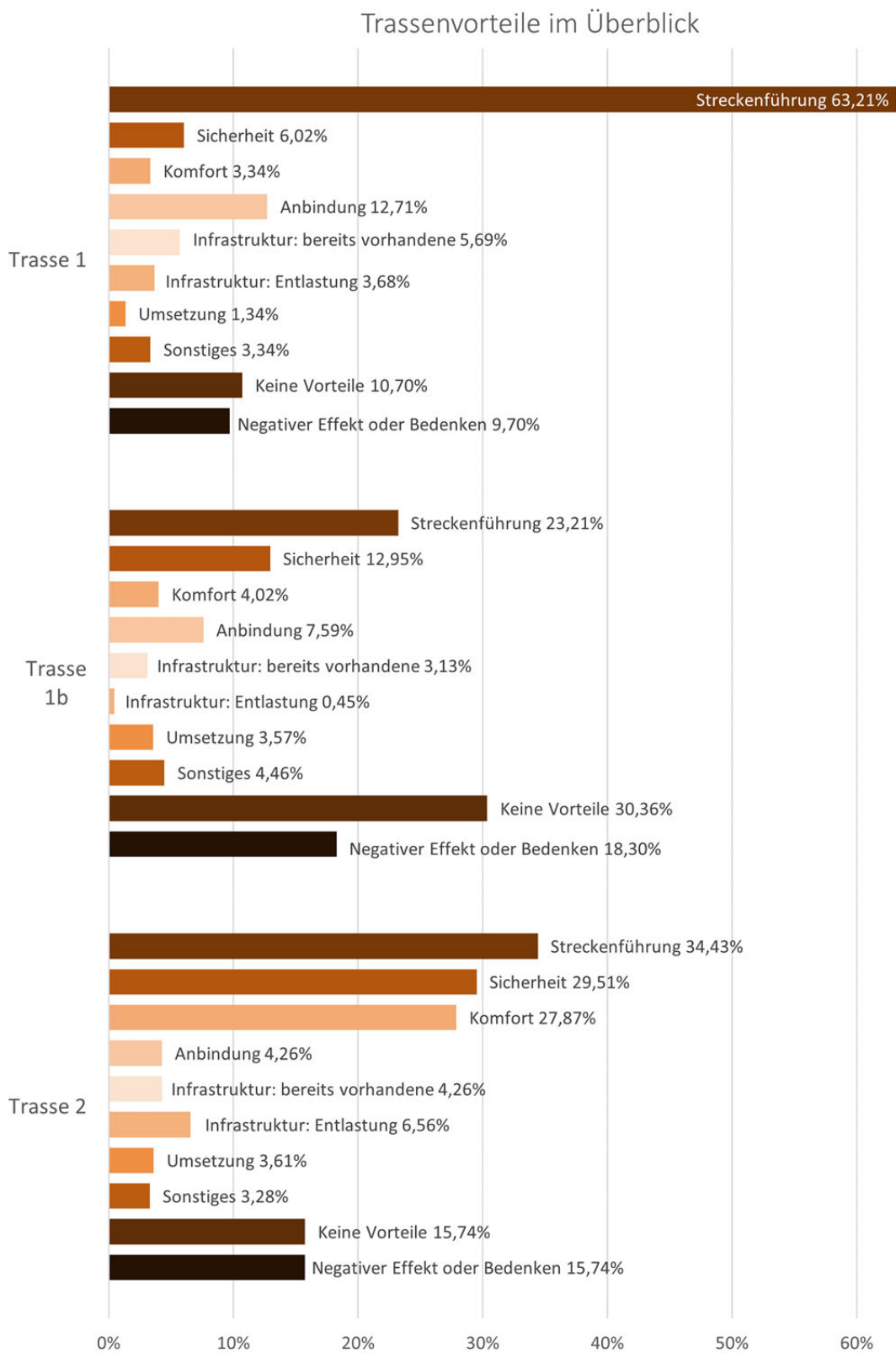
Die Grafik zeigt das Ranking der verschiedenen Hauptkriterien nach ihrer empfundenen Wichtigkeit von Rang 1 (höchste Priorität) bis Rang 6 (niedrigste Priorität). Das Kriterium „Sicherheit“ schneidet am besten ab und wird durchschnittlich die durch die Teilnehmenden auf Rang 2 sortiert (1,9). Danach folgen Fahrkomfort/Schnelligkeit und Umwelt/städtisches Grün. Der Planungsaufwand/die Kosten sind durch die Teilnehmenden auf den letzten Rang eingeordnet worden.

Arten des Ausbaus



Die Abfrage der wahrgenommenen Sicherheit (aus der Perspektive eines/-r Radfahrers/-in) auf den verschiedenen Ausbauarten des Radschnellwegs zeigt, dass der landwirtschaftliche Wirtschaftsweg von den Teilnehmenden durchschnittlich als sicherste Option eingestuft wird. Die Befragten verbinden hingegen Unsicherheit mit Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Fahrradstraßen und der Bordsteinradweg liegen in Bezug auf das Sicherheitsgefühl im Mittelfeld.

Vorteile einzelner Trassen



N Teilnehmende Trasse 1: 299, N Teilnehmende Trasse 1b: 224, N Teilnehmende Trasse 2: 305

Vorteile je Trasse

Trassenvariante 1

In der Kategorie Streckenführung werden bei Trasse 1 als positive Attribute "direkt", "schnell" und "geradlinig" genannt. Unter Fahrkomfort wird die gerade Strecke mit wenigen Höhenmetern/Kurven und der leichten Orientierungsmöglichkeit genannt. Negative Effekte (11% der Nennungen) bzw. Bedenken (10%) der Befragten drehen sich hauptsächlich um die anderen Verkehrsteilnehmenden sowie dem Wegfall von Parkplätzen. Die Anzahl der Antworten sind 299, die Anzahl der Kategoriezählungen jedoch 358 da einige Antworten in mehrere Kategorien zugleich fallen.

Trassenvariante 1b

In der Kategorie Streckenführung werden bei Trasse 1b als positive Attribute "direkt" und "schnell" genannt. Als negativer Effekt wird der Weg als Gefahrenquelle durch die Esslinger Straße und die Gestaltung als Zweirichtungsradweg angegeben. Viele Teilnehmende sehen insbesondere im Vergleich zu Trasse 1 keine Vorteile (30% der Nennungen) oder haben Bedenken (18%). Die Anzahl der Antworten sind 224, die Anzahl der Kategoriezählungen jedoch 242 da einige Antworten in mehrere Kategorien zugleich fallen.

Trassenvariante 2

In der Kategorie Streckenführung werden bei Trasse 2 besonders die Entfernung vom Hauptverkehr genannt. Als Komfort werden das Fahren im Grünen und die Entfernung von Autoabgasen angemerkt. Negativ (16% der Nennungen) oder nachteilig (16%) werden die Strecken durch Wohngebiete, Knotenpunkte und die geplanten Querungen bewertet. Sonstiges umfasst den Erhalt von Natur durch die Umsetzung dieser Variante. Die Anzahl der Antworten sind 305, die Anzahl der Kategoriezählungen jedoch 443 da einige Antworten in mehrere Kategorien zugleich fallen.

Gesamtübersicht der Bewertungen

Im Vergleich aller Trassenvorteile zeigen sich die verschiedenen Stärken der Wege. Während Rad-schnellweg-Option 1 und 1b mit Effizienz und direkter Streckenführung überzeugen, wird bei Trasse 2 ein höherer Fahrkomfort angemerkt.

Gesamtzahl der Nennung von Trassenvorteilen:

- Trasse 1: 297
- Trasse 1b: 133
- Trasse 2: 344

Impressum

Ansprechpartner der Stadt Fellbach zum Radschnellweg RS 5

Birgit Orner
Große Kreisstadt Fellbach
Stabsstelle Radmobilität
Marktplatz 1 | 70734 Fellbach
Telefon 0711 5851-577 | Mobil 0151 51667260
E-Mail birgit.ornier@fellbach.de | Internet www.fellbach.de

Umsetzung und Auswertung der Bürgerbefragung

translake GmbH
Obere Laube 53
78462 Konstanz
Telefon: +49 (0)7531 365 92 30
E-Mail: info@translake.org
Webseite: www.translake.org
Amtsgericht Freiburg, HRB 382071
Geschäftsführerin: Hanna Kasper