

Fellbachgo!

UMFRAGE ZUM RSW5

Fellbach

Inhalt

Ziel der Befragung	2
Statistische Daten.....	2
Geschlecht	2
Altersgruppe	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
Gesamtauswertung: Anzahl der genannten Vorteile je Trasse.....	12
Zusätzliche Hinweise an die Planer (insg. 257 Hinweise):.....	13

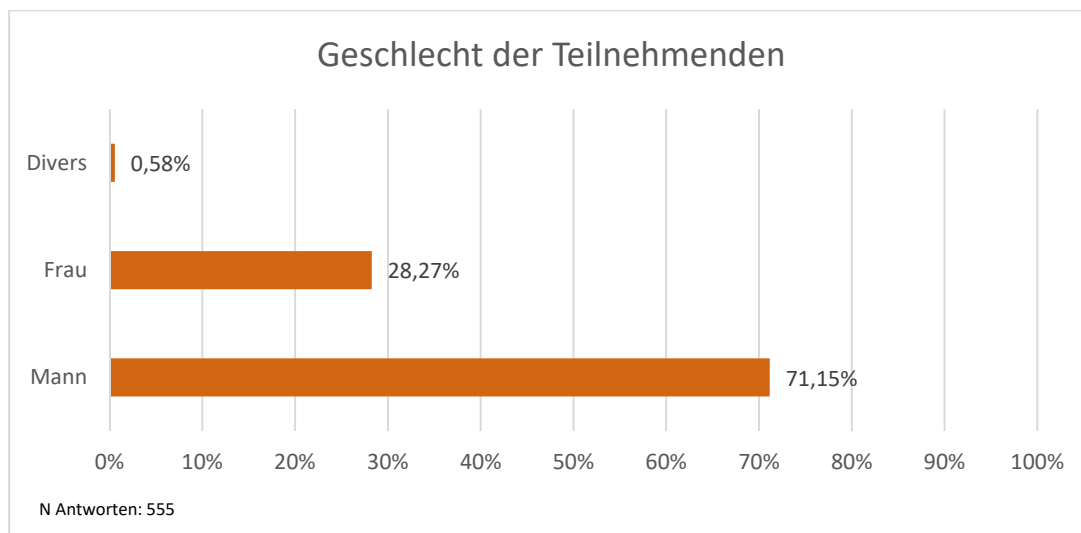
Ziel der Befragung

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

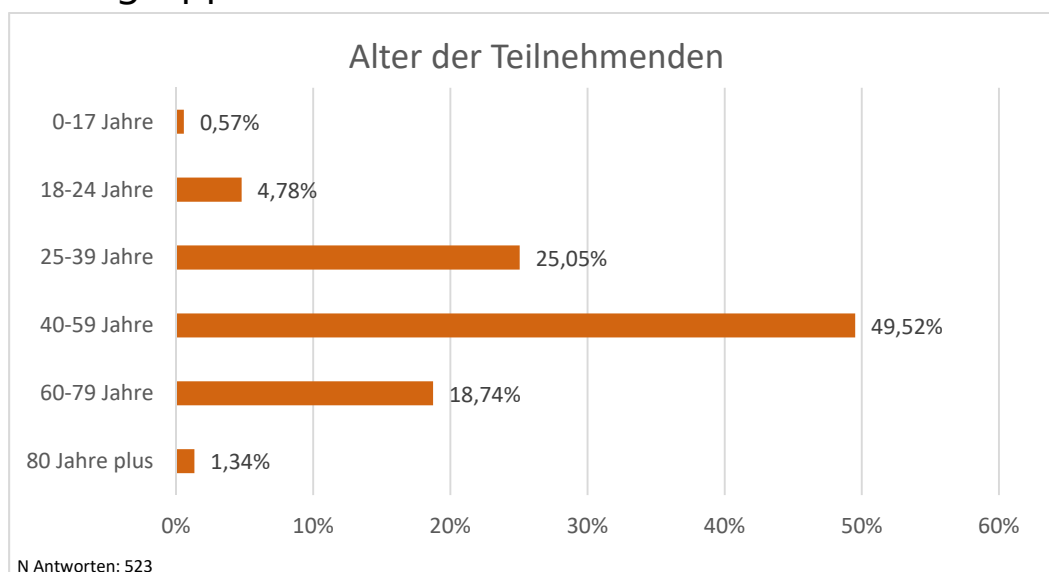
Zu Beginn der Befragung wurden die Teilnehmenden gebeten ihre statistischen Daten anzugeben. Diese umfassen das Alter und Geschlecht.

Geschlecht



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

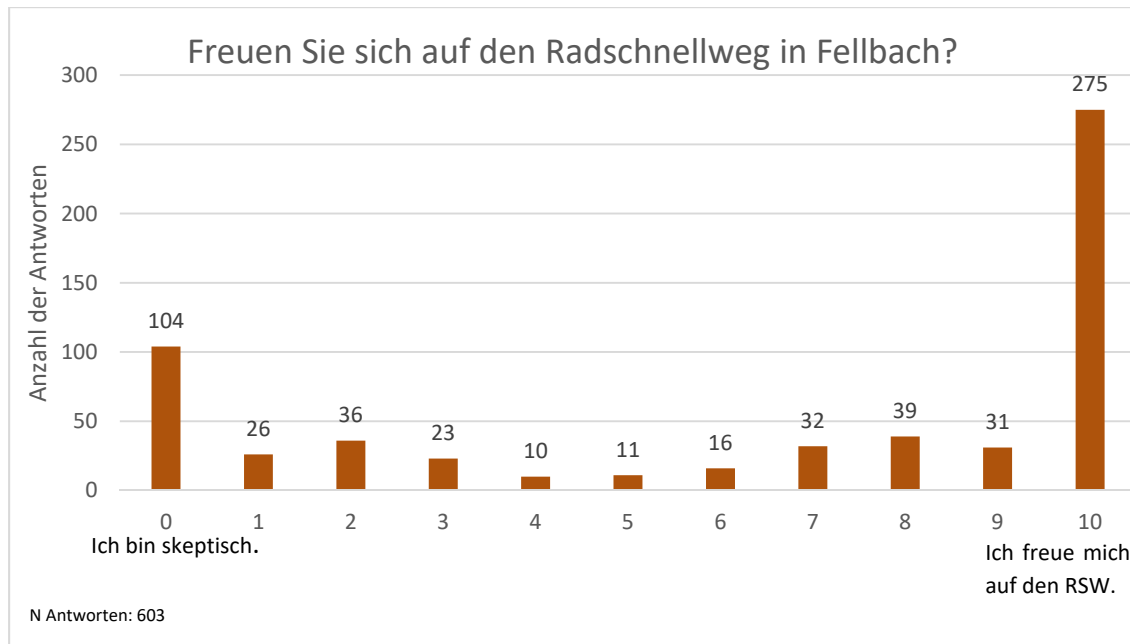
Altersgruppe



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.

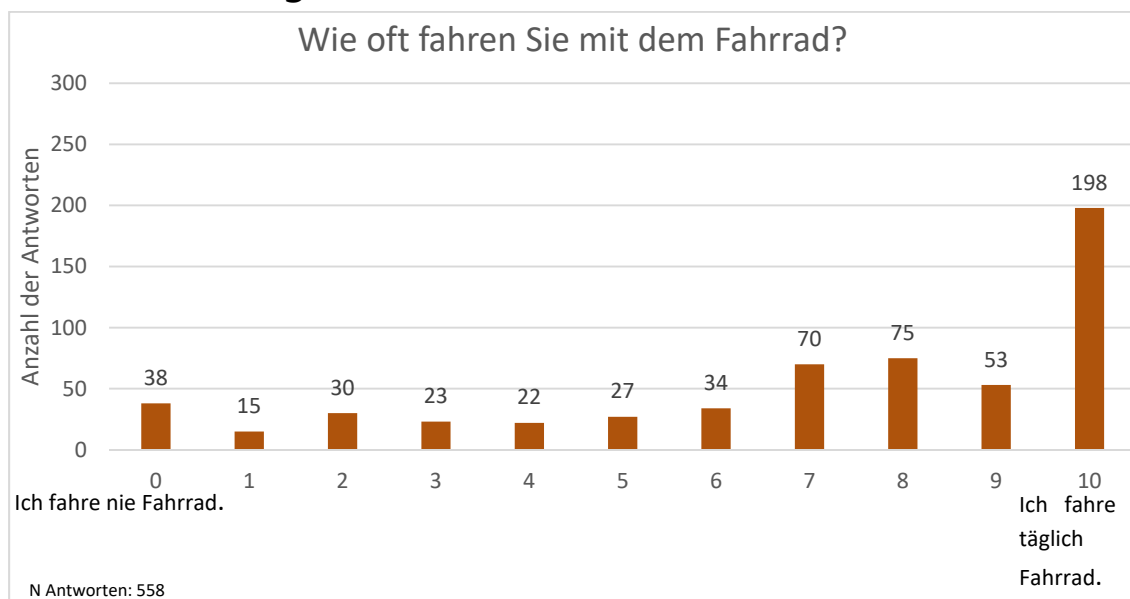
Stimmungsbild

Einstellung



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

Fahrradnutzung



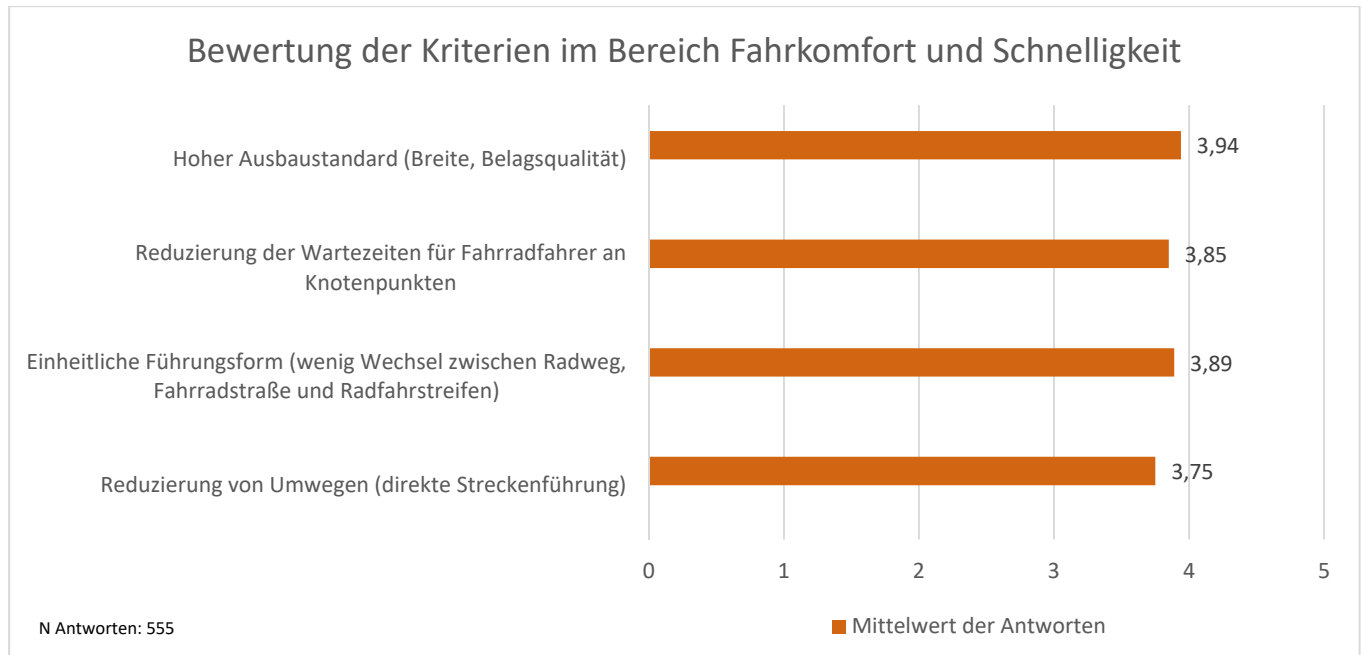
Die meisten Beteiligten sind regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs und mehr als ein Drittel fährt sogar täglich Rad.

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.

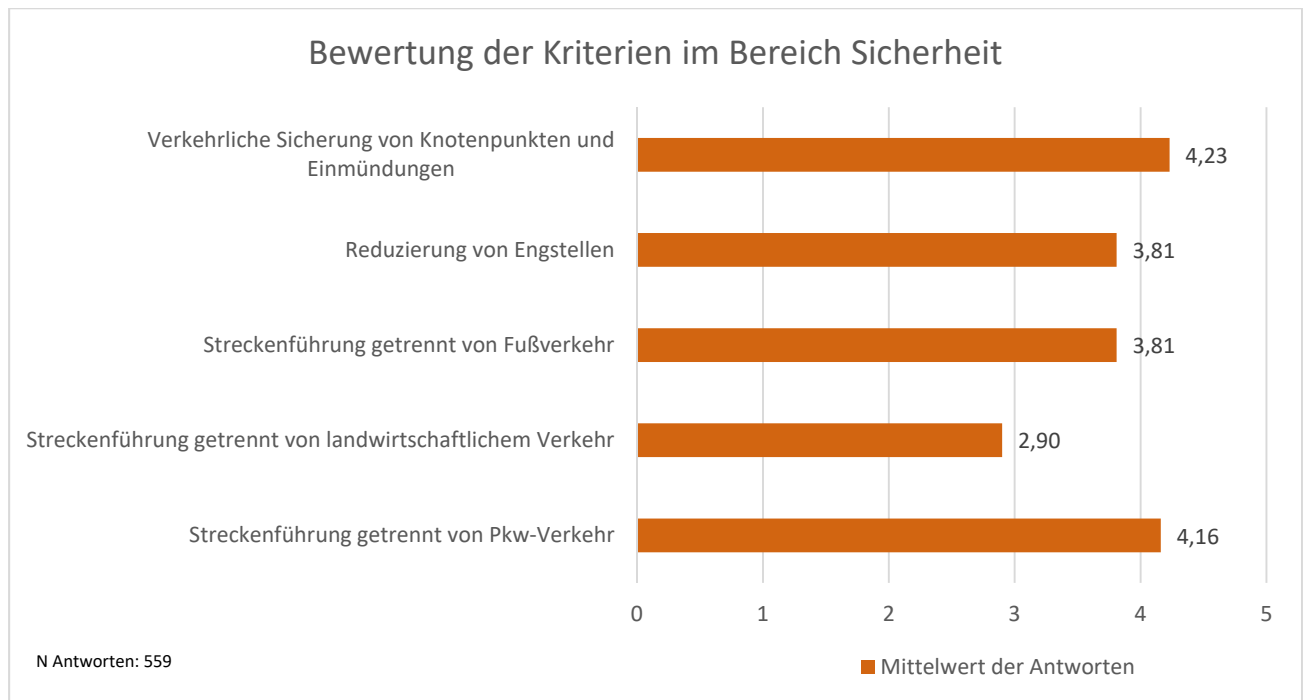
Auf einer Skala von 1 (gar nicht wichtig) bis 5 (sehr wichtig) sind die einzelnen Kriterien bewertet worden.

Fahrkomfort und Schnelligkeit



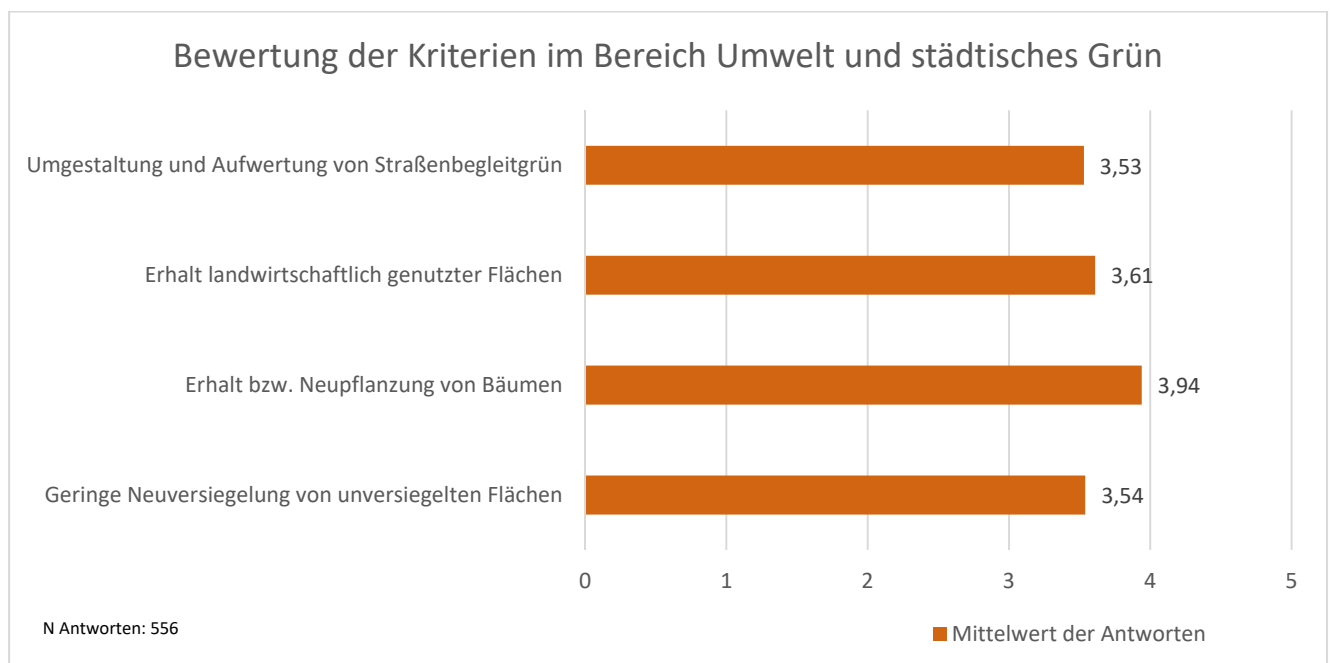
Im Bereich Fahrkomfort und Schnelligkeit wurden alle vier vorgeschlagenen Kriterien in ähnlichem Maße als wichtig erachtet.

Sicherheit



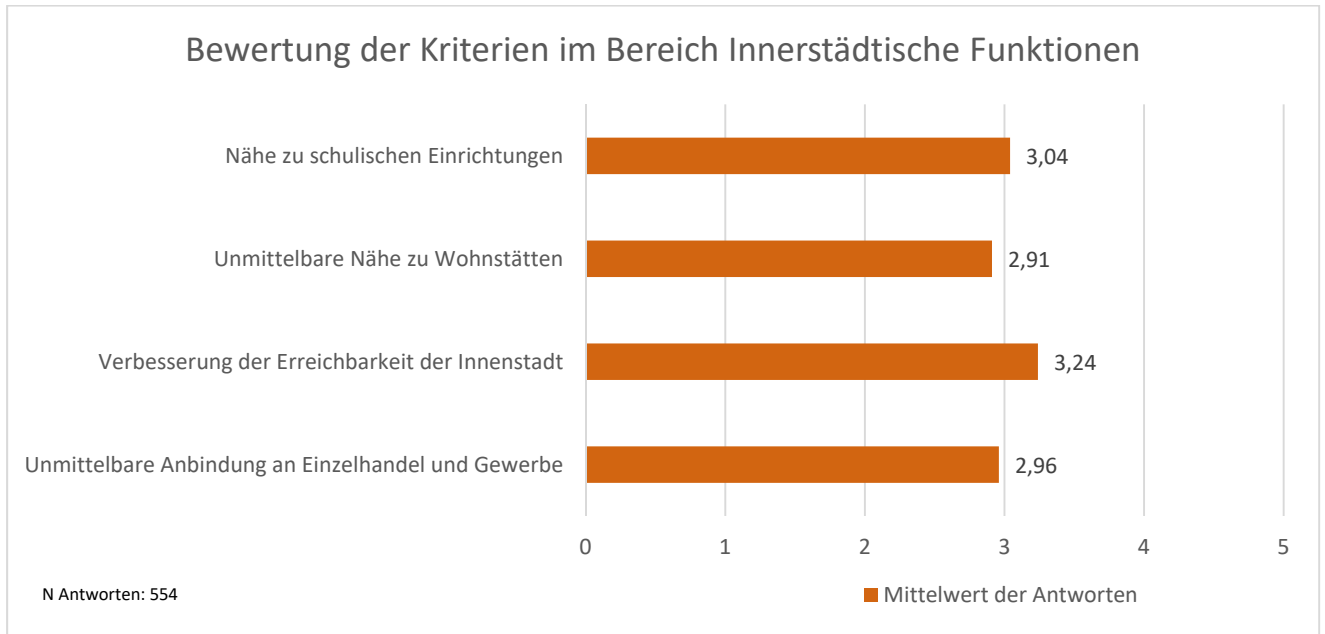
Im Bereich Sicherheit legen die Teilnehmenden besonderen Wert auf die Sicherung von Knotenpunkten und Einmündungen sowie eine getrennte Streckenführung vom PKW-Verkehr. Eine Trennung vom Fußverkehr und die Reduzierung von Engstellen wurde als etwas weniger wichtig gewertet. Eine getrennte Führung zum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

Umwelt und städtisches Grün



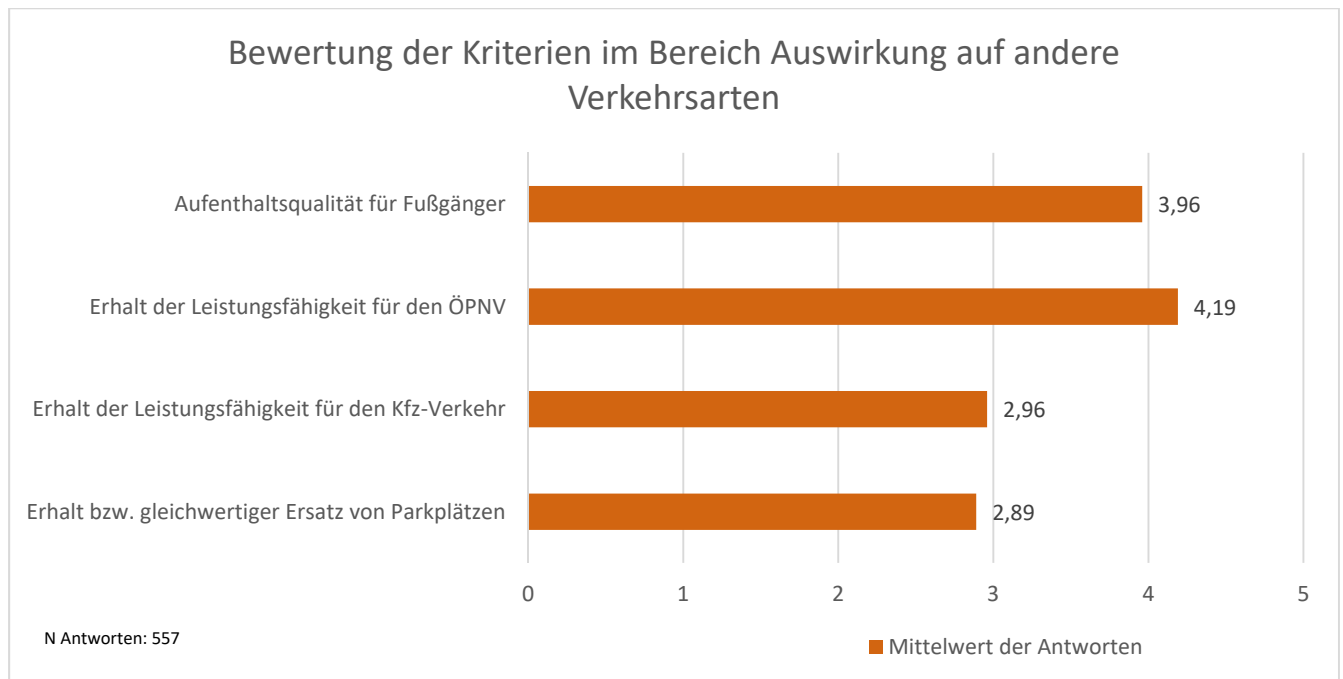
Das beliebteste Entscheidungskriterium im Bereich Umwelt und städtisches Grün ist der Erhalt, bzw. die Neupflanzung von Bäumen (mit fast 4%). Die weiteren Faktoren des Bereichs sind von den Teilnehmenden ebenfalls als wichtig eingeschätzt worden.

Innerstädtische Funktion



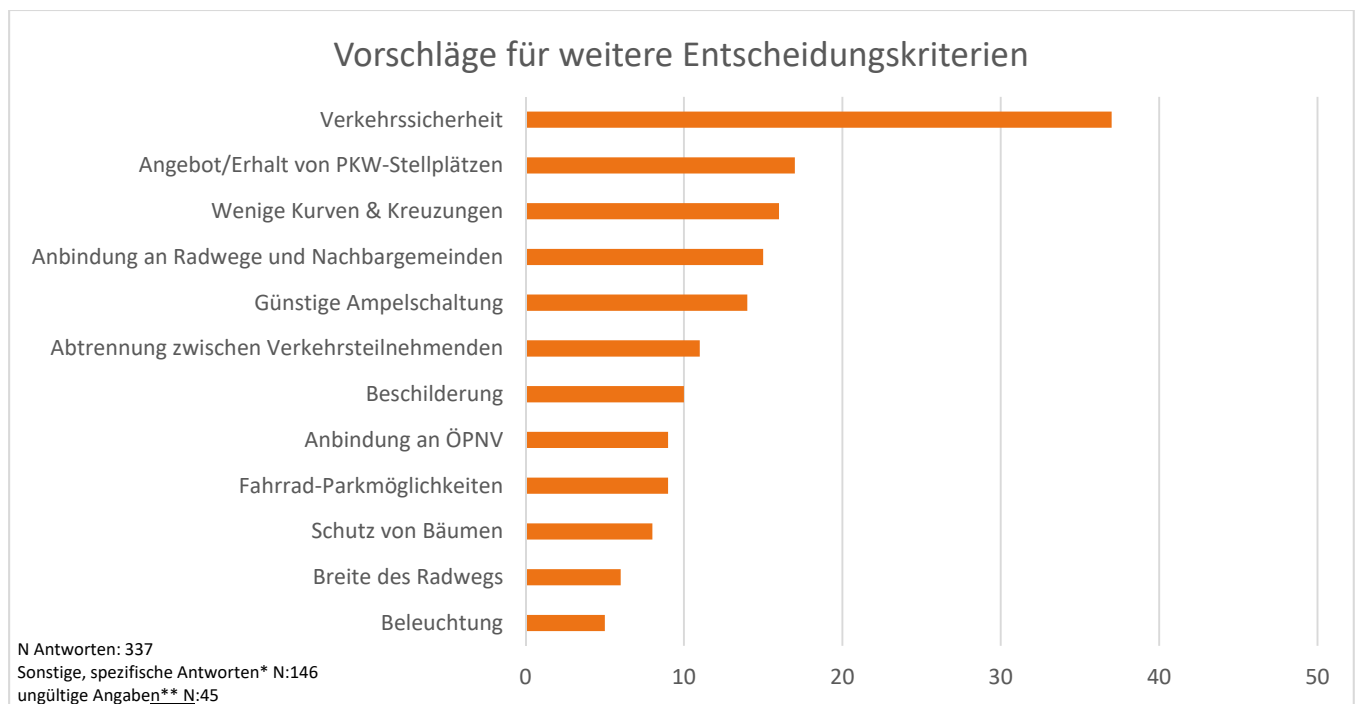
Den Kriterien im Bereich innerstädtische Funktionen wurde im Vergleich zu den anderen Bereichen ein geringeres Gewicht zugesprochen. Innerhalb dieses Bereichs ist die Erreichbarkeit der Innenstadt als Kriterium die Priorität der Teilnehmenden.

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



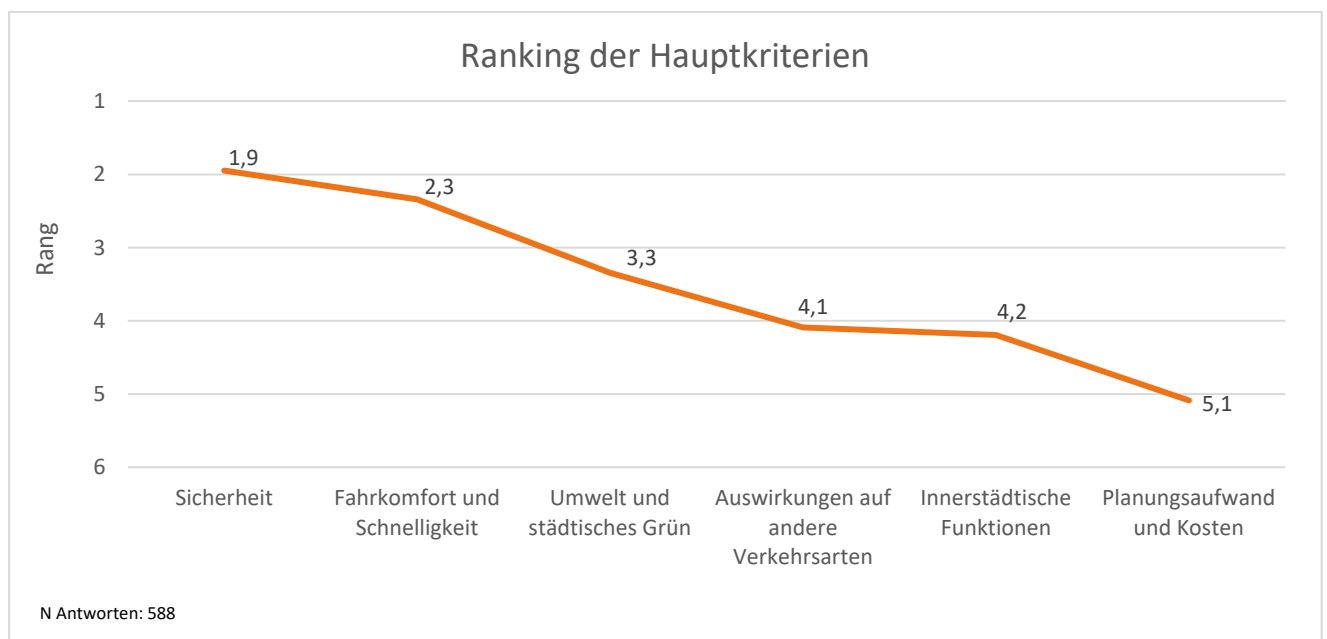
*Sonstige, spezifische Aussagen: siehe Anhang, Seite

**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

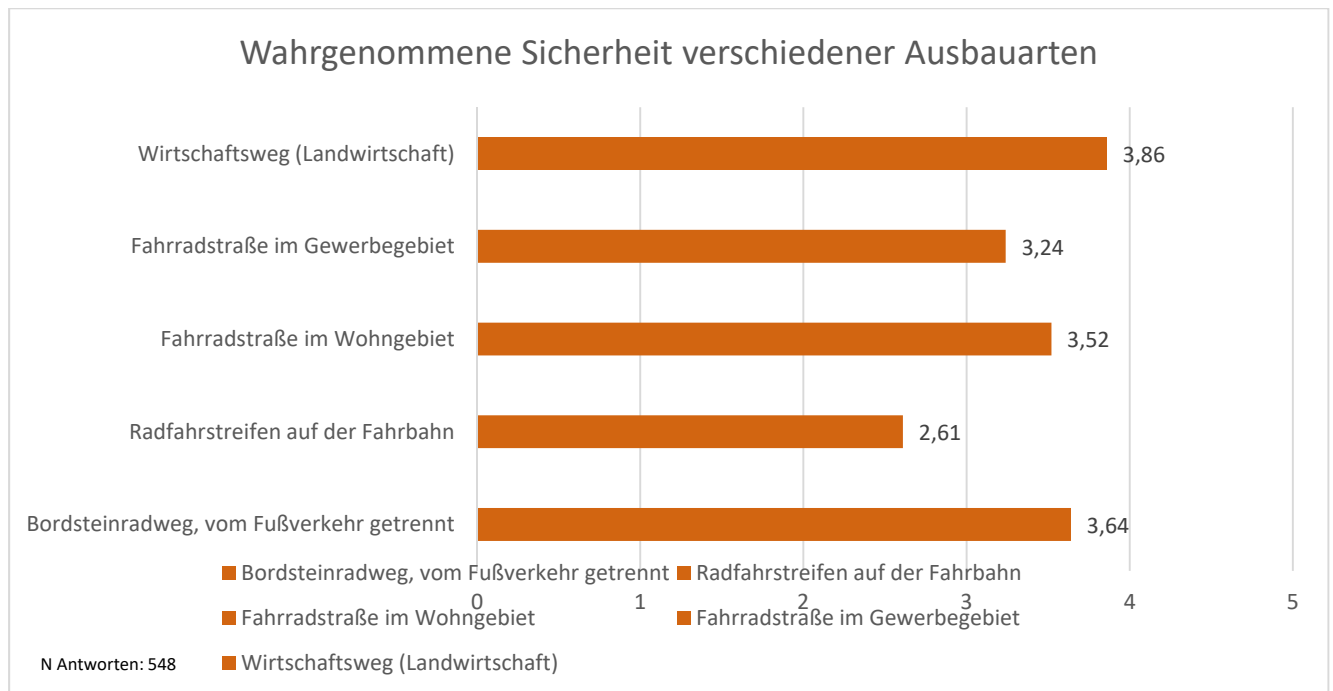
der obigen Abbildung dargestellt sind. Häufig und aus verschiedenen Perspektiven (Fußgänger, Radfahrer, Pkw-Fahrer) genannt wurde das Thema Verkehrssicherheit. Damit verbunden waren teils Sorgen vor möglichen Gefahren durch rücksichtslose FahrradfahrerInnen, aber auch ein Schutzbedürfnis seitens der 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



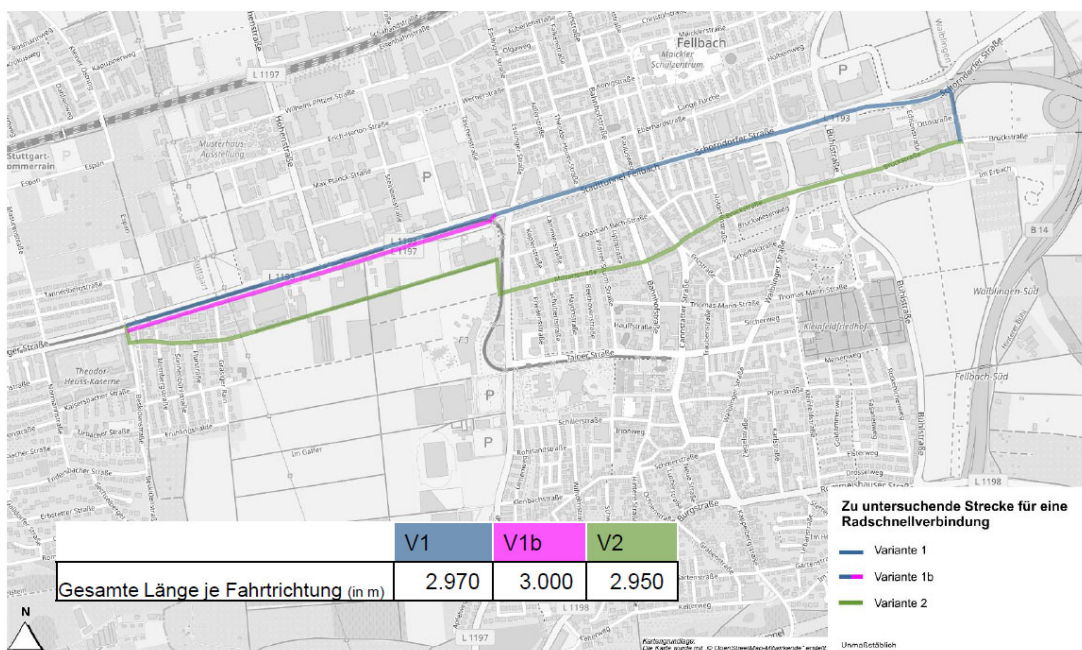
Die Grafik zeigt das Ranking der verschiedenen Hauptkriterien nach ihrer empfundenen Wichtigkeit von Rang 1 (höchste Priorität) bis Rang 6 (niedrigste Priorität). Das Kriterium „Sicherheit“ schneidet am besten ab und wird durchschnittlich die durch die Teilnehmenden auf Rang 2 sortiert (1,9). Danach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

Arten des Ausbaus

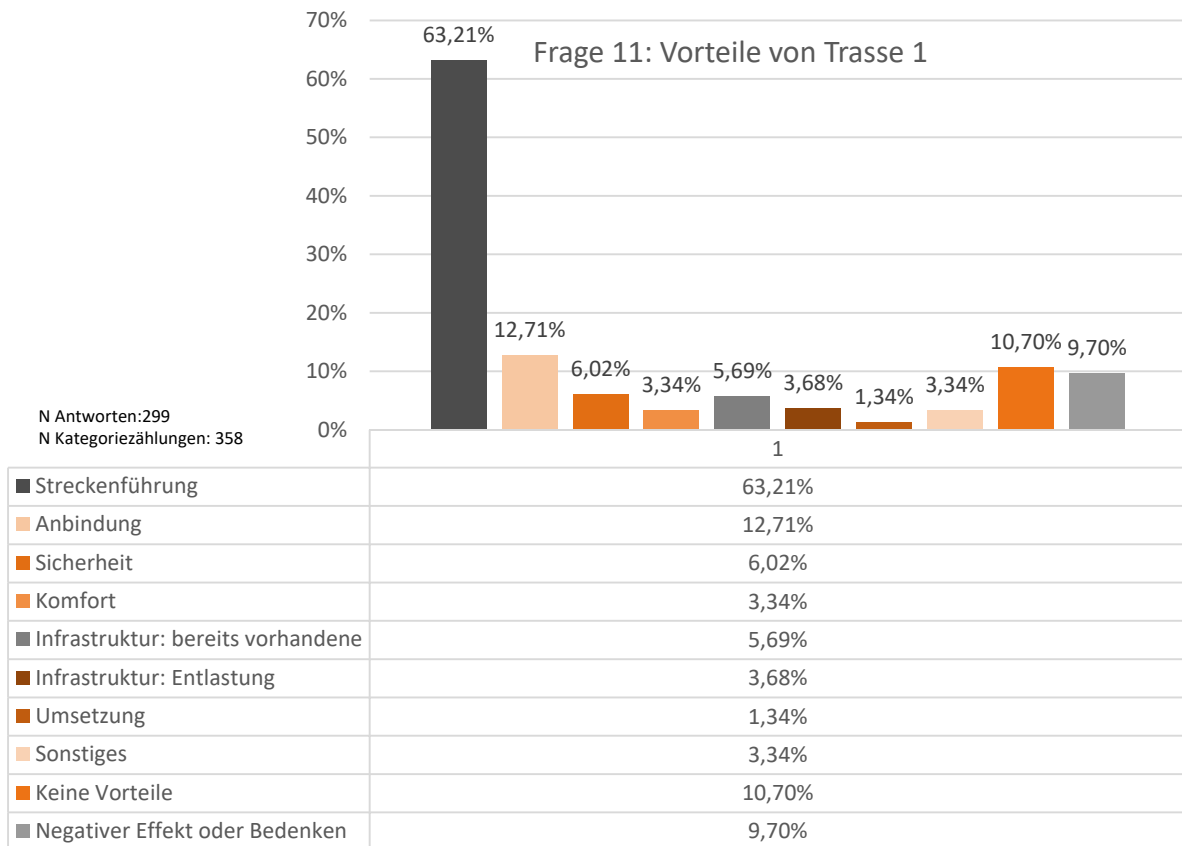


Die Abfrage der wahrgenommenen Sicherheit (aus der Perspektive eines/-r Radfahrers/-in) auf den verschiedenen Ausbauarten des Radschnellwegs zeigt, dass der landwirtschaftliche Wirtschaftsweg von den Teilnehmenden durchschnittlich als sicherste Option eingestuft wird. Die Befragten verbinden hingegen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

Trassenauswahl - Vorteile einzelner Trassen



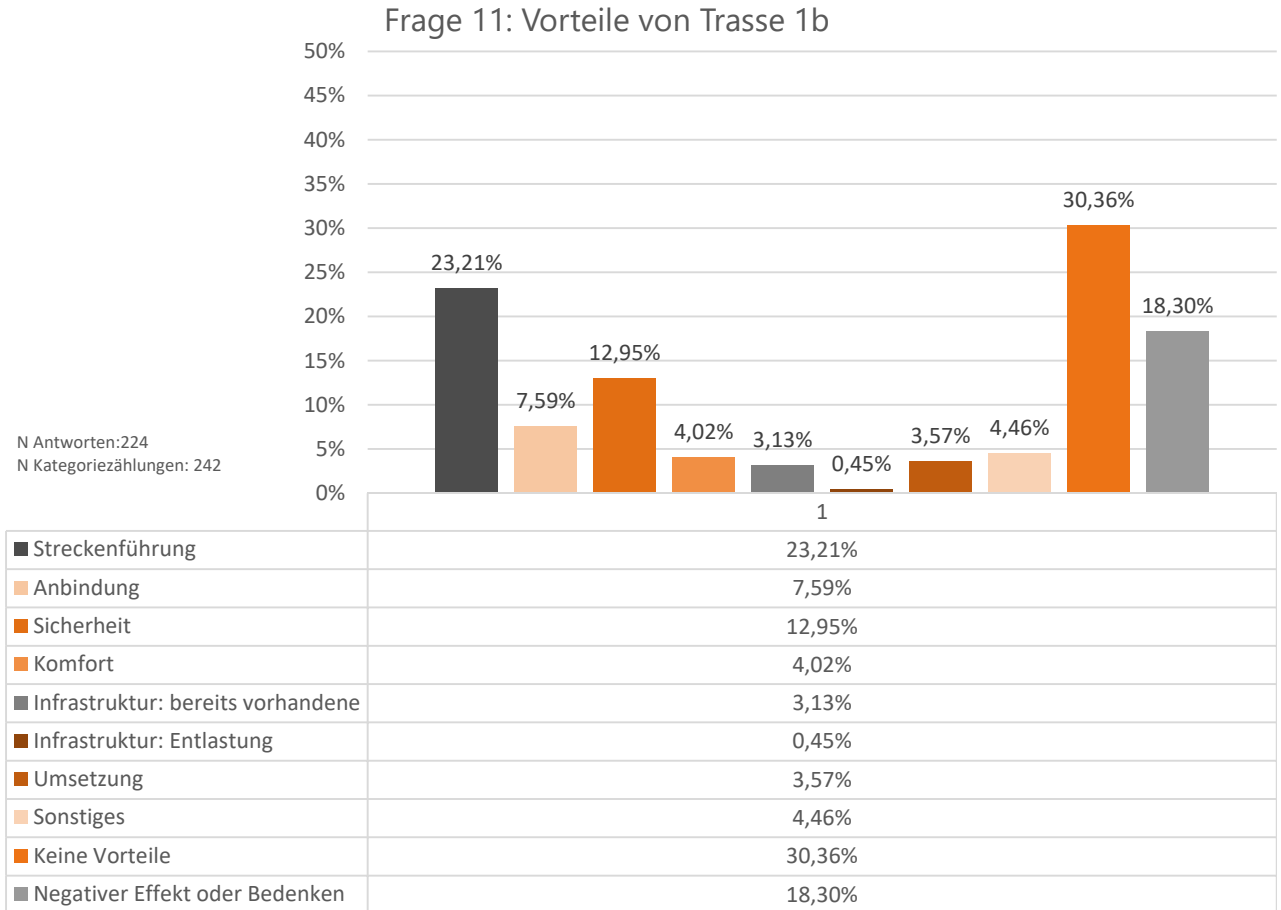
Trasse 1 – Schorndorfer Straße, Stuttgarter Straße



In der Kategorie Streckenführung werden bei Trasse 1 als positive Attribute "direkt", "schnell" und "geradlinig" genannt. Unter Fahrkomfort zeichnet wird die gerade Strecke mit wenigen Höhenmetern/Kurven und der leichten Orientierungsmöglichkeit genannt. Negative Effekte bzw. Bedenken 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.

Ranking: Streckenführung, Anbindung, keine Vorteile, negative Effekte bzw. Bedenken, Sicherheit

Trasse 1b – Schorndorfer Straße, Stuttgarter Straße (südlicher Zweirichtungsradweg)

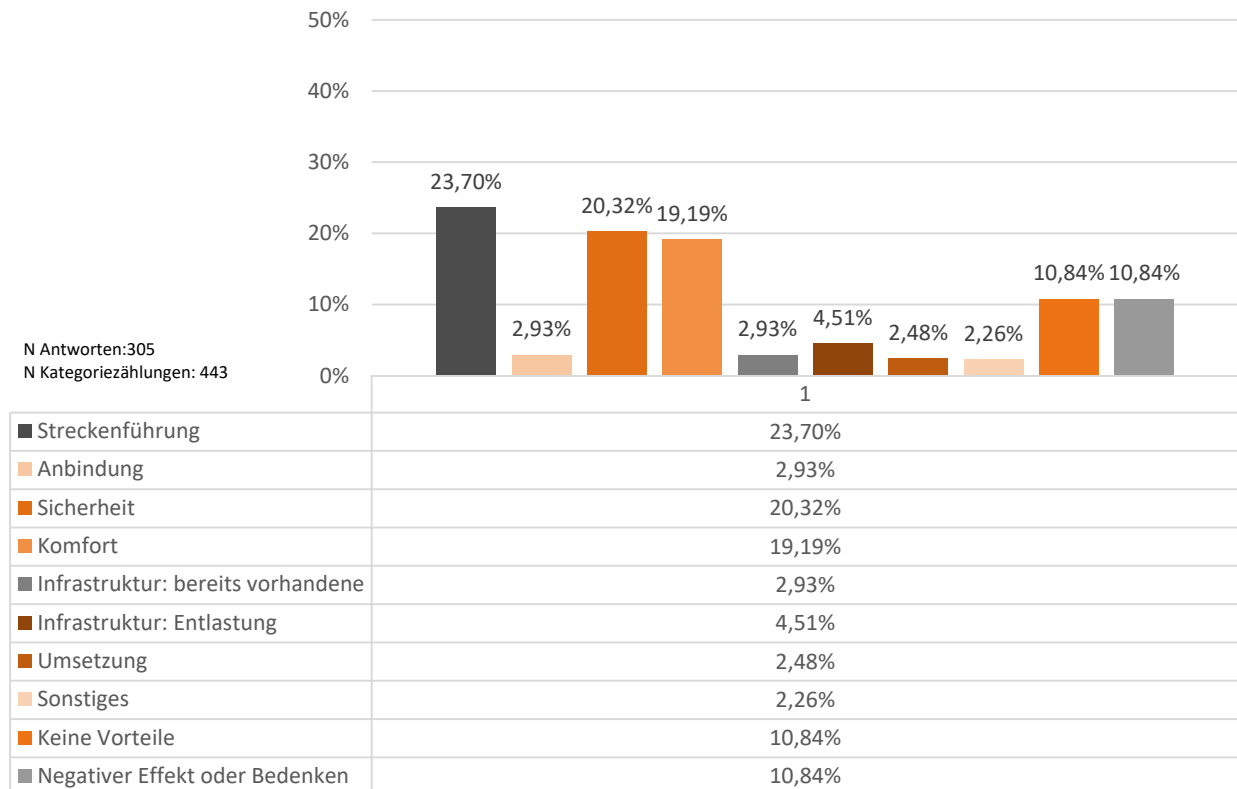


In der Kategorie Streckenführung werden bei Trasse 1b als positive Attribute "direkt" und "schnell" genannt. Als negativer Effekt wird der Weg als Gefahrenquelle durch die Esslinger Straße und die Gestaltung als Zweirichtungsradweg angegeben. Viele Teilnehmende sehen insbesondere im Vergleich zu Trasse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

Ranking: keine Vorteile, Streckenführung, negative Effekte bzw. Bedenken, Sicherheit, Anbindung

Trasse 2 – Bruckstraße, Mozartstraße, Feldweg, Saarlandstraße

Frage 11: Vorteile von Trasse 2



In der Kategorie Streckenführung werden bei Trasse 2 besonders die Entfernung vom Hauptverkehr genannt. Als Komfort wird besonders das Fahren im Grünen und die Entfernung von Autoabgasen angemerkt. Negativ fallen die Strecke durch Wohngebiete, Knotenpunkte und die geplanten Querungen zu Lasten. Sonstiges umfasst den Erhalt von Natur durch die Umsetzung dieser Variante. Die Anzahl der Antworten sind 305, die Anzahl der Kategoriezahlungen jedoch 443 da einige Antworten in mehrere Kategorien zugleich fallen.

Gesamtauswertung Trassenvergleich

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 genannten Vorteile je Trasse

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

Zusätzliche Hinweise an die Planer (insg. 257 Hinweise):

- Bitte um schnelle und mutige Umsetzung (58 Nennungen)
- Verbesserung des allgemeinen Radnetzes in Fellbach (46)
- Neue Trassenvorschläge (31) - (Bahnlinie, Kappelberg, Eberhardstraße, Maicklerstraße, Siemensstraße, Sebastian-Bach-Straße, Cannstatter Straße, Frizstraße, Führung außerorts)
- Parkraum für Anwohner bzw. Einzelhandel erhalten (23)
- Kein Bedarf am Radschnellweg (23)
- Bedenken zur Sicherheit auf dem Radschnellweg (17)

Die Hinweise wurden einzeln gesichtet und ausgewertet und fließen in den weiteren Planungsprozess mit ein. Die Anmerkungen zum allgemeinen Radverkehrsnetz in Fellbach werden bei der Bearbeitung der Radnetzkonzeption Fellbach berücksichtigt.

Insgesamt wurden im Rahmen der Beteiligung 41 unterschiedliche Fragen an die Verwaltung gerichtet, die einzeln beantwortet wurden (siehe gesonderte Präsentation Fragen & Antworten zum Radschnellweg).

Impressum

Ansprechpartner der Stadt Fellbach zum Radschnellweg RS 5

Birgit Orner

Große Kreisstadt Fellbach

Stabsstelle Radmobilität

Marktplatz 1 | 70734 Fellbach

Telefon 0711 5851-577 | Telefax 0711 5851-300 | Mobil 0151 51667260

E-Mail stadtplanungsamt@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