

Radverkehrskonzept Stadt Leonberg 2013

Teil 1: Bestandsaufnahme
Ergebnisse der Online-Bürgerumfrage zum Radverkehr



Illustration: helios.bz



Radverkehrskonzept Stadt Leonberg 2013

Teil 1: Bestandaufnahme

Ergebnisse der Online-Bürgerumfrage zum Radverkehr

Bearbeitung:

Andrea Wexel

Stadt Leonberg
Planungsamt
Belforter Platz 1

D-71229 Leonberg

Telefon: 07152/990-3421
Fax: 07152/990-3490
Mail: wex@leonberg.de
Internet: www.leonberg.de

September 2012

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	4
1.1 Wesentliche Befragungsergebnisse aus der Online-Bürgerumfrage	4
2. Anlass und Zielsetzung	5
3. Fragebogen	7
4. Ergebnisse	8
4.1 Statistische Daten	8
4.1.1 Altersstruktur der befragten Person	8
4.1.2 Geschlecht	9
4.1.3 Tätigkeitsfeld	10
4.2 Fahrradbesitz	10
4.3 Verkehrsmittelwahl, unterteilt nach Jahreszeiten	11
4.4 Häufigkeit der Fahrradnutzung	12
4.5 Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades	13
4.6 Fahrtzweck	14
4.7 Priorisierung der Radfahrerwünsche	15
4.8 Wahl des Streckentyps	16
4.9 Verbesserungswünsche der Radfahrer	16
4.9.1 Streckenabschnitte	17
4.9.2 Knotenpunkte	20
4.9.3 allgemeine Kategorien	24
4.10 Verunfallung von Radfahrern in den vergangenen 5 Jahren	27
4.10.1 Analysierung der Unfälle	28
4.10.1.1 Ort des Unfalls	28
4.10.1.2 Unfallursache	29
4.10.1.3 Unfallbeteiligte	30
4.11 Korrelationen	31
4.11.1 Korrelation Alter – Streckenwahl	32
4.11.2 Korrelation Alter – Fahrtzweck	33
4.11.3 Korrelation Alter – Unfallbeteiligung	33
4.11.4 Korrelation Unfall – Streckenauswahl	35
4.11.5 Korrelation Benutzungshäufigkeit – Streckenwahl	36
5. Resümee/Weiteres Vorgehen	36
Anlage 1 Online-Fragebogen	37
Literaturliste	43

1. Zusammenfassung

Anlass und Zielsetzung

Als einen wichtigen Schritt bei der Umsetzung des 2010 vom Gemeinderat beschlossenen Mobilitätskonzeptes mit dem Ziel Verkehrsmittel des Umweltverbundes, und damit auch den Radverkehr zu fördern, plant die Stadt Leonberg die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 1992. Während bei dem damaligen Konzept ausschließlich eine Schülerumfrage an Leonbergs weiterführenden Schulen als Datenbasis zur Verfügung stand, ist die Stadt bei der Modifizierung des Radverkehrskonzeptes darauf bedacht, möglichst alle Nutzergruppen einzubeziehen. Hierfür wurde zunächst im Mai 2011 in allen 9. Klassen in Leonberg eine Schülerbefragung durchgeführt (vgl. „Auswertung der Schülerbefragung zur Fahrradbenutzung“, MAP, Prof. Maurmaier + Partner, beratende Ingenieure)¹. Um die tatsächlichen Bedürfnisse und Wünsche weiterer Zielgruppen wie Berufspendler, Alltagsradler sowie Freizeitradler quer durch alle Altersschichten zu erhalten, wurde die Schülerbefragung durch eine Online-Befragung im Frühjahr 2012 ergänzt. Um allen Bürgern eine Teilnahme an der Umfrage zu ermöglichen, wurde der Fragebogen zwei Mal im Amtsblatt der Stadt Leonberg abgedruckt. Zur Motivationssteigerung wurde die Befragung mit einer Gewinnauslosung verknüpft.

Mit 612 ausgefüllten Fragebögen - davon 89 aus der Befragung im Amtsblatt- war der Rücklauf bemerkenswert gut. Obwohl davon ausgegangen werden kann, dass sich hauptsächlich am Thema „Radfahren“ interessierte Personen an der Umfrage beteiligten, kann auf Grund der Größe der Stichprobe von belastbaren Ergebnissen gesprochen werden. Die Befragten repräsentieren den Teil der Leonberger Bevölkerung dessen Stimmung, Vorlieben oder Meinungen zum Thema Radverkehr abgebildet werden soll.

Inhalt des Fragebogens

Das Thema Radverkehr wurde in vielen Facetten beleuchtet. Neben den statistischen Abfragen zu Alter, Geschlecht und Tätigkeitsfeld, wurden auch die Themen Fahrradbesitz, Verkehrsmittelwahl, Häufigkeit der Fahrradnutzung, Gründe für das *Nicht*-Radfahren, Fahrtzweck und Streckenwahl angesprochen. Ein besonderes Augenmerk wurde auf die Wünsche und Anregungen, aber auch Kritiken der befragten Personen und dem großen Themenfeld der Radfahrunfälle gelegt.

Bei der Auswahl der Fragen wurde auch darauf geachtet, eine Vergleichbarkeit zur vorangegangenen Schülerbefragung zu gewährleisten.

1.1 Wesentliche Befragungsergebnisse aus der Online-Bürgerumfrage

Gründe für die *Nicht*-Nutzung des Fahrrades

Als Manko werden in der Online-Befragung die *nicht* oder nur *wenig* vorhandenen Radwege mit 22,5 % aller Angaben genannt. Dicht gefolgt von Nennungen zur Reiseweite, die nach Aussage der befragten Radfahrer nicht mit dem Verkehrsmittel Fahrrad zu bewältigen ist. Dies deckt sich mit den Aussagen der Schülerbefragung, die auch diese beiden Faktoren als wesentliche Hinderungsgründe nannten.

Fahrtzweck

In Leonberg fährt man gerne Rad in seiner Freizeit. So gaben 20 % der interviewten Personen an, ihr Rad für Ausflugsfahrten zu nutzen. Rechnet man alle Freizeitfahrten hinzu, wie z.B. Fahrten zum Sport, zu Freunden und Bekannten, zum Freibad oder ähnliches, so wählen zwei Drittel der Befragten ihr Rad.

Verbesserungswünsche der Radfahrer

Mit repräsentativen 645 Nennungen, dies entspricht einer Quote von über 40 % fordern die Befragten Radverkehrsanlagen entlang von Streckenabschnitten. Ein Ergebnis, dass durch die Forderung von 50% aller Schüler in der Schülerumfrage unterstützt wird.

Handlungsbedarf besteht hier insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen Eltinger Straße,

Grabenstraße, der Brennerstraße und der westlichen Römerstraße. Führungsformen im Mischverkehr mit Fußgängern werden von vielen Radfahrern abgelehnt.

Zusammenhang zwischen dem Alter und der Streckenwahl

Je älter der Mensch, desto mehr verändert sich in der Regel seine Einstellung zum Verkehr und seiner Mobilität, er wird im statistischen Durchschnitt regelbewusster, vernunftbetonter und weist eine geringerer Risikoakzeptanz auf. Dies spiegelt sich auch in der Wahl seiner Radfahrstrecke wider. Während sich 50 % der jungen 15 bis 17 – Jährigen mit dem Rad noch auf Hauptverkehrsachsen fortbewegen, sinkt dieser Anteil kontinuierlich mit dem Alter ab. Nur noch etwa 11 % aller Personen über 65 Jahren gaben an, Hauptverkehrsachsen bei ihrer Wegewahl zu bevorzugen. Auch dies kann als Hinweis auf fehlende sichere Wegeführung für Radfahrer entlang der Hauptverkehrsachsen gewertet werden.

Unfälle mit Radfahrereteiligung

Von 612 Personen gaben 84 an, in den vergangenen fünf Jahren einen Unfall gehabt zu haben oder gestürzt zu sein. Über 50 % dieser Unfälle/Stürze ereigneten sich auf Hauptverkehrsachsen. 13 Unfälle entlang des Vorbehaltsnetzes erfolgten mit Kfz-Beteiligung. Auf den Nebenstrecken mussten lediglich 5 Unfälle mit Kfz-Beteiligung beklagt werden. Dennoch ereigneten sich die meisten Unfälle (77 %) ohne die Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers. Hauptursache waren hier in den meisten Fällen schlechte Bodenbeläge.

Weiteres Vorgehen

Aus den Ergebnissen der Online-Unfrage geht hervor, welche Potenziale Leonberg aus Bürgersicht aufweist, wo noch Handlungsbedarf besteht und welche Bereiche nach Meinung der befragten Personen für die Radfahr-Zukunft der Stadt besonders wichtig sind. Die Umfrage bildet dadurch eine solide Grundlage für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes. Sie gibt Aufschluss darüber, welche Aufgaben aus Sicht der Radlerinnen und Radler künftig vorrangig anzupacken sind.

2. Anlass und Zielsetzung

Mit der Verabschiedung des Mobilitätskonzeptes im Mai 2010 spricht sich der Gemeinderat für die nachhaltige Stärkung des Umweltverbundes und damit auch die Stärkung des Verkehrsmittels Fahrrad aus. Zur detaillierten Förderung des Radverkehrs plant die Stadt Leonberg die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 1992.

2010: der Gemeinderat beschließt das Mobilitätskonzept

Ziel: Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, und damit auch des Radverkehrs

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 1992Mai 2011: Schülerbefragung in allen 9. Klassen
Stichprobe: 262 (entspricht 62,2 %)Februar 2012 bis Mai 2012: Online-Umfrage
Repräsentative Ergebnisse infolge großer Stichprobe: 612
Vorstellung der Ergebnisse**Bestandsanalyse**

- 2012/13: Bisherige Wegekonzeption überprüfen und modifizieren, Erkenntnisse aus den Umfragen mit anderen Datenquellen abgleichen (Erkenntnisse aus dem Radverkehrskonzept 1992, VEP, Unfalltypensteckkarte, verschiedene Radroutennetze...)

Planungskonzept

- 2012/13: Netzkonzept und Erstellung eines Handlungskonzeptes mit Prioritätenliste
- 2013: Schulradwegepläne erstellen
- Gefahrenstellen erkennen und umplanen
- bestehende Wegeverbindungen verbessern, soweit finanzielle Mittel vorhanden
- neue Wegebeziehungen schaffen und ausweisen, soweit finanzielle Mittel vorhanden

Ablaufschema und Arbeitsschritte des Radverkehrskonzeptes Leonberg 2013, Quelle: Stadt Leonberg

Bereits bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes 1992² erhielt die Verwaltung über eine Schülerbefragung viele hilfreiche Erkenntnisse hinsichtlich der Radnutzung durch Schülerinnen und Schüler und die daraus resultierenden Aufgabenstellungen. Als Ergebnis wurden viele Gefahrenstellen im Stadtgebiet entschärft und eine Radroutenkarte herausgegeben.

Mit der Eröffnung des Engelbergbasistunnels, des neuen Autobahnanschlusses Leonberg West, der Verlegung der B 295 sowie der Verlängerung der Brenner- und Südrandstraße haben sich auch für den Radverkehr grundlegende Veränderungen ergeben. Ehemals stark vom Kfz befahrene Straßenzüge wurden deutlich entlastet und damit für den Radverkehr attraktiver - neue Wegebeziehungen insbesondere auf der alten Autobahntrasse, aber auch über die A 8 entstanden. Zusätzlich entstanden neue Ziele durch die Erweiterung der öffentlichen Infrastruktur. Hierzu zählen z.B. der Neubau von Kindergärten und der Sophie-Scholl-Schule. Diese neuen Radwegebeziehungen gilt es zu untersuchen, entstandene Schwachstellen zu erkennen und zu beseitigen. Auch die Begründungen für die *Nicht*-Benutzung des Rades sollen unter die Lupe genommen werden, um daraus möglicherweise einen Handlungsbedarf abzuleiten. Darüber hinaus sollen die Befragungen Hinweise liefern, ob und wie sich das Verkehrsverhalten der Leonberger Schüler in den letzten 20 Jahren verändert hat.

Befragt wurden zunächst auf freiwilliger Basis und anonym 9.- Klässler aller Leonberger Schulen. Die Befragung fand im Mai 2011 statt. Die Ergebnisse wurden in einem gesonderten Berichtsteil dokumentiert.

Weitere Zielgruppen für das Radverkehrskonzept sind Berufspendler, Alltagsradler sowie Freizeitradler quer durch alle Altersschichten. Zur besseren Einschätzung der tatsächlichen Bedürfnisse und Wünsche der Radfahrer wurde die Schülerbefragung durch eine Online-Befragung im Frühjahr 2012 ergänzt.

Die Ergebnisse der Online-Umfrage liegen nun vor und werden im Folgenden vorgestellt.

Es werden Aussagen zur Radnutzung gewonnen, Angaben zu Schwachstellen im Verkehrs-

netz Leonbergs sowie Unfallsituationen mit Radfahrereteiligung erfasst. In einem weiteren Schritt ist beabsichtigt, alle vorhandenen Informationen aus den Befragungen, der Unfallstatistik der Polizeidirektion Böblingen sowie den bereits vorliegenden Erkenntnissen aus dem Radverkehrskonzept 1992 zu überlagern.

Auf dieser Grundlage soll das Leonberger Radwegenetz neu konzipiert bzw. angepasst werden. Es resultiert eine Prioritätenliste, welche zukünftig die Basis für Um- und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bildet.

3. Fragebogen

Für die Online-Befragung wurde der in Anlage 1 dargestellte Fragebogen verwendet. Um eine Vergleichbarkeit mit dem Schülerfragebogen im Mai 2011 zu gewährleisten, wurden viele Fragen übernommen. Statt der Frage nach der Fahrradrouten zwischen der Heimatadresse und der Schule, wurde im Online-Fragebogen nach Schwachstellen im Netz und möglichen Verbesserungsvorschlägen sowie Unfallsituationen mit Radfahrereteiligung gefragt.

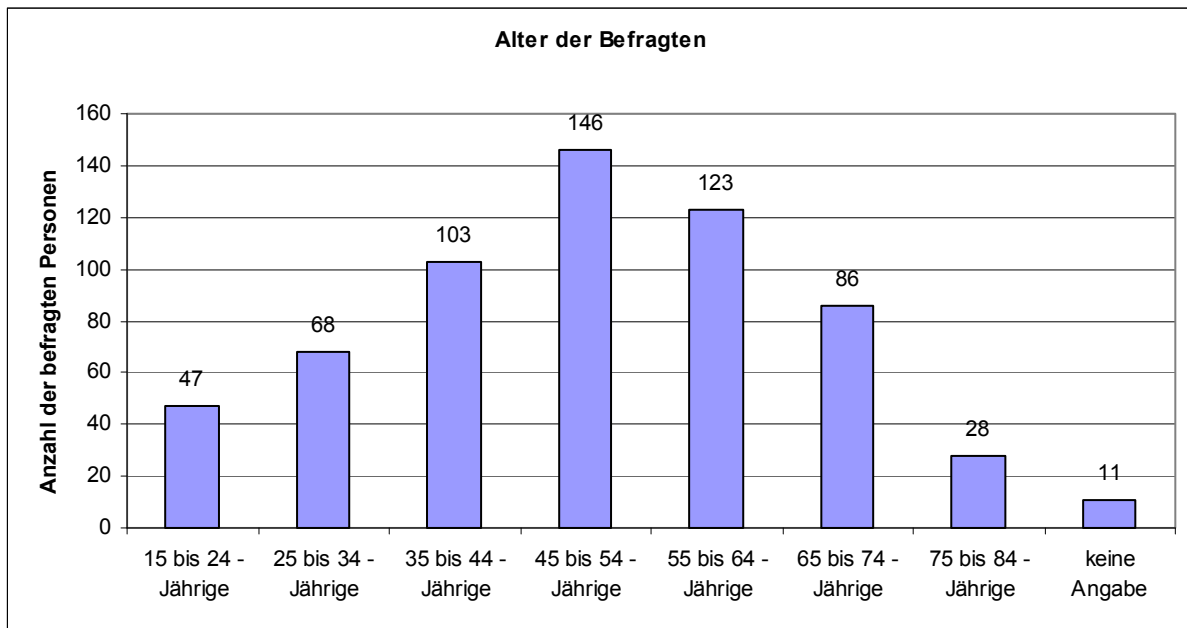
Der Fragebogen wurde über einen Zeitraum von drei Monaten, vom 28. Februar 2012 bis 29. Mai 2012, auf der städtischen Internetseite online geschaltet und in kurzen Zeitabständen beworben. Um allen Bürgern eine Beteiligung an der Umfrage zu ermöglichen, wurde der Fragebogen zwei Mal im Amtsblatt abgedruckt. Zur Steigerung der Teilnahmemotivation wurde die Befragung mit einer Gewinnauslosung verknüpft.

Insgesamt wurden 612 Fragebögen ausgefüllt. 523 Beantwortungen erfolgten online, 89 Fragebögen wurden schriftlich im Amtsblatt ausgefüllt. Die Resonanz auf die Online-Umfrage und die Beteiligung waren somit sehr hoch.

4. Ergebnisse

4.1 Statistische Daten

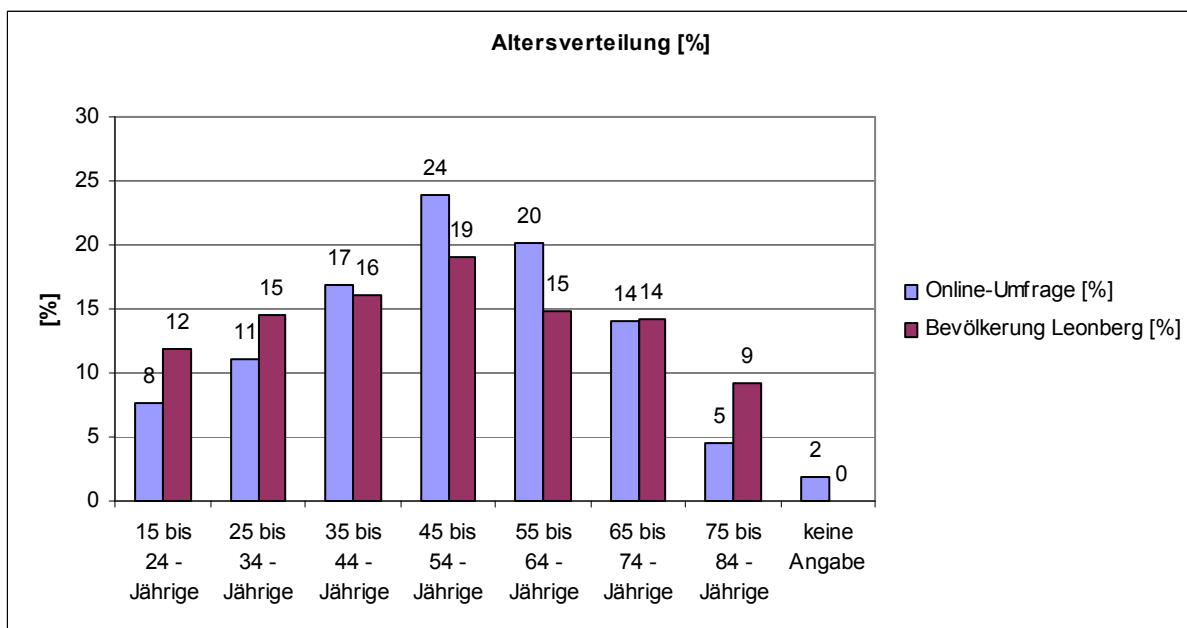
4.1.1 Altersstruktur der befragten Person



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 612

Eine Unterteilung nach verschiedenen Altersklassen der befragten Personen in 10-Jahres-Schritten, ergab die oben dargestellte Verteilung. Die Alterstufe der 45 bis 54-Jährigen ist mit etwa einem Viertel aller Befragten am Stärksten vertreten.

Die Altersstruktur der Stichprobe entspricht annähernd derjenigen der Stadt Leonberg in ihrer Grundgesamtheit. Befragte im Alter zwischen 15 und 34 Jahren sind im Vergleich zum Leonberger Durchschnitt ein wenig unterrepräsentiert und Befragte im Alter von 45 bis 64 Jahren leicht überrepräsentiert. Dagegen sind ältere Menschen im Alter von 75 bis 84 Jahren wiederum unterrepräsentiert.

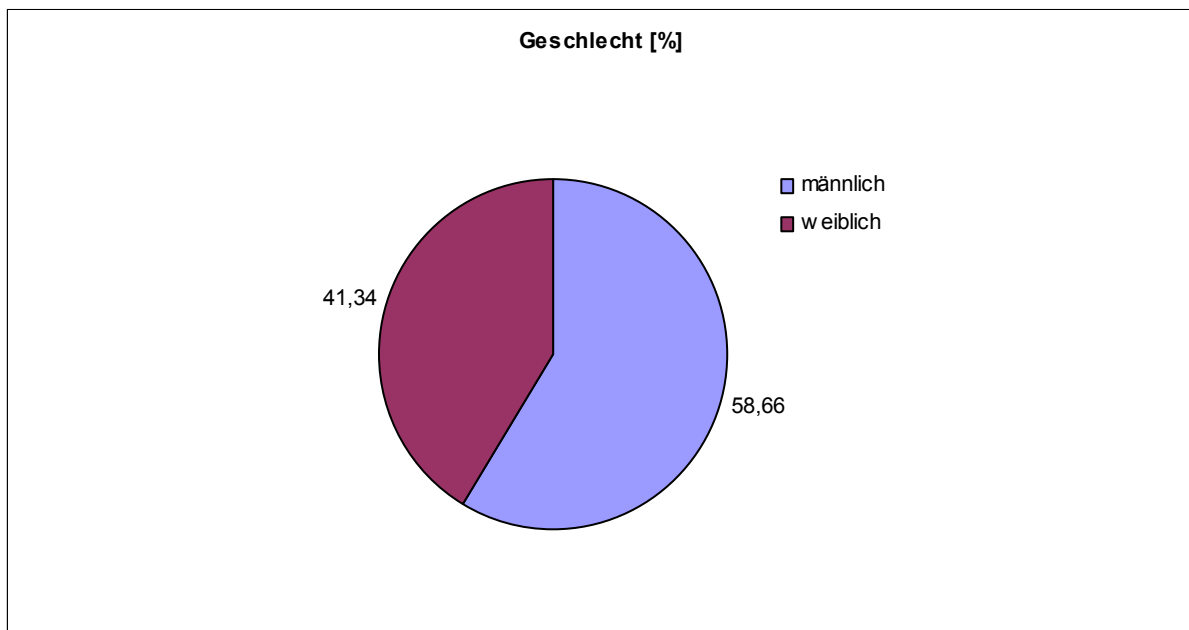


Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg und Auswertung von KDRS (Kommunale Datenverarbeitung Region Stuttgart, Stichtag 30. Juni 2011)³

Fasst man die Alterstufen nach wichtigen Einschnitten im Leben, wie zum Beispiel das Erreichen des 18. Lebensjahres und der damit verbundenen möglichen Fahrzeugverfügbarkeit oder das Ausscheiden aus der Berufswelt zusammen, so ergibt sich folgender Sachverhalt:

Alterstufe	Anzahl der befragten Personen	Personenanzahl in [%]
15 bis 17-Jährige	4	0,7
18 bis 65 -Jährige	483	78,9
65 Jahre und älter	114	18,6
Keine Angabe	11	1,8

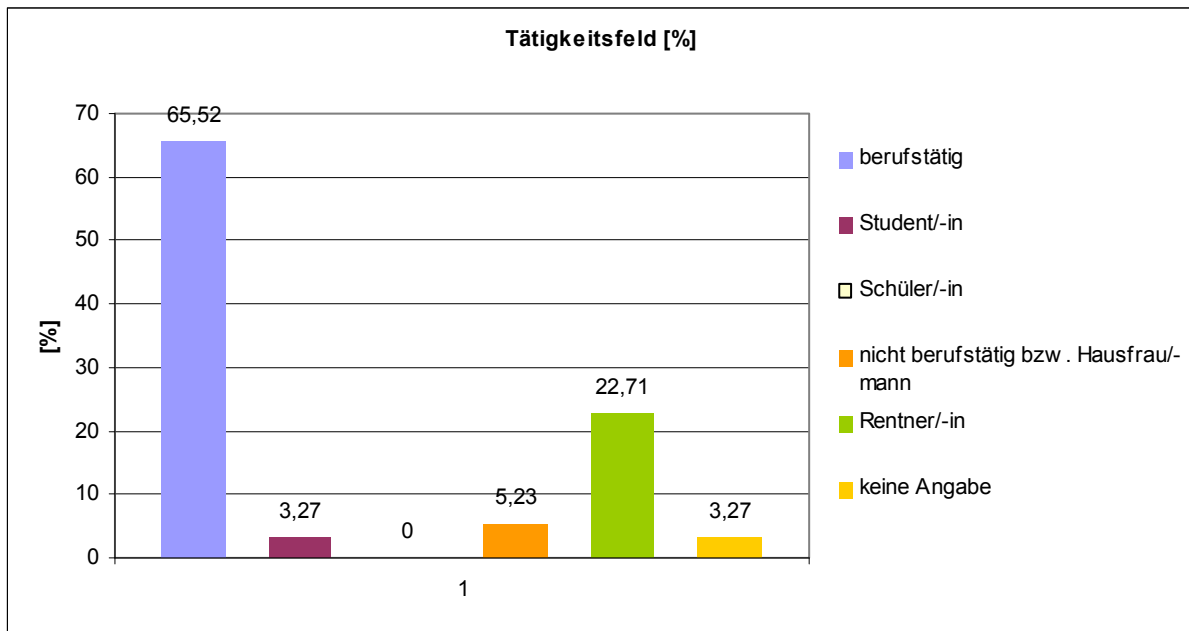
4.1.2 Geschlecht



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

Männer beteiligten sich mit fast 60 % an der Online-Umfrage und sind dabei gegenüber der Geschlechterverteilung in der statistischen Grundgesamtheit in Leonberg (50 %) überrepräsentiert. 40 % der Befragten sind weiblich.

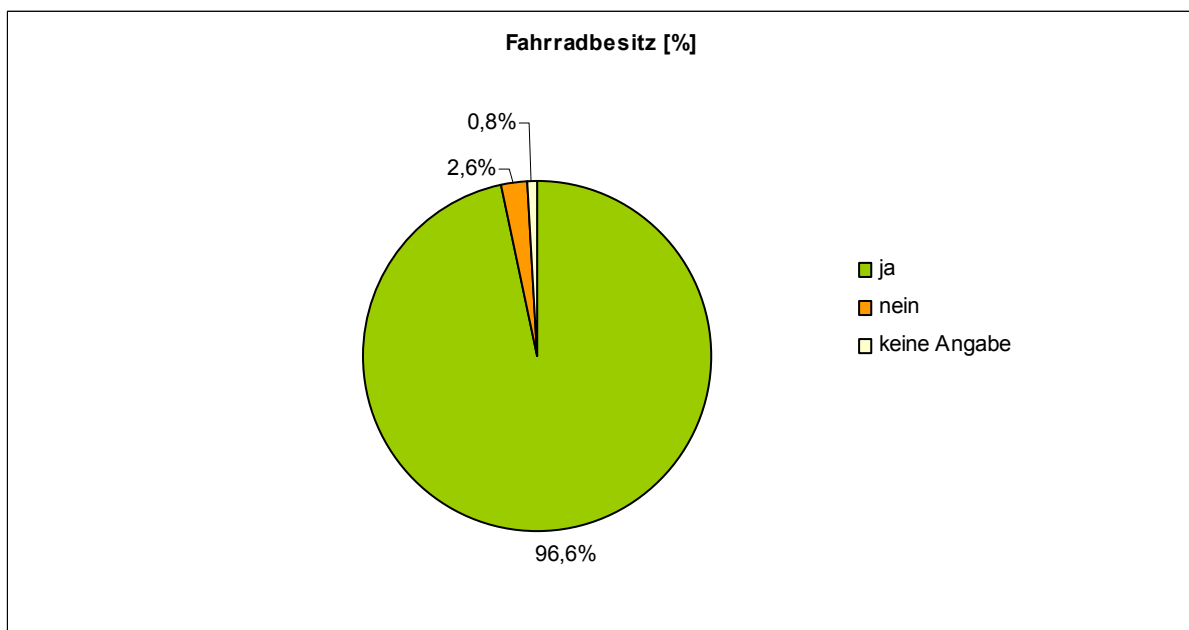
4.1.3 Tätigkeitsfeld



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

Die Auswertung der Tätigkeitsbereiche der Befragten deckt sich mit der Auswertung der oben aufgeführten Altersverteilung. Die weitaus größte Gruppe stellen die Berufstätigen mit fast 66 %. Zählt man hier die beiden Kategorien „Student/-in“ und „nicht berufstätig bzw. Hausfrau/-mann“ dazu, so kommt man wieder auf die etwa 74 % der 18 bis 65-Jährigen. Auch bei den Rentnern/-innen decken sich die beiden Zahlen von etwa 23 %. Dass kein Schüler bei der Befragung teilnahm, liegt zum einen an dem vorgegebenen Mindestalter von 15 Jahren und der bereits im Mai 2011 durchgeführten Schülerbefragung in allen 9. Klassen der Leonberger Schulen.

4.2 Fahrradbesitz



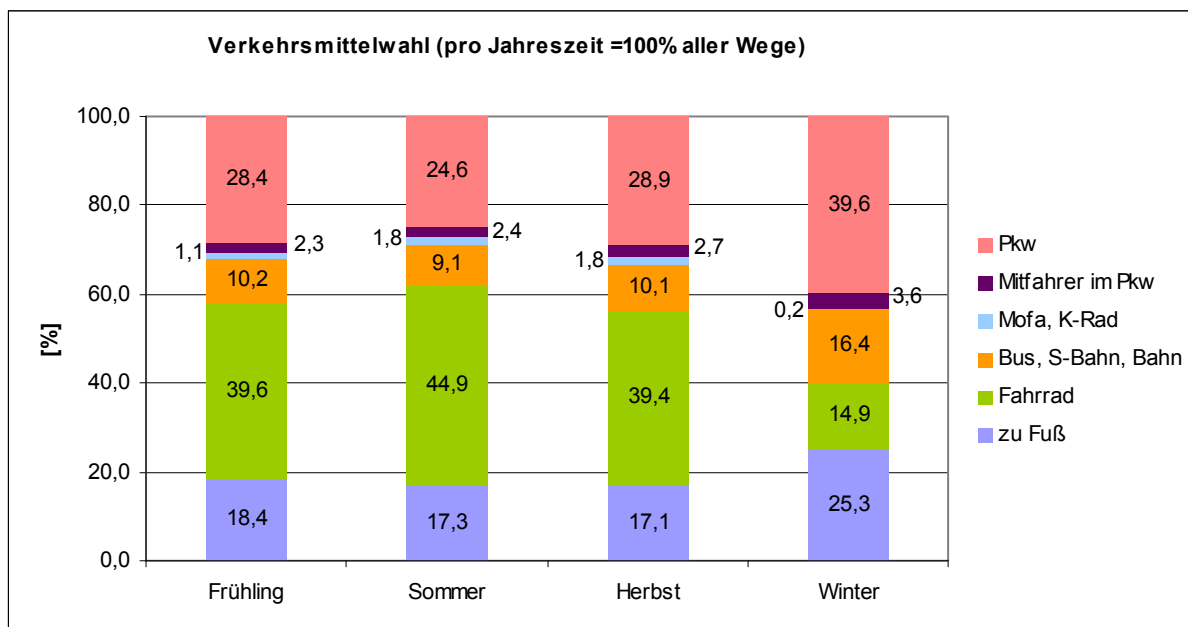
Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

Mit 96,6 % besitzen fast alle Personen, die sich an der Umfrage beteiligt haben ein Fahrrad. Lediglich 2,6 % gaben an, kein Rad zu besitzen.

4.3 Verkehrsmittelwahl, unterteilt nach Jahreszeiten

Der Anteil des Fahrrades bei der Verkehrsmittelwahl liegt in den Monaten Frühling bis Herbst zwischen 40 und 45 %. Er geht in der kalten Jahreszeit jedoch deutlich auf 15 % zurück und wird hier durch Fahrten im Pkw (über 40 %) und vermehrte Fahrten mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ersetzt. Der Anteil der ÖPNV-Fahrten im Winter liegt bei 16 % und ist damit gegenüber der restlichen Jahreszeiten deutlich erhöht (sonst nur etwa 10 %). Von Frühling bis Herbst liegt der Anteil der fußläufig zurückgelegten Wege bei etwas unter 20 %. Dieser Anteil steigt in den Wintermonaten leicht auf etwa 25 % an.

Dass die Verkehrsmittelwahl der Befragten so deutlich zu Gunsten des Fahrrades ausfällt ist der Tatsache geschuldet, dass die Befragung freiwillig war und vermutlich verstärkt von häufig Rad fahrenden Personen beantwortet wurde, die ein Interesse daran haben, den Radverkehr in Leonberg voran zu bringen.

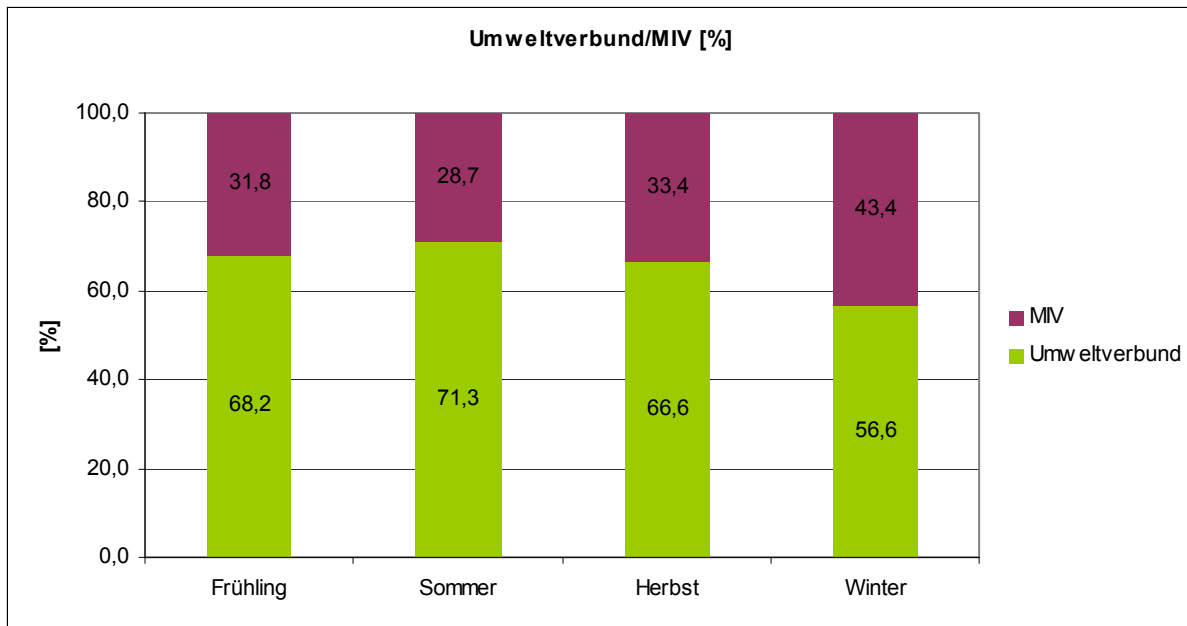


Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

In einem zweiten Schritt wird die Verkehrsmittelwahl nach den beiden Hauptgruppen:

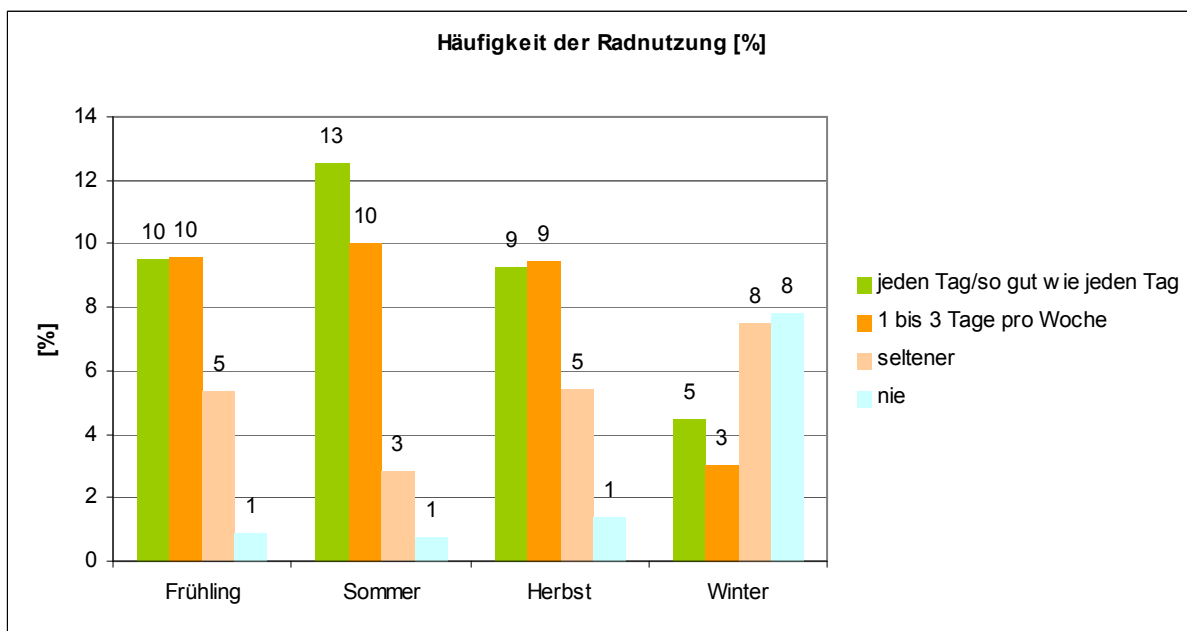
- Umweltverbund, d.h. zu Fuß, mit dem Rad, oder dem öffentlichen Personennahverkehr und
- Motorisierter Individualverkehr (MIV) unterschieden.

Auf Grund des oben bereits beschriebenen sehr hohen Radverkehrsanteils ist auch der Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen mit deutlich über 60 % in den „radfahrerfreundlichen“ Monaten sehr hoch. Die Zahlen im Winter spiegeln dagegen in etwa das Ergebnis aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leonberg (VEP, Dr. Brenner + Münnich, Aalen, 2000)⁴ wider. So betrug der Anteil des Umweltverbundes im Binnenverkehr nach VEP 53%, der Radverkehrsanteil lag dort jedoch lediglich bei 9 %.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

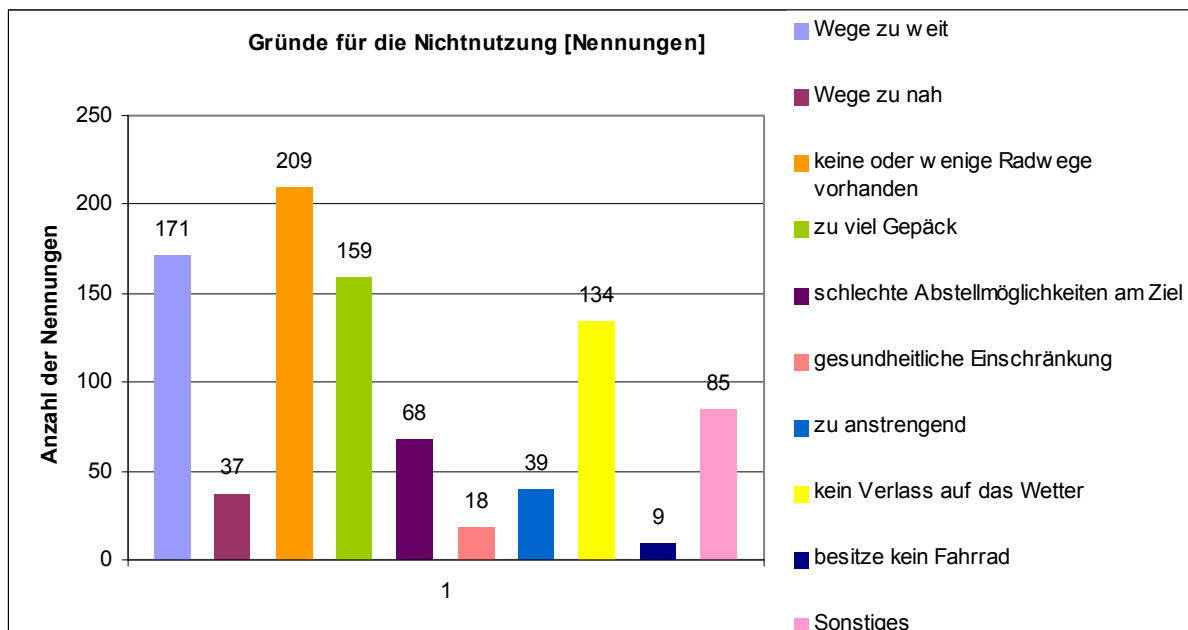
4.4 Häufigkeit der Fahrradnutzung



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Fahrradnutzung insgesamt betrachtet unter den Befragten sehr hoch ist. Dies ist – wie bereits erläutert – auf den Personenkreis zurückzuführen, der sich an der Online-Befragung zum Thema Radverkehr beteiligt hat. So gaben circa 20 % der Interviewten an, das Rad jeden Tag, zumindest jedoch ein bis drei Tage pro Woche in den Jahreszeiten Frühling bis Herbst zu nutzen. Wie zu erwarten, ist der Sommer mit einer Radnutzung von über 23 % in diesen beiden Kategorien der Spitzenreiter. Dagegen lässt die Radnutzung im Winter erheblich nach. Nur noch insgesamt 8 % der Radler nutzen ihr Gefährt noch jeden Tag oder mehrmals pro Woche. Demgegenüber stehen 16 %, die ihr Rad seltener oder sogar nie in den Wintermonaten als Verkehrsmittel wählen. Die Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades sind vielfältig, aber insbesondere in der kalten Jahreszeit liegen diese auf der Hand. Im Nachfolgenden wird auf die Gründe der Nichtnutzung eingegangen.

4.5 Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrades



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 929

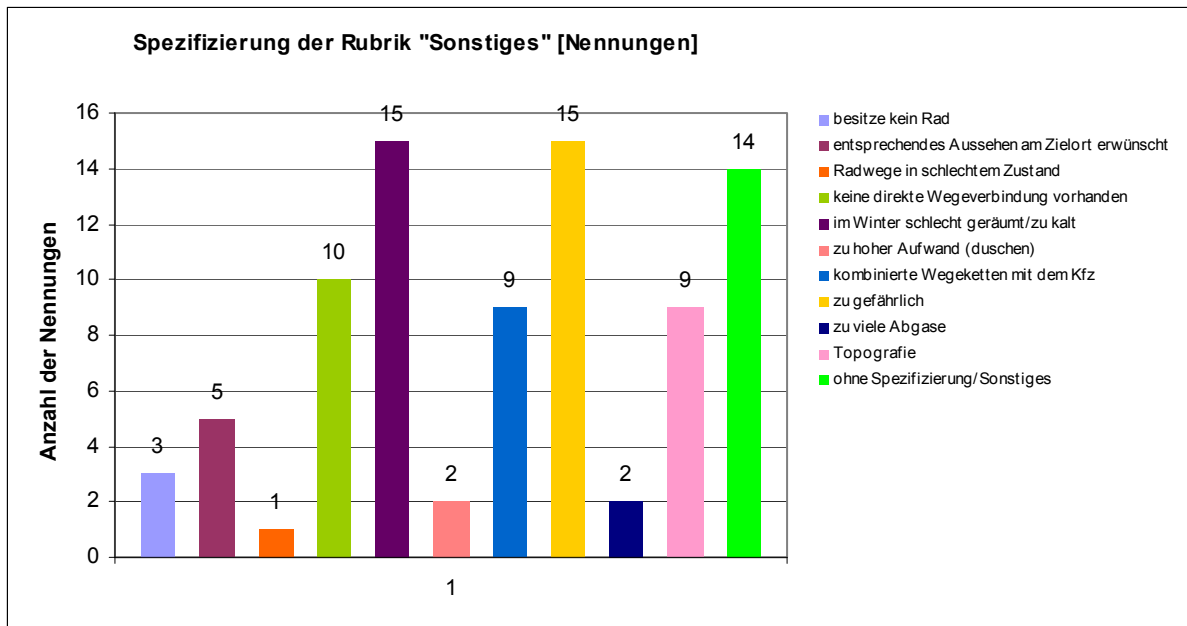
Bei dieser Frage waren Antwortkategorien vorgegeben. Es bestand jedoch die Möglichkeit, unter „Sonstiges“ weitere Gründe für die Nichtnutzung des Rades zu benennen. Einige dieser Antworten ließen sich den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten zuordnen. Um ein detailliertes Bild der Nichtnutzung zu erhalten, wurde jedoch auf eine Zuordnung zu vorgegebenen Antwortkategorien verzichtet.

Nach „Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung, Band 2, von Werner Schnabel und Dieter Lohse (2011)⁵ „liegt die mittlere Reiseweite des Radverkehrs bei 3,4 Kilometer. Diese ist von der Stadtgröße nahezu unabhängig.“ Nicht berücksichtigt sind hier die Reiseweiten von Pedelecs, die auf Grund der höheren mittleren Geschwindigkeiten deutlich weiter liegen dürfte.

Betrachtet man nun die Auswertung der Frage nach der Nichtnutzung des Rades, so nennen 22,5 % (209 Nennungen) als Grund für die Nichtnutzung des Rades die nicht oder nur wenig vorhandenen Radwege. Dicht gefolgt von 22,4 % der Nennungen bzgl. der Reiseweite, die damit nicht in einer Distanz von etwa 3,4 Kilometer liegt (208 Nennungen).

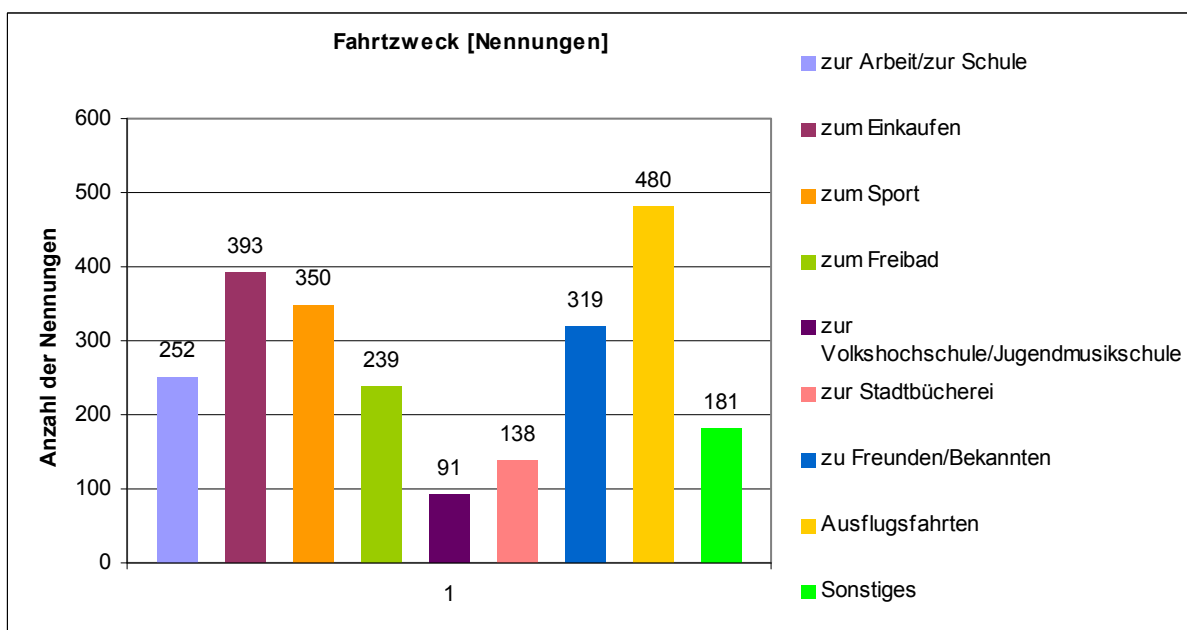
Als weitere erhebliche Kriterien für die Nichtnutzung werden mit 17,1 % die fehlenden Gepäcktransportmöglichkeiten mit dem Fahrrad und mit weiteren 14,4 % die Unzuverlässigkeit des Wetters genannt. Andere Gründe spielen eine nicht ganz so große Rolle, wie z.B. fehlende Abstellmöglichkeiten (7,3 %), zu anstrengend (4,2 %) oder gesundheitliche Einschränkungen (1,9 %).

Die genauere Betrachtung der Rubrik „Sonstiges“ gibt weitere Aufschlüsse, über Gründe für die Nichtnutzung des Rades. Besonders häufig (15 Nennungen) wird hier auf die Straßenzustände im Winter hingewiesen, oft auch mit dem Hinweis auf die Kälte. Allgemein als „gefährlich“ wird das Radfahren von ebenso vielen Befragten bezeichnet. Zehn Nennungen beziehen sich auf fehlende Wegeverbindungen. Hier sind zum einen fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptstrecken, aber auch gewünschte Netzlückenschlüsse aufgezählt, die unter Kapitel 4.9.3 nochmals genauer dargestellt werden. Mit jeweils neun Nennungen werden die Topographie, die für den Radfahrer in Leonberg als anspruchsvoll bezeichnet werden kann, und das Abfahren von Wegeketten mit dem Kfz thematisiert.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 85

4.6 Fahrtzweck



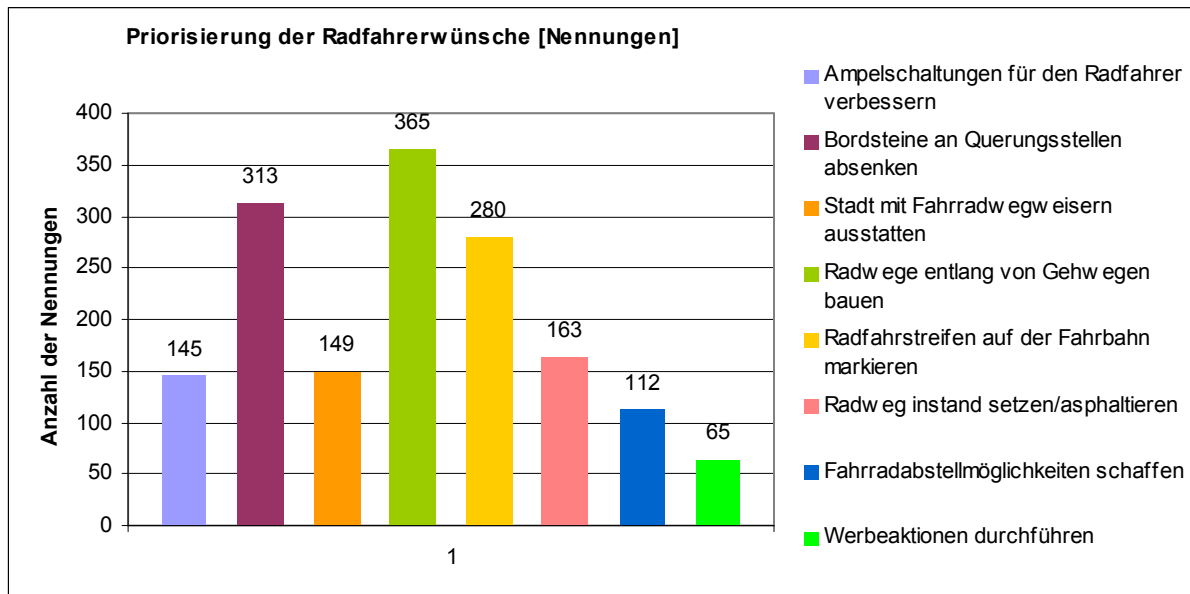
Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg N = 2443

Leonberger Radler, die sich an der Umfrage beteiligten, nutzen ihr Rad für verschiedene Fahrtzwecke. Es waren mehrere Antworten möglich, insgesamt wurden 2443 Nennungen ausgewertet. In den meisten Fällen, nämlich zu nahezu 20 %, nutzen die Befragten ihr Rad für Ausflugsfahrten (480 Nennungen) fernab der Hauptverkehrsstraßen (vgl. auch 3.8). Weitere 16 % nutzen ihr Rad für Einkäufe, 14 % für Wege zu den Sportstätten und 13 % besuchen Freunde und Bekannte.

Betrachtet man den Fahrtzweck nach der groben Untergliederung „Pflicht“ und „Kür“, so sind etwas mehr als ein Viertel aller Fahrtzwecke (26,4 %, 645 Nennungen) den Rubriken zur Arbeit/Schule und Einkauf zuzuordnen. Den größten Anteil stemmt der sogenannte Freizeitverkehr mit 66,2 % (1617 Nennungen). Er beinhaltet Fahrten zu Freizeitaktivitäten und die Ausflugsfahrten selbst.

Bei der Interpretation dieses Ergebnisses ist zu beachten, dass keine Aussage zur zweckspezifischen Radfahrleistung in Kilometer ermittelt wurde. Eine Zuordnung von Radfahrstrecken (in Kilometern) zu den einzelnen Fahrtzwecken ist nicht möglich.

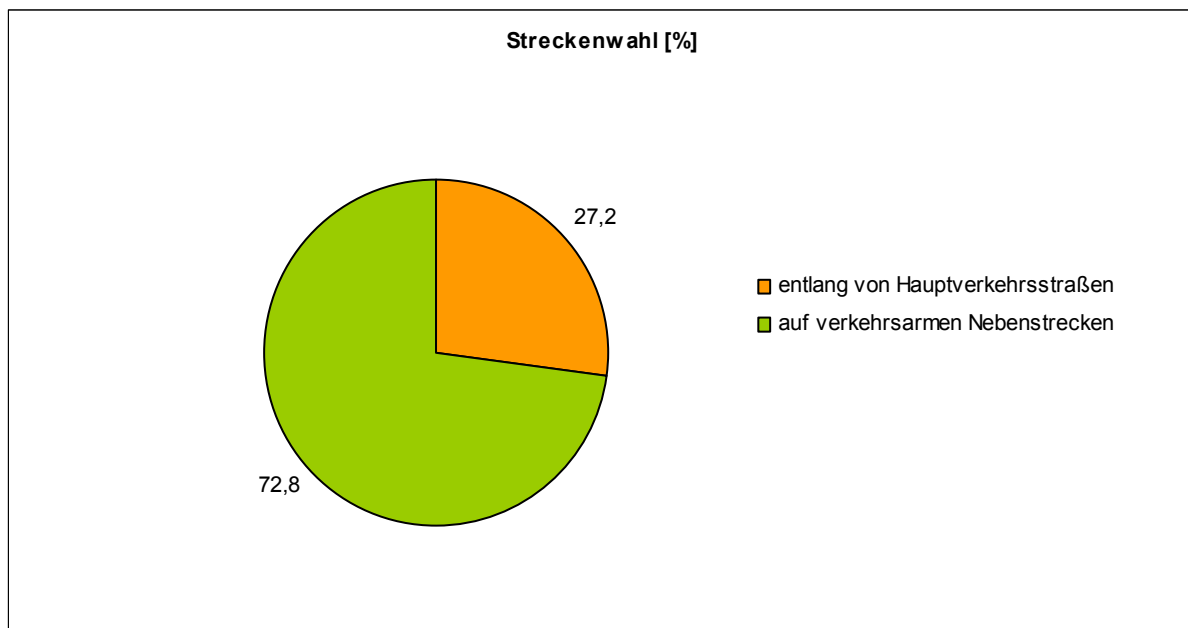
4.7 Priorisierung der Radfahrerwünsche



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 1592

Um die Wünsche der Radfahrer im Bereich der Verkehrsplanung und Verkehrstechnik besser priorisieren zu können, wurde den Befragten in Frage 6 die Möglichkeit gegeben, unter insgesamt acht potentiellen Verbesserungswünschen für Radler drei auszuwählen. 40,5 % (645 Nennungen) der Nennungen beziehen sich auf die Anlage von Radverkehrsanlagen entlang von Streckenabschnitten. So wünschen sich 22,9 % (365 Nennungen) der Befragten einen baulich von der Fahrbahn getrennten Radweg und 17,6 % (280 Nennungen) einen markierten Fahrradstreifen auf Fahrbahnniveau. Fast 20 % regen an mehr Bordsteinabsenkungen zu realisieren, die teilweise unter Kapitel 4.9.3 noch detailliert aufgelistet sind. Bereits vorhandene Radwegeverbindungen sollten nach Meinung von 10,2 % instand gesetzt, beziehungsweise asphaltiert werden. Dies Forderung dürfte sich insbesondere auf Teile des Glemsmühlenradweges beziehen (vgl. 3.9.1). Etwa gleichauf liegen die Forderungen nach Optimierung der Lichtsignalanlagen für den Radverkehr und die Ausweisung der Stadt Fahrradwegweisern mit je circa 9 % der Nennungen. Wie unter 3.5 bereits erläutert, ist der Wunsch nach weiteren Fahrradabstellanlagen mit 7 % der Nennungen nicht besonders ausgeprägt.

4.8 Wahl des Streckentyps



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

Etwa drei Viertel aller befragten Radler bevorzugen bei ihrer Streckenwahl innerhalb des Stadtgebietes Routen entlang von verkehrsarmen, in der Regel als Tempo 30 – Zone ausgewiesene, Nebenstrecken. Dies passt gut mit den unter Kapitel 4.6 gewonnenen Erkenntnissen zum Fahrtzweck zusammen. Strecken, die im Freizeitbereich absolviert werden (66,2 %), dürften im Allgemeinen nicht einem so hohen Zeitdruck unterliegen, wie Fahrten im Alltag. Fahrten auf verkehrsarmen Nebenstrecken sind in der Regel weiter und zeitaufwendiger als Fahrten entlang von Hauptverkehrsachsen. Dieser Streckentyp wird von lediglich 27,2 % der Befragten bevorzugt.

4.9 Verbesserungswünsche der Radfahrer

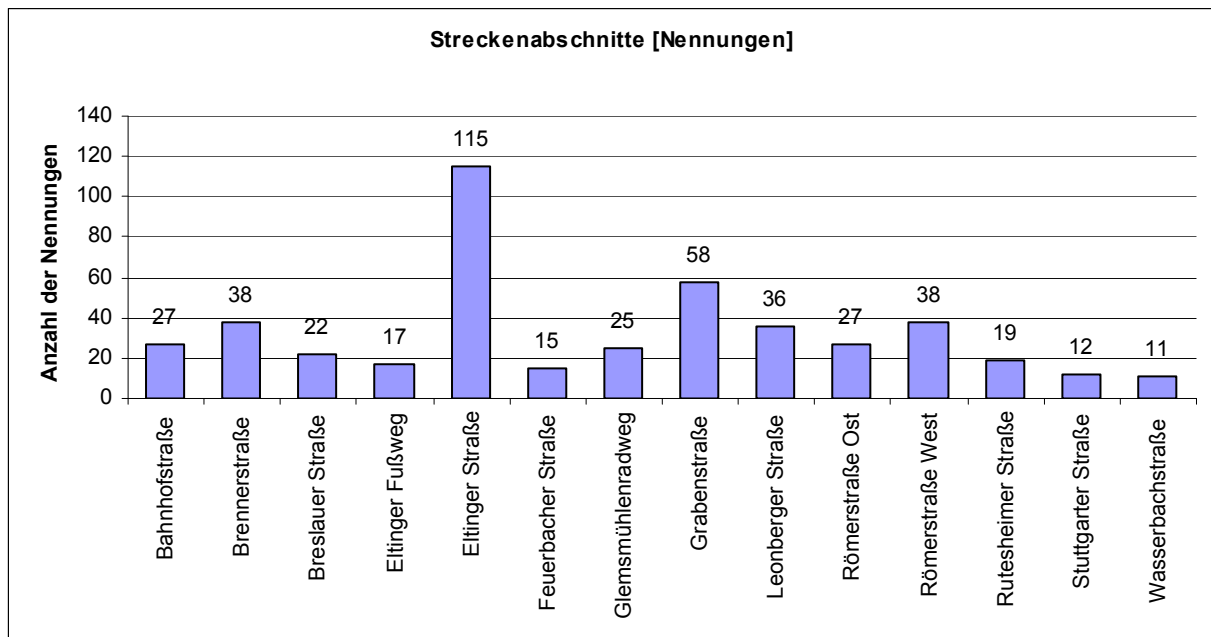
Bei Frage 8 wurde gezielt nach Verbesserungsvorschlägen an Streckenabschnitten oder Knotenpunktsbereichen in Leonberg gefragt. Erbeten wurden vor allem die Namen der Straßenzüge zur genauen Lokalisierung der Problemstelle sowie die gewünschte Verbesserungsmaßnahme in diesem Bereich. Es handelt sich hier um eine sogenannte offene Frage, bei der es den Befragten möglich war, eigene Verbesserungsvorschläge zu benennen. Diese Möglichkeit wurde von 405 Personen genutzt, dies entspricht etwa 66 % aller Befragten. Insgesamt wurden 865 Anregungen ausgewertet.

Die Auswertung dieser Frage kann entscheidende Impulse für die weitere Radverkehrsplanung in Leonberg geben. Aus den Antworten kann der Handlungsbedarf abgelesen werden, auch wenn sich die gewünschten Verbesserungsvorschläge der Radler so oft nicht umsetzen lassen.

Neben genau definierten Strecken und Knotenpunkten wurden häufig auch allgemein gehaltene Wünsche ohne Lokalisierung formuliert. Bei der Auswertung wurde zunächst eine Kategorisierung nach Streckenabschnitten und Knotenpunkten, aber auch nach allgemeinen Überbegriffen wie „Einbahnstraßen“, „Netzlückenschluss“, „Abstellanlagen“ usw. vorgenommen. In einem weiteren Schritt wurde den oben genannten Kategorien die genannten Bedenken und Anregungen zugeordnet. Zur besseren Gewichtung wurde die Anzahl der Nennungen ebenfalls festgehalten. Die Auswertung ist in Anlage 2 detailliert dargestellt.

4.9.1 Streckenabschnitte

Auffällig ist, dass vorwiegend Streckenabschnitte aus dem Hauptverkehrsstraßennetz (in der Regel Tempo 50) der Stadt als verbesserungsfähig angesehen werden. So wurden die unten aufgeführten Strecken in 53 % der Aussagen thematisiert. Dies kann als deutlicher Hinweis darauf gewertet werden, dass die Hauptverkehrsachsen in Leonberg nun doch – entgegen der Erkenntnisse aus dem Radverkehrskonzept 1992 – mit Radfahrerführungen nachgerüstet werden sollten. Ein Ergebnis, das sich bereits in der Schülerbefragung im Mai 2011 abzeichnete. Um einen besseren Überblick zu erhalten, wurden die genannten Streckenabschnitte und Knotenpunkte in Abbildung 1 grafisch aufgezeigt.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 865

Eltinger Straße (115 Nennungen)

An erster Stelle ist hier die Eltinger Straße zu nennen, die mit 115 Nennungen offensichtlich die wichtigste Schwachstelle im Stadtgebiet ist, die es aus Sicht der Befragten zu beseitigen gilt. Über 77 % der Aussagen beinhalten den Wunsch nach einer Radverkehrsanlage entlang der Eltinger Straße, wobei sich 21 % explizit für die Markierung eines Fahrradstreifens aussprechen und lediglich 3 % einen getrennten Geh- und Radweg bevorzugen würden. 21 % der Nennungen verweisen auf das Gefahrenpotential, das aus dem hohen Verkehrsaufkommen resultiert und die damit verbundenen notwendigen Verbesserungen (ohne genaue Definition) für den Radfahrer.

Grabenstraße (58 Nennungen)

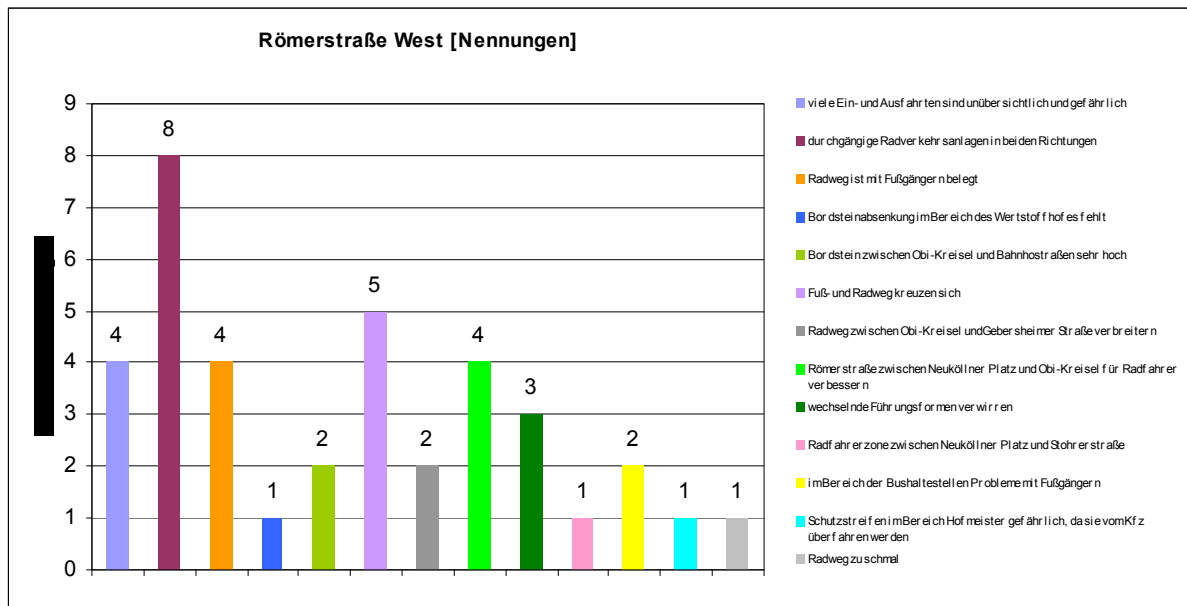
Etwa halb so viele Verbesserungsvorschläge erhält die Grabenstraße. Prozentual gesehen beziehen sich 83 % der Aussagen auf die Herstellung einer Radverkehrsanlage. Nur in Ausnahmefällen wird näher erläutert, wie diese auf Grund der beengten Verhältnisse aussehen kann. Immerhin verweisen 10 % auf die bereits im Gemeinderat vorgestellte Variante, in der der Radfahrer den östlichen Gehweg mitbenutzen darf.

Brennerstraße (38 Nennungen)

Auch in der Brennerstraße ist die Forderung nach einer durchgängigen Radverkehrsanlage mit 84 % aller Nennungen eindeutig. Während in der Grabenstraße lediglich allgemeine Formulierungen gewählt wurden, beziehen sich in der Brennerstraße 26 % der Aussagen auf eine Führungsvariante auf der Fahrbahn, in der Regel als Radfahrstreifen.

Römerstraße West ab Neuköllner Platz (38 Nennungen)

Wie verwirrend die derzeitige Radverkehrsführung in der westlich des Neuköllner Platzes gelegenen Römerstraße ist, zeigt die Art und Anzahl der Nennungen für diesen Streckenabschnitt.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 38

Zwar bezieht sich nach wie vor eine Vielzahl der Anregungen auf die gewünschte durchgängige Radverkehrsführung, aber das oben dargestellte Diagramm verdeutlicht, wie uneinheitlich die Forderungen der Radfahrer in diesem Streckenabschnitt sind. Dies resultiert vor allem aus der dort herrschenden Verkehrssituation: alle Verkehrsarten - Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) nutzen die westliche Römerstraße. Mit fünf Nennungen beanstandeten die Befragten die Führung des Radweges, der mehrfach den Gehweg kreuzt und mit vier Nennungen den Umstand, dass sich Fußgänger auf der Radverkehrsfläche bewegen.

Leonberger Straße (36 Nennungen)

Interviewte Personen, die sich zur Strecke Leonberger Straße äußern, sind mit der Regelung, wie sie derzeit durch das Pilotprojekt des Landes Baden-Württemberg „Alternierende Schutzstreifen“ gegeben ist, unzufrieden. Die Kritikpunkte zeigen, dass trotz mehrfacher Bewerbung dieses Projektes (über die Presse, im Internet, bei Radausfahrten), die Regeln zu Schutzstreifen und im Speziellen zu alternierenden Schutzstreifen nicht oder nur wenig bekannt sind. So bemängeln fast 40 % der Aussagen zur Leonberger Straße, dass die Schutzstreifen plötzlich enden, von Kfz zugeparkt sind, oder man die Fahrbahnseite andauernd wechseln müsse. 36 % der Bemerkungen zielen auf durchgängige Radverkehrsanlagen zu beiden Seiten der Leonberger Straße ab.

Römerstraße Ost ab Neuköllner Platz (27 Nennungen)

Aussagen, die sich auf den östlichen Bereich der Römerstraße beziehen, bemängeln zu 85 % den fehlenden Netzlückenschluss entlang der Nordseite der Römerstraße zwischen Volksbank und Neuköllner Platz. Zweimal wird je noch die Gefahrenstelle vor dem Amberhotel und der Bereich rund um die Feuerwehr genannt.

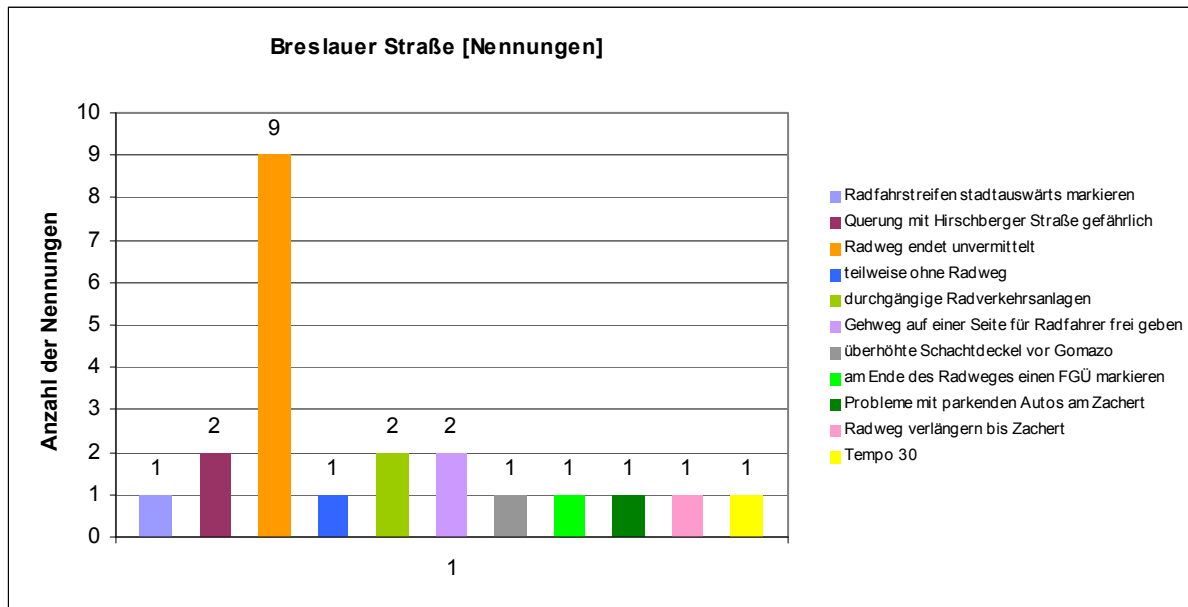
Glemsmühlenradweg (25 Nennungen)

Von insgesamt 25 Nennungen beschäftigen sich 68 % mit der Belagsfrage auf dem Glemsmühlenradweg. Insbesondere im Bereich unter der Autobahn, aber auch am Sportplatz in Höfingen oder im Bereich der Kläranlage wird die Forderung nach einem Asphaltbelag gestellt.

Bemängelt werden aber auch die schlechten Asphaltbeläge entlang des Schopflochweges oder im Höfinger Täle. Hier kommt – zum Ärger der Fußgänger und Radfahrer – noch das Problem des Schleichverkehrs hinzu.

Breslauer Straße (22 Nennungen)

Das unvermittelte Ende des Radweges entlang der Nordseite der Breslauer Straße wird von 50 % der Aussagen thematisiert. Aus Sicht der Radfahrer gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die sich jedoch nicht zu einer Kernaussage zusammenfassen lassen.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 22

Rutesheimer Straße (19 Nennungen)

Insbesondere der Abschnitt zwischen Mühlstraße und Bahnhofstraße sollte nach Aussage der Radler mit einer Radverkehrsführung ausgestattet werden, da dies der Weg vieler Kinder zum Schulzentrum ist. (insgesamt 2,2 % der Nennungen)

Eltinger Fußweg (17 Nennungen)

Immerhin 2 % aller Anmerkungen und Kritiken insgesamt beziehen sich auf den Wunsch, den Eltinger Fußweg direkt für den Radverkehr freizugeben. Alternativ wird vorgeschlagen, ihn so zu verbreitern, dass auch Radfahrer ihn nutzen können, oder im Zuge des Stadtbauwerks auf eine durchgängige Radwegeverbindung in diesem Bereich zu achten. Auch angesprochen wird in diesem Zusammenhang die Forderung nach einer sicheren Querung der Lindenstraße.

Feuerbacher Straße (15 Nennungen)

Auch für die Feuerbacher Straße wünschen sich die Radler zu beiden Seiten eine durchgängige Radverkehrsanlage (insgesamt 1,7 % der aller Nennungen).

Stuttgarter Straße (12 Nennungen)

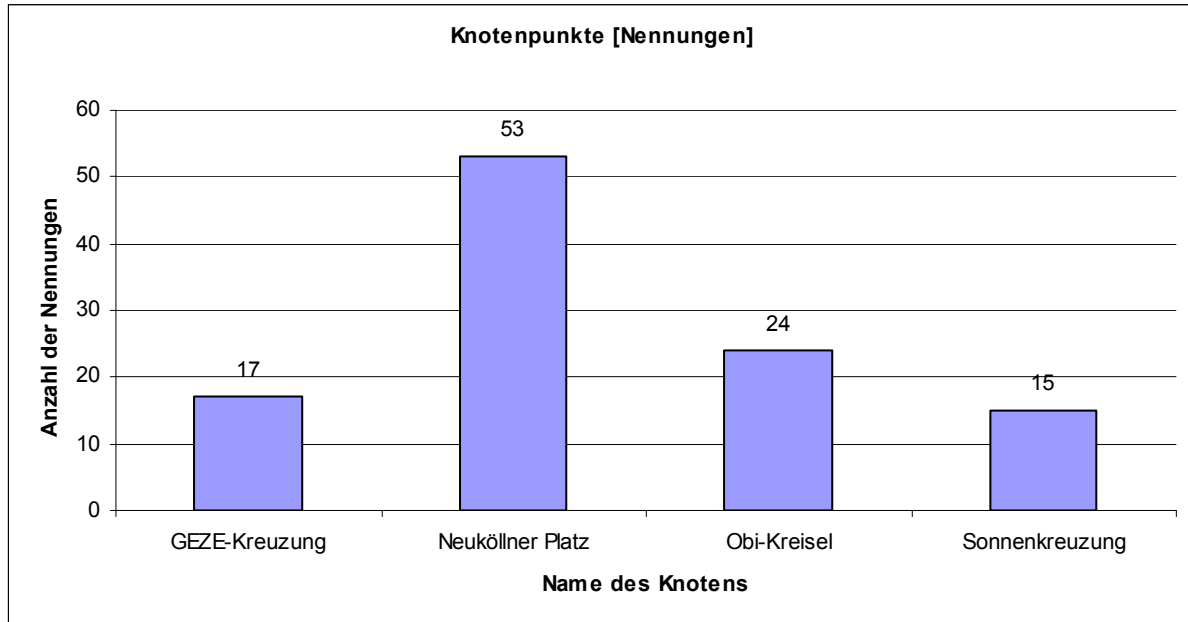
Insgesamt lässt sich festhalten, dass es zum Ausbau der Stuttgarter Straße mit seiner Regelung für den Radverkehr wenig kritische Stimmen gibt. Allerdings wünschen sich einige Radfahrer einen Radfahrstreifen zwischen Herderstraße und Grabenstraße. Insgesamt wurden 1,4 % aller Anregungen und Kritiken zur Stuttgarter Straße geäußert.

Wasserbacher Straße (11 Nennungen)

1,3 % aller Nennungen beziehen sich auf den Wunsch nach einem straßenbegleitenden Radweg entlang der Wasserbachstraße von der Brennerstraße bis Silberberg.

4.9.2 Knotenpunkte

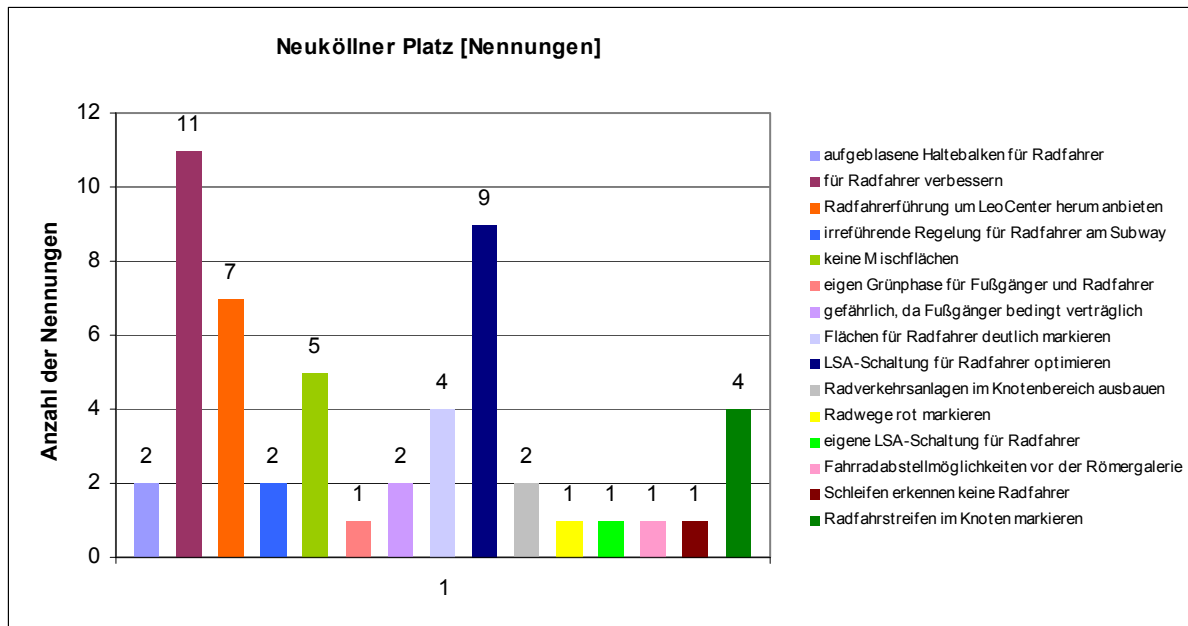
Von insgesamt 865 Anregungen konnten 109 Nennungen den vier großen Knotenpunkten GEZE-Kreuzung, Neuköllner Platz, Obi-Kreisel und Sonnenkreuzung zugeordnet werden. Alle sind Bestandteil des Vorbehaltssnetzes in Leonberg.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 865

Neuköllner Platz (53 Nennungen)

Der größte Anteil der Verbesserungsvorschläge (etwa die Hälfte aller Nennungen für die Kategorie „Knotenpunkte“) entfällt auf den Neuköllner Platz. Dies ist nicht weiter verwunderlich, werden hier doch mit Abstand die meisten Verkehrsbeziehungen in *allen* Verkehrsarten abgewickelt. Allein die Verkehrszahlen des motorisierten Verkehr in den Knotenpunktsarmen – Römerstraße West: 14.800 Kfz/24 h, Römerstraße Ost: 18.000 Kfz/24 h, Eltinger Straße Süd: 17.100 Kfz/24 h und Eltinger Straße Nord mit 20.100 Kfz/24 h – machen deutlich, welches Verkehrsaufkommen am Neuköllner Platz abgewickelt werden muss. Hinzu kommt die Nähe des Schul- und Einkaufszentrums. Die Wege zu diesen Zentren werden, nach Aussage des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Leonberg, zu 53 % durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, per Rad, zu Fuß) zurückgelegt. Dies führt zu einer Vielzahl an Querungen im Bereich des Neuköllner Platzes durch Busse, Radfahrer und Fußgänger.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 53

Zwei Hauptkriterien lassen sich aus den Aussagen herausfiltern: So beziehen sich fast die Hälfte der Wünsche auf eine deutliche Radverkehrsführung im Bereich des Knotens und dessen Zufahrten. Genannt werden hier sieben Mal eine ergänzende Radverkehrsführung um den Leo-Center herum, fünf Mal werden getrennte Fußgänger- und Radverkehrsflächen gefordert, je vier Nennungen erhalten die Wünsche einer deutlichen Markierung der Radverkehrsflächen und der Markierung von Radfahrstreifen im Knoten. Ein weiteres großes Themenfeld sind die Lichtsignalanlagen. Diese beinhalten für 22 % der Befragten Optimierungspotential.

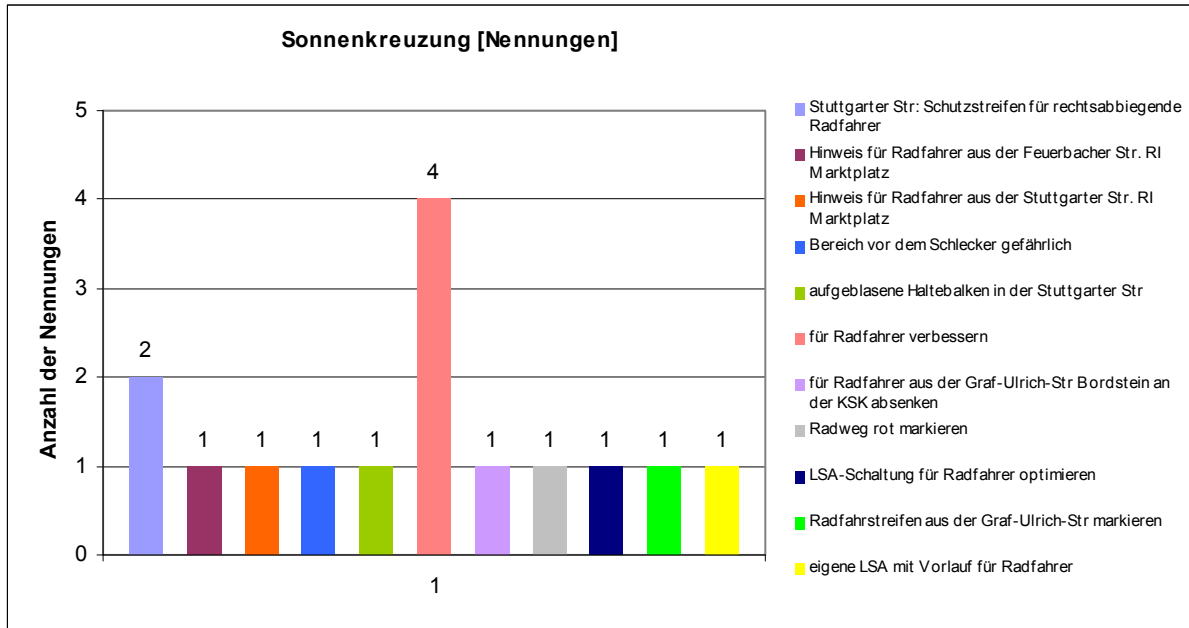
Obi-Kreisel (24 Nennungen)

Seit dem Umbau des Knotens Römerstraße/Poststraße/Steinbeisstraße zum sogenannten Obi-Kreisel bestehen kritische Stimmen zu diesem Kreisverkehr. Diese Kritiken richten sich an die Größe des Innenradius und an die subjektiv zu hohen Fahrgeschwindigkeiten. Etwa die Hälfte aller Aussagen hält den Obi-Kreisel für den Radfahrer für allgemein gefährlich. Insbesondere die Führung des Radfahrers auf die Fahrbahn unmittelbar vor dem Kreisverkehr wird von den Radfahrern nicht als optimal angesehen.

GEZE-Kreuzung (17 Nennungen)

Wie beim Neuköllner Platz, der ja ebenfalls signalisiert ist, bemängeln 50 % der Aussagen die langen Wartezeiten für Radfahrer, insbesondere bei Abbiegevorgängen und fordern eine Optimierung der Schaltung. Erwähnt sei hier noch, dass von 18 Aussagen zur GEZE-Kreuzung sich immerhin drei Nennungen für die Anlage eines Kreisverkehrs an diesem Knoten aussprechen.

Sonnenkreuzung (15 Nennungen)



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 15

Wie das Balkendiagramm verdeutlicht, lässt sich aus den genannten Anregungen keine klare Forderung ableiten. Das hohe Verkehrsaufkommen – Stuttgarter Straße: 12.300 Kfz/24 h, Feuerbacher Straße: 20.200 Kfz/24 h und die Grabenstraße mit 23.500 Kfz/24 h - gepaart mit den sehr engen Straßenquerschnitten erschweren die Möglichkeit, dem Radverkehr eigene Verkehrsanlagen zur Verfügung zu stellen.

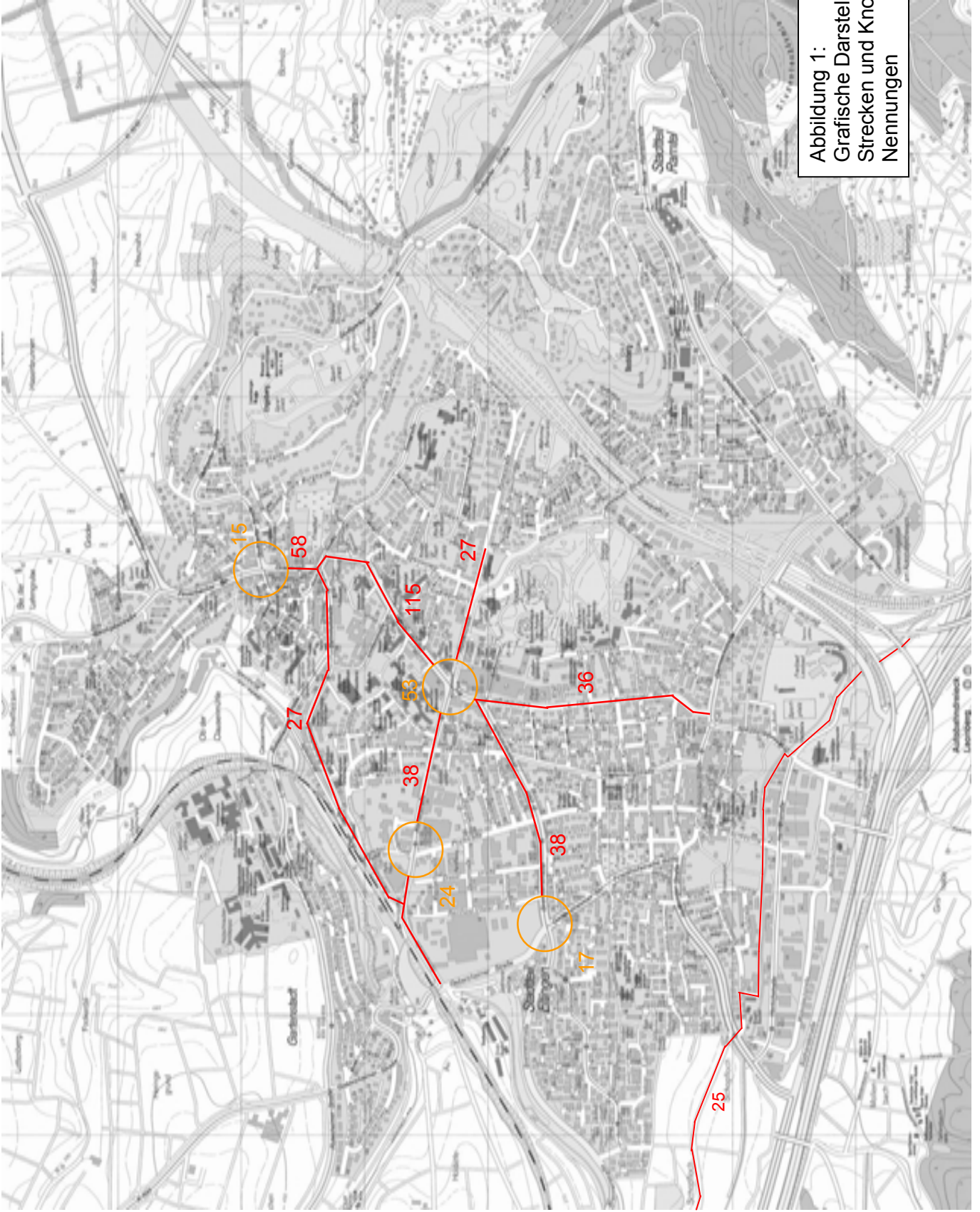
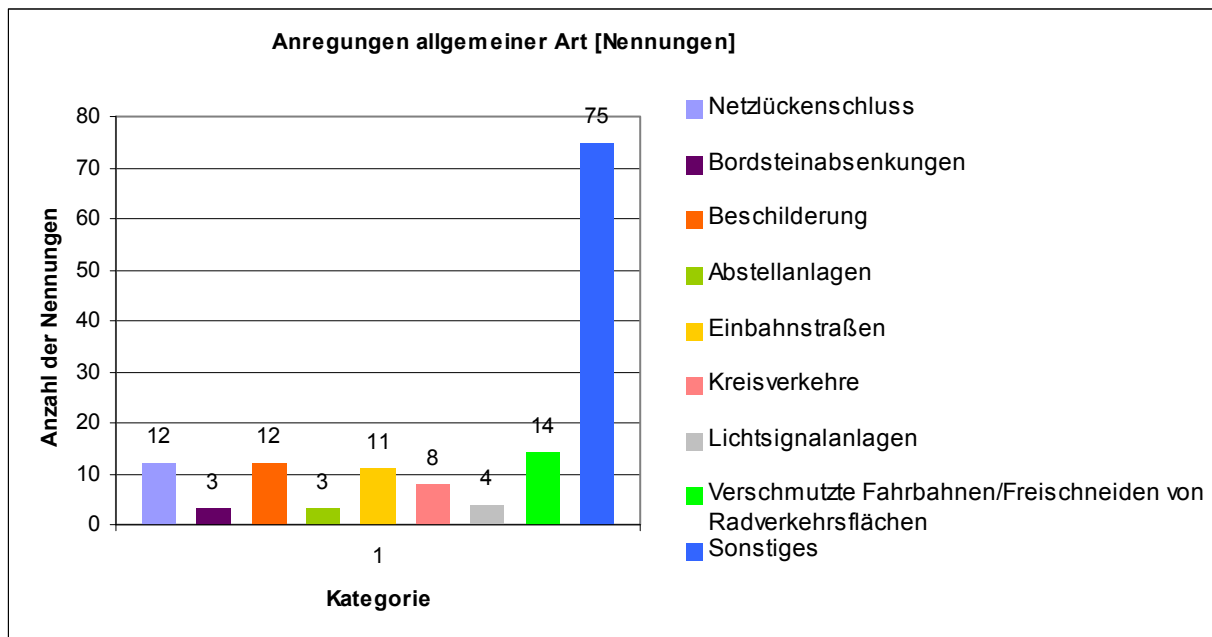


Abbildung 1:
 Grafische Darstellung der genannten
 Strecken und Knoten mit Anzahl der
 Nennungen

4.9.3 allgemeine Kategorien

17 % aller Anregungen lassen sich den eher allgemein gehaltenen Kategorien, teilweise ohne weitere Spezifizierung der Örtlichkeit zuordnen.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 865

Netzlückenschluss

Vorschläge für Netzlückenschlüsse liegen vor für:

- Albertus-Magnus-Straße zum Bockberg oberhalb ALS
- Autobahntrasse – Glemseckstraße – Badstraße zum Freibad
- Abfahrt von alter Autobahntrasse zum Brombeerweg
- Bau einer Fahrradstraße: Bruckenbachstraße/Querung Bergstraße/Friedensstraße/Kochstraße/Gerhart-Hauptmann-Straße/Bausparkassenareal
- Ebener Radweg durchs Mahdental bis zum Bärenschlössle
- Von der Innenstadt zum Krankenhaus
- Von Gebersheim zum Krankenhaus
- Wege beim Leo-Center für Radfahrer freigeben
- Alten Engelbergtunnel für Radfahrer nach Gerlingen öffnen

Bordsteinabsenkungen

Neben der allgemeinen Forderung nach Bordsteinabsenkungen, gibt es weitere Vorschläge für:

- Durchgang Ebinger Straße/Hechinger Straße auf die Gebersheimer Straße
- Für Radfahrer aus der Graf-Ulrich-Straße in Stuttgarter Straße

Beschilderung

Zu unterscheiden gibt es hier die beiden grundsätzlich voneinander verschiedenen Beschilderungen zu Radrouten (75 % aller Nennungen zu Beschilderung) und generell zu Radverkehrsanlagen (25 %). In der Regel handelt es sich hier um allgemeine Hinweise. Die Forderung nach der Ausweisung einer Alternativroute zur Grabenstraße wird jedoch von einem Viertel der Aussagen explizit formuliert.

Abstellanlagen

Vorschläge für Standorte von Fahrradabstellanlagen liegen vor für:

- Überdachte Abstellmöglichkeiten am Leo-Center
- Abstellanlagen an Kindergärten
- Überdachte Abstellanlagen am Bahnhof

Einbahnstraßen

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung eher positiv von den Radfahrern aufgenommen wird. So sprechen sich 90 % aller Nennungen für die Öffnung aller, mehr oder spezieller Einbahnstraßen aus. Zur Verbesserung wurde einmal die Möglichkeit genannt, für den Kfz-Verkehr eine Spur zu markieren.

Weitere Vorschläge für die Öffnung von Einbahnstraßen sind:

- Robert-Koch-Str freigeben
- Hohheckstraße freigeben

Kritisch wurde dagegen mit einer Nennung die Gerlinger Straße gesehen, da diese zu schmal sei.

Kreisverkehre

Die Anlage von Kreisverkehren wird aus Sicht der Radfahrer eher kritisch beurteilt. Während etwa 25 % der Aussagen den Bau weiterer Kreisverkehre befürworten, sprechen 63 % von einer Gefährdung der Radfahrer.

Die Aussagen zum Obi-Kreisel sind hier nicht mehr aufgeführt.

Weitere Vorschläge für Knotenpunkte, die zu Kreisverkehren umgebaut werden sollten:

- Breslauer Straße/Neue Ramtelstraße
- Stuttgarter Straße/Neue Ramtelstraße
- Römerstr/Stohrerstr
- GEZE-Kreuzung
- Brennerstraße/Poststraße
- Brennerstraße/Hindenburgstraße

Lichtsignalanlagen

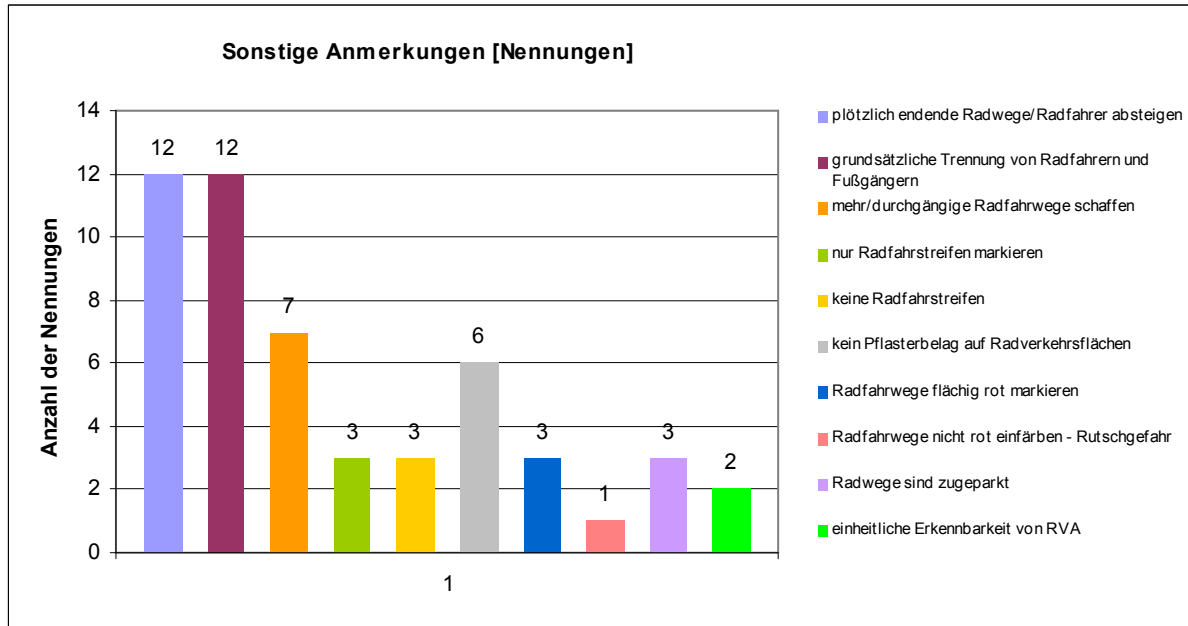
Lichtsignalanlagen sollten für Radfahrer optimiert werden; eigene Signalgeber für Radfahrer wären aus Sicht der Befragten wünschenswert.

Verschmutzte Fahrbahnen/Freischneiden von Radfahrwegen

Immerhin 10 % aller Nennungen im Bereich „allgemeiner Kategorien“ beziehen sich auf verschmutzte oder durch Grünwuchs zu enge Radfahrwege. Häufig wird auch die Sicht an Knotenpunkten für Radfahrer erheblich beeinträchtigt. Die genannten Stellen sind:

- Stuttgarter Straße Höhe Goethestraße
- Bahnhofstraße
- Römerstraße
- Sonnenkreuzung Bereich Schlecker (Scherben)
- Unterführung Brennerstraße (wochenlang gesperrt nach Überflutung)
- Breslauer Straße vor Blumenkunst
- Unterführung Rathaus (Schotter)
- Römerstraße/Bahnhofstraße (Laub)
- Feuerbacher Straße vor Seniorenheim (montags Scherben)
- Glemsmühlenradweg freischneiden im Bereich der Kläranlage
- Weg von Glemsbrücke (Leonberg/Höfingen) und Philadelphiahof freiräumen

Sonstiges



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 52

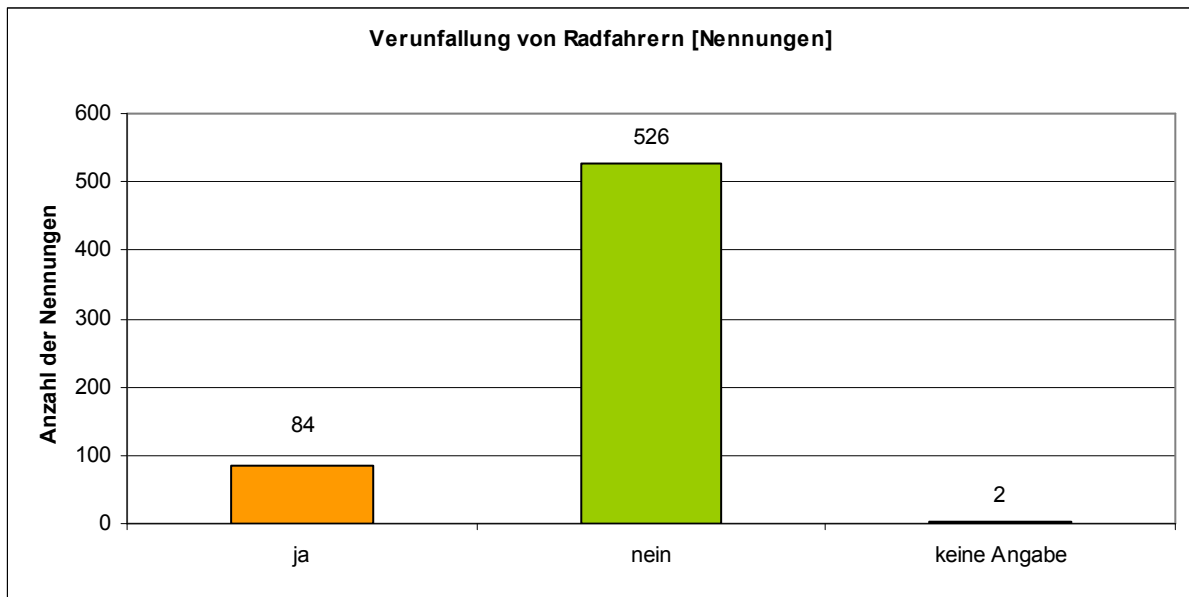
Die Kategorie „Sonstiges“ wurde weiter aufgesplittet und Anregungen mit Mehrfachnennungen im oben abgebildeten Säulendiagramm dargestellt. Der Punkt „Sonstiges“ beinhaltet 51 % aller Nennungen im Bereich „allgemeine Kategorien“. Er enthält vor allem grundsätzliche Überlegungen zum Thema Radfahren.

Als Ärgernis findet sich hier mit einem Anteil von 16 % aller Nennungen das plötzliche Ende eines Radweges oder die Aufforderung „Radfahrer absteigen“. Ebenfalls eine Komfortfrage ist die Art der Oberflächenbeschaffenheit einer Radverkehrsanlage oder aber auch die Führungsform. Pflasterbeläge werden demnach in 8 % der Aussagen abgelehnt. Die Ausweisung von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird in 16 % der Benennungen kritisiert. Schade ist auch, wenn die geschaffenen Radverkehrsanlagen (RVA) von Kfz zugeparkt werden.

Die Aussagen der befragten Personen ist nicht in allen Punkten einheitlich. Dies zeigt sich insbesondere an den beiden Punkten Radfahrstreifen markieren/nicht markieren oder etwa Radverkehrsflächen rot einfärben/nicht rot einfärben.

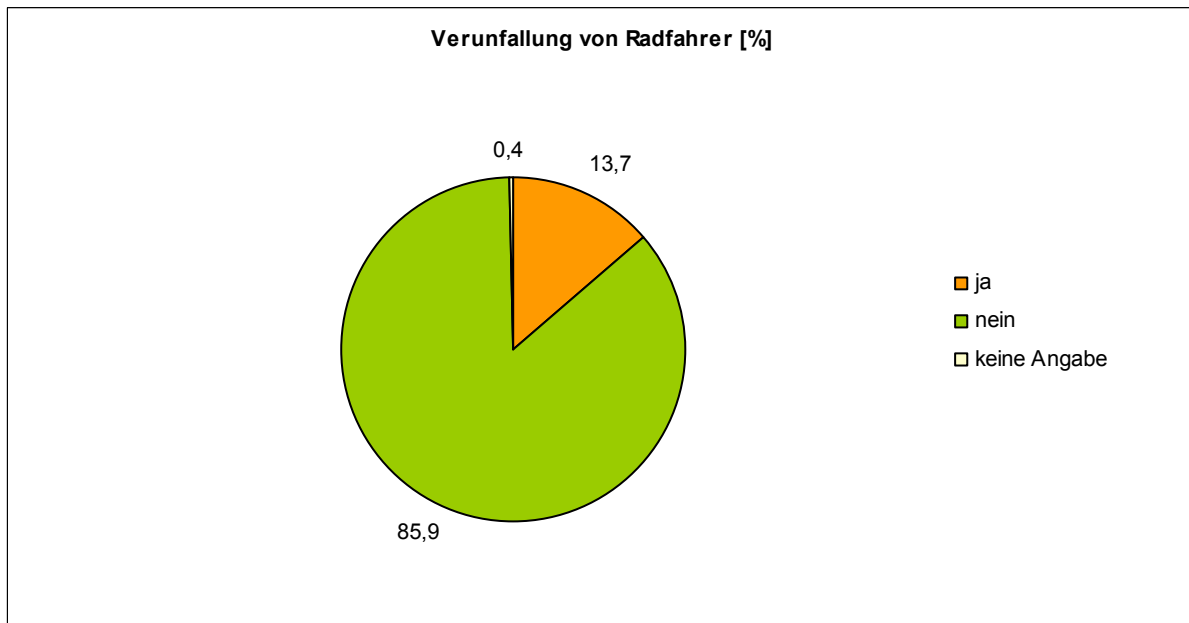
Eine einheitliche Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen (RVA) wäre auf jeden Fall hilfreich. Darauf verweisen immerhin 3 % der Nennungen.

4.10 Verunfallung von Radfahrern in den vergangenen 5 Jahren

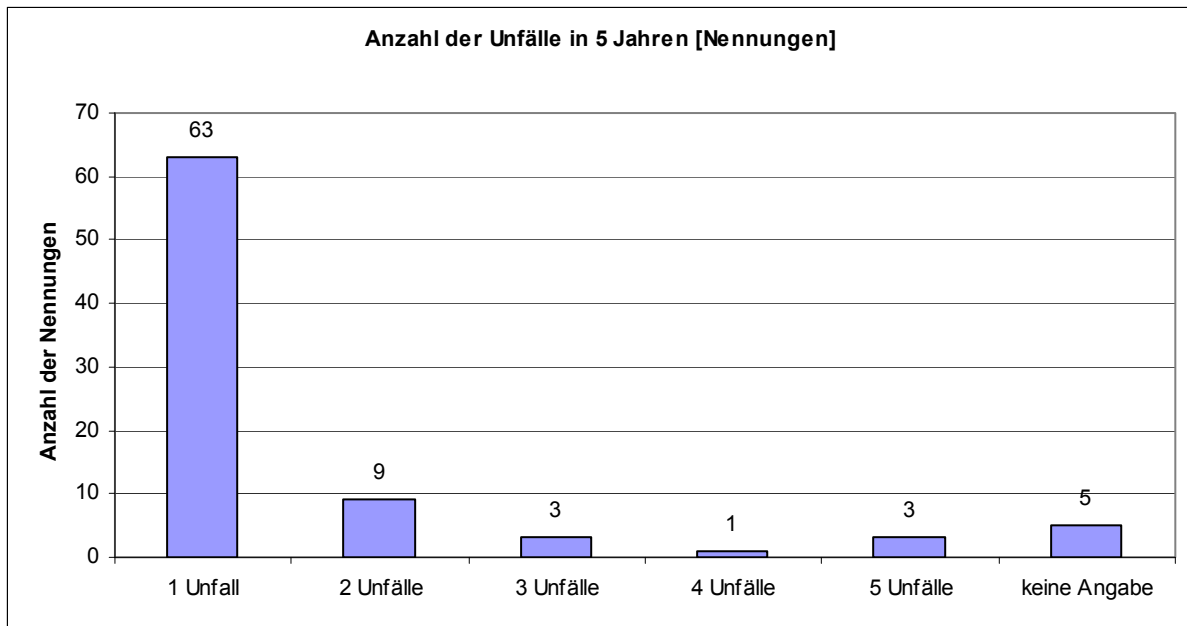


Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 612

Von 612 ausgefüllten Fragebögen, beantworteten 84 Personen die Frage nach einem Unfall innerhalb der vergangenen fünf Jahre mit „ja“. Dies entspricht einer Quote von 13,7 %.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg



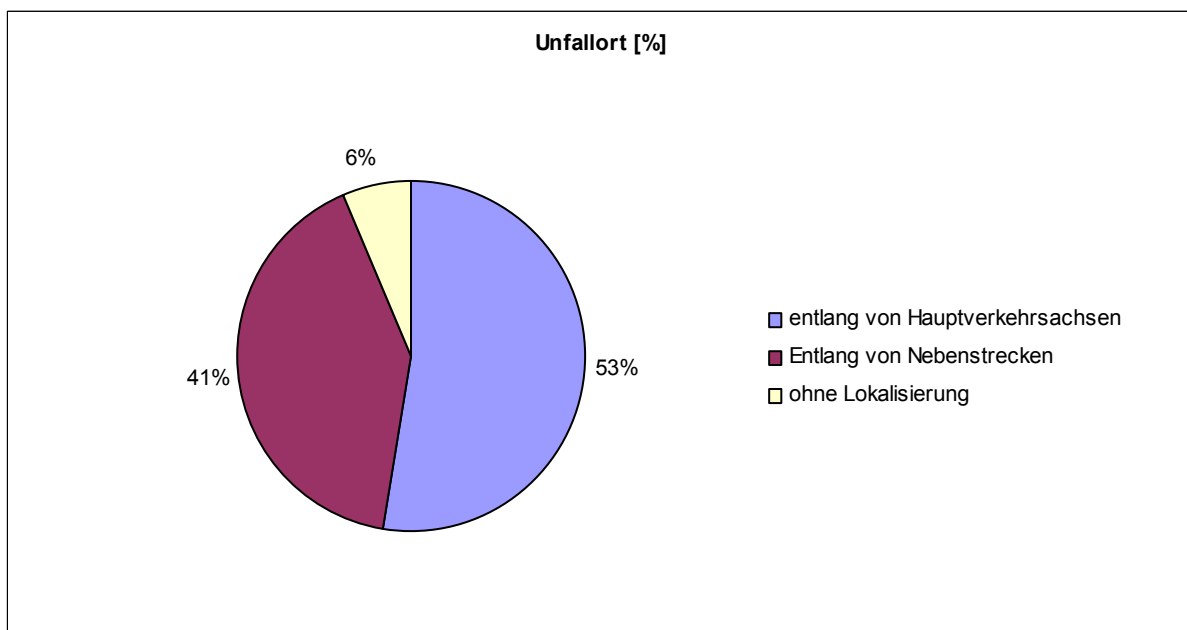
Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 84

In der Regel hatten die verunfallten Radfahrer innerhalb von fünf Jahren einen Unfall/Sturz zu beklagen, weitere neun Personen hatten innerhalb dieses Zeitraums zwei Unfälle, weitere drei Personen drei Unfälle.

4.10.1 Analysierung der Unfälle

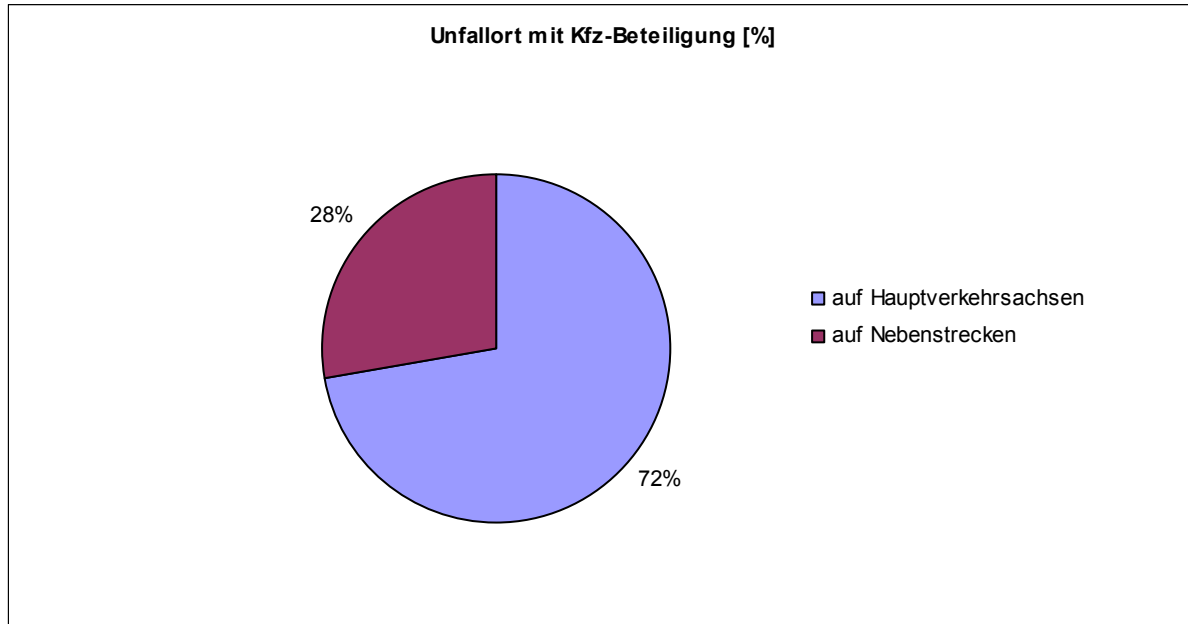
4.10.1.1 Ort des Unfalls

Um den Unfallort genauer eingrenzen zu können, wurden alle 84 Antworten untersucht und eine Einteilung in Unfälle im Hauptstraßennetz der Stadt Leonberg und Unfälle auf Nebenstrecken untergliedert, unabhängig von der Unfallursache und dem gegebenenfalls Unfallgegner. Die genaue Auswertung zum Unfallort und Unfallursache ist in Anlage 3 dokumentiert.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

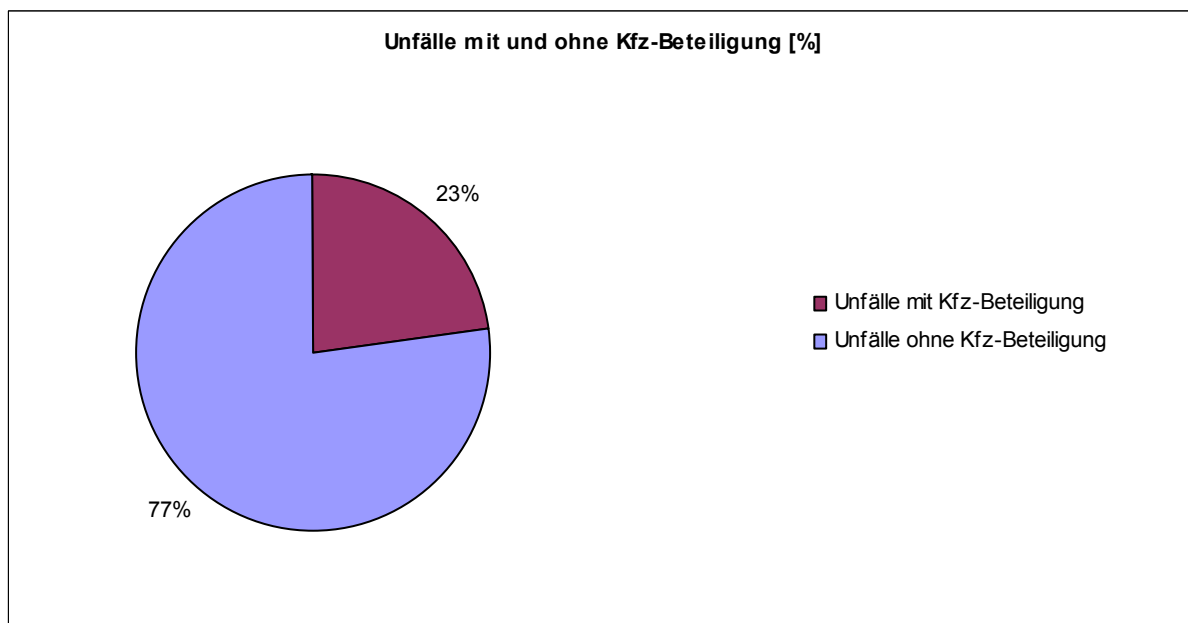
Mit 53 % ist die Wahrscheinlichkeit eines Radfahrers entlang von Hauptverkehrsstraßen zu verunglücken deutlich höher, als auf Nebenstraßen. Untersucht man weiter den Zusammenhang zwischen Unfällen mit Kfz-Beteiligung (in der Regel folgenschwerere Unfälle) wiederum auf Haupt- und Nebenstrecken, so ist – wie im unteren Diagramm gezeigt – die Wahrscheinlichkeit in Leonberg auf Hauptachsen mit Kfz-Beteiligung zu verunfallen drei Mal so hoch wie auf Nebenstrecken. Insgesamt kam es zu 18 Unfällen mit Kfz-Beteiligung. 13 von ihnen erfolgten auf Hauptverkehrsachsen.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

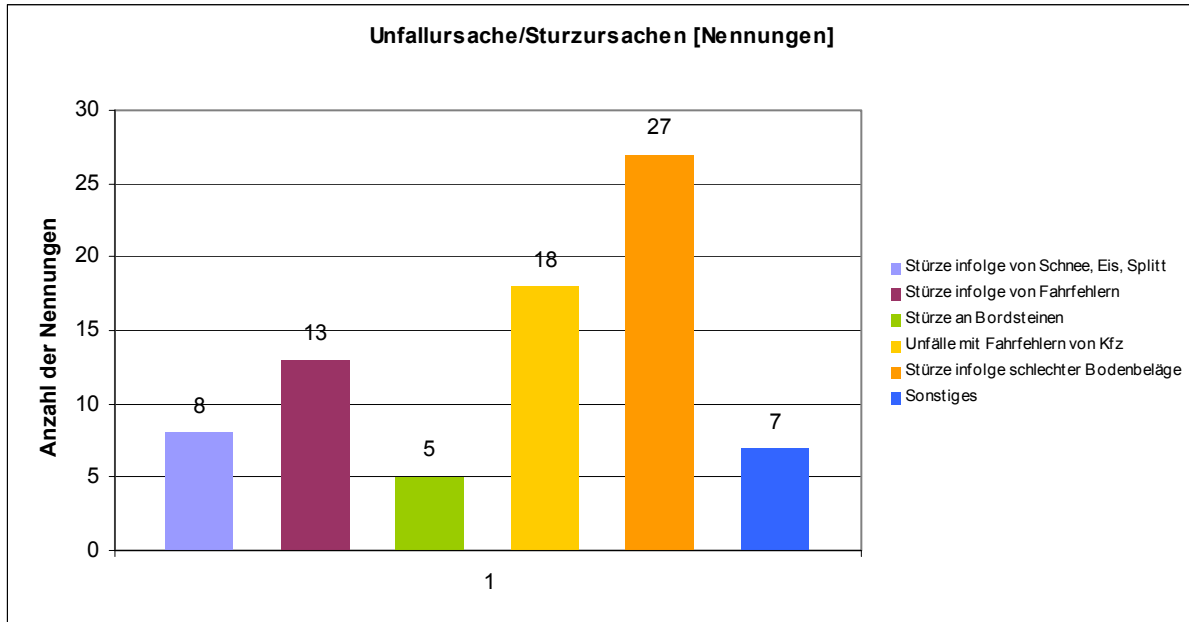
4.10.1.2 Unfallursache

Es überwiegen mit 77 % (53 Unfälle/Stürze) der genannten Unfälle/Stürze die Fahrradunfälle ohne Beteiligung eines Kraftfahrzeugen. Betrachtet man alle Unfälle und die dabei genannte Beteiligung von Kraftfahrzeugen, so stellt sich heraus, dass lediglich 23 % der Unfälle mit Kfz-Beteiligung erfolgten. In der Regel missachtete der Kraftfahrzeugführer die Vorfahrt des Radfahrers.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

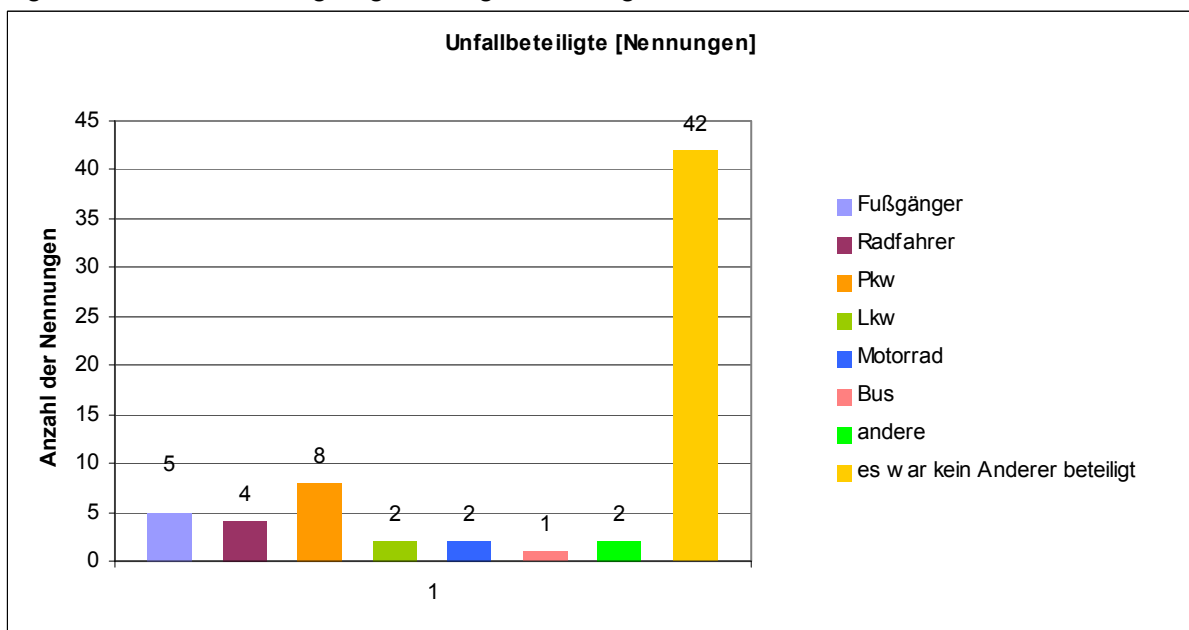
Unfälle/Stürze ohne Kfz-Beteiligung waren zu etwa 35 % (27 Nennungen) auf schlechte Bodenbeläge und zu circa 17 % (13 Nennungen) auf Fahrfehler infolge von unkontrollierten Brems- und Ausweichmanövern zurück zu führen. Ein ebenfalls nicht zu vernachlässigender Anteil von über 10 % (8 Nennungen) erfolgte durch Schnee- und Eisglätte oder noch lange liegendegebliebener Splitt nach dem Winter. Stürze an Bordsteinen betrug etwa 6 %.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 78

4.10.1.3 Unfallbeteiligte

Wie bereits im Kapitel 4.10.2 ausgeführt, erfolgten die meisten Stürze und Unfälle ohne die Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmer. Die oben dargestellten Auswertungen der Unfälle erfolgte anhand der freien Antwortmöglichkeiten. Unter Frage 10 im Online-Fragebogen konnten die Befragten nochmals die beteiligten Verkehrsteilnehmer genau benennen. Das Ergebnis ist im unten angefügten Diagramm dargestellt.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 66

Die in Kapitel 4.10.2 ermittelte große Spanne zwischen Unfällen mit und ohne die Beteiligung Anderer spiegelt sich auch hier wider. Mit 64 % (42 Nennungen) waren die Radfahrer zumeist „selbst“ an ihren Stürzen schuld. Zu 20 % handelte es sich beim Unfallgegner um einen Kfz-Fahrer (13 Nennungen).

Fünf Mal waren bei Stürzen Fußgänger und vier Mal Radfahrer in den Unfall involviert.

4.11 Korrelationen

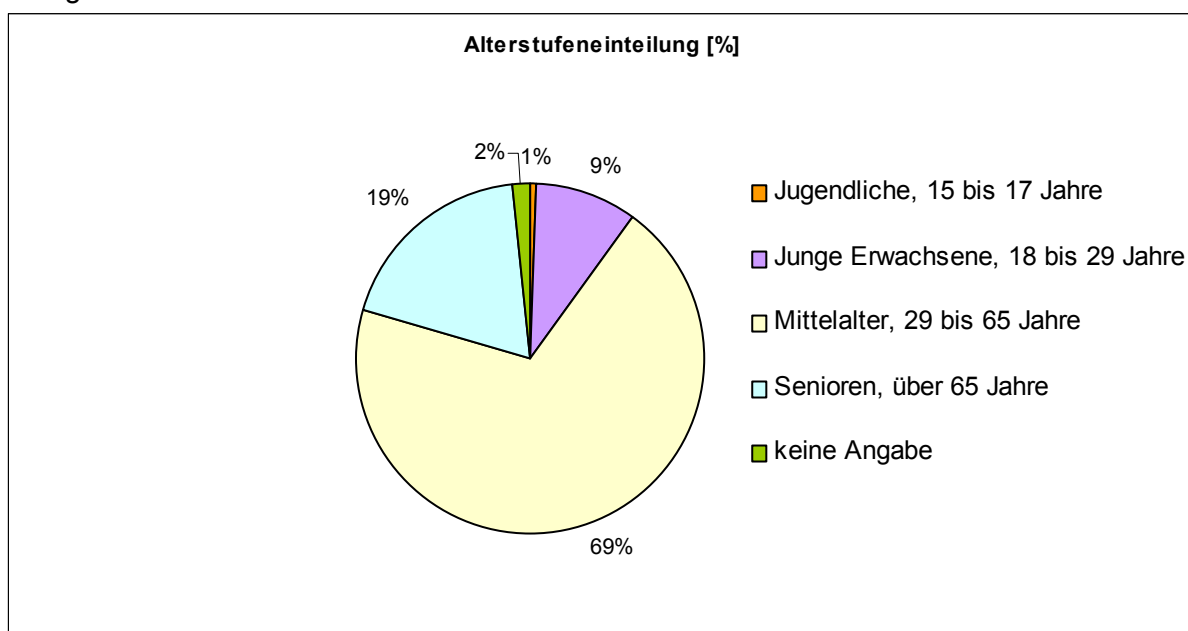
Um die Ergebnisse aus der Umfrage besser interpretieren zu können, wurden Einzelergebnisse miteinander verknüpft. So lassen sich Zusammenhänge besser erkennen, Handlungsfelder festlegen und in einem weiteren Schritt Prioritäten im Handlungsbedarf setzen.

Ein wesentliches Untersuchungskriterium ist das Alter in Korrelation mit dem Verkehrsverhalten sowie der Verunfallung mit dem Fahrrad.

Altersstufen sind von unterschiedlichen Verhaltensmustern auch im Bereich des Verkehrsverhaltens geprägt.

Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren erweitern ihren Eigenmobilitätsradius. Zu den bisher genutzten Verkehrsmitteln zu Fuß, mit dem Rad oder ÖPNV kommt nun das Mofa oder das Leichtkraftrad und seit 2010 das „Begleitete Fahren mit 17“. Verkehrsverhaltensweisen von jungen Erwachsenen zwischen 18 und 29 Jahren sind häufig durch „Sturm und Drang“ geprägt, was sich auch in ihrem Verkehrsverhalten, ihrer Risikobereitschaft widerspiegelt. Danach kommt die große Altergruppe der 29 bis 65-Jährigen. Verhaltensmuster in der Mobilität haben sich eingespielt, die Mobilität ist nicht selten nur noch Mittel zum Zweck. Über 65-Jährige verändern ihre Einstellung zum Verkehr und ihrer Mobilität, sie sind vernunftbetonter, regelbewusster und weisen in der Regel eine geringerer Risikoakzeptanz auf. Vor diesem Hintergrund, wurde die Altersverteilung nochmals nach den oben genannten Alterstgruppen modifiziert.

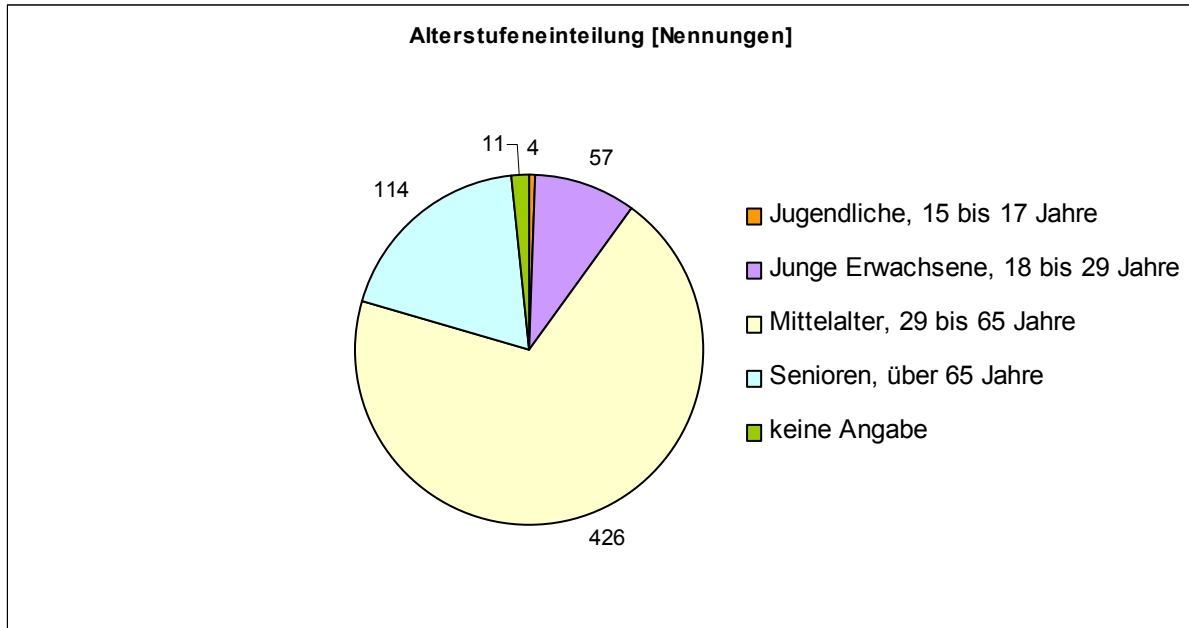
Bei der Online-Umfrage ist die Gruppe der 15 bis 17-Jährigen zu 1 % (4 Personen) und die 18 bis 29-Jährigen zu 9 % (57 Personen) vertreten. Die größte Gruppe bilden Personen im Alter zwischen 29 und 65 Jahren. Ihr Anteil beträgt 69 % (426 Personen). 19 % (114 Personen) der befragten Personen waren über 65 Jahren.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

Für die weiteren Untersuchungen ist es sinnvoll auch die genaue Anzahl der Vertreter der einzelnen Alterstufen zu kennen. Eine kleine Menge – insbesondere die Gruppe der 15 bis 17-

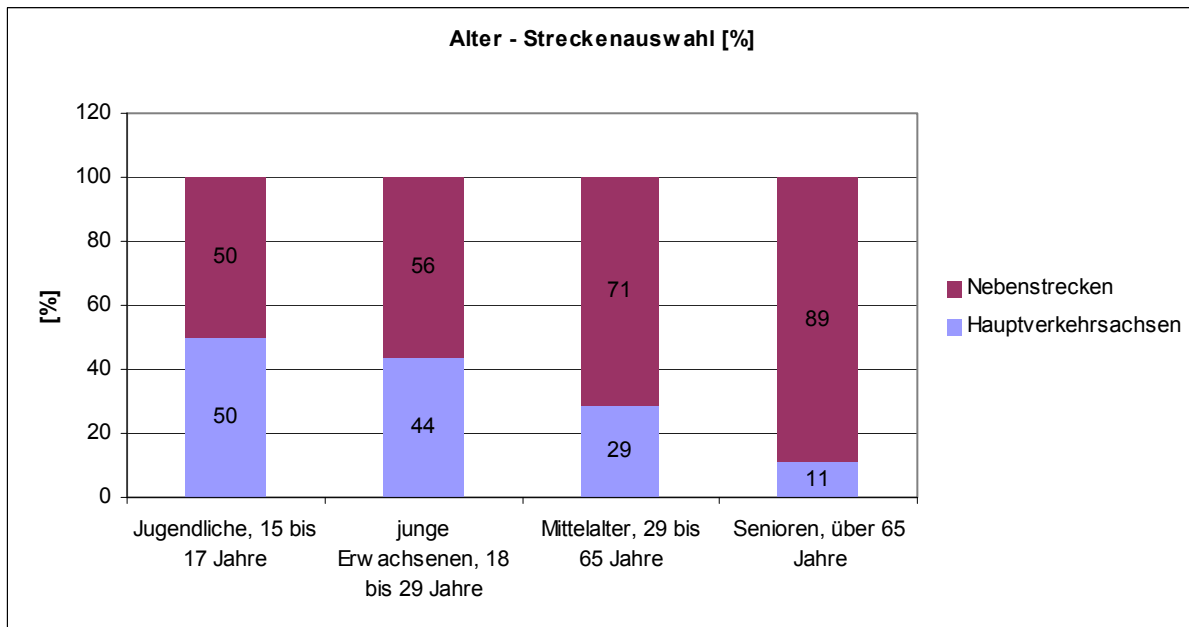
Jährigen - kann zufällige Ereignisse besonders schwer gewichten. Befragungsergebnisse für diese Altersstufe sind daher mit Fragezeichen zu versehen.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg, N = 612

4.11.1 Korrelation Alter – Streckenwahl

Die oben beschriebenen Verhaltensmuster im Bereich des Verkehrsverhaltens werden hinsichtlich der Streckenwahl bestätigt. Je älter die befragte Person, desto wahrscheinlicher, dass sie Fahrten auf verkehrsarmen Nebenstrecken bevorzugt.



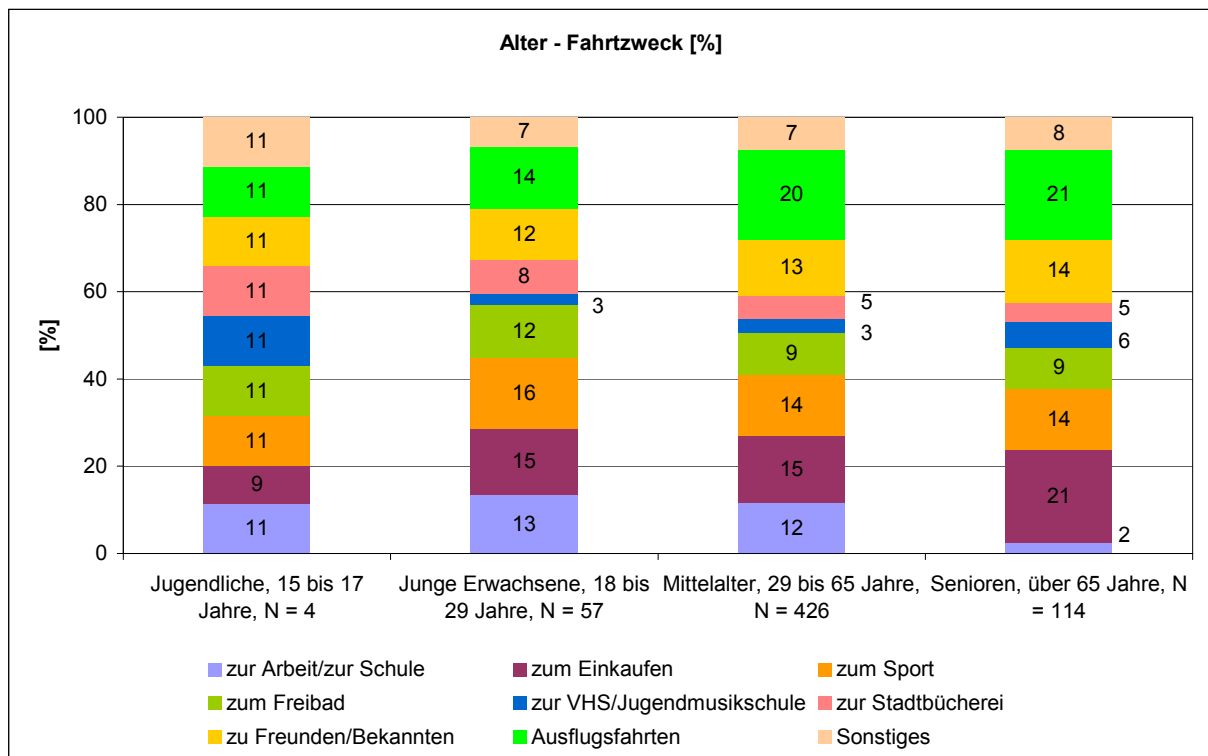
Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

Das Diagramm zeigt deutlich: Je älter die befragte Person ist, desto eher entscheidet sie sich für den „sicheren“ Weg entlang von verkehrsarmen Nebenstrecken. Nach Aussage der befragten Personen zwischen 15 und 17 Jahren wird die Art der Strecke, ob auf Hauptverkehrsachsen schnell und auf dem kürzesten Weg oder auf verkehrsarmen Nebenstrecken, dafür etwas länger, gleich häufig gewählt. Es gilt zu berücksichtigen, dass die Anzahl der Personen in dieser Altersstufe sehr gering ist. Die als risikobereite Altersgruppe der 18 bis 29-Jährigen

wählt noch zu etwa 44 % Hauptverkehrsstraßen, dieser Anteil geht bei den 29 bis 65-Jährigen weiter zurück (29 %) und Personen über 65 Jahren nutzen nur noch zu 11 % die stark vom Kfz-Verkehr frequentierten Straßen.

4.11.2 Korrelation Alter – Fahrtzweck

Die verschiedenen Fahrtzwecke der vier jugendlichen 15 bis 17 – Jährigen sind über alle Bereiche gleichmäßig verteilt. Dies resultiert aus der bereits erläuterten eingeschränkten Verkehrsmittelwahl. Zur Eigenmobilität bleibt häufig nur das Rad. Bei allen anderen Altersgruppierungen variieren die Fahrtzwecke. Betrachtet man die beiden „Pflicht“-Fahrtzwecke „zur Arbeit/zur Schule“ und „zum Einkaufen“ gemeinsam, so fällt auf, dass hier der Anteil bei den 18 bis 29 – Jährigen mit 28 % am größten ist. Eine mögliche Erklärung hierfür könnte der Rückgang des Autobesitzes in dieser Altersgruppe sein: Während 2000 noch 41 % dieser Altersgruppe im Besitz eines Fahrzeuges waren, ging dieser Anteil bis 2010 auf 24 % zurück¹. Das unter Kapitel 4.6 festgestellte Ergebnis, dass ein Großteil der Fahrten mit dem Rad dem Freizeitverkehr zugeordnet werden können, zieht sich durch alle Altersschichten.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

4.11.3 Korrelation Alter - Unfallbeteiligung

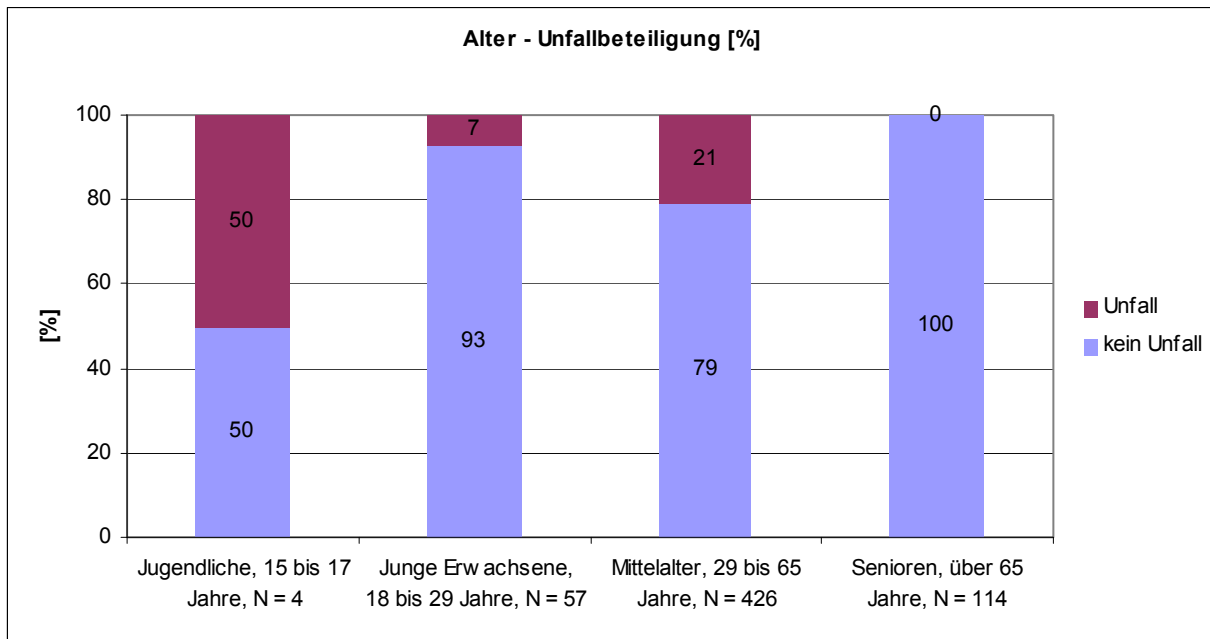
Wie in Kapitel 4.10 bereits ausgeführt, waren 13,7 % der interviewten Personen mit ihrem Rad in den vergangenen fünf Jahren in einen Unfall oder Sturz verwickelt. Setzt man jede Alterstufe zu 100 % an, so lässt sich die Unfallwahrscheinlichkeit für jede Altersgruppierung darstellen.

Auf Grund der geringen Anzahl befragter Personen im Alter von 15 bis 17 Jahren (N = 4), ist diese Aussage statistisch nicht repräsentativ.

Die eher risikobereiten 18 bis 29- Jährigen waren zu 7 % und die Radler in der Altersgruppierung 29 bis 65 waren zu 21 % in einen Unfall oder Sturz verwickelt. Die statistisch

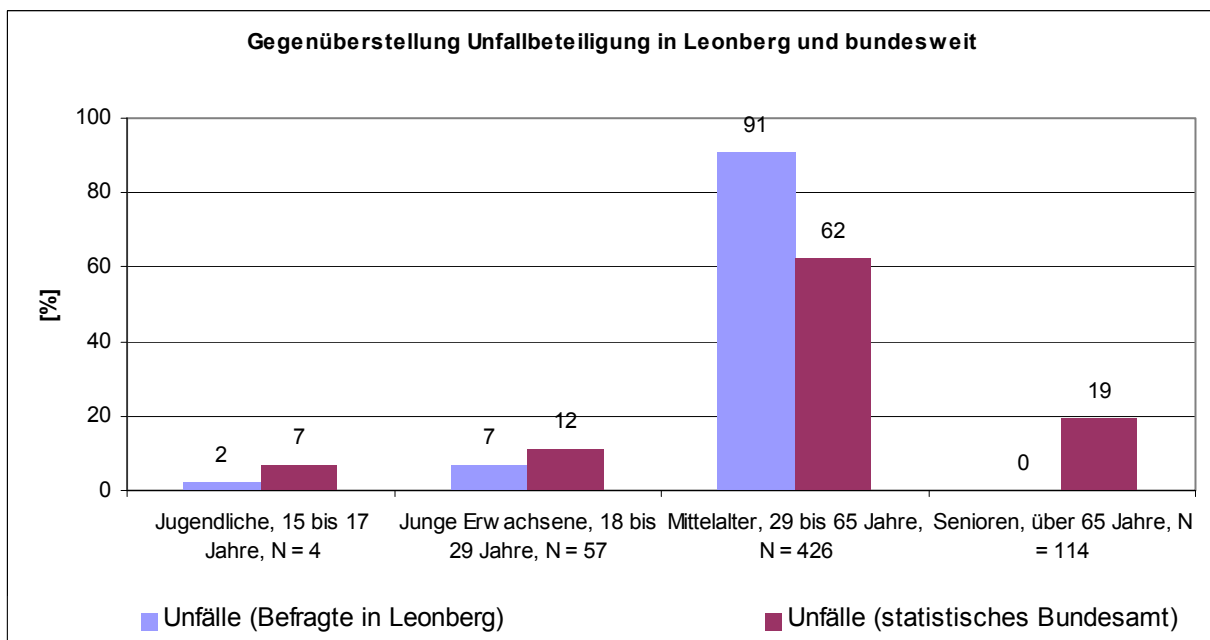
¹ Vortrag von Prof. Dr. Andreas Knie; innoZ, Stadtplanertag in Stuttgart am 11. Juli 2012

betrachtet eher vernunftorientierten Senioren in der Altersklasse über 65 Jahren hatten dagegen überhaupt keine Unfallbeteiligung zu verzeichnen.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

Bei der nächsten Betrachtungsweise wurde die Anzahl der Unfälle zu 100 % angesetzt. Dies ermöglicht einen Vergleich der verunfallten (befragten) Radfahrer in Leonberg mit dem bundesweiten Ergebnis der Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2010, Statistisches Bundesamt.

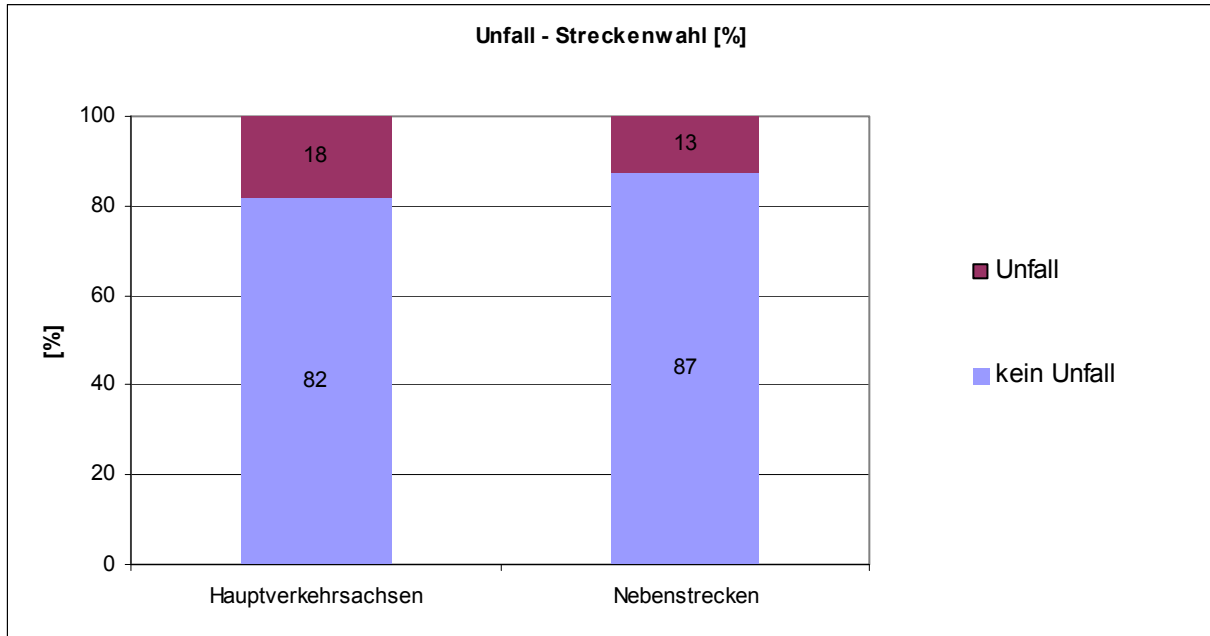


Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg und dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/085/1708560.pdf

Besonders auffällig ist die Abweichung der verunfallten oder gestürzten Personen über 65 Jahren. In Deutschland betrug der Anteil der älteren Menschen ab 65 Jahre laut Statistischem Bundesamt 2010 etwa 20 %. Bundesweit waren 19,1 % der verunglückten Radfahrer über 65 Jahre. Erfreulich ist hier das Ergebnis der Umfrage in Leonberg, wonach kein Senior über 65 Jahren in den vergangenen fünf Jahren einen Unfall mit dem Rad hatte.

4.11.4 Korrelation Unfall – Streckenauswahl

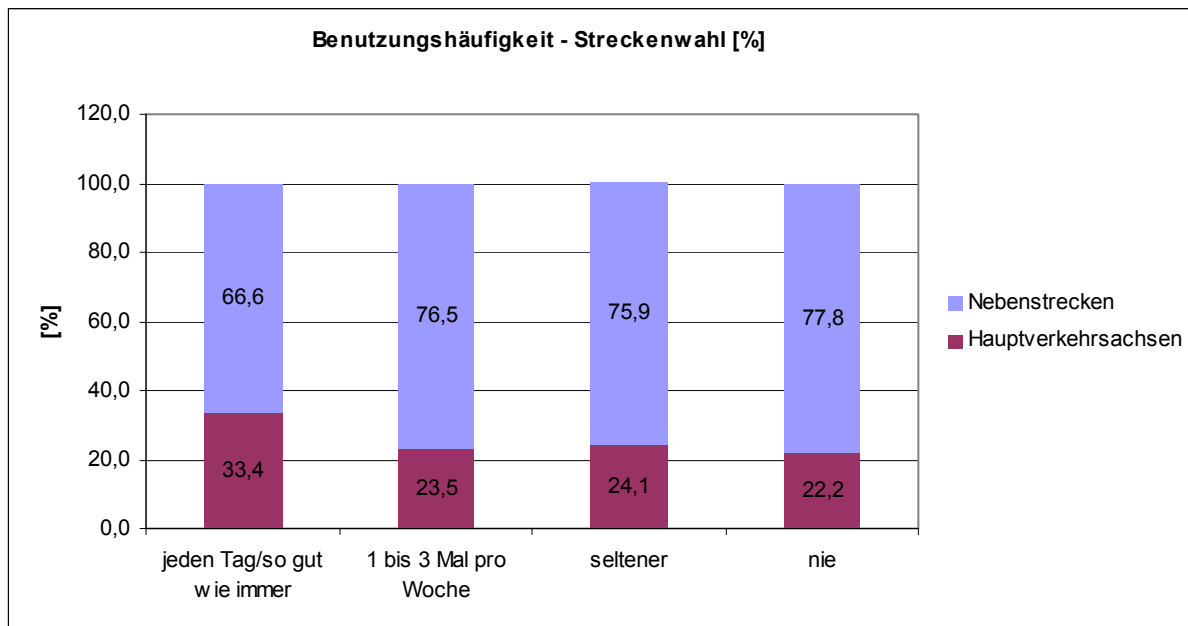
Wie erwartet, verunglücken Radfahrer, die bevorzugt entlang von Hauptverkehrsachsen fahren mit 18,2 % etwas häufiger als Radfahrer, die eine Benutzung von Hauptverkehrsachsen möglichst meiden. Bei Ihnen liegt die Wahrscheinlichkeit nach Aussage der befragten Radfahrer in Leonberg bei 12,6 %. Diese Verknüpfung macht keine Aussage über den Ort der Verunfallung!



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

4.11.5 Korrelation Benutzungshäufigkeit - Streckenwahl

Bei der Verknüpfung der Benutzungshäufigkeit des Fahrrades mit der Wahl der Strecke wird folgender Sachverhalt vermutet: Je häufiger Personen ihr Rad nutzen, desto eher fahren Sie entlang von Hauptverkehrsachsen, da diese in der Regel kürzer sind (Distanz und Zeit). Dieser Zusammenhang bestätigt sich, wie in dem unten dargestellten Diagramm zu sehen ist. So befahren ein Drittel der Radfahrer, die angaben ihr Rad jeden Tag zu nutzen Hauptverkehrsachsen. Interviewte die ihr Rad lediglich ein bis drei Mal oder noch seltener nutzen, wählen nur noch zu unter einem Viertel diese Streckenkategorie.



Quelle: Online-Umfrage Stadt Leonberg

5. Resumee/Weiteres Vorgehen

Regelmäßige Radfahrer nutzen bislang schon vermehrt die Hauptverkehrsstraßen in Leonberg. Sie bevorzugen somit die direkten und schnellen Verbindungen. Hieraus kann abgeleitet werden, dass dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptverkehrsachsen eine besondere Bedeutung zur Förderung des Radverkehrs in Leonberg zukommt.

In einem nächsten Schritt wird auf der Grundlage der vorliegenden Befragungsergebnisse ein Abgleich mit den Erkenntnissen aus der Radverkehrskonzeption 1992, dem Verkehrsentwicklungsplan 2010, der Unfalltypensteckkarte und weiteren Radroutennetzen durchgeführt. Auf dieser Grundlage wird der Entwurf eines angepassten Netzkonzeptes erstellt. Daran schließt sich die Ausarbeitung eines maßnahmenbezogenen Handlungskonzeptes und die Bildung einer umsetzungsorientierten Prioritätenliste an.

Anlage 1
Online-Fragebogen



| Nachrichten | Kleinanzeigen | Personal-Aktuell | Personalrat | Infothek | **Fit im Büro** | KGSt Jour
 KDRS-Intranet | IuK-Ecke | Bürgerservice-Liste

Leonberg fährt Rad - Online-Umfrage zur Fahrradbenutzung in Leonberg

Frage 1

Besitzen Sie ein Fahrrad? ja
nein

Frage 2

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie meistens?

	Frühling	Sommer	Herbst	Winter
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus, S-Bahn, Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mofa, K-Rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitfahrer im PKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frage 3

Wie oft benutzen Sie Ihr Rad?

	Frühling	Sommer	Herbst	Winter
Jeden Tag / so gut wie immer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 - 3 Tage pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
seltener	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frage 4

Es gibt verschiedene Gründe selten oder nie mit dem Fahrrad zu fahren:
Ich fahre selten oder nie mit dem Fahrrad, weil ... (bitte auswählen)

- meine Wege zu weit sind
- meine Wege zu nah sind
- keine oder nur wenige Radwege vorhanden sind
- ich häufig zu viel Gepäck dabei habe
- es schlechte Abstellmöglichkeiten am Ziel gibt
- ich aus gesundheitlichen Gründen eingeschränkt bin
- es mir zu anstrengend ist
- ich mich nicht auf das Wetter verlassen kann
- ich kein Fahrrad besitze
- sonstige Gründe, und zwar ...

Bitte hier eintragen ...

Frage 5

Benutzen Sie Ihr Fahrrad für Fahrten ... (bitte auswählen)

- Zur Arbeit / zur Schule
- Zum Einkaufen
- Zum Sport
- Zum Freibad
- Zur Volkshochschule / Jugendmusikschule
- Zur Stadtbücherei
- Zu Freunden / Bekannten
- Ausflugsfahrten
- Sonstiges

Frage 6

Stellen Sie sich vor, Sie haben das Geld für weitere Radverkehrsmaßnahmen in Leonberg. Wofür würden Sie das Geld ausgeben? (Bitte max. 3 Antworten; noch 3 von 3 Antworten möglich)

- Ampelschaltungen für den Radfahrer verbessern
- Bordsteine an Querungsstellen absenken
- Die Stadt komplett mit Fahrradwegweisern ausstatten
- Radwege entlang von Gehwegen neu bauen
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markieren
- Einen Radweg instand setzen/asphaltieren
- Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen
- große Werbeaktionen durchführen (z.B. für rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern, Informationen rund um die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ...)

Frage 7

Wenn Sie sich mit dem Fahrrad im Stadtverkehr Leonberg bewegen, fahren Sie überwiegend ...

- ... auf Hauptverkehrsstraßen, um so schnell und auf dem kürzesten Weg an Ihr Ziel zu kommen
- ... auf verkehrsarmen Nebenstrecken, die zwar z.T. etwas länger, dafür wenig von Autos befahren sind

Frage 8

Wenn Sie mit Ihrem Rad in Leonberg unterwegs sind, sind Ihnen sicher Streckenabschnitte oder Kreuzungen aufgefallen, die Sie anders für den Radfahrer gestalten würden. Bitte nennen Sie die entsprechende Straße oder angrenzenden Straßen der Kreuzung und beschreiben Sie die Verbesserungsmöglichkeit.

Bitte hier eintragen ...

Frage 9

Hatten Sie in den letzten 5 Jahren mit Ihrem Rad in Leonberg einen Unfall oder einen Sturz z. B. auch infolge von Unebenheiten, Bordsteinen, nicht befestigten Wegen?

- ja ... Anzahl:
- nein

Frage 10

Wenn Sie Frage 9 mit "Ja" beantwortet haben:

Wo?

Bitte hier eintragen ...

Warum?

Bitte hier eintragen ...

Welche(r) Verkehrsteilnehmer außer Ihnen war(en) beteiligt?

- Fußgänger
- Radfahrer
- Pkw
- Lkw
- Motorrad
- Bus
- andere
- es war kein Anderer beteiligt

Frage 11

Statistische Daten

In welchem Jahr sind Sie **geboren**? Eingabe bitte im Format JJJJ.

Geschlecht

m w

Ich bin ...

berufstätig Student/-in Schüler/-in Nicht berufstätig bzw. Hausfrau/-mann Rentner/-in

Ja, ich bin **mindestens 15 Jahre** alt und möchte mich gerne an der Verlosung von Gutscheinen über **6x 50 €** bei einem ortsansässigen Fahrradhändler in Leonberg beteiligen

Die für die Verlosung notwendigen persönlichen Daten werden unabhängig vom Fragebogen im Internet in einer separaten Datei erfasst. Eine Zuordnung von persönlichen Daten zu den Fragebögen ist nicht möglich. Die Angaben zu Ihrem Namen und Ihrer Adresse sind nur dann notwendig, wenn Sie sich an der Verlosung beteiligen möchten.

Literaturliste

- 1 Auswertung der Schülerbefragung zur Fahrradbenutzung, 2011
MAP, Prof. Maurmaier + Partner, beratende Ingenieure
- 2 Stadt Leonberg
Radverkehrskonzeption 1992
Bender + Stahl, Ludwigsburg
- 3 Auswertung von KDRS
Kommunale Datenverarbeitung Region Stuttgart, Stichtag 30. Juni 2011
- 4 Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leonberg, 2000
Dr. Brenner + Münnich, Aalen
- 5 Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung, Band 2,
Werner Schnabel und Dieter Lohse (2011)
- 6 dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/085/1708560.pdf