



team red | Almstadtstr. 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138 986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

ANLAGE 3

FORTSCHREIBUNG RADVERKEHRSKONZEPT

STADT NORDERSTEDT

BERICHT ZUR BETEILIGUNG – TEIL 1:

PASSANTENBEFRAGUNG

Projektleitung: Dipl.-Ing. Thomas Möller

Berlin, den 05.02.2018

team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin

Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	3
2. DURCHFÜHRUNG	3
3. STICHPROBENCHARAKTERISTIK	4
3.1. EINLEITUNG	4
3.2. TÄTIGKEIT	4
3.3. GESCHLECHT, ALTER UND KINDER	4
3.4. FAHRRADNUTZUNG	5
4. AUSWERTUNG	6
4.1. BEDINGUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR IN NORDERSTEDT	6
4.2. HINDERUNGSRÜNDEN ZUR STEIGERUNG DER FAHRRADNUTZUNG	7
4.3. VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR NORDERSTEDT	8
4.4. KENNNTNISSTAND RADWEGEBENUTZUNGSPFLICHT	10
5. FAZIT	10
6. ANHÄNGE	11
6.1. ANHANG 1: VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR DEN RADVERKEHR IN NORDERSTEDT (OFFENE FRAGE)	11
6.2. ANHANG 2: FRAGEBOGEN	14

1. EINLEITUNG

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Norderstedt wird fortgeschrieben. Dabei spielt die Beteiligung der Öffentlichkeit eine wesentliche Rolle. Als ein Baustein der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde deshalb am 21. und am 22. Oktober 2015 eine Passantenbefragung durchgeführt. Ziel der Befragung war es, Meinungen und Wünsche der Bevölkerung zu erfassen.

2. DURCHFÜHRUNG

Die Befragung wurde in Form eines fragebogengestützten Vor-Ort-Interviews durchgeführt. Passanten wurden um ein Interview gebeten, bei dem dann der Interviewer / die Interviewerin die Fragen vorgelesen und die Antworten direkt in den Fragebogen eingetragen hat. Die Antwortkategorien für die Frage 3 (Hinderungsgründe für mehr Fahrradfahren) wurden den Befragten schriftlich (auf einer laminierten A5-Karte) zur Auswahl gezeigt. Frage 5 (Verbesserungswünsche) wurde als offene Frage gestellt und die Antworten wurden vom Interviewer / von der Interviewerin den vorgegebenen Antwortkategorien zugeordnet. Als Dankeschön für die Teilnahme erhielten die Befragten eine Sattelhaube für das Fahrrad und einen Post-it-Notizblock.

Es erfolgte keine speziell gesteuerte Zufallsauswahl der Befragten, d.h. die Passanten wurden nicht völlig unabhängig von ihrer Geh- und Blickrichtung, Gehgeschwindigkeit, Mimik etc. aktiv angesprochen, da das Ziel nicht in einer für den Ort exakt repräsentativen Stichprobe bestand. Wichtiger war eine hohe Teilnahmequote. Um die Aufmerksamkeit auf die Befragung zu lenken und die Teilnahmebereitschaft zu erhöhen, stand als Blickfang ein Velotaxi zur Verfügung. Mit diesem konnten sich Befragungsteilnehmer/-innen auch während der Befragung transportieren lassen. Hiervon wurde jedoch nur in sehr geringem Umfang Gebrauch gemacht.

Schwerpunkt der Befragung waren Einkaufsstandorte in Norderstedt. In Tabelle 1 sind die konkreten Befragungsstandorte sowie weitere wesentliche Merkmale dargestellt.

Tabelle 1: Befragungsdetails

Datum	Standort	Wetter	Uhrzeit	Bemerkungen
21.10.15	Garstedt, ZOB und U-Bahndeckel am Herold Center,	wolkig	10:00 bis 17:00 Uhr	Schulferienzeit, Verwendung eines Velotaxis als Blickfang
22.10.15	Norderstedt Mitte, Rathausplatz	Stark bewölkt und Regen	10:30 bis 15:30 Uhr	Schulferienzeit, Ganztägig stattfindender Wochenmarkt, zwischenzeitlich E-Lastenrad als Blickfang

3. STICHPROBENCHARAKTERISTIK

3.1. EINLEITUNG

Insgesamt konnten innerhalb der Passantenbefragung 190 Personen befragt werden. Im folgenden Abschnitt soll die Zusammensetzung dieser Stichprobe dargestellt und anhand des Vergleichs mit anderen Datenquellen eingeschätzt werden.

3.2. TÄTIGKEIT

Über ein Drittel der Teilnehmer/innen sind im Ruhestand, allerdings wurden trotz der Befragungszeit auch 41% Erwerbstätige in Voll- oder Teilzeitanstellung erreicht (vgl. Abbildung 1).

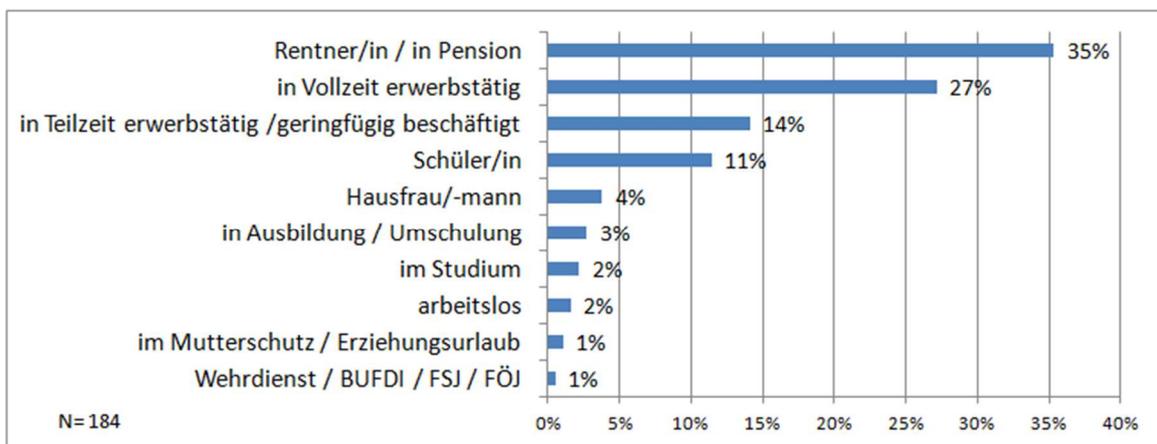


Abbildung 1: Verteilung von Berufstätigkeit/Hauptbeschäftigung der Befragten

3.3. GESCHLECHT, ALTER UND KINDER

Weibliche Teilnehmerinnen sind mit einem Anteil von 60% in der Befragungsstichprobe im Vergleich zur Gesamtbevölkerung von Norderstedt (52% Frauenanteil) leicht überrepräsentiert. Hinsichtlich der Altersverteilung der Stichprobe ist der Anteil der Altersgruppe 50-69 überdurchschnittlich stark vertreten (vgl. Abbildung 2).

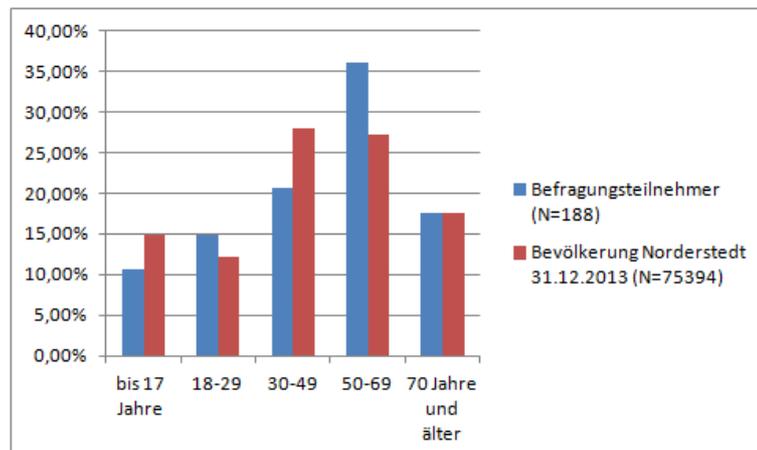


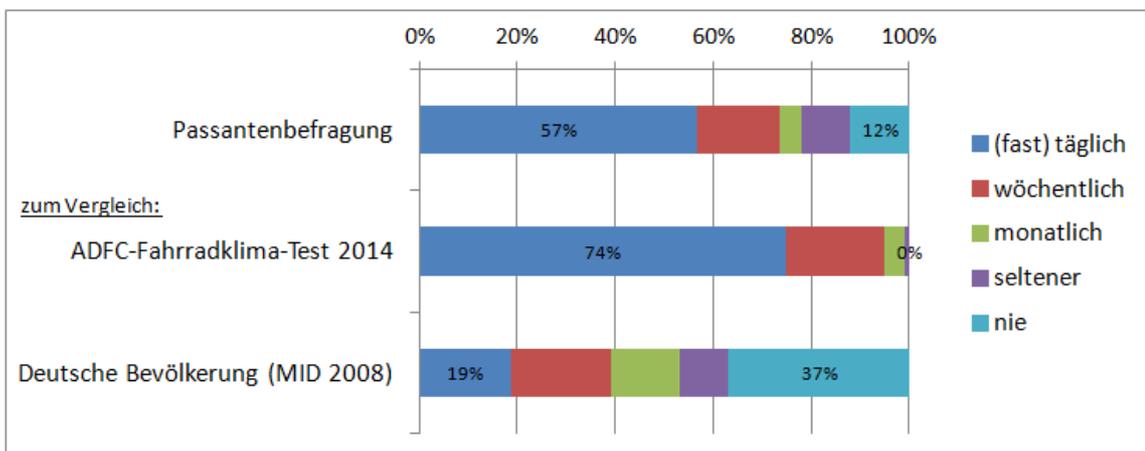
Abbildung 2: Altersverteilung der Befragungsteilnehmer im Vergleich zur Gesamtbevölkerung Norderstedts

Der Anteil der Befragten mit Kindern unter 18 Jahren lag bei 24%.

3.4. FAHRRADNUTZUNG

In Frage 1 wurde nach der Nutzungshäufigkeit des Fahrrads gefragt. 57% der Teilnehmer gaben an, das Fahrrad (fast) täglich zu nutzen und bilden somit die Haupt-Teilnehmergruppe. Direkte Vergleichsdaten zur Gesamtbevölkerung von Norderstedt liegen nicht vor. Gegenüber dem gesamtdeutschen Durchschnitt, bei dem nur 19% der Deutschen das Rad (fast) täglich nutzen, ist diese Gruppe jedoch sehr stark aufgestellt (vgl. Abbildung 3). Im Vergleich zum Teilnehmerfeld des ADFC-Fahrradklima-Tests 2014, bei dem 74% der Teilnehmer/-innen aus Norderstedt fast täglich Rad fahren, repräsentiert die Stichprobe der Passantenbefragung jedoch eher den Durchschnitt der Norderstedter Bevölkerung. Das zeigt sich insbesondere am Anteil der Nichtradfahrer, der bei der Passantenbefragung 12% beträgt, beim ADFC-Fahrradklima-Test jedoch kaum vorhanden ist.

Abbildung 3: Häufigkeit der Fahrradnutzung der Teilnehmer der Passantenbefragung im Vergleich zu anderen Erhebungen



Im Anschluss an die Nutzungshäufigkeit wurden die Passanten gefragt, für welche Wege sie das Fahrrad nutzen. 86 Teilnehmer/-innen gaben an, das Rad vor allem im Alltag zu nutzen, während 27 Teilnehmer das Rad vor allem in als Freizeitbeschäftigung nutzen. Die beiden Gruppen liegen also im Verhältnis 3:1 vor. Allerdings haben immerhin 51 Teilnehmer spontan angegeben, keinen Schwerpunkt bei ihrer Fahrradnutzung zu sehen, d. h. das Rad sowohl im Alltag als auch als Freizeitbeschäftigung gleichermaßen zu nutzen. Zu 26 Teilnehmern liegt keine Angabe vor. Abbildung 4 zeigt diese Werte noch einmal differenziert nach der Häufigkeit der Radnutzung. Personen mit dem Schwerpunkt Freizeitradeln sind seltener mit dem Rad unterwegs als Personen mit dem Schwerpunkt Alltagsradverkehr.

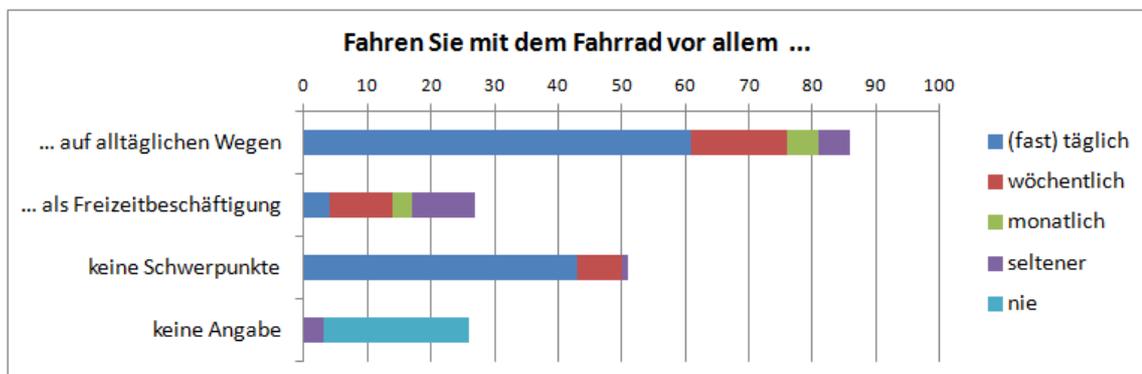


Abbildung 4: Art der Fahrradnutzung der Befragungsteilnehmer differenziert nach Häufigkeit der Nutzung

4. AUSWERTUNG

4.1. BEDINGUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR IN NORDERSTEDT

Die Fragen nach den Radverkehrsbedingungen in Norderstedt waren identisch zum ADFC-Fahrradklima-Test gestellt worden. Die Einteilung zwischen der Bewertung 1 (gut) und 6 (schlecht) können auch hier angenähert als Schulnote interpretiert werden. Dies ermöglicht den direkten Vergleich zwischen der auch aus Nichtradfahrenden zusammengesetzten Stichprobe der Passantenbefragung und dem stärker radaffinen Teilnehmerfeld des ADFC-Fahrradklima-Tests (vgl. Abbildung 3).

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Passantenbefragung bewerten die Frage, ob Radfahren in Norderstedt eher Spaß oder Stress bedeutet, ähnlich wie die Teilnehmer/innen des ADFC-Fahrradklima-Tests. Das Sicherheitsgefühl hingegen wird deutlich besser bewertet (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Durchschnittsbewertung von Radverkehrsaspekten in Passantenbefragung und ADFC-Fahrradklima-Test

	Bewertung Radfahren Spaß-Stress?	Bewertung Sicherheitsgefühl
Passantenbefragung	Ø 2,6	Ø 2,7
ADFC-Fahrradklima-Test 2014	Ø 2,7	Ø 3,5

Über eine Betrachtung der Durchschnittsnoten hinaus ist eine Analyse der Häufigkeit der Einzelbewertungen sinnvoll (vgl. Abbildung 5 und Abbildung 6). Dabei wird deutlich, dass der Unterschied in der Durchschnittsnote für das Sicherheitsgefühl zwischen Passantenbefragung und ADFC-Fahrradklima-Test vor allem aus den "Extrembewertungen" resultiert, also Bewertungen mit der Note 1 bzw. 2 oder 5 bzw. 6. Bei der Passantenbefragung gab ein geringerer Anteil von Befragten extrem schlechte Bewertungen ab als beim ADFC-Fahrradklimatest. Vor allem gab es einen wesentlich höheren Anteil von Teilnehmern und Teilnehmerinnen mit extrem guter Bewertung der Sicherheit im Vergleich zum ADFC-Fahrradklimatest. Diese guten Bewertungen rekrutieren sich allerdings nicht aus den Teilnehmerinnen und Teilnehmern mit geringer oder keiner Fahrradnutzung – (eine Zielgruppe, die beim ADFC-Fahrradklima-Test kaum vorhanden war) und so den Unterschied in der Sicherheitsbewertung zwischen Passantenbefragung und ADFC-Fahrradklima-Test plausibel machen würden. Während die Wenigfahrer¹ in der Passantenbefragung ihr Sicherheitsgefühl eher mit Note 3,0 bewerten, tendieren die anderen² eher zur Note 2,6. Erklärungsansätze für den Unterschied in der Sicherheitsbewertung zwischen Passantenbefragung und ADFC-Fahrradklima-Test müssten so eher in anderen Punkten gesucht werden, beispielsweise im Verkehrsverhalten oder der Mentalität der Hauptteilnehmergruppe in der Passantenbefragung ("Ruheständler/-innen beim Einkaufen").

¹ N=37, Frage 1 zur Häufigkeit der Fahrradnutzung mit "selten" oder "nie" bewertet

² N=147, Frage 1 zur Häufigkeit der Fahrradnutzung mit "monatlich", "wöchentlich" oder "fast täglich" beantwortet

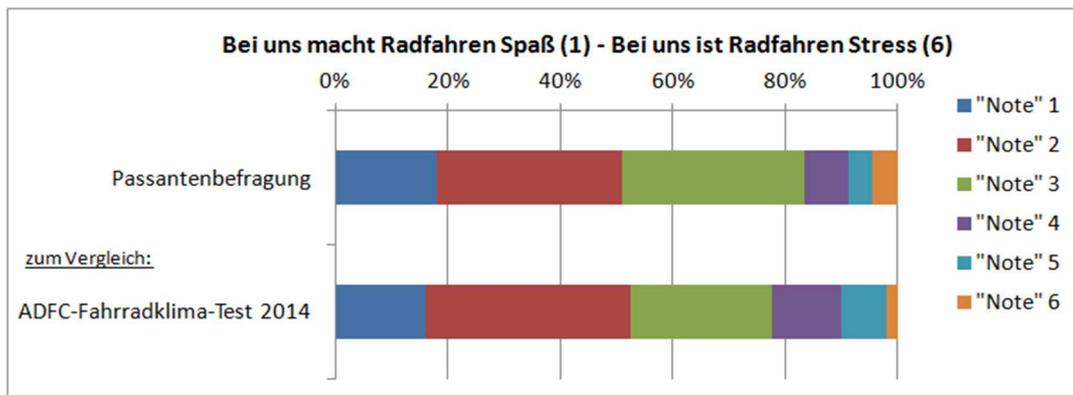


Abbildung 5: Bewertung der Frage, ob Radfahren in Norderstedt als Spaß oder als Stress wahrgenommen wird

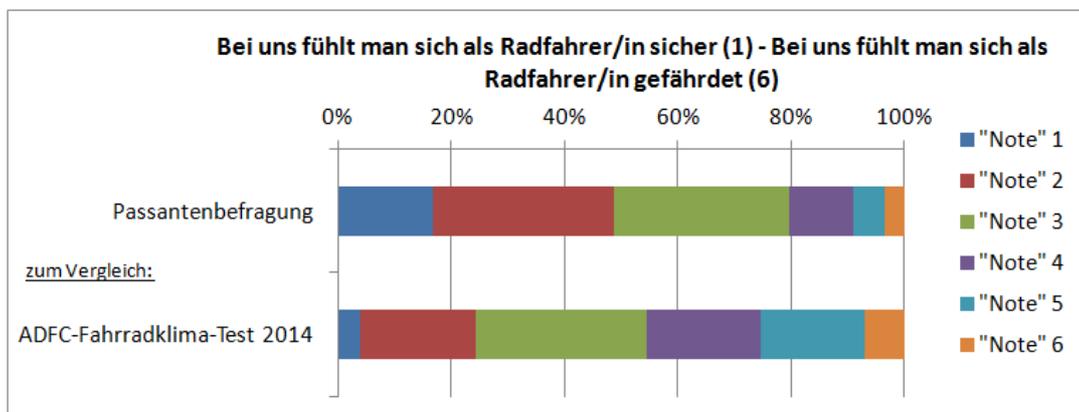


Abbildung 6: Bewertung der Frage zum subjektiven Sicherheitsgefühl

4.2. HINDERUNGSGRÜNDE ZUR STEIGERUNG DER FAHRRADNUTZUNG

Bei der Frage, welche Gründe die Passanten von einer häufigeren Fahrradnutzung abhalten, wurde neben dem oft unpassenden Wetter in Norderstedt (23% der Nennungen) die Unsicherheit als Radfahrer/in auf der Straße (13%) als zweiter Haupthindernisgrund genannt. Abbildung 7 zeigt die weiteren Nennungen auf die Frage 3: "Was hindert Sie daran, (mehr) Fahrrad zu fahren?" wobei die Zahl der Nennungen nach der Häufigkeit der Radnutzung differenziert ist. Dabei gibt es nur wenige Auffälligkeiten.

Vergleicht man die vorliegenden Daten mit repräsentativen Daten zu den Hinderungsgründen des Radfahrens in Deutschland (beispielsweise dem SINUS-Fahrradmonitor) so führen meist die Wegstrecke/Fahrzeit sowie Bequemlichkeit/Anstrengung die Ranglisten an. Insofern ist die zahlreiche Nennung der Unsicherheit beim Radfahren auf der Straße ein herausstechender Punkt in der vorliegenden Passantenbefragung. Im Gegensatz dazu werden die Konflikte mit Fußgängern /innen weniger als Hinderungsgründe zum Radfahren genannt und hier vor allem von Personen mit häufiger Radnutzung.

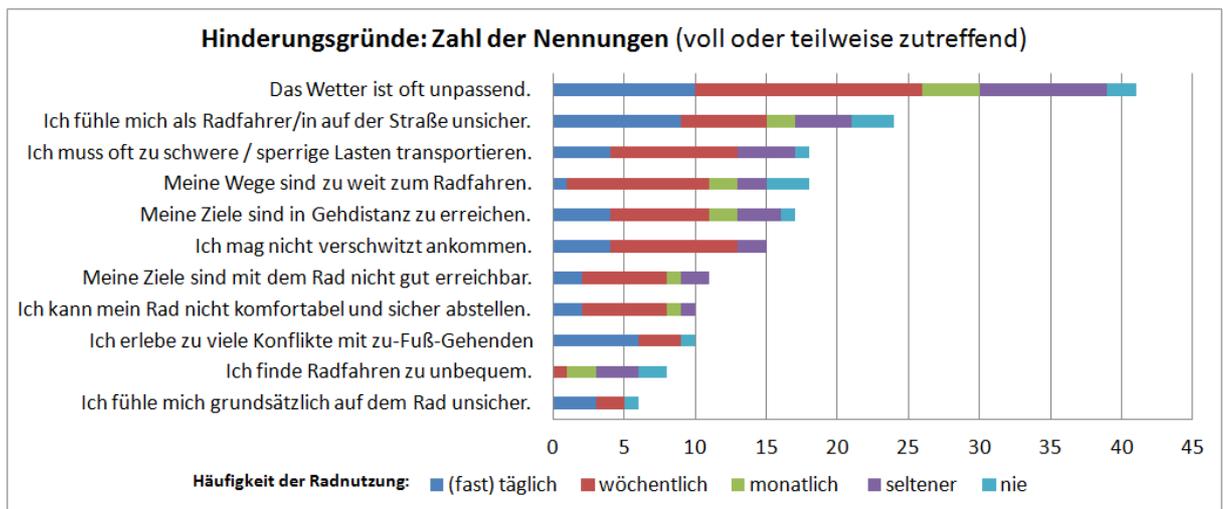


Abbildung 7: Hinderungsgründe für eine Steigerung der Fahrradnutzung

Weiterhin wurden in der Befragung als Hinderungsgründe folgende, nicht auf der vorbereiteten Karteikarte enthaltene Punkte genannt:

- gesundheitliche Gründe (10x)
- Fahrrad gestohlen (3x) oder defekt (2x)
- Kindertransport (4x)
- schlechte Radwege (4x)
- mit Auto alles günstig zu erreichen (3x)
- Radwege schlecht sichtbar / enden abrupt (2x)
- Konflikte zwischen Radfahrern und Hunden und kleinen Kindern (2x)
- Jahreskarte für Bus und Bahn
- zu viele Abgase an der Straße.

4.3. VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR NORDERSTEDT

In Frage 5 wurde nach Verbesserungsvorschlägen für den Radverkehr in Norderstedt gefragt. Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen ergibt sich eine Rangfolge bezüglich der Nennungen gemäß Abbildung 8. Am häufigsten genannt wurden dabei die Punkte "mehr Radwege bauen" (20% der Nennungen), Belag der Radwege verbessern (19%) und "Radverkehr weniger auf Straßen führen" (16%).

Die Punkte Wegweisung, Leihrad-Stationen sowie mehr Service für Radfahrer (z.B. Luftpumpen, Mülleimer) waren zwar im schriftlichen Fragebogen enthalten, wurden aber während der Befragungen von keinem Teilnehmer /keiner Teilnehmerin erwähnt.

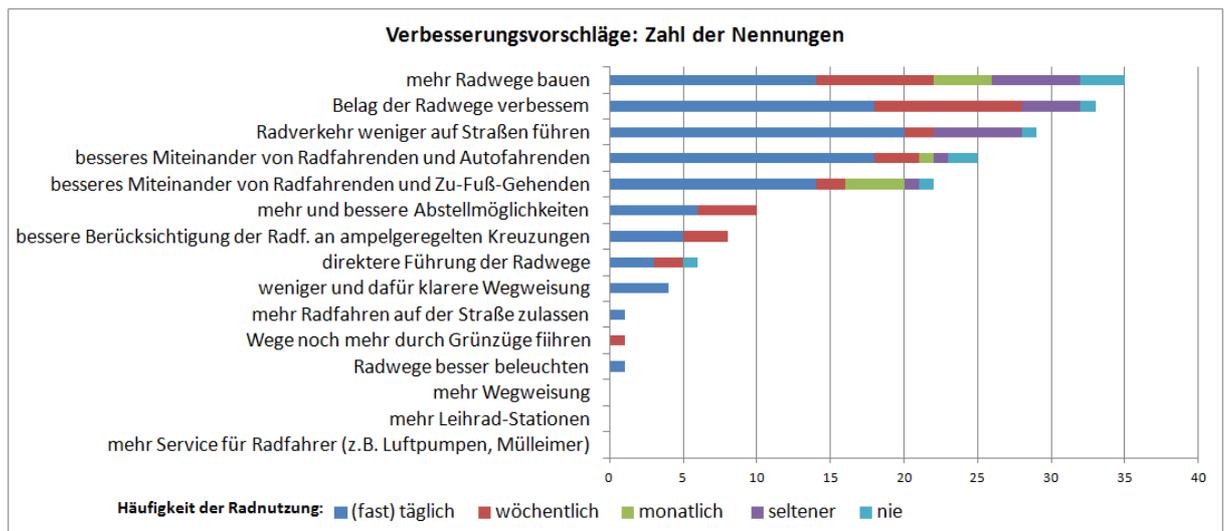


Abbildung 8: Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr in Norderstedt

Während der Bau von Radwegen und Abstellanlagen bzw. die Verbesserung von deren baulicher Qualität in ähnlichen Befragungen (z. B. SINUS Fahrradmonitor) regelmäßig am häufigsten genannt werden, ist in der Passantenbefragung vor allem die hohe Zustimmung für Maßnahmen zur Verbesserung des Miteinanders bemerkenswert. Dabei ist insbesondere der Unterschied zur vorangegangenen Frage (Hindernisse für mehr Fahrradnutzung) auffällig: Während die Konflikte von Radfahrern/innen mit Zu-Fuß-Gehenden deutlich weniger als Hemmnis zur Radnutzung eingeschätzt wurden als mit Autofahrenden, gibt es hinsichtlich der Maßnahmen für ein besseres Miteinander zwischen Radfahrenden und zu-Fuß-Gehenden (13% der Nennungen) eine gleichermaßen hohe Zustimmung wie zum Thema besseres Miteinander von Radfahrenden und Autofahrenden (14% der Nennungen). Zu diesem Thema sieht eine Vielzahl der Teilnehmer/innen eine Lösung darin, den Radverkehr weniger auf Straßen zu führen. Dies passt zur geringen Zustimmung für den Punkt, mehr Radfahren auf der Straße zuzulassen.

In Abbildung 8 sind die Verbesserungsvorschläge auch differenziert nach der Häufigkeit der Fahrradnutzung der Befragten dargestellt. Dabei zeigt sich, dass der Punkt "mehr Radwege bauen" überproportional von Personen mit geringerer Fahrradnutzungshäufigkeit benannt wird. Die "Vielfahrer" äußern schwerpunktmäßig eher differenzierte Vorschläge.

Über die vorgegebenen Punkte hinaus wurden von den Befragten weitere Probleme und Lösungsmöglichkeiten benannt, die im Anhang 1 aufgeführt werden. Hier kristallisiert sich bei den Nennungen insbesondere der Komplex Radverkehrsführung/Sicherheit heraus, bei dem es wiederum um das Thema der subjektiven (Un-)Sicherheit bei der Führung des Radverkehrs auf Gehweg- oder Fahrbahnniveau geht. Dabei treten durchaus sehr widersprüchliche Meinungen und Wünsche auf.

Weitere wesentliche Themenfelder aus den offenen Nennungen betreffen Komfort beim Radfahren, Radwegweisung, regelgerechtes Verhalten von Radfahren wie Autofahrern sowie Mobilitätskultur. Als konkrete Problempunkte wurden insbesondere die Umgestaltung der Ulzburger Straße, der Schutzstreifen Alter Kirchweg sowie der Kreisverkehr Ochsenzoll häufiger erwähnt.

4.4. KENNNTNISSTAND RADWEGEBENUTZUNGSPFLICHT

Als auflockerndes Element der Befragung wurde die Frage 6 "Wann darf man mit dem Fahrrad auf einem Gehweg fahren?" aufgenommen. Sie liefert einen interessanten Einblick, inwiefern die Befragten mit der Benutzungspflicht von Radwegen vertraut sind. Von den 151 Teilnehmern an der Quizfrage konnten 90 (60%) richtig bestimmen, dass Kinder (unter 10 Jahren) das Recht zur Mitbenutzung des Gehweges haben. 50 (33%) nannten auch die Möglichkeit mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“. Beide Lösungen zusammen wurden nur von 27 Teilnehmern (18%) genannt.

5. FAZIT

Die Passantenbefragung im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Norderstedt konnte die Meinung der Bevölkerung zum Radverkehr an Einkaufsstandorten mit einem hohen Anteil an Ruheständlern erfassen. Die allgemeine Bewertung der Radfahrbedingungen in Norderstedt fällt dabei vergleichsweise gut aus.

Von der Stadt beeinflussbare Maßnahmen zum Abbau von Hindernissen der Radnutzung betreffen vor allem die Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Radfahrenden. Personen mit bisher geringer Radnutzung können vor allem mit sicheren Abstellanlagen sowie Maßnahmen zur Erleichterung der "Fahrradgängigkeit" ihrer Wege (Lieferdienste, kompakte Stadt etc.) unterstützt werden.

Verbesserungsvorschläge der Teilnehmer/innen betreffen nach baulichen Verbesserungen, insbesondere zur Oberflächenqualität, vor allem die Erhöhung des Sicherheitsgefühls. Fast die Hälfte aller Vorschläge entfällt auf Maßnahmen zur Verbesserung des Miteinanders von Verkehrsteilnehmern sowie die Entflechtung von Radverkehr und Kfz-Verkehr.

Zu beachten ist, dass hier vor allem Meinungen und Wünsche aus der Bevölkerung mit unterschiedlich starkem Erfahrungs- und Kenntnisstand gesammelt wurden. Sie sollten entsprechend berücksichtigt werden, bedürfen aber auch der verkehrsplanerischen Interpretation und Umsetzung unter Berücksichtigung der Realisierbarkeit (Straßenraumbreite etc.).

6. ANHÄNGE

6.1. ANHANG 1: VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR DEN RADVERKEHR IN NORDERSTEDT (OFFENE FRAGE)

a) ortsunabhängige Angaben, thematisch gegliedert

Radverkehrsführung/Sicherheit

- 6x klarere Trennung zw. Verkehrsarten, weniger gemeinsame Geh- und Radwege
- 5x Radwege nicht auf Straße legen, für Kinder verbessern
- 3x mehr Radwege auf Gehweg führen
- 2x Gehwege stärker vom Radverkehr trennen
- 2x mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger
- 2x Durchgehende Führung Radweg auf einer Seite wäre besser
- Radwege auf beiden Seiten nutzen dürfen
- konsistentere Führung
- Problem: Breite der Radwege zu schmal, häufig Begegnung mit Fußgängern
- Problem: Durcheinander der Führungsformen
- Problem: Zuviel Trennung der Verkehrsarten
- Problem: für Kinder keine guten Radwege
- Problem: Radfahrstreifen (prinzipiell)
- Sicherheit erhöhen
- 2x Radfahren auf Nebenstraßen
- Es sollte erlaubt sein, auf dem Gehweg zu fahren
- Benutzung der Radwege verpflichtend machen
- ADFC soll nicht für Radfahren auf Straße werben
- mehr Tempo 30 und Radfahrstreifen
- Trennung Reiter/Rad
- weniger Ampeln, mehr Kreisverkehre

Komfort beim Radfahren

- 3x Radwege breiter
- 3x Radwege besser/weniger holprig / "Huckel" und Schlaglöcher beseitigen
- 2x Bordsteinkanten, mehr Absenkungen
- 2x höherer Komfort der Radwege
- 2x Umlaufsperrern/Drängelgitter entfernen (neue am Feuerwehrmuseum z.B.);
- 2x Radwege ausbauen
- 2x bessere Querungsmöglichkeiten
- 2x Bessere Ampelschaltung für Radfahrer
- Problem: Belag aus Kieselsteinen auf vielen Routen unkomfortabel
- Problem: Nebenstraßen häufig mit schlechtem Asphaltbelag
- bessere Reinigung der Radwege
- bessere Radwege an Hauptverkehrsstraße
- Schneeberge auf Radwegen am Ende entfernen
- grüne Welle

Radwegweisung und Beschilderung

- 4x bessere/klarere Kennzeichnung der Radwege/ Markierungen
- 2x Problem: Radwegschilder fehlen oft

- alternative Routen bekannter machen
- man wird schlecht gesehen; müsste übersichtlicher sein
- mehr Freizeittouren,
- Radwegschilder und "Radfahrer frei" ergänzen;
- einheitliche Farbe der Radwege (zur einfachen Erklärung für Enkelkinder)

Regelgerechtes Radfahren

- 4x Radfahrer sollten die Regeln mehr berücksichtigen
- 3x mehr Kontrollen bei Radfahrern damit mehr Regeltreue
- 2x Radfahrer ohne Licht eindämmen
- 2x Aktionen gegen Geisterradler

Regelgerechtes Autonutzung

- Problem: zugeparkte Fahrradwege
- Problem: Kenntnisse der Autofahrer, z. B. Einbahnstraßenfreigabe
- Problem: Linksabbieger gucken nicht
- Problem: Konflikte mit Autofahrern/innen, "Radfahrer auf der Straße als Feindbild"
- Problem: Autos fahren zu schnell,
- 3x Aktionen damit Radwege nicht zugeparkt werden
- Autofahrer auf Radfahrer hinweisen (beim Abbiegen)
- 2x mehr Rücksichtnahme der Autofahrer
- Tempolimits kontrollieren

Mobilitätskultur

- 2x mehr bzw. weiterhin gute Verkehrserziehung
- bessere Mobilitätskultur
- Norderstedt fahrradfreundlich machen wie Amsterdam
- mehr Information und Einbindung
- Ältere Menschen und Kinder stehen in der Hierarchie der Verkehrsteilnehmer ganz unten, für die müsste mehr getan werden.
- Kompromisse zwischen Verkehrsteilnehmern wichtig, jetzt so okay
- als Radfahrer selbst besser aufpassen
- Kinder müssen mehr aufpassen, wo Spielbereiche an Radwegen sind
- mehr Rücksicht auf Kinder

Fahrrad und ÖV

- Problem: Radweg/Bushalt Konflikt
- Mehr Zeiten und Platz für die Mitnahme in U-Bahn und Bus, mehr Multimodalität
- mehr Stellplätze mit Dach (U-Bahn)

Weiteres

- Im Park sollte nicht so schnell gefahren werden dürfen
- mehr Zebrastreifen
- mehr Ampelgriffe
- Qualität der Abstellanlagen verbessern

b) Angaben mit konkretem Ortsbezug

- 13x: Ulzburger Str. im sanierten Bereich Fehlplanung/Mischverkehr schlecht gelöst
- jedoch auch 2x: Ulzburger als Ideal/sehr gut
- 3x Harksheide: Alter Kirchweg Schutzstreifen subjektiv zu gefährlich/schlecht
- 3x Kreisel Ochsenzoll als Problem (u.a. konkret: Geländer vom Tunnel versperrt Sicht, Spiegel an
Zebrastrreifen wäre nötig) jedoch auch 1x: Die
Kritik des ADFC am Ochsenzoller Kreisel ist übertrieben
- Glashütter Damm, Schutzstreifen schlecht
- Hempberg problematisch Auto-Rad Verhältnis
- weggefallener Radweg am Schmuggelstieg
- Altenhaidweg schlecht, fahren auf der Straße unsicher
- Lehmkuhlen neu und positiv
- zu wenige Abstellanlagen am Herold-Center
- Übergang am Herold Center schlecht gelöst für Radfahrer
- Marommer Str. Überquerung problematisch
- Beschilderung Zweirichtungsradweg Marommer Str.
- Engstelle Ulzburger südl Breslauer Str.;
- nicht überzeugt von Radfahrstation
- Fadens Tannen an der Schule: auf der Linken Seite auch Radweg nötig
- Buckhorn: Querungsmöglichkeit über Friedrichsgaber Weg fehlt
- Vorschlag: Tempo 30 Bookhauser am Ende
- Kreuzung Marommer/Kohfurt Absenkung zu schmal

6.2. ANHANG 2: FRAGEBOGEN



Befragung zum Radverkehrskonzept

Die Stadt Norderstedt schreibt ihr Radverkehrskonzept fort. Die Öffentlichkeit ist gefragt, mit ihrer Meinung zu Verbesserungen im Radverkehr beizutragen.

Frage 1) Wie häufig fahren Sie Fahrrad?

(fast) täglich wöchentlich monatlich seltener nie

Frage 2) Fahren Sie mit dem Fahrrad vor allem

<input type="checkbox"/> auf alltäglichen Wegen <input type="checkbox"/> den Weg zur Arbeit <input type="checkbox"/> dienstlich (Dienstwege) <input type="checkbox"/> den Weg zur Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> zum Einkaufen <input type="checkbox"/> für private Erledigungen <input type="checkbox"/> zu Freizeitaktivitäten <input type="checkbox"/> um Personen (auch Kinder) zu bringen/holen/begleiten	<input type="checkbox"/> als Freizeitbeschäftigung <input type="checkbox"/> auf Radtouren <input type="checkbox"/> als sportliche Aktivität
---	---

Frage 3) Was hindert Sie daran, (mehr) Fahrrad zu fahren?

	trifft ganz zu	trifft teilweise zu	trifft nicht zu	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	a. Meine Wege sind zu weit zum Radfahren.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	b. Ich mag nicht verschwitzt ankommen.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	c. Ich finde Radfahren zu unbequem.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	d. Ich fühle mich grundsätzlich auf dem Rad unsicher.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	e. Ich fühle mich als Radfahrer/in auf der Straße unsicher.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	f. Ich erlebe zu viele Konflikte mit Zu-Fuß-Gehenden.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	g. Ich muss oft zu schwere / sperrige Lasten transportieren.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	h. Das Wetter ist oft unpassend.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	i. Meine Ziele sind mit dem Rad nicht gut erreichbar.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	j. Meine Ziele sind in Gehdistanz zu erreichen.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	k. Ich kann mein Rad nicht komfortabel und sicher abstellen.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	l.

Frage 4) Wie schätzen Sie die Bedingungen für den Radverkehr in Norderstedt ein?
 Bitte bewerten Sie auf einer Skala von 1 bis 6, welche Aussage am ehesten zutrifft.
 Markieren Sie dazu das entsprechende Kästchen zwischen den gegensätzlichen Aussagen.

In Norderstedt...

		1	2	3	4	5	6	
...macht Radfahren Spaß.	<input type="checkbox"/>	...ist Radfahren Stress.						
...fühlt man sich als Radfahrer/in sicher.	<input type="checkbox"/>	...fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet.						



Befragung zum Radverkehrskonzept

Frage 5) Wie könnte Ihrer Meinung nach der Radverkehr in Norderstedt verbessert werden?

- a. mehr Radwege bauen
- b. Belag der Radwege verbessern
- c. Radwege besser beleuchten
- d. mehr Service für Radfahrer (z.B. Luftpumpen, Mülleimer)
- e. mehr Leihrad-Stationen
- f. mehr und bessere Abstellmöglichkeiten
- g. mehr Wegweisung
- h. weniger und dafür klarere Wegweisung
- i. direktere Führung der Radwege
- j. Wege noch mehr durch Grünzüge führen
- k. mehr Radfahren auf der Straße zulassen
- l. Radverkehr weniger auf Straßen führen
- m. bessere Berücksichtigung der Radfahrer an ampelgeregelten Kreuzungen
- n. besseres Miteinander von Radfahrenden und Autofahrenden
- o. besseres Miteinander von Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden
- p. _____

Frage 6) Wann darf man mit dem Fahrrad auf einem Gehweg fahren?

- bei Schrittempo Alter < 10 Jahre Zusatzschild „Radfahrer frei“

Fragen zur Person

Geschlecht männlich weiblich

Alter bis 13 Jahre 14-17 18-29 30-49
 50-69 70 Jahre und älter

Kinder Haben Sie minderjährige Kinder? ja nein

Berufstätigkeit oder Hauptbeschäftigung

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> in Vollzeit erwerbstätig | <input type="checkbox"/> Schüler/in |
| <input type="checkbox"/> in Teilzeit erwerbstätig / geringfügig beschäftigt | <input type="checkbox"/> im Studium |
| <input type="checkbox"/> in Ausbildung / Umschulung | <input type="checkbox"/> Hausfrau/-mann |
| <input type="checkbox"/> im Mutterschutz / Erziehungsurlaub | <input type="checkbox"/> Rentner/in / in Pension |
| <input type="checkbox"/> arbeitslos | <input type="checkbox"/> Wehrdienst / BUFDI / FSJ / FÖJ |