



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

ANLAGE 4

FORTSCHREIBUNG RADVERKEHRSKONZEPT

STADT NORDERSTEDT

BERICHT ZUR BETEILIGUNG – TEIL 2:

MITARBEITERINNENBEFRAGUNG

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	3
3.1. EINLEITUNG	3
3.2. SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN	3
3.3. FAHRRADVERFÜGBARKEIT UND -NUTZUNG	4
4. AUSWERTUNG	5
4.1. BEDINGUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR IN NORDERSTEDT	5
4.2. HINDERUNGSGRÜNDE ZUR STEIGERUNG DER FAHRRADNUTZUNG	6
4.3. WEG ZUR ARBEIT	7
4.4. DIENSTFAHRTEN	11
4.5. VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR ROUTEN UND VERBINDUNGEN IN NORDERSTEDT	12
5. FAZIT	14
6. ANHÄNGE	15
6.1. ANHANG 1: HINDERUNGSGRÜNDE (TEILWEISE OFFENE FRAGE 4)	15
6.2. ANHANG 2: BEDINGUNGEN FÜR MEHR FAHRRADFAHREN AUF DEM WEG ZUR ARBEIT (OFFENE FRAGE 12)	16
6.3. ANHANG 3: WAS MÜSSTE SICH ÄNDERN, DAMIT SIE AUF IHREN DIENSTWEGEN MEHR FAHRRAD FAHREN? (OFFENE FRAGE 15)	19
6.4. ANHANG 4: VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR DAS RADVERKEHRSNETZ IN NORDERSTEDT (OFFENE FRAGE 16)	22
6.5. ANHANG 5: ONLINEFRAGEBOGEN	24

1. EINLEITUNG

Das Radverkehrskonzept der Stadt Norderstedt wird fortgeschrieben. Dabei spielt die Beteiligung der Öffentlichkeit eine wesentliche Rolle. Als ein Baustein der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde deshalb vom 08.12.2015 bis zum 18.01.2016 eine Onlinebefragung unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der städtischen Verwaltung durchgeführt. Ziel der Befragung war es, etwas über das Mobilitätsverhalten von Berufstätigen in Norderstedt zu erfahren, aber auch deren Meinungen und Wünsche zum Thema Radverkehr zu erfassen.

2. DURCHFÜHRUNG

Die Befragung wurde in Form einer zugangsbeschränkten Onlinebefragung durchgeführt. Der Fragebogen (Anhang 2) wurde mit Hilfe einer Onlinebefragungssoftware umgesetzt. Eine Filterfunktion verhinderte hierbei, dass irrelevante Fragen gestellt wurden. Etwa 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der städtischen Verwaltung wurden per E-Mail zur Teilnahme an der Befragung eingeladen. Mit der Mail wurde auch der Zugangscode verschickt, über den die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu der Befragung gelangten.

Der erste Teil (A – Fragen 1-5) bezog sich auf das allgemeine Mobilitätsverhalten, der zweite Teil (B – Fragen 6-12) auf den Weg zur Arbeit. Darüber hinaus wurde das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Dienstfahrten innerhalb Norderstedts abgefragt (C – Fragen 13-15). Am Ende wurden allgemeine Verbesserungsvorschläge (D – Frage 16) und einige Daten zur Person (E – Fragen 17-19) erfragt.

3. STICHPROBENCHARAKTERISTIK

3.1. EINLEITUNG

Insgesamt konnten 118 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befragt werden. Im folgenden Abschnitt soll die Zusammensetzung dieser Stichprobe beschrieben und anhand des Vergleichs mit anderen Datenquellen bewertet werden.

3.2. SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN

Weibliche Teilnehmerinnen haben einen Anteil von 63% an der Befragungsstichprobe. Hinsichtlich der Altersverteilung der Stichprobe ist der Anteil der Altersgruppe 30-49 Jahre überdurchschnittlich stark vertreten (*Abbildung 1*) im Gegensatz zur Passantenbefragung, in der diese Altersgruppe unterrepräsentiert war. 62% der Befragten leben in Norderstedt.

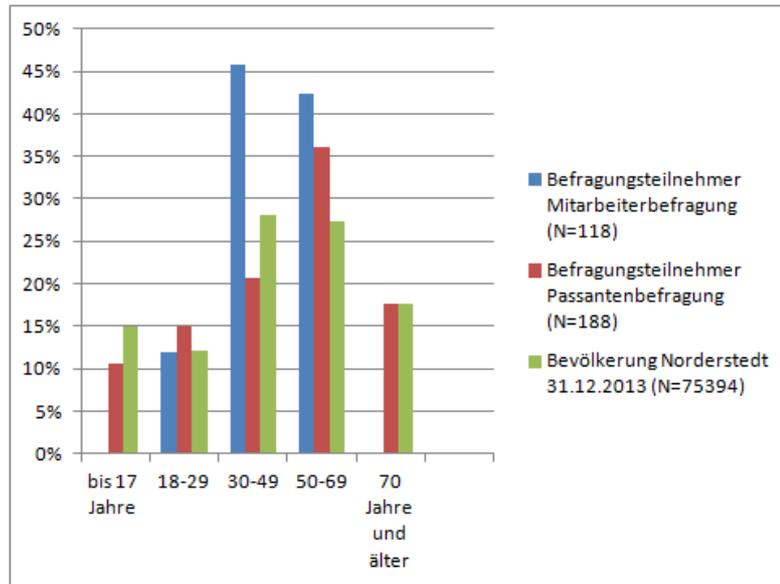


ABBILDUNG 1: ALTERSVERTEILUNG DER BEFRAGUNGSTEILNEHMER IM VERGLEICH

3.3. FAHRRADVERFÜGBARKEIT UND -NUTZUNG

Eingangs wurden die Teilnehmer/-innen gefragt, ob ihnen ein verkehrstaugliches Fahrrad zur Verfügung steht. Dies ist bei 90% der Befragten der Fall, lediglich 10% verneinten diese Frage.

Zudem wurde nach der Nutzungshäufigkeit des Fahrrads gefragt. 41% der Teilnehmenden 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 relativ groß, jedoch anteilig deutlich kleiner als bei der Passantenbefragung oder dem ADFC-Fahrradklima-Test 2014 (Abbildung 2). Insgesamt kann bei der Stichprobe der Onlinebefragung davon ausgegangen werden, dass Radfahrende im stärkeren Umfang teilgenommen haben als Nichtradfahrende. Das zeigt sich insbesondere am Anteil der Nichtradfahrenden, der bei der Mitarbeiterbefragung 6% beträgt, in der Deutschen Bevölkerung jedoch 37% beträgt.

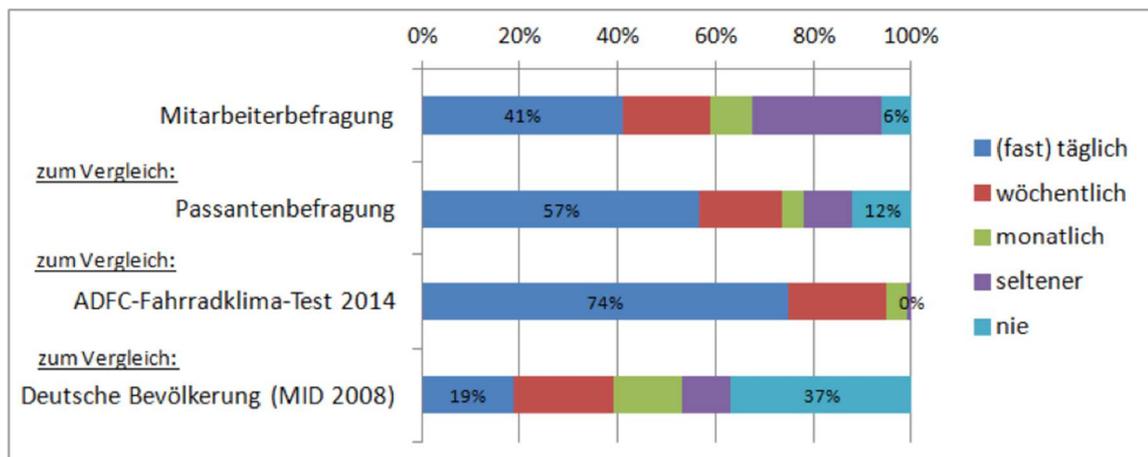


ABBILDUNG 2: HÄUFIGKEIT DER FAHRRADNUTZUNG DER TEILNEHMER DER ONLINEBEFRAGUNG IM VERGLEICH ZU ANDEREN ERHEBUNGEN

Im Anschluss an die Nutzungshäufigkeit wurden die Mitarbeiter/-innen gefragt, für welche Wege sie das Fahrrad nutzen. 67% der Teilnehmer/-innen gaben an, das Rad vor allem im Alltag zu nutzen, während 33% mit dem Rad vor allem als Freizeitbeschäftigung fahren. *Abbildung 3* 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.

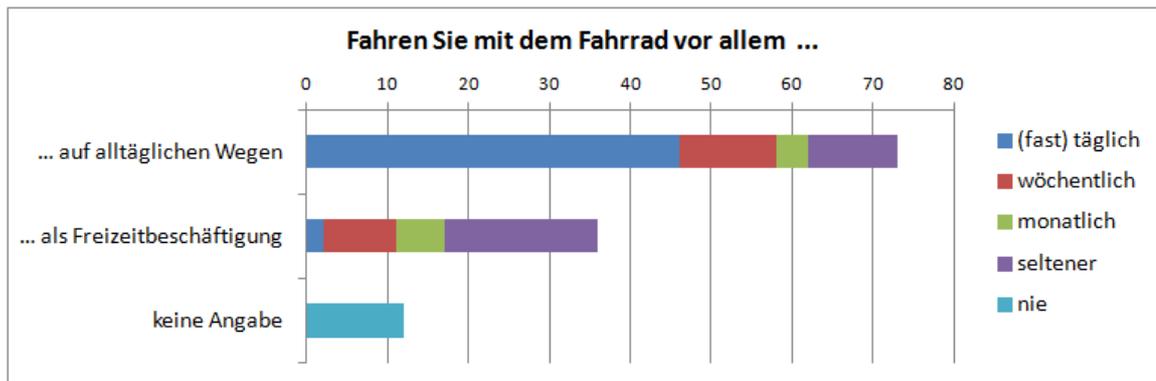


ABBILDUNG 3: ART DER FAHRRADNUTZUNG DER BEFRAGUNGSTEILNEHMER DIFFERENZIERT NACH HÄUFIGKEIT DER NUTZUNG

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 den auch aus Nichtradfahrenden zusammengesetzten Stichproben der Mitarbeiterbefragung sowie der Passantenbefragung und dem stärker radaffinen Teilnehmerfeld des ADFC-Fahrradklima-Tests (*Abbildung 2*).

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Mitarbeiterbefragung bewerten die Frage, ob Radfahren in Norderstedt eher Spaß oder Stress bedeutet, im Durchschnitt so wie die Teilnehmer/-innen des ADFC-Fahrradklima-Tests bzw. der Passantenbefragung. Das Sicherheitsgefühl hingegen wird etwas besser als beim ADFC-Fahrradklima-Test bewertet, jedoch nicht so gut wie bei der Passantenbefragung (*Tabelle 1*).

Tabelle 1: Durchschnittsbewertung von Radverkehrsaspekten im Vergleich

	Bewertung Radfahren Spaß-Stress?	Bewertung Sicherheitsgefühl
Onlinebefragung (Mitarbeiter)	Ø 2,7	Ø 3,1
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 (*Abbildung 4* und *Abbildung 5*). Dabei wird deutlich, dass bei der Mitarbeiterbefragung erheblich weniger die Extrembewertungen 1 und 6 vergeben wurden als bei der Passantenbefragung.

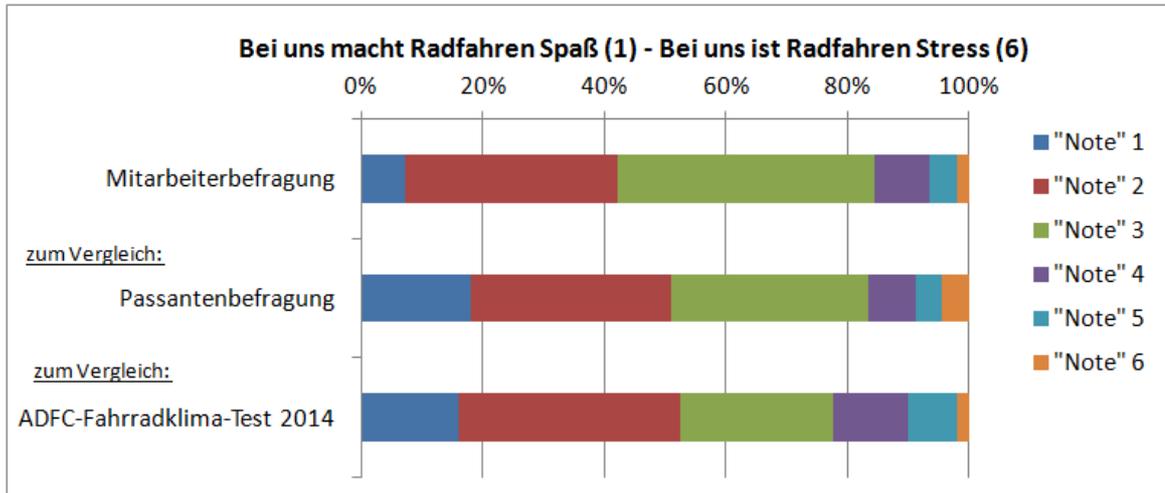


ABBILDUNG 4: BEWERTUNG DER FRAGE, OB RADFAHREN IN NORDERSTEDT ALS SPAß ODER ALS STRESS WAHRGENOMMEN WIRD

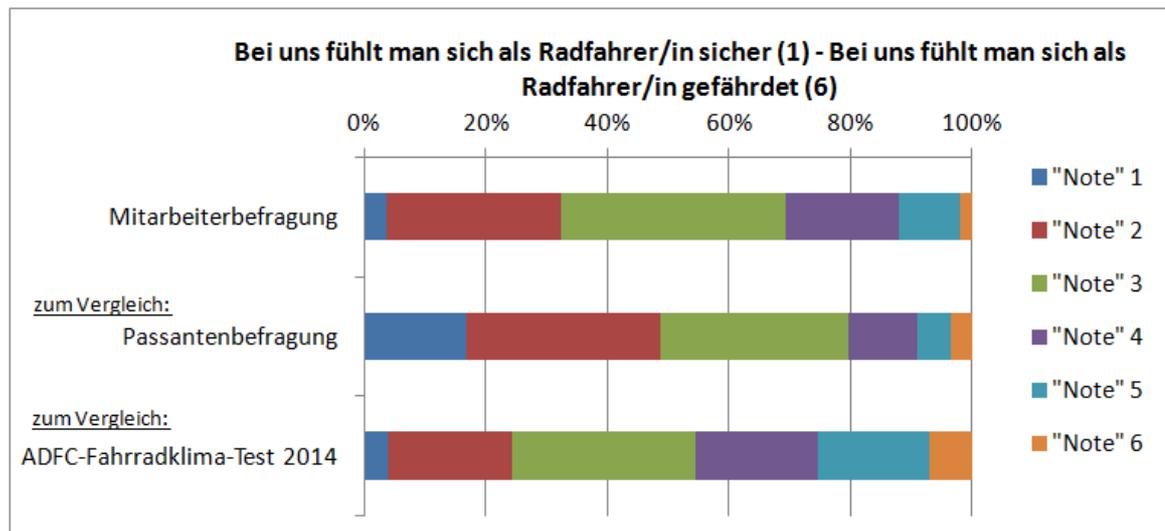


ABBILDUNG 5: BEWERTUNG DER FRAGE ZUM SUBJEKTIVEN SICHERHEITSGEFÜHL ALS RADFAHRER/-IN

4.2. HINDERUNGSGRÜNDE ZUR STEIGERUNG DER FAHRRADNUTZUNG

Bei der Frage, welche Gründe die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung von einer häufigeren Fahrradnutzung abhalten, wurde an oberster Stelle das oft unpassende Wetter genannt, gefolgt von der Notwendigkeit schwere oder sperrige Lasten transportieren zu müssen. Am dritthäufigsten wurde von den Befragten genannt, dass sie nicht verschwitz ankommen möchten.

Abbildung 6 zeigt auch die Zahl der weiteren Nennungen, wobei diese nach der Häufigkeit der Radnutzung differenziert sind. Dabei gibt es nur wenige Auffälligkeiten.

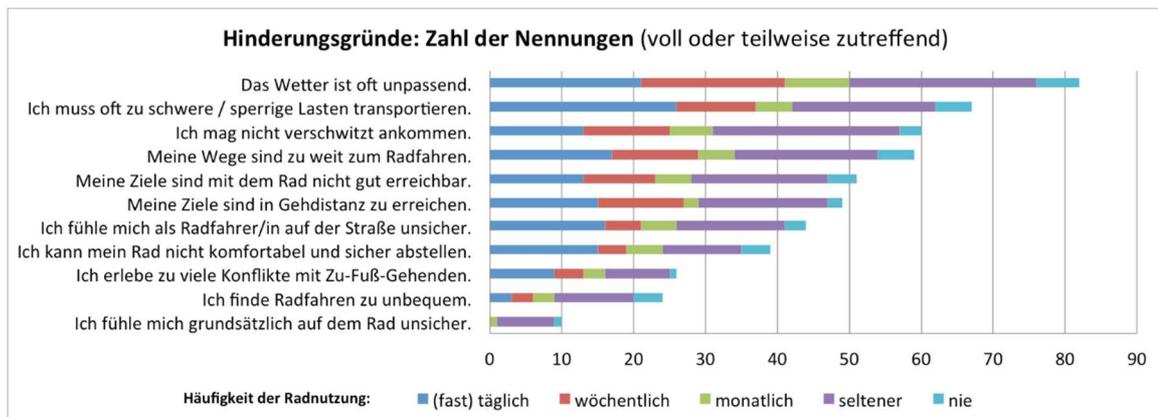


ABBILDUNG 6: HINDERUNGSGRÜNDE FÜR EINE STEIGERUNG DER FAHRRADNUTZUNG

Besonders unter den Vielradfahrern ([fast] täglich oder wöchentlich) sind schwere oder sperrige Lasten sowie weite Wege häufige Hinderungsgründe. Hier könnten mit dem im Rahmen des TINK-Projekts geplanten Aufbau eines Verleihsystems für Transporträder weitere Potenziale für die Nutzung des Fahrrades freigesetzt werden.

Weiterhin wurden in der Befragung als Hinderungsgründe u. a. folgende, nicht zur Auswahl stehende Punkte genannt (eine vollständige Auflistung aller Nennungen findet sich im Anhang):

- Bin mit dem Auto einfach schneller. (4x)
- Schlechte Infrastruktur und Hindernisse für Radfahrer (3x)
 - Abgesenkte Bordsteine an Einfahrten
 - Drängelgitter
 - Benachteiligung bei Ampelschaltungen/Bedarfsampeln reagieren zu spät
- Unübersichtliche Situation (Radweg oder Straßennutzung)
- Gewohnheit, dass ich das Auto benutze.
- Fahren mit Kindern/Kindertransport
- Ich muss täglich eine gehbehinderte Person abholen.
- Konflikte mit Radfahrenden
- Am Arbeitsplatz keine komfortablen Trocknungsmöglichkeiten für nasse Kleidung

4.3. WEG ZUR ARBEIT

Die beiden folgenden Teile der Befragung (Weg zur Arbeit und Dienstfahrten) wurden in die Onlinebefragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgenommen, um gezielt etwas über das Mobilitätsverhalten der Berufstätigen in Bezug zu ihrem täglichen Weg zur Arbeit und zu den während der Arbeitszeit zurückgelegten notwendigen Dienstfahrten im Stadtgebiet zu erfahren. Hieraus lassen sich ggf. Rückschlüsse für sinnvolle Maßnahmen seitens der Stadtverwaltung als Arbeitgeber ableiten, wie der Radverkehrsanteil für den Arbeitsweg ebenso wie für Dienstfahrten gesteigert werden kann.

Zunächst wurden die Entfernung von der Wohnung zur Arbeitsstelle sowie die geschätzte Zeit, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln dafür benötigt wird, abgefragt. Die Länge der Arbeitswege beträgt zwischen 200 Meter und 60 Kilometer, im Schnitt etwa 9 Kilometer (*Abbildung 7*). Für diese Strecken gaben die Mitarbeiter an mit dem Pkw bis zu 70 Minuten zu benötigen, im Schnitt etwa 16 Minuten (N=102). Mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden im Schnitt 36 Minuten benötigt (N=87), mit dem Fahrrad 23 Minuten (N=100) und zu Fuß knapp eine Stunde (N=74).

In der nächsten Frage wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gefragt, wie oft sie die

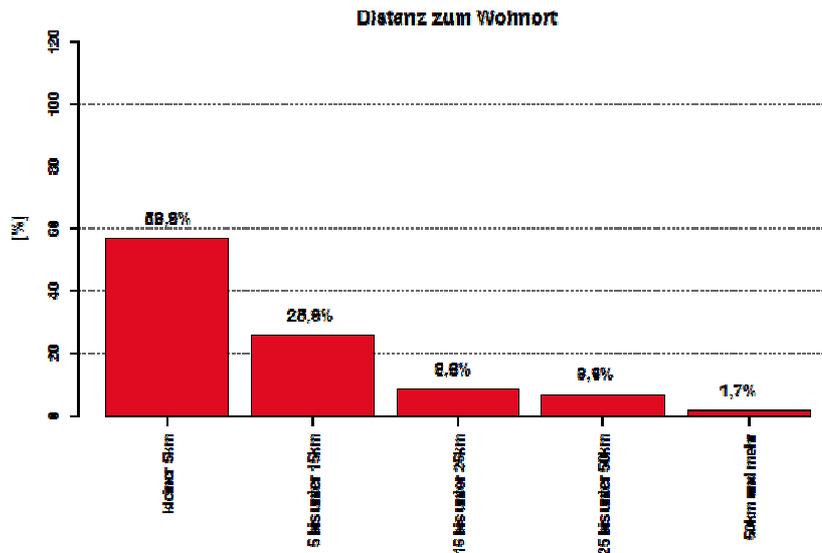


ABBILDUNG 7: VERTEILUNG DER ARBEITSWEGE

verschiedenen Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg (getrennt nach Sommer und Winter) nutzen (*Abbildung 8*). Im Sommer ist das Fahrrad mit über 40% das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, gefolgt vom Pkw mit einem Anteil von 32%. Im Winter liegt der Pkw-Anteil wiederum bei 40% und der Radverkehrsanteil reduziert sich auf 25%. Der Modal Share des ÖV erhöht sich erwartungsgemäß, von 11% im Sommer auf 18% im Winter. Tatsächlich verteilen sich die ‚Sommerradfahrer‘ im Winter zu ganz ähnlichen Teilen auf den Pkw und öffentlichen Verkehr.

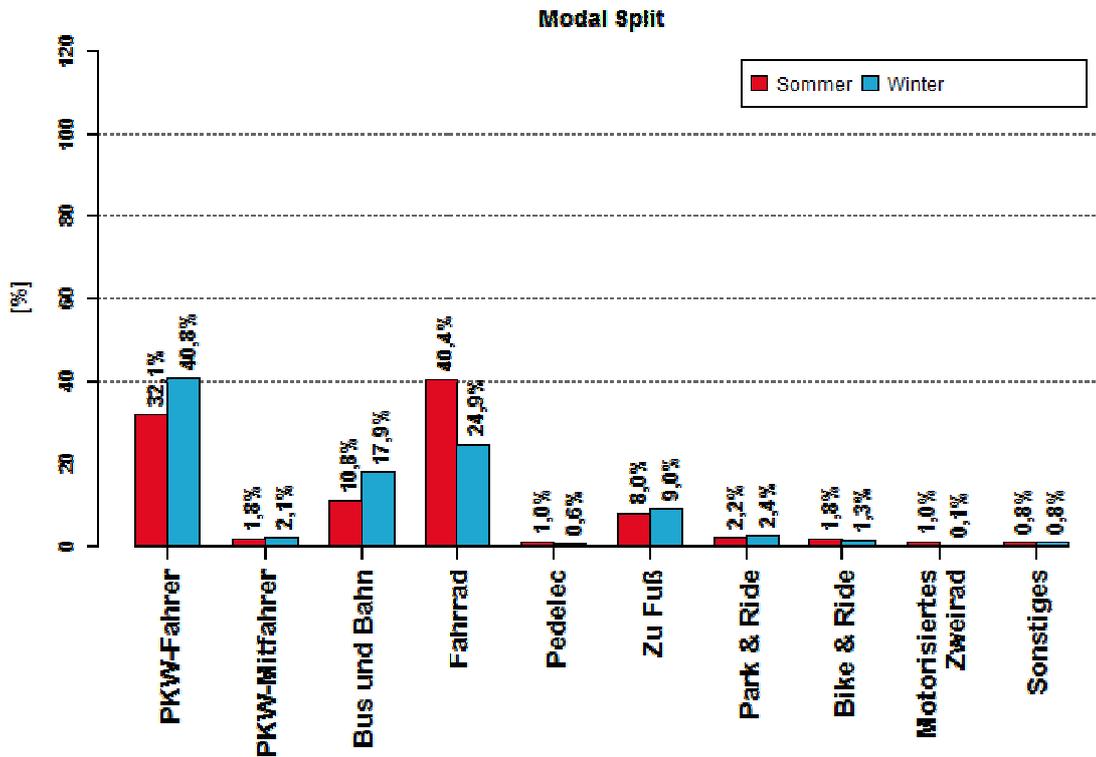


ABBILDUNG 8: VERTEILUNG DER FÜR DEN ARBEITSWEG GENUTZTEN VERKEHRSMITTEL (GETRENNT NACH SOMMER UND WINTER)

Unter den Befragten ist die Zufriedenheit mit der Art und Weise, wie sie den Arbeitsplatz erreichen, sehr hoch. Nach den sehr zufriedenen Fußgängern, ist die Zufriedenheit bei den Radfahrenden am höchsten (Abbildung 9).

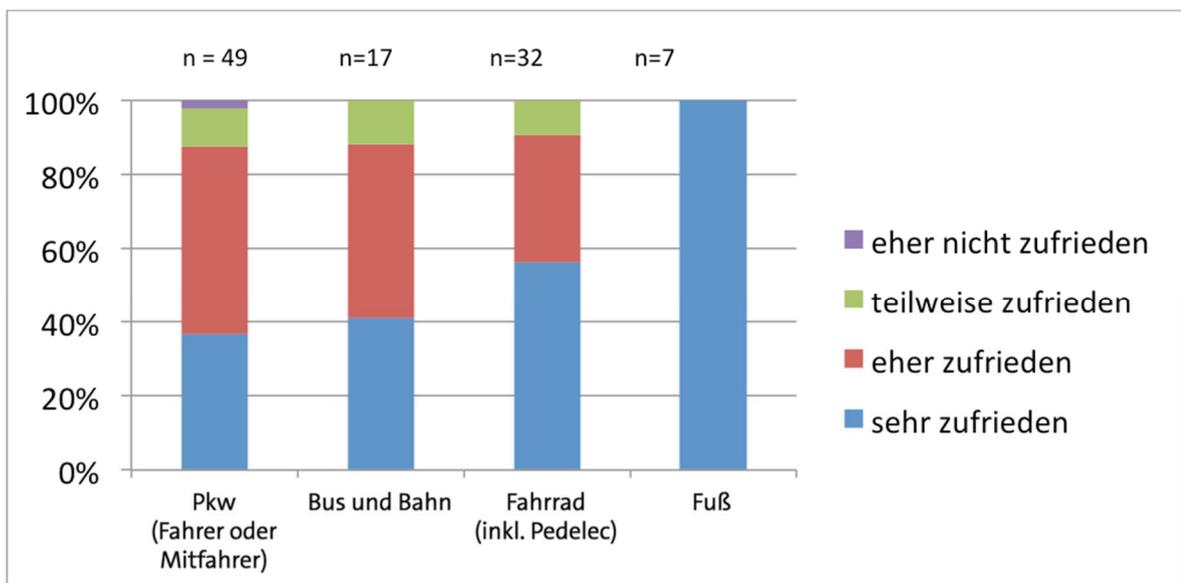


ABBILDUNG 9: ZUFRIEDENHEIT MIT DEM IM WINTER (FAST) TÄGLICH GENUTZTEN VERKEHRSMITTEL

Um das Potenzial für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades und auch von Pedelecs für zukünftige Maßnahmen innerhalb der Radverkehrsförderung abschätzen zu können, wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch gefragt, ob Radfahren oder die Nutzung eines Pedelecs für eine Teilstrecke oder den kompletten Arbeitsweg für sie in Frage kommen würde. Da die beiden vorgeschlagenen Verkehrsmittel für unterschiedliche Entfernungen unterschiedliche Relevanz haben, zeigen *Abbildung 10* und *Abbildung 11* die Antworten nach der zuvor angegebenen Distanz von der Wohnung zur Arbeitsstelle (in Klassen).

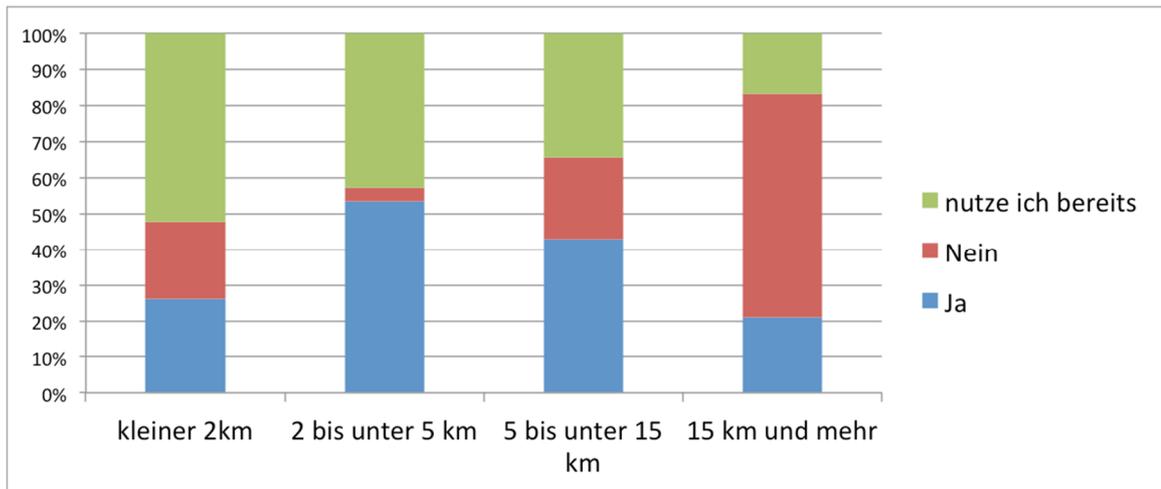


ABBILDUNG 10: RADFAHREN FÜR EINE TEILSTRECKE ODER DEN KOMPLETTEN ARBEITSWEG KOMMT IN FRAGE. ANTWORTEN NACH LÄNGE DES ARBEITSWEGES IN KLASSEN N=110

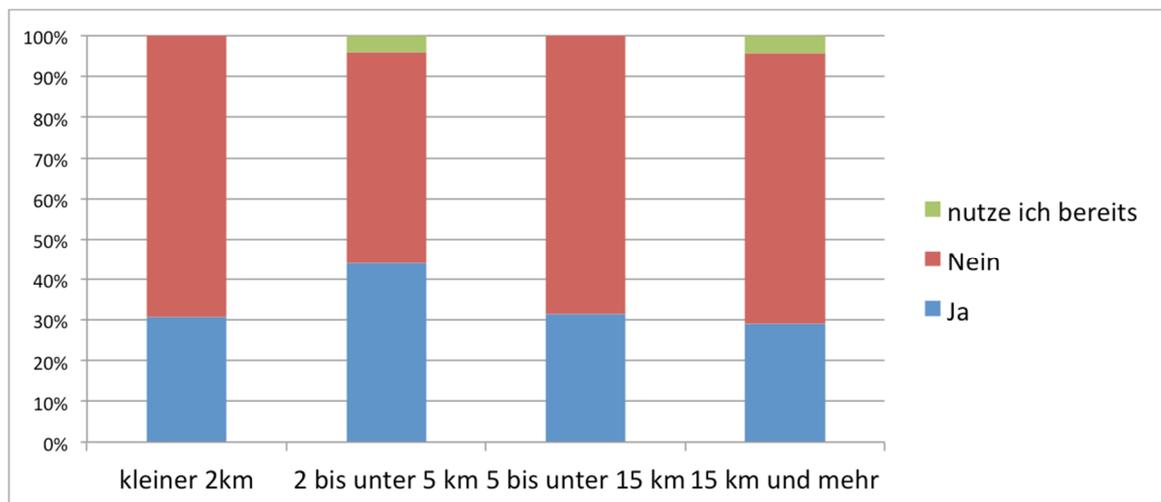


ABBILDUNG 11: DIE NUTZUNG EINES ELEKTROFAHRRADES (PEDELEC) FÜR EINE TEILSTRECKE ODER DEN KOMPLETTEN ARBEITSWEG KOMMT IN FRAGE. ANTWORTEN NACH LÄNGE DES ARBEITSWEGES IN KLASSEN N=110

Die Aufteilung in *Abbildung 10* macht die Potenziale für das Fahrrad deutlich: Von denjenigen, die einen Arbeitsweg von zwei bis fünf Kilometer haben, sagen ca. 52%, dass Radfahren für eine Teilstrecke oder den gesamten Arbeitsweg für sie in Frage käme – zusätzlich zu 42%, die in diesem Entfernungsbereich ohnehin schon das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen. Bei Arbeitswegen

zwischen fünf und 15 Kilometern sind es ca. 42%, für die das in Frage käme, gegenüber 34%, die das Fahrrad bereits auf dem Weg zur Arbeit nutzen. Erst bei noch weiteren Strecken sinkt die Bereitschaft auf 20 %, wobei auch hier ca. 17% trotz dieser Entfernung bereits das Fahrrad nutzen. Im Entfernungsbereich unter zwei Kilometern ist die Bereitschaft mit ca. 25% geringer, wobei hier bereits ca. 52% das Fahrrad nutzen. Diese kurzen Strecken eignen sich am besten für das Zufußgehen.

Die Nutzung eines Pedelecs würde für ca. 43% der Befragten mit einem Arbeitsweg zwischen 2 und 5 Kilometern in Frage kommen. Bei den Befragten mit kürzeren oder längeren Arbeitswegen kommt es für ca. 30% in Frage (*Abbildung 11*). Nur einzelne Befragte nutzen bereits ein Pedelec für den Arbeitsweg.

Es wurde auch gefragt, was in Norderstedt verbessert werden müsste, damit die Befragten (häufiger) mit dem Fahrrad oder Pedelec zur Arbeit fahren. Die einzelnen Antworten sind im Wortlaut im Anhang nachzulesen. Die Zusammenfassung in Kategorien (so weit wie möglich analog zur Passantenbefragung) ergibt die in *Abbildung 12* gezeigte Rangfolge der Verbesserungsmöglichkeiten.

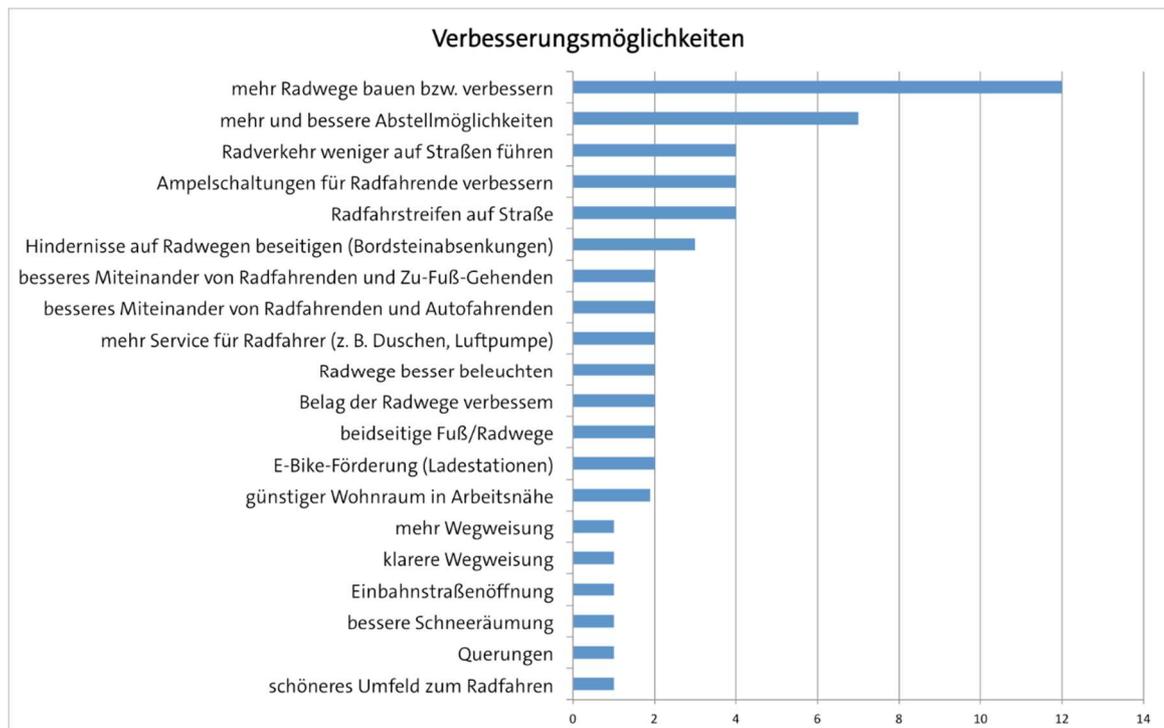


ABBILDUNG 12: GENANNT E VERBESSERUNGSMÖGLICHKEITEN, UM DAS FAHRRAD ODER PEDELEC FÜR DEN WEG ZUR ARBEIT ATTRAKTIVER ZU MACHEN.

4.4. DIENSTFAHRTEN

Der nachfolgende Teil der Befragung galt den Dienstfahrten, die einige der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen ihrer Tätigkeiten unternehmen. Zunächst wurde gefragt, wie viele solcher Fahrten jede einzelne / jeder einzelne unternimmt. 28% der Befragten gaben an, keine Dienstfahrten zu unternehmen. Eine Dienstfahrt im Monat haben knapp 10% der Befragten, 11%

unternehmen zwei Dienstfahrten, 7% fahren viermal im Monat dienstlich, weitere 11% der Befragten haben fünf Dienstfahrten pro Monat.

In diesem Zusammenhang ist besonders interessant, mit welchen Verkehrsmitteln diese Fahrten zurückgelegt werden (*Abbildung 13*), zumal der Fuhrpark der Stadt auch Dienstfahräder, darunter drei Pedelecs und sogar ein elektrisch unterstütztes Transportfahrrad umfasst. Das Fahrrad hat insgesamt bereits einen Anteil von 35%.

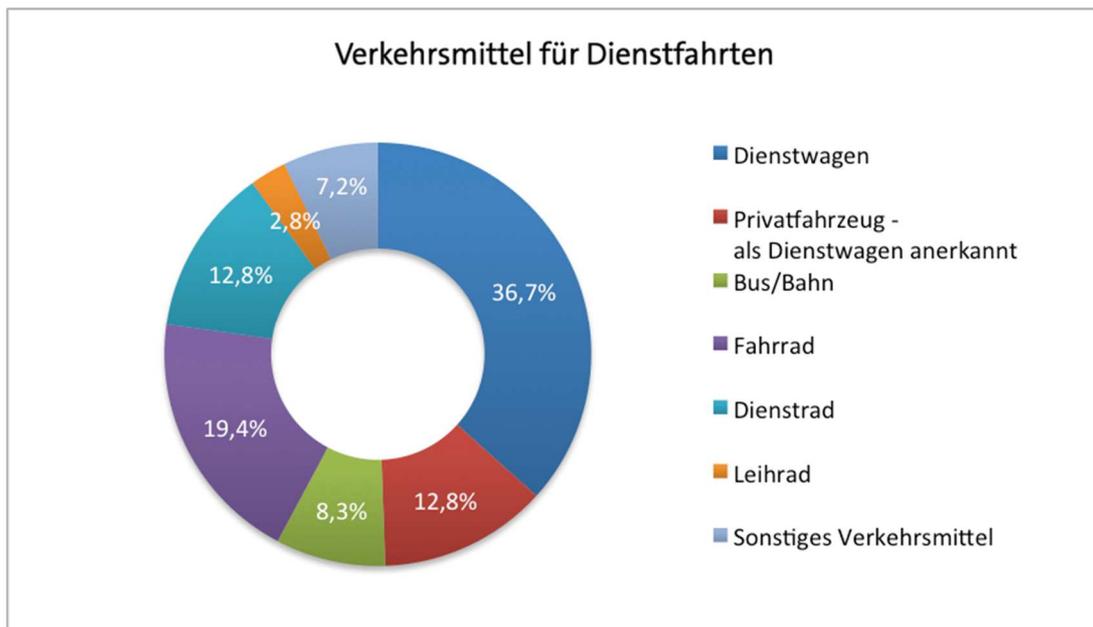


ABBILDUNG 13: MODAL SPLIT DER FÜR DIENSTFAHRTEN GENUTZTEN VERKEHRSMITTEL

Auch hier wurde gefragt, was sich in Norderstedt ändern müsste, damit die Befragten auf ihren Dienstwegen mehr Fahrrad fahren. Die offenen Antworten im Wortlaut befinden sich im Originaltext im Anhang. Am häufigsten werden besserer Witterungsschutz, bessere Transportmöglichkeiten und eine einfachere Verfügbarkeit der Diensträder genannt.

4.5. VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR ROUTEN UND VERBINDUNGEN IN NORDERSTEDT

In Frage 16 wurde nach Verbesserungsvorschlägen (Routen und Verbindungen) für das Radverkehrsnetz in Norderstedt gefragt – und zwar nicht nur auf den Arbeitsweg bezogen, sondern ganz allgemein. Die Frage war offen gestellt und die einzelnen, teilweise sehr konkreten Verbesserungsvorschläge sind im Anhang aufgelistet.

Punkte, die mehrfach genannt wurden, waren weitere oder besser ausgebaute Nord-Süd- sowie die Ost-West-Verbindungen, bessere und vor allem direktere Anbindungen an Nachbargemeinden wie Henstedt-Ulzburg und Hamburg und mehr und bessere Querungshilfen für Radfahrer, vor allem an der Schleswig-Holstein-Straße. Als gutes Beispiel wird mehrfach der Radweg entlang der Bahntrasse genannt. Hauptstraßen werden als für Radfahrer unattraktiv beschrieben und als von diesen gemieden. Ruhigere Anliegerstraßen und Grünanlagen werden dagegen bevorzugt. Radwege sollten an verkehrsreichen Straßen durchgängig vorhanden sein, wenn die Alternativrouten durch Anliegerstraßen zu lange Umwege bedeuten würden.

Die Fragestellung war nicht explizit auf den Radverkehr bezogen, so dass auch einige Antworten dabei sind, die sich eine bessere Busverbindungen, z. B. nach Glashütte, höhere Frequenzen sowie eine bessere Vernetzung von Bus und Bahn wünschen. Auch werden mehr Umleitungstrecken gefordert, um Staus auszuweichen, sowie ein Autobahnanschluss.

Andere Befragte wiederum nutzten diese offene Frage, um den Wunsch nach einem besseren Ausbau der vorhandenen Radwege oder nach Bevorrechtigung des Radverkehrs zu äußern.

5. FAZIT

Die Onlinebefragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Norderstedt hat die Meinung der berufstätigen Bevölkerung zum Radverkehr erfasst. Die allgemeine Bewertung der Radfahrbedingungen in Norderstedt fällt dabei vergleichsweise gut aus.

Gleichzeitig wurde das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einer großen Arbeitgeberin und deren Zufriedenheit mit ihrem Arbeitsweg, der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sowie die Ausnutzung der Möglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel für Dienstfahrten erfasst. Insgesamt lässt sich so mit den Ergebnissen der Onlinebefragung ein Bild über das Potenzial des Fahrrades als Verkehrsmittel, nicht nur, aber vor allem für den Weg zur Arbeit und für Dienstfahrten zeichnen.

Im Sommer ist das Fahrrad mit über 40% das am meisten genutzte Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit. Im Winter nutzen immer noch 25% der Befragten das Fahrrad für den Arbeitsweg. Passend zu diesen jahreszeitlichen Schwankungen wird als Hinderungsgrund für eine Steigerung der Fahrradnutzung das oft unpassende Wetter mit Abstand am häufigsten genannt. Der immer noch hohe Anteil der Radfahrenden im Winter deutet jedoch auf die Überwindbarkeit dieser Barriere hin.

Als zweithäufigster Hinderungsgrund wird die Notwendigkeit zum Transport von schweren oder sperrigen Lasten genannt. Danach folgen eher entfernungsabhängige Gründe: An dritter Stelle rangiert der Grund, dass man nicht verschwitzt ankommen möchte, und an vierter Stelle die Begründung mit zu weiten Wegen.

Grundsätzlich ist das Fahrrad jedoch für viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine denkbare Alternative. Von denjenigen, die einen Arbeitsweg von 2 bis 5 Kilometer haben, sagen ca. 52%, dass Radfahren für eine Teilstrecke oder den gesamten Arbeitsweg für sie in Frage käme, 42% nutzen hier bereits das Fahrrad. Bei den Befragten mit Arbeitswegen zwischen 5 und 15 Kilometern käme das Fahrrad für ca. 42% in Frage, 34% von ihnen nutzen es bereits auf dem Weg zur Arbeit. Selbst bei Befragten mit weiteren Arbeitswegen käme das Fahrrad noch für 20% in Frage. Daraus ergibt sich in der Gruppe der befragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein hohes Potenzial zum Umstieg auf das Fahrrad.

Gleichzeitig lässt sich jedoch feststellen, dass die Befragten zu ca. 90% zufrieden oder eher zufrieden mit dem (im Winter) fast täglich genutzten Verkehrsmittel sind. Das gilt sowohl für Autofahrer als auch für ÖPNV-Nutzer und Radfahrende. Dementsprechend sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, um dieses Potenzial zum Umstieg auf das Fahrrad zu aktivieren.

Darum gilt es vor allem, die Bequemlichkeit der Autofahrer zu überwinden. Dafür bedarf es gezielter Kommunikationsmaßnahmen und Anreize (Pull). Aber auch über sogenannte Push-Maßnahmen (Restriktionen) sollte nachgedacht werden.

Mit Blick auf die Hinderungsgründe für mehr Fahrradnutzung wird auch die Transportradinitiative nachhaltiger Kommunen (TINK) mit dem geplanten Aufbau eines Transportradverleihsystems Potenziale freisetzen, weil dann schwere Lasten kein grundsätzliches Hindernis mehr darstellen.

Neben diesen allgemeinen Aussagen hat die Onlinebefragung teilweise sehr konkrete und konstruktive Hinweise zu Infrastrukturmaßnahmen ergeben aber auch zu möglichen Maßnahmen der Arbeitgeberin im Sinne eines betrieblichen Mobilitätsmanagements.

6. ANHÄNGE

6.1. ANHANG 1: HINDERUNGSGRÜNDE (TEILWEISE OFFENE FRAGE 4)

- 2 Kinder sind zu betreuen und für das 6 Jahre alte Kind sind Wege dann oft zu weit. Das 3 Jahre alte Kind stellt eine zusätzliche Last auf dem Rad dar. Einkäufe können dann schwer transportiert werden. Die Anspannung auf ein fahrendes Kind zu achten ist zu groß.
- Arbeitsplatz zu weit von Wohnort entfernt.
- Bin mit dem Auto einfach schneller.
- Die Infrastruktur für Radfahrer mit viel Gepäck, z. B. mit Anhänger, ist teilweise extrem behindert. Hohe Kantsteinabsätze, Pfähle, Schikanen (Drängelgitter). Es sind eben vielfach Hindernisse für Radfahrer installiert.
- Die Radwege in Norderstedt sind oftmals noch immer unkomfortabel ausgestattet. Wenn ich jede Grundstücksausfahrt die auf- und abgesenkten Bordsteine mitnehmen muss, ärgert mich das. Die unübersichtliche Situation (Radweg oder Straßennutzung) machen es vielen Menschen nicht eindeutig klar, wo Rad zu fahren ist. Helme und Ladestationen (E-Bike) sind nicht sicher und trocken einzuschließen an den Haupt-Abstellanlagen der Stadt (kleine Spinte mit Ladestationen müssten sich doch überall leicht nachrüsten lassen). Einige Abstellanlagen dürften nicht so eng zusammen stehen. Es muss möglich sein, dort auch mit Einkäufen/Tüten gut sein Fahrrad zu erreichen und nicht das daneben stehende Rad beim Aufschließen umzureißen. Lastenräder sind viel größer und haben daher noch deutlich mehr Probleme mit zu engen Abstellanlagen. Warum subventioniert die Stadt Norderstedt nicht das Fahrradparkhaus – wie all die anderen Parkplätze (für Pkw!!!!)? Radfahren soll gefördert werden – daher gehören die Stellplätze für Kfz kostenpflichtig gestaltet und von diesen Einnahmen das Fahrradparkhaus (+ alle die hoffentlich noch kommen) im Betrieb finanziert.
- einfach zu faul / Zeitaufwand
- Es gibt abhängig von der Entfernung, der Witterung, dem Transportvolumen (z. B. 6-10 Getränkekisten bei einem Einkauf) oder der verfügbaren "Reisezeit"(nur kleine Zeitfenster zwischen Terminen bei relativ großer Entfernung) z. T. die bewusste Entscheidung für einige Fahrten das Kfz zu nutzen. Aber wann immer es passt, nehme ich gern oder lieber das Fahrrad, das auch mit Packtaschen beidseitig dauerhaft ausgestattet ist.
- Es gibt keine oder wenig Fahrradunterstände/Dächer über Fahrradständern.
- Es gibt keine [Hinderungsgründe], mehr kann ich das Fahrrad fast nicht nutzen.
- Gewohnheit, dass ich das Auto benutze.
- Ich muss täglich eine gehbehinderte Person abholen.
- Konflikte mit Radfahrenden, schlechte Qualität der Radwege und Straßen (z. B. Segeberger Chaussee, Tangstedter Weg, Wilstedter Weg, Hofweg, Poppenbütteler Straße), miserable Ampelschaltungen (z. B. Schleswig-Holstein Straße/Harckesheyde, Schleswig-Holstein-Straße/Am Exerzierplatz), ziemlich alle Bedarfsampeln reagieren zu spät (z. B. Poppenbütteler Straße vor SZ Süd, Segeberger Chaussee/Müllerstraße bzw. Fuß- und Radverkehr wird an Ampeln benachteiligt. Am Arbeitsplatz keine komfortablen Trocknungsmöglichkeiten für nasse Kleidung
- Mit dem Rad dauert es bei dem großen Stadtgebiet einfach zu lange von A nach B zu kommen.

- Normalerweise fahre ich mit dem Fahrrad zum Rathaus, aber jetzt im Winter nehme ich den Bus, da es mir zu dunkel ist und es oft morgens frostig ist.
- Oft reicht die Zeit nicht, mehrere Ziele hintereinander mit dem Rad anzufahren oder ich muss zu viel transportieren, da ich unterschiedliche Ausrüstung für unterschiedliche Ziele benötige.
- Rad fahren dauert länger. Zeit ist zu knapp geplant.
- Schnee- und Eisglätte, dann kann ich leider mit meinem Fahrrad nicht unfallfrei von Quickborn-Heide nach Norderstedt-Mitte gelangen.
- Winter/Wetter/Temperaturen
- zu Frage 3 würde ich gerne beide Möglichkeiten anklicken, da ich beides mache

6.2. ANHANG 2: BEDINGUNGEN FÜR MEHR FAHRRADFAHREN AUF DEM WEG ZUR ARBEIT (OFFENE FRAGE 12)

- Abstellanlagen beim Rathaus müssen vergrößert werden. Im Sommer ist meist um 8.30 Uhr kein Bügel zum Abschließen mehr frei. Bei Erweiterung ist Überdachung auf jeden Fall für die gesamte Abstellanlage der Stadt wichtig. E-Bike-Ladestationen sollten in abschließbaren Fächern Platz für E-Bike-Batterien bieten und Helmaufbewahrung. Luftstation analog denen im Stadtgebiet auch für die städtischen Radfahrer/-innen in den Abstellanlagen anbieten. Leaserad- oder Jobrad-Angebot für die Mitarbeiter/-innen der Stadt Norderstedt anbieten. Es kann ja nicht sein, dass dieses Angebot analog der Dienstwagenregelung rechtlich mit allen Steuervergünstigungen geschaffen wurde und die Dienststelle es nicht anbieten will (Grund: angeblich widerspricht die Möglichkeit der Gehaltsumwandlung den Vereinbarungen mit dem kommunalen Arbeitgeberverband/nur für Rentenzwecke zulässig)
- Alles o.k., es muss nichts verbessert werden.
- Ampelschaltungen für Fahrradfahrer und Fußgänger schneller schalten
- Ampelschaltungen zu Gunsten der Radfahrenden verbessern, eindeutige Radwegführung, einheitliche breite, ebene Radwege oder besser auf der Straße, komfortable, überdachte Abstellanlagen, keine gemeinsame Wegenutzung mit Fußgänger/-innen, Freigabe von allen Radwegen für S-Pedelecs (z. B. auch Einbahnstraßen), Mitnahme von Rädern im ÖPNV ohne Zeiteinschränkung
- Ausgebaute Fahrradwege auf beiden Straßenseiten. Beschilderung über Nutzung der Geh- bzw. Fahrradwege als Fahrradfahrer
- Ausgebaute Radwege
- Beleuchtung der Wege
- Bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder / Fahrräder und Fußgänger sollten getrennt werden / kaputte Fahrradwege müssen schneller repariert werden / Äste und Sichtbehinderungen regelmäßig kontrolliert werden / in der Schule sollten Kinder Fahrradunterricht von Fahrradfahrern erhalten, die Norderstedter Verhältnisse kennen, auch als Fußgänger / Aufklärung von Fußgängern ist wohl Utopie / Die Arkaden in der Rathausallee sind gefährlich für Fußgänger und Fahrradfahrer, weil sie sich gegenseitig nicht sehen können / Beleuchtung sollte auf den Wegen verbessert werden aber der Schilderwald auf und an Überwegen sollte reduziert werden

- Bessere Wetterbedingungen :)
- Das Wetter (2x)
- Das Wetter, die Fahrradwege, die Abstellmöglichkeiten
- Die Akzeptanz für Radfahrer bei Autofahrern und Fußgängern verbessern sowie das Regelverhalten der Radfahrer selber verbessern. Durch Aufklärung z. B. Schilder mit "hier dürfen Radfahrer auf der Straße fahren" oder Anderes
- Die Distanz ist zu groß, ein direkter ÖPNV Norderstedt – Ahrensburg wäre eine Alternative zum Pkw. Die bestehende ÖPNV Verbindung über Stadtzentrum Hamburg dauert zu lange.
- Die Fahrradwege müssen verbessert werden. Teilweise gibt es nur Fußwege, dann beschweren sich die Fußgänger. Auf der Straße zu fahren ist unmöglich. Es ist viel zu gefährlich und von den Autofahrern nicht erwünscht.
- Die Qualität der gemeinsam zu nutzenden Geh- und Radwege ist teilweise sehr schlecht, zu wenig Platz, Schäden durch Baumwurzeln, schlechte Bordsteinabsenkungen
- Die Qualität der Radwege könnte verbessert werden: die Strecke an der AKN zwischen den Haltestellen Friedrichsgabe bis zum Friedrichsgaber Weg ist ein ziemlicher Matschweg, das Stück an der Ulzburger Str. zwischen Friedrichsgaber Weg und Quickborner Str. – man weiß nicht wo man fahren soll + SEHR uneben, Einkäufe fallen aus dem Fahrradkorb – mich stören außerdem schlechte Bordsteinabsenkungen, so dass auch hier alle Einkäufe aus dem Fahrradkorb fallen (bzw. der ganze Korb runter fällt) – im Norderstedter Stadtpark fehlen mehr beleuchtete Wege (zum Ausgang beim Streichelzoo z. B.), ich fahre immer Umwege, da ich nicht im Dunkeln fahren mag.
- Einige Grün-Ampelphasen für Radfahrer sind sehr benachteiligend geschaltet. Extrem ist die Ampel Schleswig-Holstein-Straße/Ulzburger Straße, wo u. a. in der Hauptrichtung nur auf Anforderung grün kommt. Auf meinem Rückweg nach Henstedt-Ulzburg als Linksabbieger habe ich dort meistens viermal Rot!! Es gibt in Norderstedt auch noch mehr Kurz-Grün-Radfahrer-Ampeln, es hat sich aber auch schon viel gebessert!! Bei 30iger-Sperren an der rechten Seite eine Durchfahrt.
- Einige Verkehrsführungen, die Stadt ist aber auf einem guten Weg.
- Es müsste näher am Wohnort liegen :-)
- Für mich nichts. Aber ich erlebe täglich, dass es Gefahrenpunkte an vielen Grundstücksausfahrten gibt, und dass Pkw-Fahrer in engen Nebenstraßen mit alternierendem Parken entweder bei Hindernissen auf ihrer Seite gar nicht warten oder aber mehr Abstand zu parkenden Fahrzeugen halten als zu uns Radfahrern. Es gibt Fälle, da fühlt man schon den Außenspiegel des Kfz bis er dann doch in einem Abstand von 10 bis 20cm an Lenker und Hüfte vorbeifährt. Sehr störend werden von mir auch die zur Schule radelnden oder aus der Schule nach Hause fahrenden Schüler empfunden, die zu mehreren neben- und hintereinander auf der falschen Straßenseite den Radweg und den Gehweg in voller Breite nutzen und einzelne entgegenkommende Radfahrer (und Fußgänger) teilweise nicht bemerken oder nicht beachten. Ich vertrete die Auffassung, dass dieser Punkt in allen Schulen gezielt angesprochen werden muss, und dass anschließend wiederholt kontrolliert werden muss. Es ist nicht nur lästig sondern stellt auch eine Verkehrsgefährdung dar. Der einzelne Radfahrer, der sich regelgerecht verhält, wird von dem Schülerstrom behindert und gefährdet. Die Kreisel werden von vielen Radfahrern entgegen der Fahrtrichtung befahren. Auch das ist ein verkehrswidriges Verhalten, was sowohl

die anderen Radfahrer als auch die Autofahrer stört und für die falsch herum fahrenden Radler ein Unfallrisiko darstellt.

- Gesicherter Fahrradweg an der Ulzburger Str. (am neu gebauten Abschnitt) – ebenso Weg am Denkmal
- Günstiger Wohnraum in anderen Stadtteilen
- Ich antworte allgemein, da mein Weg zur Arbeit viel zu kurz ist. Gern nutze ich aber auch das Fahrrad zum Einkaufen in andere Stadtteile. Von Mitte zum Herold Center gut gelegt, aber zum Glashütter Markt fehlt mir eine GUTE Verbindung ab Schleswig-Holstein-Straße. Dahin muss man zu viel über Seitenstraßen. Eignet sich nicht mit Gepäcktaschen vom Lebensmitteleinkauf.
- Ich fahre doch bereits täglich mit dem Rad :-)
- Ich fahre immer mit dem Rad zur Arbeit, die Fahrradwege müssen noch besser gekennzeichnet werden, damit man mit den Fußgängern nicht kollidiert.
- Ich muss mein Kind vorher in den Kindergarten bringen, der am anderen Ende von Norderstedt liegt, daher ist der Zeitaufwand unverhältnismäßig hoch, liegt nicht an den Strecken oder anderen Dingen.
- Ich würde auf den von mir genutzten Strecken (u. a. Poppenbütteler Straße) entsprechend gekennzeichnete Fahrradstreifen auf der Straße nutzen; weitere Haltegriffe an den Ampeln (z. B. Kreuzung Am Exerzierplatz/Schleswig-Holstein-Str.)
- Im Winter: geräumte Straßen (auf Eisflächen ist Radfahren nicht möglich)
- In meinem Fall wird eine Verbesserung der Infrastruktur für die Nutzung von Fahrrädern oder Pedelecs nicht zu einer häufigeren Nutzung des Fahrrades führen.
- In Norderstedt nicht, allerdings fehlt eine komfortable Anbindung nach Henstedt-Ulzburg, ein Radweg entlang der AKN-Linie ist wünschenswert, da fehlt jedoch die Anbindung an HU
- Investitionen in neue Radwege und Reparatur der bisherigen Radwege, bessere Übergänge vom Radweg auf die Straße
- Kein Radfahren auf der Straße, sondern vorsichtig auf dem Rad- bzw. Fußweg
- Keine Verbesserung erforderlich – mein Weg ist perfekt
- Keine Verbesserung möglich, da der Anfahrtsweg zu weit ist
- Kontinuierliche Verbesserung der Radwege
- Ladestationen im gesamten Stadtgebiet aufbauen
- Man sollte nicht gezwungen werden als Radfahrer die Straße zu benutzen, es sollte breite, sichere Radwege geben, vergleiche die Niederlande
- Mehr separate Radwege, bessere Wege/Belag und bessere Infrastruktur (Abstellanlagen, Duschen)
- Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer, beidseitige Rad-/Fußwege müssen mehr vorhanden sein, kein Radfahrer auf der Straße, auch nicht bei Einschränkung auf 30km wie z. B. Ulzburger Straße, hohes Gefährdungspotential für den Fahrradfahrer, Angst bei Fahren mit kleinen Kindern und auch für ältere Mitbürger

- Mein Arbeitsweg ist grundsätzlich gut mit dem Fahrrad, da ich allerdings nach der Arbeit noch etliche Kilometer weiter muss, bin ich auf das Auto angewiesen.
- Nichts (2x)
- Nichts, da Radfahren im Wesentlichen nur mit dem Verzicht auf das bequeme Autofahren zu tun hat.
- Nichts, das ist nicht der Grund. Ich möchte so oder so nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren.
- Nichts, es liegt nur am Wetter oder ob ich danach noch weiter muss.
- Nichts. Dass ich kein Fahrrad nutze liegt alleine daran, dass ich mir keines für meinen Arbeitsweg anschaffen möchte.
- Parkmöglichkeiten für Fahrräder (Heroldcenter), eindeutige Ausschilderung von Fahrradwegen
- Rad: wird bereits genutzt, höchstens letzte Gehwegkantenabsenkungen und Einbahnstraßenöffnungen für Radfahrer. Pedelec würde ich nie nutzen, da auf Rad- und Wanderwegen bzw. Freizeitrouten keine solchen Geschwindigkeiten angesichts von Fußgängern, anderen Radfahrern, Gassi geführten Hunden oder Reitern zu vertreten sind.
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, damit ich nicht von den Autofahrerinnen und Autofahrern bedrängt und angepöbelt werde.
- Radfahrwege besonders an den Hauptstraßen ausbauen
- Radwegeausbau, Highway Schnellverbindungen kreuzungsfrei
- Radwege, Querungen
- Sichere Radfahrwege und nicht auf der Straße fahren zu müssen, Beseitigung von Unebenheiten, Schnee und Eisbeseitigung durch Anwohner im Winter
- Sichere Radwege
- Ulzburger Straße "Meilenstein"
- Um mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren brauche ich vor allem erst mal ein Rad; sichere Abstellplätze dafür wären allerdings sehr wünschenswert.
- Verbesserte Radwege und mehr Park&Bike Stationen
- Verbesserung der Radwege, z. B. Segeberger Chaussee (Höhe Hummelsbütteler Steindamm); bessere Abstellmöglichkeiten (ZOB Glashütte)
- Viel mehr Bäume
- Weniger Umwege für Radfahrende, mehr Fahrradampeln installieren
- Wind abstellen, regen umleiten ;)
- Zustand der Radwege, Sicherheitsstreifen auf Straßen

6.3. ANHANG 3: WAS MÜSSTE SICH ÄNDERN, DAMIT SIE AUF IHREN DIENSTWEGEN MEHR FAHRRAD FAHREN? (OFFENE FRAGE 15)

- Anschaffung mehrerer Pedelecs

- Gute Transportmöglichkeiten für die Unterlagen
- besseres, sicheres Dienstrad in meiner Außenstelle
- Da es sich bei den meisten Dienstfahrten um Informationsveranstaltungen mit Moderation handelt und dazu Materialien (Pläne, Elektronik etc.) gebracht werden, ist ein Dienstwagen erforderlich.
- Da ich nach Rendsburg muss, gibt es wenig Verbesserungsmöglichkeiten
- Da ich nur sehr selten Dienstfahrten (ca. 2-3 x pro Jahr) wahrnehmen muss; dann aber innerhalb einer Fahrt mehrere Termine innerhalb aller Norderstedter Stadtteile "abarbeite", ist die Nutzung eines Fahrrades nicht sehr praktisch.
- Das Wetter (8x)
- Mehr Zeit (2x)
- Den Dienstwagen nutze ich immer dann, wenn ich Geräte bei der Dienstfahrt mitführe.
- Dienstfahrten nach Schleswig-Holstein und benachbarte Kreise mit dem Rad nicht möglich
- Ein regensicheres Lastenrad. Kollegen, die auch bereit sind, Rad zu fahren und dabei größere Lasten zu transportieren.
- Eine Box auf dem Gepäckträger, wo Bewerbungsunterlagen zu Vorstellungsgesprächen transportiert werden können (eine regendichte Box)
- Elektrofahrräder zur Verfügung stellen.
- es müsste an meinem Arbeitsplatz (Schule) eins zur Verfügung stehen, es gibt weder Dienstwagen noch Dienstrad um die tägliche Post wegzubringen
- Es müsste eine Einführung geben. Dabei sollte man auch die Gelegenheit haben, das Fahrrad auszuprobieren. Es müsste gezeigt werden, wie man schnell und unkompliziert die Höhe des Rades einstellt. Oder für welches Fahrrad man sich entscheiden müsste. Damit im Ernstfall ein Fahrrad schnell ausgeliehen werden kann und man es sicher nutzen kann.
- Es sollten mehr Diensträder angeboten werden.
- Fachbereich müsste ein eigenes, sofort verfügbares Dienstrad zur Verfügung haben.
- fahre nur zum Briefkasten
- finanzielle Gleichstellung mit dem Auto. Förderung durch die Dienststelle, schließlich ist Radfahren anstrengender, schweißtreibend und kostet manchmal wesentlich mehr Zeit.
- Für die weiteren Strecken benötige ich mehr Zeit, diese steht aber nicht zur Verfügung, schon gar nicht, wenn ich Fahrten nach Glashütte und Garstedt oder Friedrichsgabe verbinde. Ich besuche meine Baustellen und nutze das Fahrrad überwiegend im Radius von ca. 3,5 km.
- geht nicht, weil ziemlich viel transportiert werden muss
- Größeres Angebot für Leihfahrrad
- Kurze Wege
- Habe zu schwere Lasten von Baumärkten etc. zu besorgen. Bleibt nur der Dienstwagen.

- Helme zum leihen, Regenhosen zum Leihen wären eine gute Idee. Einige Ortstermine sind zum Radfahren zu weit vom Rathaus entfernt – zu viel Zeit ginge verloren. Gerade in Parkanlagen ist es hingegen mit dem Rad leichter die Ortstermine wahrzunehmen.
- Ich fahre hauptsächlich auf Dienstwegen mit dem Fahrrad. Das Fahrrad gibt nur nicht in jeder Situation Sinn.
- ich muss selten Außendiensttermine wahrnehmen, fahre ansonsten mit dem Rad oder Bus
- Ich müsste ein Fahrrad für Dienstfahrten haben
- keine Dienstwagen da
- kurzfristige Termine abschaffen
- Leihräder, die die Stadt zur Verfügung stellt sind nicht sicher verfügbar und nicht gerade komfortabel.
- mehr Radwege
- Meine Dienstfahrten fanden bislang immer außerhalb Norderstedts statt. Die Distanzen sind nicht mit dem Fahrrad zu schaffen (Kiel, Altenholz, Flensburg...).
- Nichts (2x)
- Nichts – gute Möglichkeit über Diensträder der Stadt und nextbike-Nutzung auch für dienstliche Fahrten. Die neuen E-bikes sind super.
- Nichts – kein Problem (fahre mit eigenem Fahrrad)
- Nichts, es nimmt einfach zu viel Zeit in Anspruch, da die Entfernungen zu weit sind.
- Nichts, ich möchte so oder so nicht mit dem Fahrrad fahren.
- Nichts. Wenn Witterung und Entfernung in Relation zur verfügbaren Zeit passen, dann bevorzuge ich das Fahrrad. Ich kann auch abseits der Straßen den Zielort anfahren und freue mich über die Chance der Bewegung und der frischen Luft während der Arbeitszeit. Ich kenne das Stadtgebiet sehr gut und kann mit dem Rad die kürzesten Wege wählen und/oder die verkehrsberuhigtesten Bereiche durchqueren.
- Parkmöglichkeiten für das Fahrrad an der Dienststelle Stormarnstraße 2 müssten fahrradgerecht sein. Abstellplatz Rathaus durch Kopfsteinpflaster umständlich erreichbar.
- Qualität der Räder und Einstellmöglichkeiten, Zugang zu den Fahrrädern
- siehe Punkt 12: In Norderstedt sollten auf beiden Straßenseiten Fahrrad- und Fußweg für die gemeinsame Nutzung sein. Kein Verlegen auf die Straße
- Unpraktikabel wegen zu viel Equipment
- wir fahren meist zu zweit oder dritt, da kommt es eher nicht in Frage
- Wir nutzen das Fahrrad nur bei nah gelegenen Zielen oder bei gutem Wetter, also kann man da nicht wirklich etwas verbessern, außer die eigene Faulness (sic!), wobei Fahrrad fahren zeitintensiver ist und diese meist nicht vorhanden ist.
- Zentralere Entleihe der Räder und zentralere Abstellmöglichkeiten für die Diensträder

6.4. ANHANG 4: VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR DAS RADVERKEHRSDREIIECK IN NORDERSTEDT (OFFENE FRAGE 16)

- Ähnliche direkte Wege wie der entlang der U-Bahn zwischen Station Garstedt und Norderstedt Mitte, direkter Weg parallel zur Segeberger Chaussee, welcher nach der Schleswig-Holstein Straße auf die Parkwege führen könnte
- Anbindung Norderstedt und Henstedt-Ulzburg
- bessere Anbindung von Glashütte (Gebiet zwischen Glashütte Markt und Harksheide) an Norderstedt oder auch an Hamburg z. B. Poppenbüttel
- Bessere bzw. durchgängige Ost-West-Verbindung
- der Kreuzweg sollte für Radfahrer verkehrssicher sein und falls noch nicht beschildert, von der Schleswig-Holstein-Straße in Richtung Glashütte für Radfahrer erlaubt sein.
- der Stadtteil Glashütte müsste wesentlich besser angeschlossen werden, Richtung Norderstedt Mitte und Herold Center fährt der Bus zu selten
- Die AKN Verbindung am Wochenende morgens ab 4:00 Uhr verbessern. Für Leute mit Schichtdienst ist es schwierig wegzukommen.
- die Routen und Verbindungen sind alle vorhanden, teilweise könnten Sie breiter ausgebaut werden. z. B. Radweg zwischen Ulzburger Straße/Krayenkamp bis Fadens Tannen
- Durch Wälder, Wald und Wiesen
- durchgängiger Radweg am Buchenweg
- Eine Nord-Süd-Verbindung gibt es ja parallel zur Ulzburger Straße, die Ost-West-Verbindung von Friedrichsgabe nach Harksheide finde ich deutlich unattraktiver. Das wäre mein Wunsch. Fahrrad-Spuren auf der Fahrbahn (Alter Kirchenweg, Ulzburger 30-Zone) finde ich brandgefährlich, wo sie beginnen, also ich auf die Fahrbahn wechsele.
- Eine Verbindung entlang der AKN bis Henstedt-Ulzburg.
- Es gibt Bereiche, die in Norderstedt für Radfahrer schlecht befahrbar sind und auch keine günstigen ruhigen Parallelstraßen aufweisen. Dazu zählt die Ulzburger Straße im Norden, besonders nördlich Quickborner Straße, die Segeberger Chaussee und die Poppenbütteler Straße. Wer ortskundig ist kann viele Fahrbeziehungen durch Grünanlagen oder ruhigere Anliegerstraßen wählen und umfährt dann für Radfahrer unattraktive Hauptstraßen.
- Fahrradweg direkt von Glashütter Markt nach Norderstedt Mitte
- Fahrradwege generell an verkehrsreichen Straßen, die nicht über "Schleichwege" zu erreichen oder kürzer als diese sind
- Garstedter Dreieck direkt zur U-Bahn Richtweg, Radweg Buchenweg (vom Kreisel Richtung Richtweg): kein Fußgänger-/Radweg vorhanden
- Ich wünsche mir, dass zumindest die vorhandenen Fahrradwege gut ausgebaut sind.
- Keine neuen, sondern Ausbau vorhandener Radwege! Keine Experimente (Ulzburger Straße).
- Keine Routen, aber Bevorrechtigung des Radverkehrs entlang der Radachse (U-Bahn / AKN-Radweg)

- keine. Norderstedt ist abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes gut bestückt. Lediglich eine weitere Ost-Westverbindung wäre wünschenswert. Nur wo ?
- Mehr Busverbindungen zu den einzelnen Bahnstationen, damit ein Umsteigen nicht immer notwendig ist.
- Mehr durchgehende Süd-Nord und Ost-West-Routen.
- mehr Umleitungsstrecken um Stau auszuweichen und ein Autobahnanschluss
- Neue Routen brauche ich nicht. Ich finde nur die Tendenz ungünstig, dass immer häufiger die Fahrradfahrer auf der Straße (im Schutzstreifen) fahren sollen. Dadurch entsteht ein unsicheres Gefühl (nicht nur aber insbesondere für jüngere und ältere Fahrradfahrer, was den Spaß am Radfahren ganz erheblich vermindert.
- Neue Westtangente in Friedrichsgabe bis nach Quickborn fortsetzen und ausschildern. Tarpenbek-Wanderweg ab Stadtpark nach Norden fortsetzen und ausschildern (inkl. sichere Querung über Schleswig-Holstein-Straße). Nord-Süd-Achse Mitte nach Meeschensee/Henstedt-Ulzburg und Langenhorn fortsetzen und Querungen ausbauen. Ost-Westachsen in Garstedt/Glashütte (Ausbau Ossenmoorpark) und Norderstedt-Mitte/ Harksheide konsequent anlegen und ausweisen. Und natürlich auch alle weiteren Themenrundwege umsetzen (inkl. Querungshilfen) und ausschildern.
- Norderstedt -Flughafen
- Norderstedt- Glashütte. Norderstedt-Friedrichsgabe bis nach Henstedt-Ulzburg. Gern auch Schnellverbindungen nach Hamburg. Wenn genügend Zeit vorhanden bieten sich einige Wege nach Hamburg an, aber eben Kreuz und Quer zu fahren.
- Ost-West-Verbindungen besser / barrierefreie Querungen von Straßen
- Parallel zu Segeberger Chaussee z. B. Heidehofweg, Durchfahrt zu Heidehofring, Fasanenweg, Pinnauweg, Grüner Weg oder Wilstedter Weg von Schleswig-Holstein-Straße/ Poppenbütteler Str./Glasmoorstr. z. B. am JVA Glasmoor vorbei bis Anschluss an B432 Höhe ca. Siegfriedstr. (= Verbindung Richtung Wittmoor, Duvenstedt, nördliches Glashütte)
- Querung der U1 Höhe Rüsternweg, Querung der Gronauniederung im Bereich Dreibekenhof, weitere Querungshilfen (Ampel?) Kreuzung Segeberger Chaussee und Steindamm (gerade der Steindamm ist dort schwierig), Verhinderung des Beschlagens der Plexiglasscheibe am nördlichen Tunnelrand Knoten Ochsenzoll, Entschärfung und klare Regelung am Knoten Ochsenzoll (wo wie soll man dort als Radfahrer fahren/queren), Fuß-/Rad-/Reitweg entlang Hofweg einrichten (zu eng, zu gefährlich)
- Querverbindung zwischen Niendorfer Straße und Ochsenzoll (nicht an den Hauptverkehrsstraßen lang), z. B. hinter Hotel Heuberg durch die Kleingartenanlage über den Schwarzen Weg, Gottfried-Keller-Straße bis zum Ochsenzoll. Falkenbergstraße = Fahrradstraße bis in den Tangstedter Forst
- Rathaus - Glashütte
- Rathausallee, auf dem Radweg gibt es Konflikte mit Fußgängern, auf der Straße mit Kfz-Verkehr, Waldstraße zwischen Ulzburger und Oadby-and-Wigston
- richtiger Radweg an der Ulzburger Straße, auf dem neu gemachten Bereich oberhalb der Waldstraße ist Radfahren besonders unangenehm

- Verbesserung der Radwegqualität
- Verbindung U-Ochsenzoll nach U-Garstedt
- Verbindung zwischen Harksheide Nord und Glashütte, Querungsmöglichkeiten über die Schleswig-Holstein-Straße Richtung Norden vor allem an der ausgewiesenen Fahrradrouten zur Straße Gräflingsweg nach Henstedt-Rhen, Verbindung zwischen Ostraße und S-H Str. Richtung Wilstedt
- Verlängerung Radroute an der AKN nach HU-Süd (jetzt bis Haslofurth - was auch schon toll ist). Eine vernünftige Lösung an der Poppenbütteler Straße.
- Wohne in Lemsahl-Mellingstedt: würde mir reine Fahrradtrassen in die Innenstadt wünschen!
- Zentrale mittlere Achse parallel zur U1 und AKN2-3, Verbindungen Ost-West, Verbindung Glashütte – Norderstedt Mitte
- Zügige Ost-West-Verbindung durch Norderstedt. Rathausallee ist verkehrstechnisch eine Katastrophe (Ampelschaltung).

6.5. ANHANG 5: ONLINEFRAGEBOGEN

Dies ist nicht der Fragebogen, sondern eine Auflistung der Fragen. Diese werden mit einer Software für die Online-Befragung umgesetzt. Eine Filterfunktion verhindert dabei, dass irrelevante Fragen gestellt werden.

Der erste Teil (A – Fragen 1-5) bezieht sich auf das allgemeine Mobilitätsverhalten, der zweite Teil (B – Fragen 6-12) auf den Weg zur Arbeit. Darüber hinaus wird das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Dienstfahrten innerhalb Norderstedts abgefragt (C – Fragen 13-15). Am Ende werden allgemeine Verbesserungsvorschläge (D – Frage 16) und einige Daten zur Person (E – Fragen 17-19) erfragt.

A. ALLGEMEINES MOBILITÄTSVERHALTEN

FRAGE 1. Steht Ihnen ein verkehrstaugliches Fahrrad zur Verfügung? *ja* *nein*

FRAGE 2. Wie häufig fahren Sie Fahrrad?

(fast) täglich wöchentlich monatlich seltener nie

FRAGE 3. Fahren Sie mit dem Fahrrad vor allem

als Freizeitbeschäftigung

(z.B. auf Radtouren oder als sportliche Aktivität)

auf alltäglichen Wegen

(d.h. um von A nach B zu gelangen)

FRAGE 4. Was hindert Sie daran, (mehr) Fahrrad zu fahren?

Bitte geben Sie jeweils an, ob die Aussage für Sie ganz zu trifft, teilweise zu trifft oder nicht zu trifft.

- Meine Wege sind zu weit zum Radfahren.
- Ich mag nicht verschwitzt ankommen.
- Ich finde Radfahren zu unbequem.

- d. Ich fühle mich grundsätzlich auf dem Rad unsicher.
- e. Ich fühle mich als Radfahrer/in auf der Straße unsicher.
- f. Ich erlebe zu viele Konflikte mit Zu-Fuß-Gehenden.
- g. Ich muss oft zu schwere / sperrige Lasten transportieren.
- h. Das Wetter ist oft unpassend.
- i. Meine Ziele sind mit dem Rad nicht gut erreichbar.
- j. Meine Ziele sind in Gehdistanz zu erreichen.
- k. Ich kann mein Rad nicht komfortabel und sicher abstellen.
- l.

FRAGE 5. 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.					

B. IHR WEG ZUR ARBEIT

FRAGE 6. Wie groß ist die Entfernung von Ihrer Wohnung zu Ihrer Arbeitsstelle?
ca. _____ km

FRAGE 7. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsplatz
Mit dem Pkw: _____ Minuten kann ich nicht beurteilen _____

Mit Bus und Bahn: _____ Minuten kann ich nicht beurteilen _____

Mit dem Fahrrad: _____ Minuten kann ich nicht beurteilen _____

Zu Fuß: _____ Minuten kann ich nicht beurteilen _____

FRAGE 8. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

	Sommer				Winter			
	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	nie	(fast) täglich	1-3 Tage/ Woche	seltener	nie

Pkw als Fahrer/in								
Pkw als Mitfahrer/in								
Bus und Bahn								
Fahrrad								
Elektrofahrrad (Pedelec)								
Fuß (Wege > 500m)								
Park & Ride								
Bike & Ride								
Motorisiertes Zweirad								

FRAGE 9. Sind Sie mit der Art und Weise zufrieden, wie Sie mit dem hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel Ihren Arbeitsplatz erreichen?

- sehr zufrieden ·
 eher zufrieden ·
 teilweise zufrieden ·
 eher nicht zufrieden ·
 gar nicht zufrieden

FRAGE 10. Würde Radfahren für eine Teilstrecke oder Ihren kompletten Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

- ja nein nutze ich bereits

FRAGE 11. Würde die Nutzung eines Elektrofahrrads (Pedelec) für eine Teilstrecke oder Ihren kompletten Arbeitsweg für Sie persönlich in Frage kommen?

- ja nein nutze ich bereits

FRAGE 12. Was muss in Norderstedt verbessert werden, damit Sie (häufiger) mit dem Fahrrad oder Pedelec zur Arbeit fahren?

C. DIENSTFAHRTEN

FRAGE 13. Wie viele Dienstfahrten (in Norderstedt) unternehmen sie etwa pro Monat?

FRAGE 14. Welche(s) Verkehrsmittel nutzen Sie für Dienstfahrten (Mehrfachnennungen möglich)?
Dienstwagen

als Dienstwagen anerkanntes Privatfahrzeug

Mietwagen/Carsharing-Fahrzeug

Bus/Bahn

Fahrrad

Dienstrad

Leihrad

sonstiges: _____

FRAGE 15. Was müsste sich ändern, damit Sie auf Ihren Dienstwegen mehr Fahrrad fahren?

D. VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

FRAGE 16. Welche sinnvollen neuen Routen oder Verbindungen würden Sie sich in Norderstedt wünschen (nicht nur auf Ihren Arbeitsweg bezogen)?

E. FRAGEN ZUR PERSON

FRAGE 17. Bitte geben Sie Ihr Alter an:

bis 17 Jahre

18-29 Jahre

30-49 Jahre

50-65 Jahre

FRAGE 18. Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an: Männlich Weiblich

FRAGE 19. Bitte geben Sie an, ob Sie in Norderstedt wohnen: ja nein