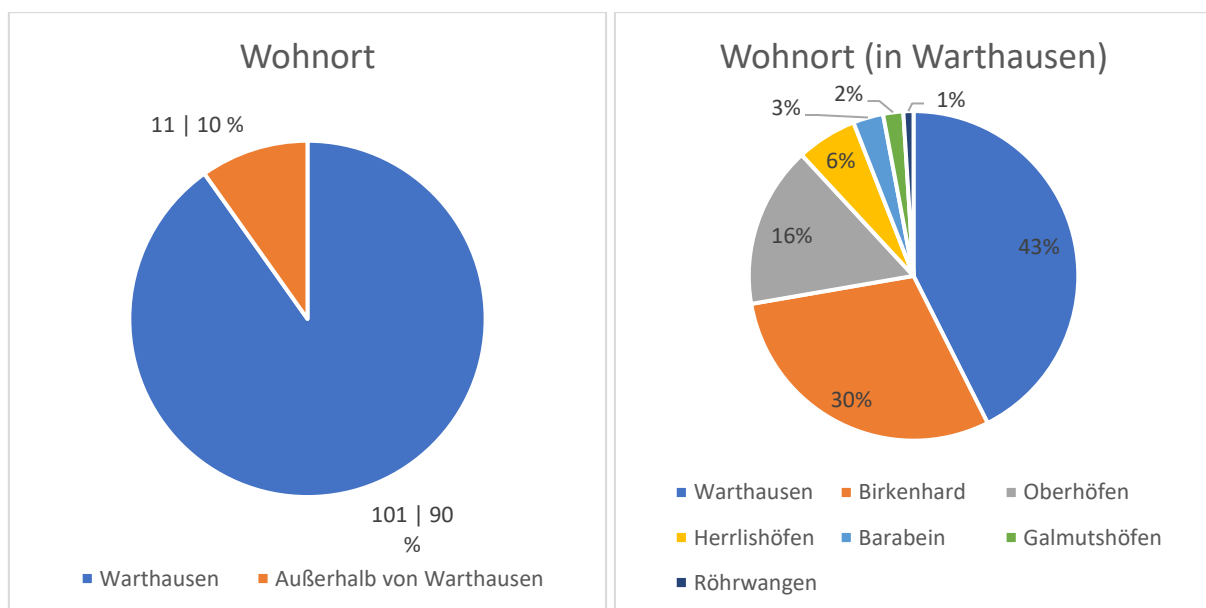


Auswertung der Online-Beteiligung zum Radverkehrskonzept Warthausen

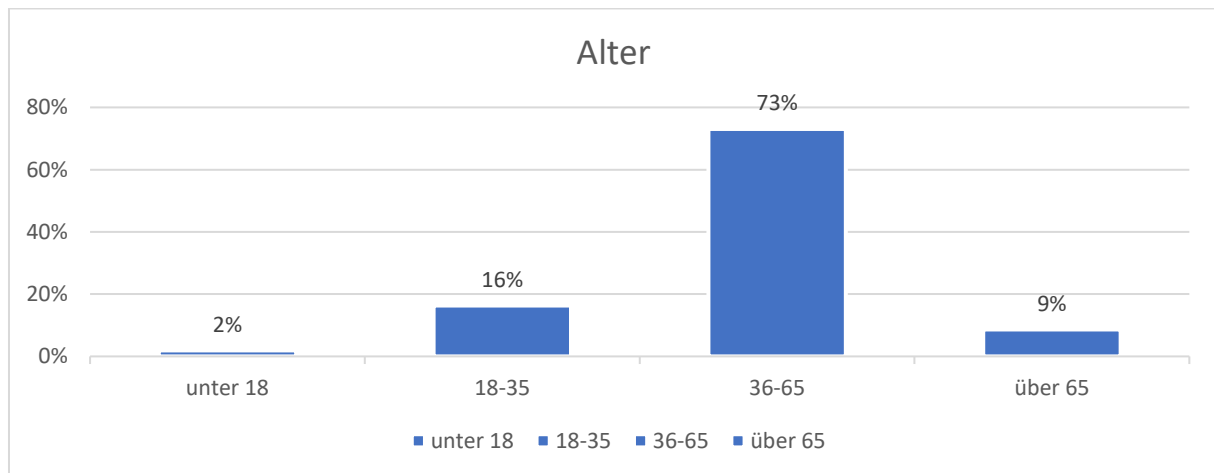
Die Online-Beteiligung fand in Form einer Umfrage statt und lief vom 15. Oktober bis zum 31. November. Dabei konnten Bürgerinnen und Bürger verschiedene Fragen zum Radverkehr in Warthausen sowie zum Radverkehrskonzept beantworten. Insgesamt gingen **114 Rückmeldungen** ein. Es war nicht erforderlich, alle Fragen zu beantworten, und bei einigen Fragen waren auch Mehrfachantworten möglich. Die Fragen wurden so gestaltet, dass sie nach der Umsetzung bestimmter Maßnahmen erneut gestellt werden können und damit als Teil der Evaluation des Radverkehrskonzepts dienen.

Allgemeine Angaben

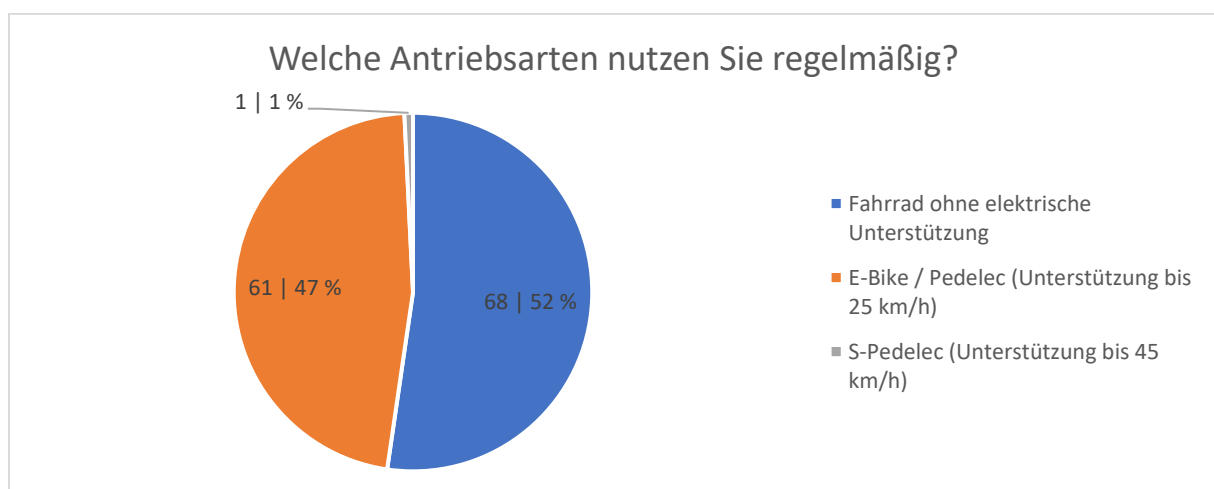
Von insgesamt 114 Teilnehmenden gaben 112 Personen ihren Wohnort an. 90 % der Rückmeldungen stammen aus Warthausen, die übrigen 10 % aus umliegenden Gemeinden. Unter den 101 Rückmeldungen aus Warthausen kommt der Großteil aus den größeren Gemeindeteilen: Warthausen (43 %), Birkenhard (30 %) und Oberhöfen. Die Rückmeldungen von außerhalb verteilen sich auf Schemmerhofen (6), Biberach (2), Mittelbiberach (1), Alberweiler (1) und Neu-Ulm (1). Mit der Umfrage konnten dementsprechend die Warthausener Bürgerinnen und Bürger erreicht werden.



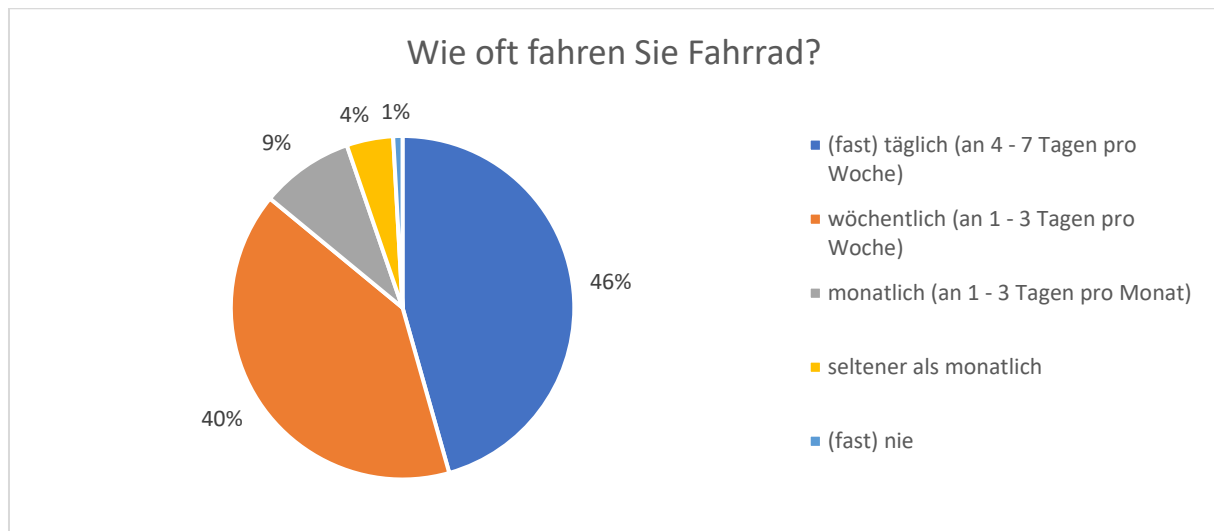
Ein Großteil (73 %) der Rückmeldungen kam von Personen mittleren Alters zwischen 35 und 65 Jahren. Weitere 16 % der Teilnehmenden waren junge Erwachsene zwischen 18 und 35 Jahre. Seniorinnen und Senioren waren mit 9 % deutlich weniger vertreten. Nur 2 Teilnehmende (2 %) waren jünger als 18 Jahre. Das mittlere Alter der Teilnehmenden betrug entsprechend auch rund 45 Jahre. Das Radverkehrskonzept soll insbesondere auch jüngere Menschen ansprechen. Schulwege werden häufig mit dem Fahrrad zurückgelegt, ebenso der Weg zur Ausbildung. Da viele Jugendliche keinen Führerschein besitzen, bietet das Fahrrad eine wichtige Möglichkeit, mobil und unabhängig zu sein.



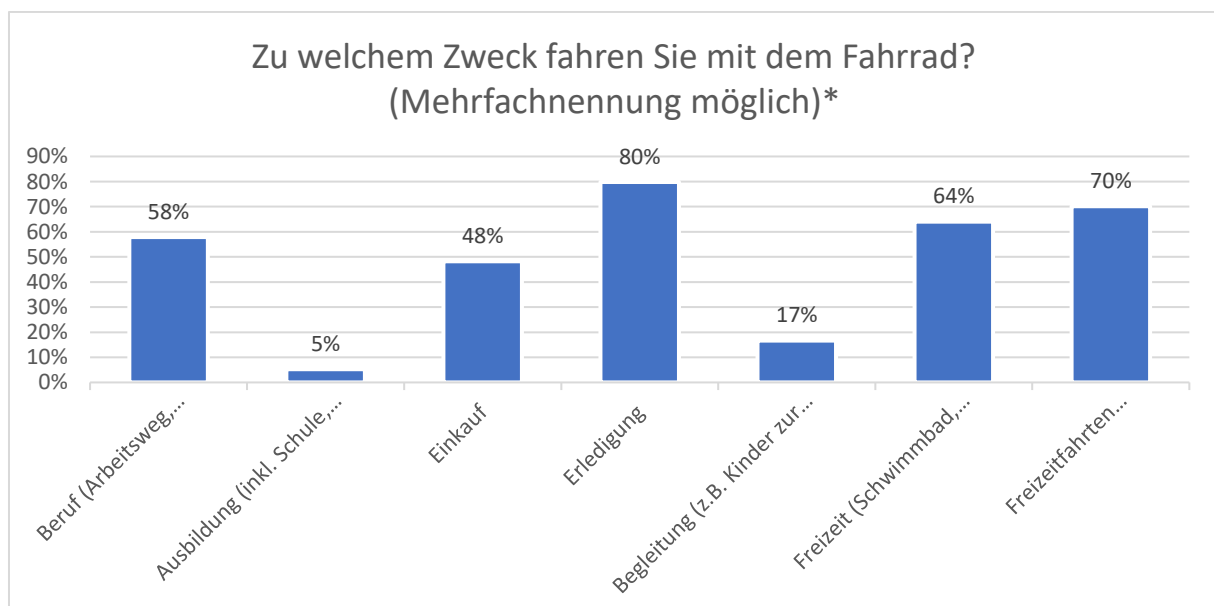
Trotz der Lage von Warthausen im Rißtal und den entsprechenden topographischen Herausforderungen nutzten 52 % der Befragten regelmäßig das Fahrrad ohne elektrische Unterstützung. Die restlichen 47 % der Teilnehmenden fahren mit elektrischer Unterstützung. 1 Person gab das S-Pedelec als regelmäßige Antriebsart an. S-Pedelecs sind versicherungspflichtig (Nummernschild) und unterstützen Fahrer oder Fahrerin bis 45 km/h. S-Pedelecs sind noch selten, treten aber immer häufiger auf. Durch die mit (S-)Pedelecs einhergehenden höheren Geschwindigkeiten ergeben sich neue Ansprüche an eine hochwertige Fahrradinfrastruktur. Dies gilt insbesondere für Orte mit topographischen Herausforderungen wie Warthausen (vgl. Arbeitspapier zur Berücksichtigung von Pedelecs in der Radverkehrsplanung, FGSV 2025).



Der Großteil der Befragten gehört zur Gruppe der „Vielfahrer“. 86 % nutzen das Fahrrad mindestens einmal pro Woche, 40 % wöchentlich und 46 % sogar (fast) täglich. Lediglich sechs Personen gaben an, seltener als einmal im Monat Fahrrad zu fahren. Diese Gruppe stellt jedoch eine wichtige Zielgruppe dar, die künftig stärker zum Radfahren motiviert werden soll.



Ein großer Teil der Teilnehmenden nutzen ihr Fahrrad in Warthausen auf Alltagswegen wie dem Pendeln zur Arbeit (58 %), Einkäufe (48 %) oder andere Erledigungen (80 %). Alltagsverkehr profitiert durch gut ausgebaute Radinfrastruktur und durch sichere, hochwertige Abstellanlagen (Anlehnbügel) am Zielort. Daneben spielt auch die Freizeitnutzung eine wichtige Rolle, sowohl das Radfahren als eigenständige Freizeitaktivität (70 %) als auch die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel (64 %) zu Freizeitangeboten (z.B. Schwimmbad, etc.). Für reine Freizeitfahrten profitieren Radfahrende besonders von einer gut ausgebauten touristischen Infrastruktur, beispielsweise durch Basisrouten, eine klare Radwegweisung sowie ergänzende Maßnahmen wie Sitzbänke oder Infotafeln.

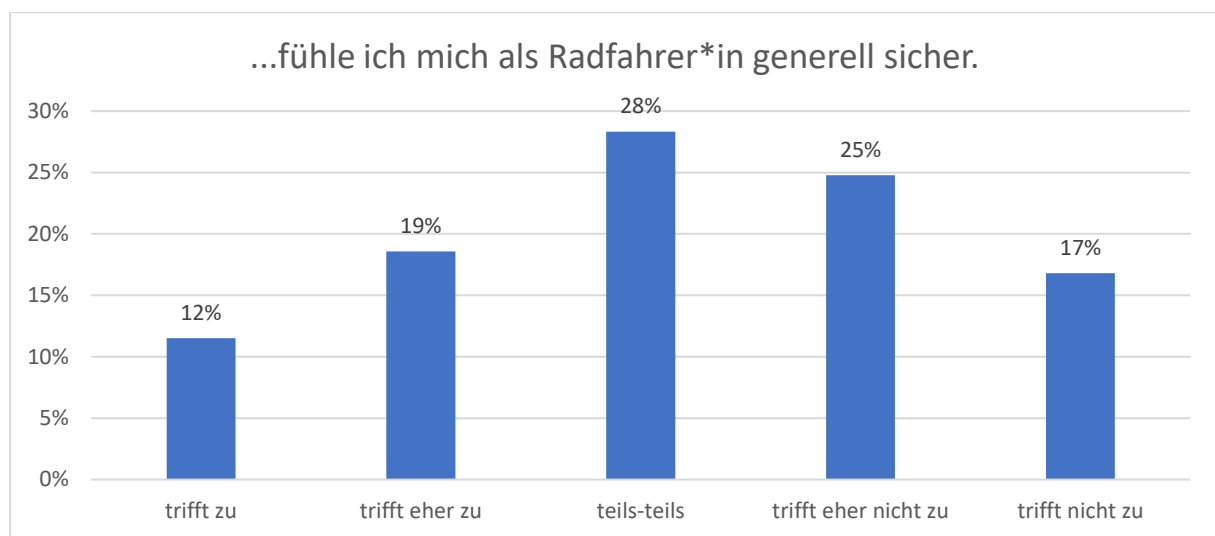


* Mehrfachnennung: Die Summe übersteigt 100 %

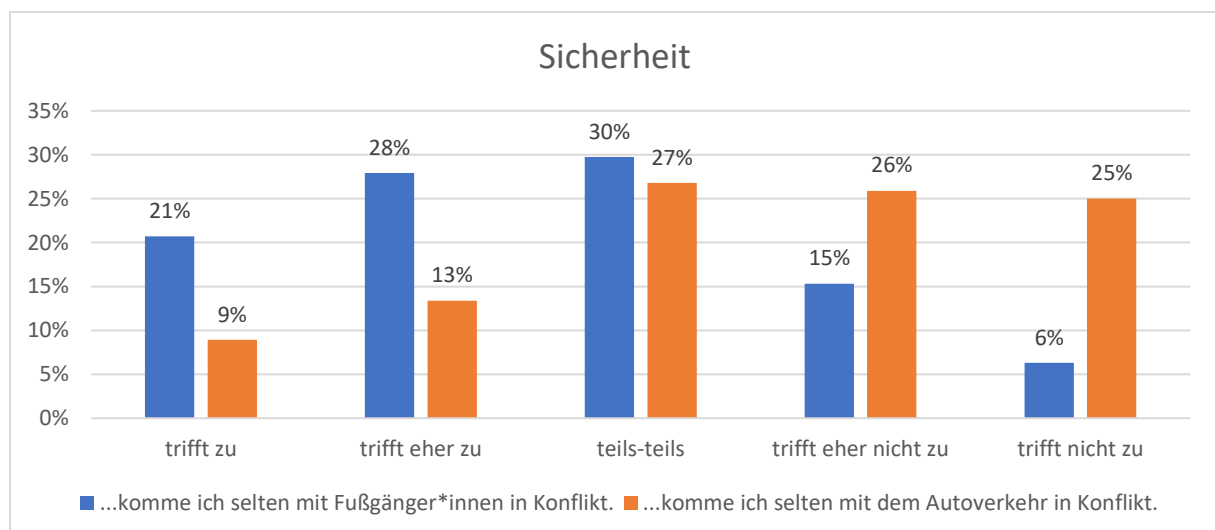
Sicherheit

Die Fragen waren als Zustimmungsfragen konzipiert und konnten auf einer fünfstufigen Skala beantwortet werden. Dabei gab es eine neutrale Antwortoption sowie zwei Stufen der Zustimmung („trifft zu“ und „trifft eher zu“) und zwei Stufen der Ablehnung („trifft nicht zu“ und „trifft eher nicht zu“). Die Fragen begannen mit den Worten „Bei uns...“.

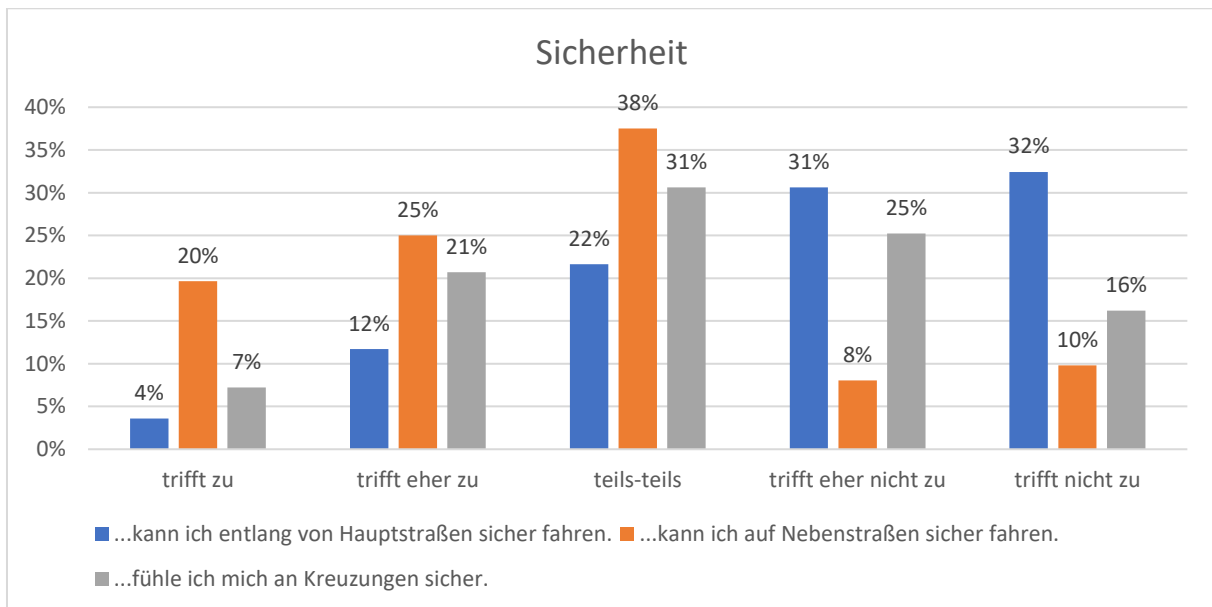
Die wahrgenommene Sicherheit in Warthausen wurde insgesamt eher neutral bewertet (28 %) oder leicht negativ (25 % und 17 %). Gleichzeitig gaben aber auch einige Befragte an, sich sicher zu fühlen (12 % bzw. 19 %). Dennoch bleibt das Ziel, das Sicherheitsgefühl nicht nur der Vielfahrer*innen zu verbessern, um dadurch auch neue Nutzerinnen und Nutzer für das Radfahren zu gewinnen.



Konflikte mit dem Fußverkehr werden überwiegend neutral oder selten wahrgenommen, während Konflikte mit dem Kfz-Verkehr deutlich häufiger auftreten. Mehr als die Hälfte der Befragten stimmte der Aussage, dass es selten Konflikte mit dem Autoverkehr gibt, nicht zu. Gleichzeitig gaben fast 50 % an, nur selten mit dem Fußverkehr in Konflikt zu geraten.



Nach Einschätzung der Befragten kann auf Nebenstraßen überwiegend sicher gefahren werden (45 %), weitere 38 % bewerteten dies neutral. Kreuzungen hingegen werden eher neutral (31 %) bis negativ (25 % und 16 %) wahrgenommen. Besonders entlang der Hauptstraßen fühlen sich viele Radfahrende unsicher (31 % und 32 %). Dort existiert in Warthausen nur unzureichende Infrastruktur.





Problemstellen

Im Rahmen des Fragebogens hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, in einem Freitextfeld Gefahren- und Problemstellen in Warthausen zu benennen. Die konkrete Frage lautete:

„Welche Gefahren- oder Problemstellen gibt es aus Ihrer Sicht in Warthausen?“

Die Rohdaten der Antworten sind im *Anhang - Problemstellen* aufgeführt. Nachfolgend sind die wichtigsten Punkte zusammengefasst.

1. Spezifische Orte mit Problemen

- Birkenhard: Aßmannshardter Straße, Warthausener Straße, Große, zentrale Kreuzung
- Warthausen: Kreisverkehr, Oberhöfener Steige, B465, Bahnhofstraße, Kreuzung Ulmerstraße/Bahnhofstraße
- etc.

2. Fehlende oder unzureichende Radwege

- Keine durchgängigen Radinfrastruktur an den Hauptstraßen
- Fehlende Radverbindungen zwischen Ortsteilen
- Schmale Radwege (Begegnungsverkehr)
- Verengung, Sichtbehinderung durch Bewuchs

3. Straßenführung

- Hohes Verkehrsaufkommen auf den Straßen
- Außerorts: Hohe Geschwindigkeiten
- Ruhender Kfz-Verkehr auf den Straßen, schlechte Übersicht

4. Zustand der Infrastruktur

- Unzureichender Fahrbahnbelag und Beleuchtung
- Abrupte Enden von Radwegen
- Hindernisse (Hohe Bordsteinkanten, Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche, Mülltonnen, etc.)

5. Verkehrssicherheit

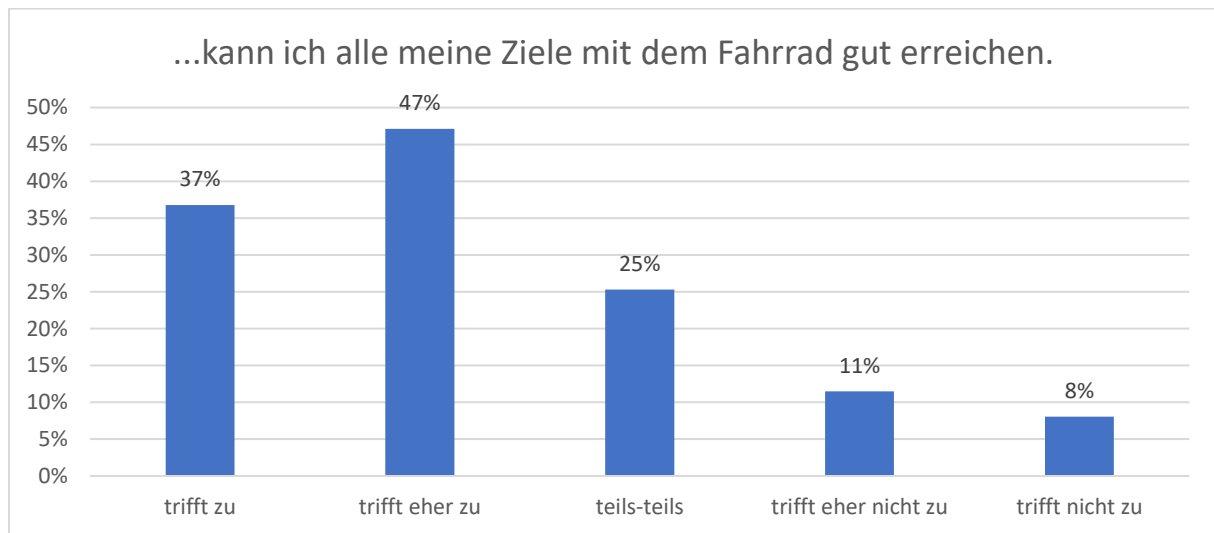
- Hohe Fahrgeschwindigkeiten
- Zu geringer Überholabstand (<1,5 m)
- Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern

6. Grundsätzliche Kritik und Wünsche

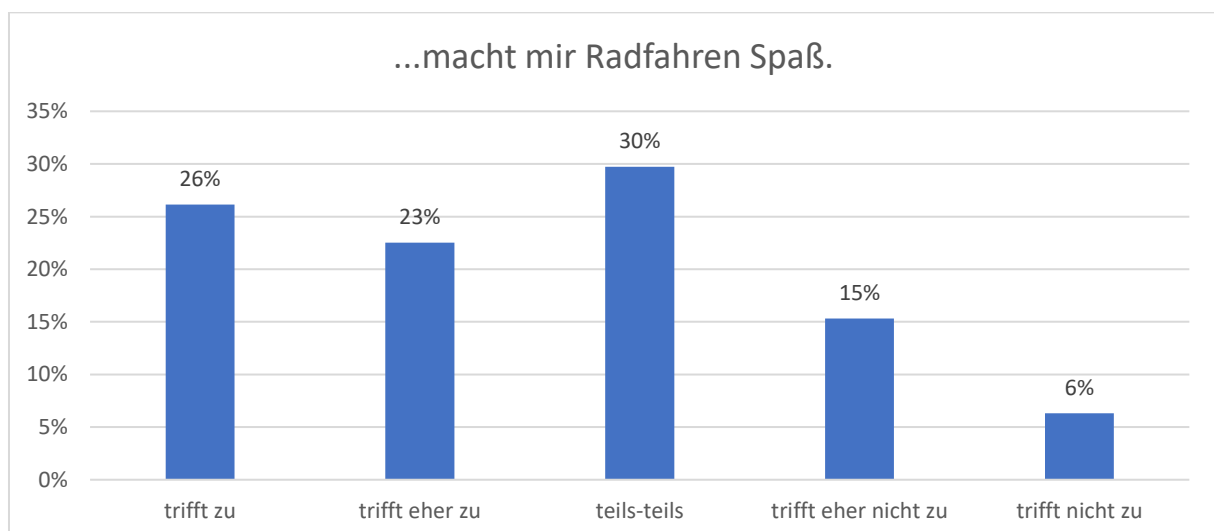
- Radwegenetz insgesamt unzureichend, mit Lücken.
- Fehlende sichere Übergänge, Beleuchtung, Beschilderung
- Wunsch: durchgängiges, sicheres, gut ausgeschildertes Radwegenetz zwischen allen Ortsteilen + bessere Infrastruktur (Abstellmöglichkeiten, Beleuchtung) + Verkehrsberuhigung

Attraktivität

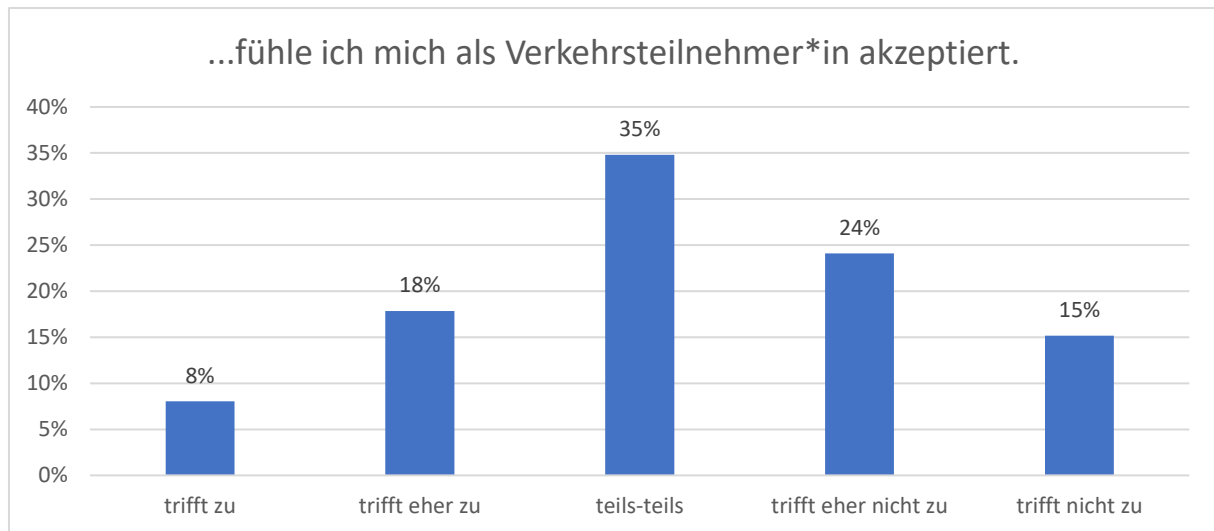
Die Mehrheit der Befragten stimmt zu, dass alle wichtigen Ziele in Warthausen mit dem Fahrrad erreichbar sind (84 %). Die Gemeinde ist überschaubar und weist keine topografischen Hindernisse oder großen Barrieren wie Flüsse oder Autobahnen auf. Auch die Hänge des Rißtals sind gut mit dem Fahrrad oder dem Pedelec zu bewältigen. Diese günstigen Voraussetzungen bieten eine ideale Grundlage, um durch eine verbesserte Infrastruktur noch mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren.



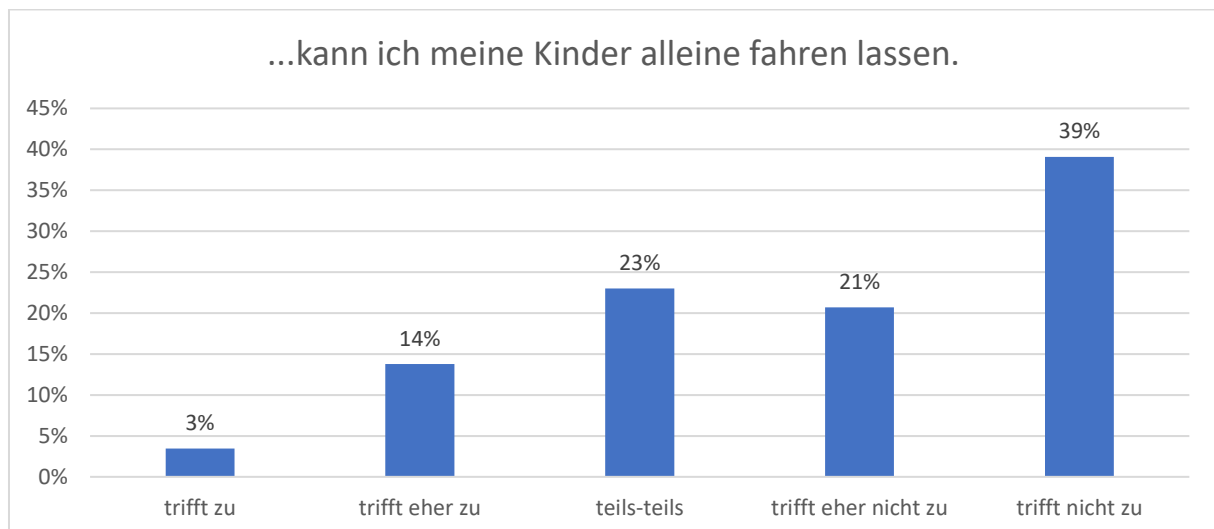
Trotz bestehender Bedenken hinsichtlich Sicherheit, fehlender Infrastruktur und Konflikten mit dem Kfz-Verkehr gaben 49 % der Befragten an, dass ihnen das Radfahren in Warthausen Spaß macht. Auch dieses positive Grundgefühl bietet eine gute Grundlage, um noch mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern.



Viele der Teilnehmenden fühlen sich auf dem Fahrrad nicht als gleichrangiges Verkehrsmittel wahrgenommen. Die Akzeptanz kann unter anderem durch eine bessere Sichtbarkeit im Straßenverkehr erhöht werden, beispielsweise durch Piktogramme oder eine klare Beschilderung.

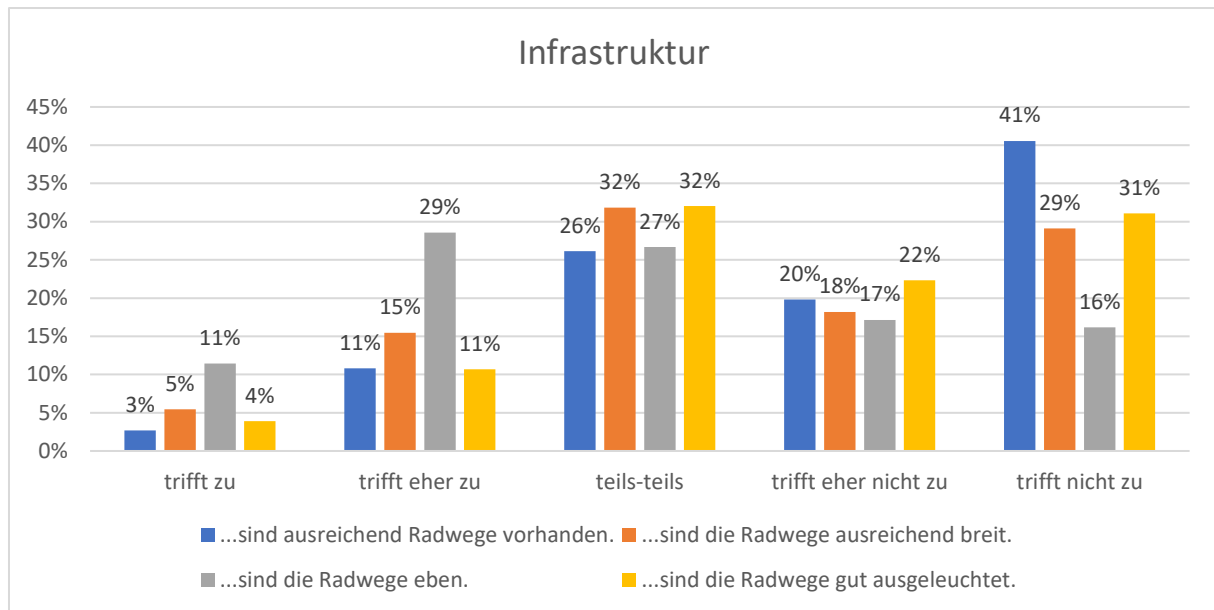


Entsprechend würde auch die Mehrheit (60 %) die eigenen Kinder in Warthausen nicht allein mit dem Fahrrad fahren lassen. Gerade hier können mit dem Radverkehrskonzept Verbesserungen erzielt werden. Mit dem Fahrrad auf geeigneter Infrastruktur gelangen Kinder und Jugendliche sicher und selbstständig zur Schule, zu Freunden und zu Freizeitaktivitäten, ganz ohne Elterntaxis. Das fördert gesunde Mobilität und vermittelt wichtige Verkehrsbildung bereits auf dem Schulweg.



Infrastruktur

Die Radverkehrsinfrastruktur in Warthausen wird insgesamt eher neutral bis negativ wahrgenommen. Alter Belag, grober Schotter oder Wurzeldurchbrüche können Wege für den Alltagsverkehr unattraktiv machen. Der Zustand und die Beschaffenheit des Oberflächenbelags werden von den Fahrradfahrenden in Warthausen aber weniger als Problem gesehen. Deutlich kritischer bewertet werden hingegen die geringe Anzahl an Radwegen, deren unzureichende Breite sowie die mangelnde Beleuchtung. Besonders wichtig ist, dass eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist, die ausreichend Platz bietet. Ebenso spielt eine gute Beleuchtung eine zentrale Rolle, vor allem in der dunklen Jahreszeit und für den Alltags- sowie Pendelverkehr.



Zusatzangebote

Die Fahrradmitnahme im Nahverkehr und Beschilderung wurden von den Teilnehmenden eher neutral aufgefasst (30 bzw. 29 %). Dennoch ist die Möglichkeit, Fahrräder im Nahverkehr mitzunehmen, besonders für Pendler wichtig sein, z. B zu weiter entfernten Zielen wie Ulm. Auch der Freizeitradverkehr profitiert durch eine unkomplizierte Fahrradmitnahme. Radwegweisende Beschilderung trägt wesentlich zur Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenbild bei und kennzeichnet die Hauptachsen des Radverkehrsnetzes. Davon profitiert nicht nur der Alltagsverkehr, sondern auch der Freizeitverkehr.

Ein zentrales Anliegen der Befragten sind die Fahrradabstellanlagen in Warthausen. Für 61 % der Teilnehmenden sind in Warthausen nicht ausreichend flächendeckende und sichere Abstellanlagen vorhanden. Für den Radverkehr sind sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten an allen wichtigen Zielen besonders wichtig.

