

## 1.1 Ergebnisse der Bürgerbefragung

Zur Unterstützung der Bestands- und Konfliktanalyse wurde vom 02.10.2023 bis 19.11.2023 eine Umfrage zum Radverkehrskonzept für die Stadt Sömmerda durchgeführt. Sowohl im Amtsblatt als auch online wurde hierzu ein Fragebogen veröffentlicht und zur Teilnahme aufgerufen.

Ziel der Umfrage war es einerseits, Informationen zur Radnutzung im Stadtgebiet zu sammeln. Auf der anderen Seite sollte über den Fragebogen für die Radfahrenden in Sömmerda eine Möglichkeit für Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge angeboten werden.

Generell ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Umfrage um keine repräsentative Befragung handelt. Vielmehr sollte damit vor allem eine frühzeitige Beteiligungsmöglichkeit am Bearbeitungsprozess angeboten werden.

### Teilnahme an der Umfrage

Im Rahmen der Umfrage wurden insgesamt 624 Fragebögen nahezu vollständig ausgefüllt. Davon waren 91 in analoger Form abgegeben worden. Mit Blick auf das Alter zeigt sich, dass Menschen zwischen 40 und 65 Jahren überproportional an der Umfrage teilgenommen haben (siehe Abb. 1). Vor allem die Kinder und Jugendlichen (< 18 Jahre) sind hingegen im Vergleich zu ihren Anteilen an der Bevölkerung unterrepräsentiert.

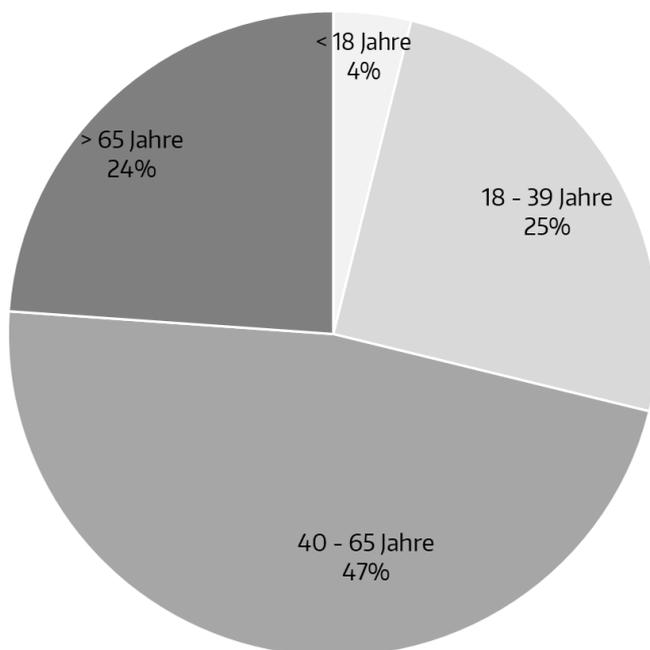


Abb. 1 Verteilung der Umfrage-Teilnehmer nach Alter

Die Teilnehmenden kommen aus dem gesamten Stadtgebiet (siehe Abb. 2). Dabei lag der Anteil der Rückmeldungen aus dem Kernstadtbereich mit ca. 56 % am

höchsten. Die stärksten Rücklaufquoten aus den Ortsteilen waren für Schallenburg, Orlishausen und Rohrborn zu verzeichnen.

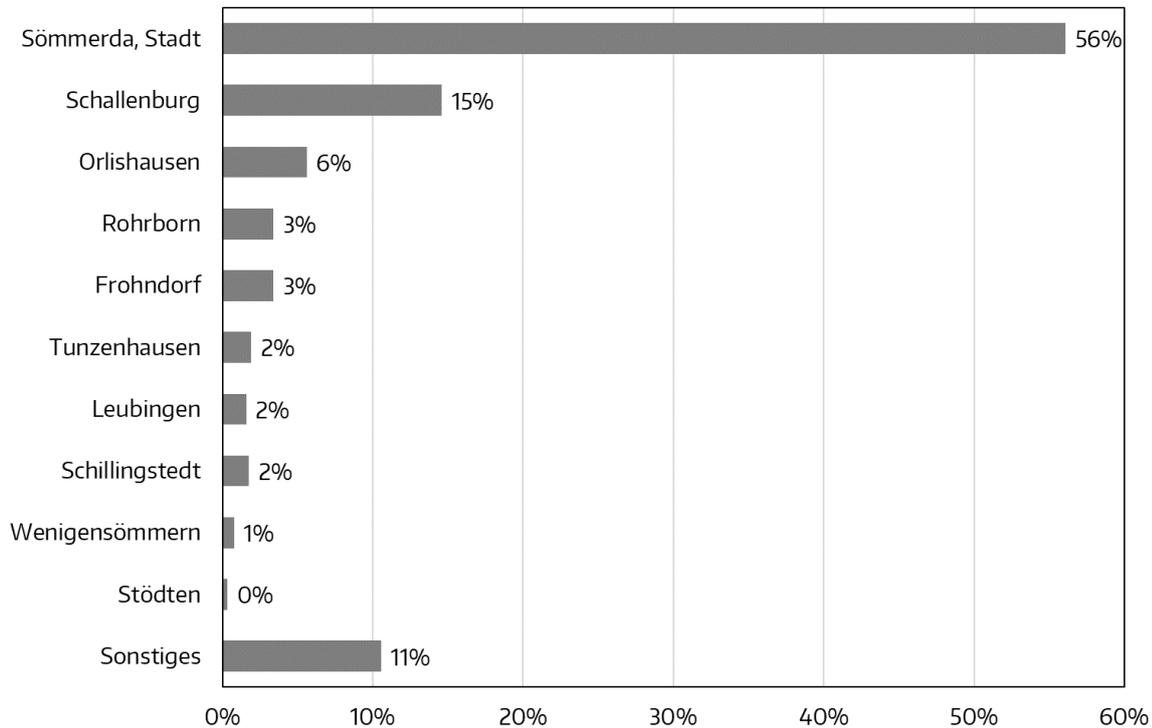


Abb. 2 Verteilung der Umfrage-Teilnehmer nach Wohnort

Darüber hinaus wurde die Umfrage auch durch Bewohner aus dem Umland genutzt. Deren Rücklaufanteil lag in Summe bei ca. 11 %. Am stärksten war hier die Beteiligung in Weißensee und Köllda.

### Fahrradnutzung

Auf die Frage „Wie oft fahren Sie normalerweise mit dem Fahrrad?“ haben ca. 38 % der Befragten mit „(fast) täglich“ und ca. 33 % mit „mehrmals in der Woche“ geantwortet (siehe Abb. 3). Lediglich ein geringer Anteil ist nur vereinzelt („höchstens 1x im Monat“) unterwegs. Zudem gibt die Hälfte an, dass eine entsprechende Nutzung in ähnlicher Form über das ganze Jahr hinweg erfolgt.

Hierbei zeigt sich, dass mit der Bürgerumfrage insbesondere die aktiven Radnutzer angesprochen und aktiviert worden sind. Darüber hinaus wurden mit einem Anteil von ca. 28 % jedoch auch Nutzer erreicht, welche regelmäßig das Fahrrad nutzen, für die dieses jedoch nicht das dominierende Alltagsverkehrsmittel darstellt.

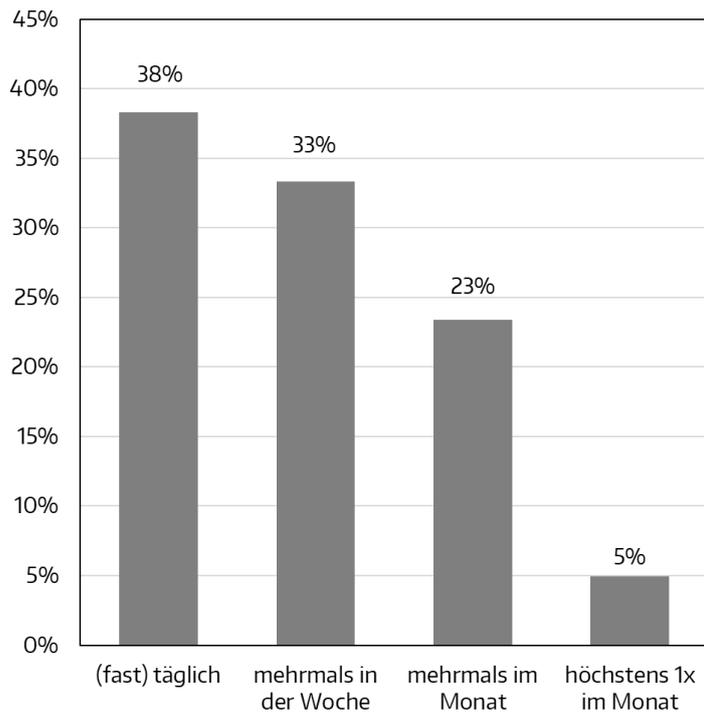


Abb. 3 Umfrage: Häufigkeit der Fahrradnutzung

Hinsichtlich der täglich zurückgelegten Wegelängen (siehe Abb. 4) sind deutliche Unterschiede zwischen den Teilnehmenden erkennbar. Jeweils etwa ein Viertel der Befragten legt täglich Entfernungen zwischen 3 und 5 km bzw. 5 und 10 km zurück. Ebenfalls vergleichsweise hoch sind die Nutzungsraten für Tagesdistanzen zwischen 10 und 20 km bzw. mehr als 20 km. Der Anteil im Entfernungsbereich unter 3 km ist hingegen gering.

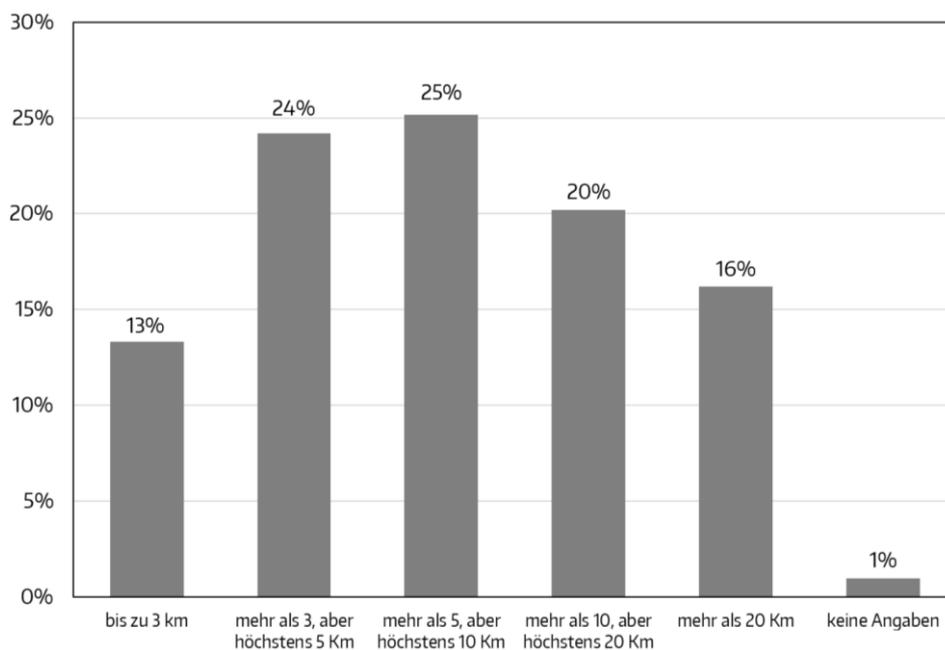


Abb. 4 Umfrage: üblicherweise pro Tag zurückgelegte Wegelängen

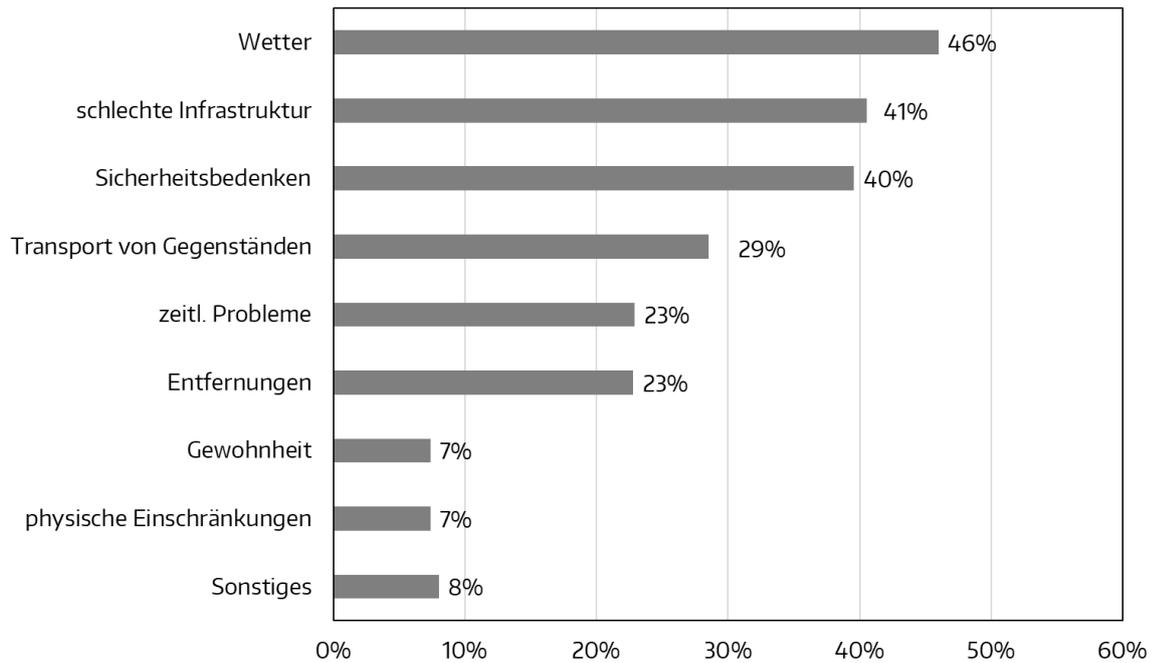


Abb. 5 Umfrage: Gründe nicht bzw. nicht häufiger mit dem Fahrrad zu fahren

Als Hauptgründe nicht bzw. nicht häufiger mit dem Fahrrad zu fahren, wurden neben der Witterung vor allem Einschränkungen hinsichtlich der Infrastruktur bzw. der Verkehrssicherheit angegeben (siehe Abb. 5).

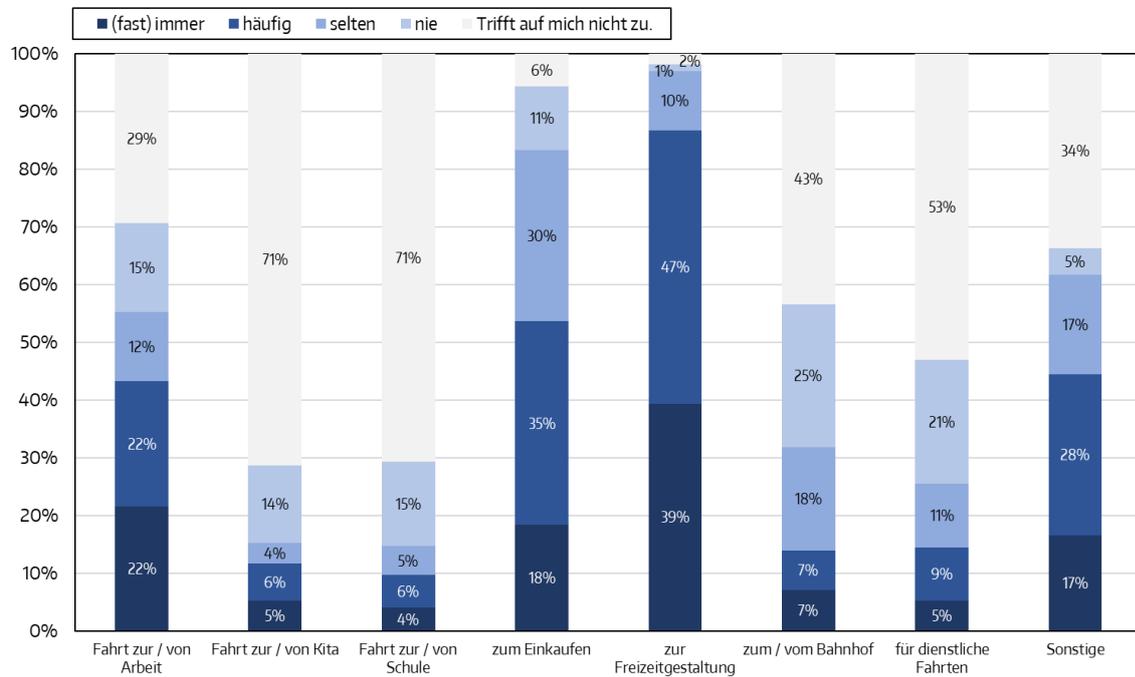


Abb. 6 Umfrage: Fahrradnutzung nach Nutzungszweck

In Bezug auf die Nutzungszwecke (siehe Abb. 6) sind deutliche Unterschiede bei der Radnutzung festzustellen. Beim Freizeitverkehr wird das Fahrrad von der überwie-

genden Mehrheit (ca. 86 %) häufig oder fast immer genutzt. Auch im Einkaufsverkehr spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle.

Bei allen anderen Nutzungen sind die Anteile deutlich geringer. Allerdings sind hierbei auch die hohen Anteile derer zu berücksichtigen, für welche die jeweilige Nutzung nicht relevant ist.

Bei den Wegen von und zur Arbeit wurde das Fahrrad immerhin von ca. 44 % der Antwortenden als Hauptverkehrsmittel (fast immer / häufig) genannt. Bezogen auf die relevante Nutzergruppe entspricht dies einem Anteil von ca. 78 %. Weiterhin auffällig ist die geringe regelmäßige Nutzung für die Wege zu bzw. von der Schule. Der Anteil derer, welche fast immer oder häufig das Fahrrad nutzen ist mit ca. 41 % im Vergleich zu anderen Fahrtzwecken gering. Allerdings ist bei der Interpretation der entsprechenden Werte die vergleichsweise geringe Stichprobe bei den Kindern und Jugendlichen zu berücksichtigen.

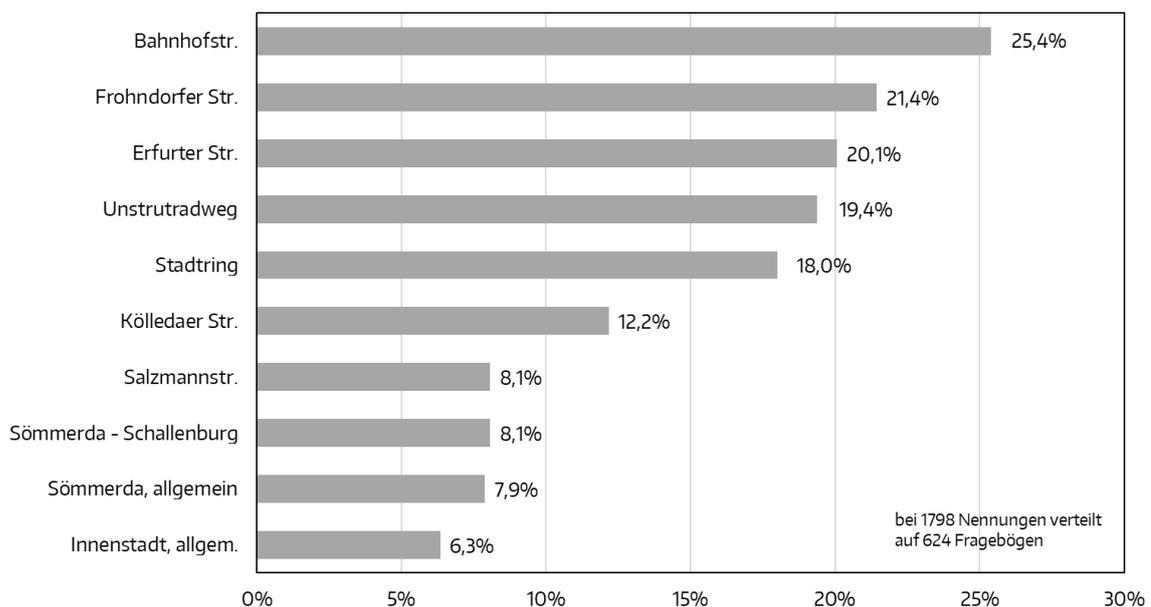


Abb. 7 Umfrage: Welche vier Straßen nutzen Sie mit dem Fahrrad am häufigsten?

Im Fragebogen wurde anschließend nach den jeweils vier Straßen gefragt, welche in Sömmerda am häufigsten mit dem Fahrrad genutzt werden (siehe Abb. 7). Hierbei wurde die Bahnhofstraße als zentrale Verbindung zwischen Altstadt und Bahnhof am häufigsten genannt. Darüber hinaus handelt es sich vielfach um Hauptverkehrsstraßen, welche auch für den Kfz-Verkehr eine hohe Bedeutung haben.

Bei den Stadt-Umland-Verkehren wurden am häufigsten die Verbindung nach Schallenburg sowie der Unstrutradweg angegeben.

### Bewertung des Radverkehrssystems

Neben der Rückmeldung zur Nutzung des Fahrrades wurde auch der Zustimmungsgang zu verschiedenen Aussagen zum Radverkehrssystem in Sömmerda abgefragt. Die Ergebnisse sind in Abb. 8 zusammengestellt. Demnach wird deutlich,

dass knapp die Hälfte der Befragten (ca. 49 %) sich relativ sicher fühlt, wenn sie mit dem Rad in Sömmerda unterwegs sind. Im Vergleich mit anderen Städten kann dieser Anteil als hoch eingeschätzt werden. Von der Mehrheit der Teilnehmenden (ca. 63 %) wird die Erreichbarkeit der Ziele eher positiv bewertet. Auch die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur wird mehrheitlich (ca. 62 %) eher positiv bewertet.

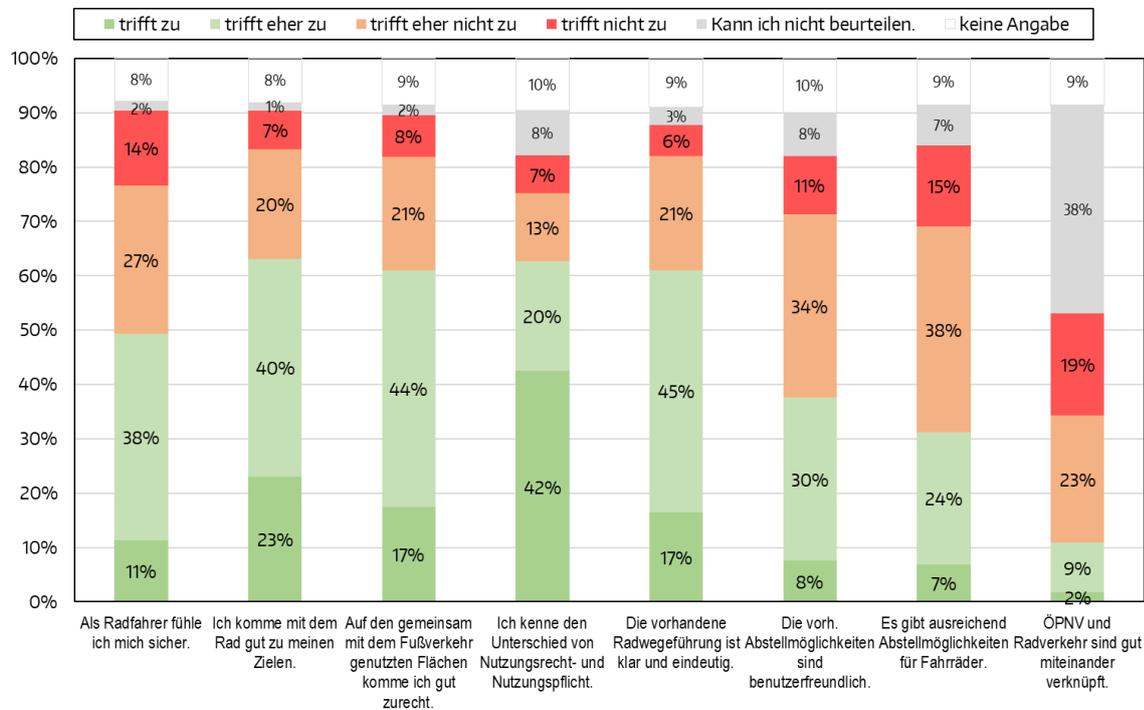


Abb. 8 Umfrage: Bewertung des Radverkehrssystems

Die Mitnutzung der Flächen im Seitenraum gemeinsam mit den zu Fuß Gehenden wird durch die Radfahrenden ebenfalls weitgehend positiv bewertet. Allerdings fehlt hierbei die Einschätzung der Fußgängerinnen und Fußgänger als maßgeblich von der Mitnutzung durch den Radverkehr betroffene Nutzergruppe. Parallel wird deutlich, dass von fast 30 % der Teilnehmenden die Seitenraumnutzung eher kritisch gesehen wird.

Der Unterschied zwischen Nutzungsrecht und Nutzungspflicht ist ca. 62 % der Teilnehmenden mehr oder weniger bekannt. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass mit der Umfrage eher radverkehrsaффines Klientel angesprochen wurde, ist der Informationsbedarf vergleichsweise hoch. Einschließlich derer, welche diesen Aspekt nicht beurteilt bzw. nicht geantwortet haben, sind die Rahmenbedingungen 38 % der Teilnehmenden nicht bekannt.

Insgesamt am schlechtesten werden die Radabstellmöglichkeiten bewertet. Dies betrifft sowohl die Qualität als auch die Quantität. Auch die Verknüpfungssituation mit dem ÖPNV wird im Wesentlichen negativ bewertet (42 %). Zudem konnte fast die Hälfte der Teilnehmenden die Situation nicht beurteilen oder hat hierzu keine Angabe gemacht.

Bei der Wichtigkeit verschiedener Aspekte für die zukünftige Gestaltung des Radverkehrssystems in der Stadt Sömmerda (siehe Abb. 9) wird deutlich, dass die Durchgängigkeit der Wege für die Nutzenden von zentraler Bedeutung ist. Von ca. 88 % der Teilnehmenden wird dies als wichtig bzw. eher wichtig eingeschätzt. Auch die Notwendigkeit der Pflege und Sauberkeit der Infrastruktur sowie einer wegweisenden Beschilderung wird vom überwiegenden Teil der Teilnehmenden betont. Überdachte Radabstellanlagen sind immerhin noch für zwei Drittel der Nutzer relevant.

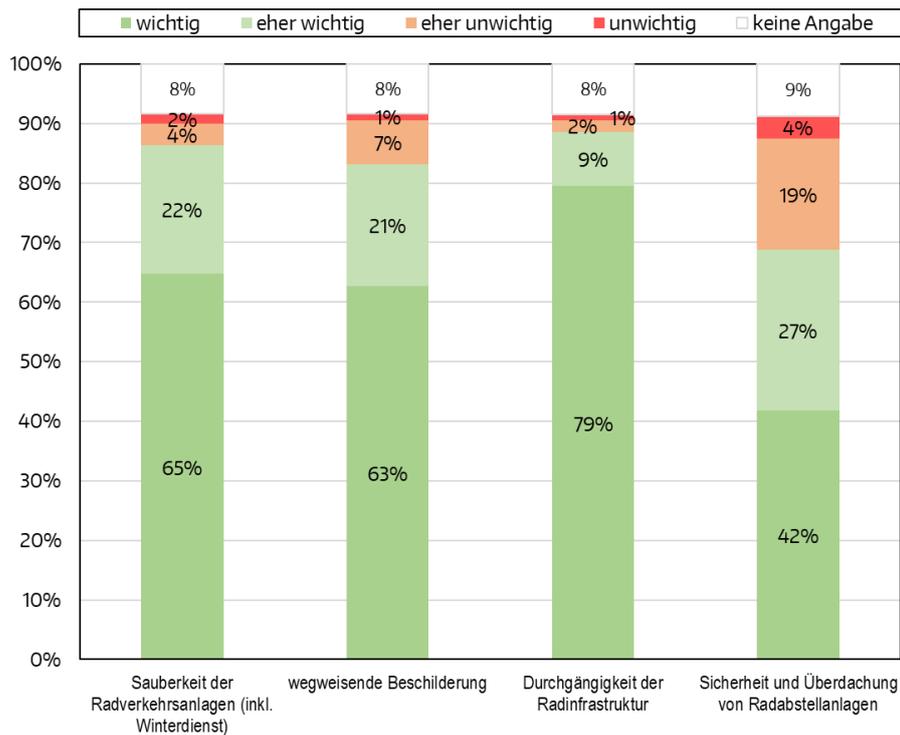


Abb. 9 Wichtigkeit verschiedener Fuß- und Radverkehrsaspekte

Darüber hinaus bestand die Möglichkeit für die Teilnehmenden konkrete Hinweise und Maßnahmenvorschläge in den Bearbeitungsprozess einzubringen. Einerseits war dies digital über ein Kartentool / Mängelmelder (siehe Anlagen 1.1 und 1.2) möglich. In den Analog-Fragebögen wurde hingegen nach dem Problem gefragt, welches als erstes gelöst werden sollte. Insgesamt wurden 355 Problemstellen gemeldet. Diese Rückmeldungen wurden anschließend nach Themenfelder kategorisiert. Hierbei wurden am meisten die in Abb. 10 dargestellten Aspekte bzw. Themen angesprochen.

Mit Abstand am häufigsten wurden dabei fehlende Radverkehrsanlagen (173 Rückmeldungen) bemängelt. In Abb. 11 sind die 5 meistgenannten Verbindungen im Hinblick auf fehlende Radverkehrsanlagen aufgeführt. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Verbindung zwischen dem Kernstadtgebiet und den Ortsteilen sowie Stadt-Umland-Relationen. Mit Abstand am häufigsten wurde dabei die Verbindung zwischen Sömmerda und Schallenburg genannt (114 Rückmeldungen), wobei eine

genaue Verortung bei den analog ausgefüllten Fragebögen fehlte. Dennoch wird in den Anlagen 1.1 und 1.2 deutlich, dass trotz der guten Anbindung über den Unstrut-Radweg ein großer Verbesserungsbedarf im Zuge der Schallener Straße gesehen wird.

Darüber hinaus wird Handlungsbedarf an allen Bundes- bzw. Landesstraßen im Außerortsbereich aufgezeigt, bei denen aktuell noch keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen existieren.

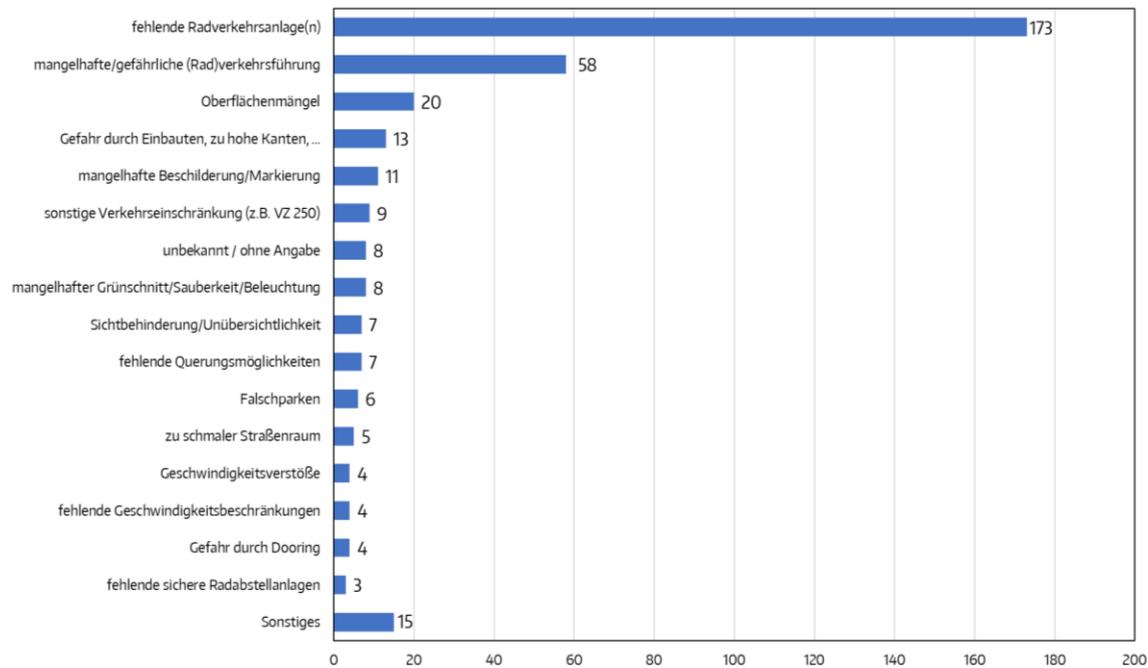


Abb. 10 Rückmeldungen zu Problemen (kategorisiert)

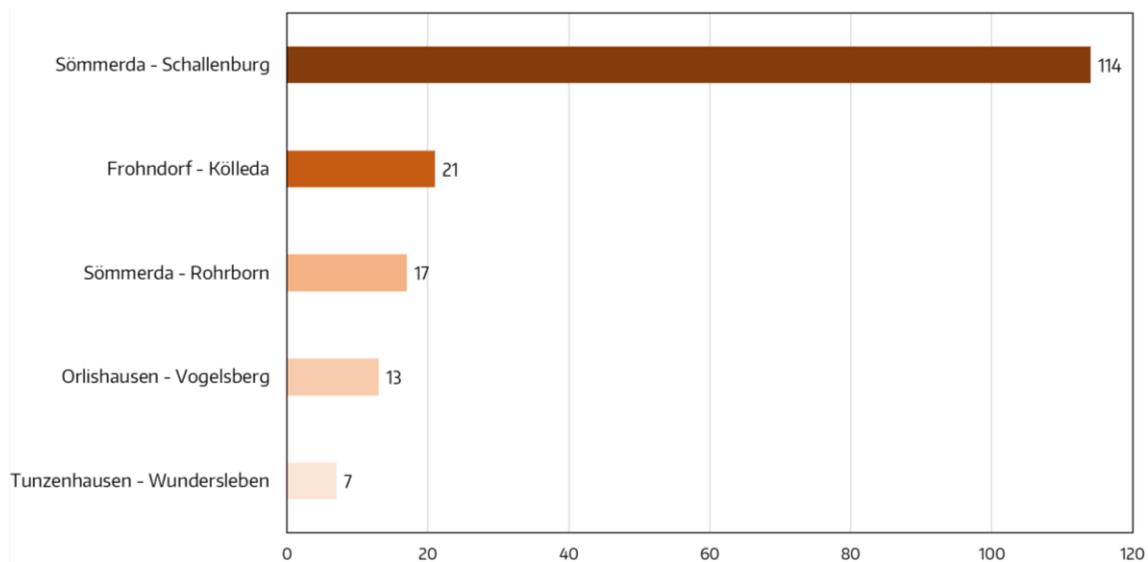


Abb. 11 Top 5 der Verbindungen, an denen Radverkehrsanlagen fehlen

Am zweithäufigsten wurde auf eine mangelhafte Radverkehrsführung hingewiesen (siehe Abb. 10). Wichtige Schwerpunkte bildeten dabei die zentrale Bahnunterführung am Bahnhof (35 %) sowie die Bahnhofstraße. Darüber hinaus wurden die Radverkehrsführungen an den Knotenpunkten im Zuge von Parkweg und Stadtring (L 1051), insbesondere an der Feldstraße, Kölledaer Straße sowie am Kreuzungspunkt mit der B 176 bemängelt.



# Radverkehrskonzept Stadt Sömmerda

## Bestandsanalyse Auswertung Problemstellenmelder

### Legende

- zu schmaler Straßenraum
- fehlende Radverkehrsanlage(n)
- mangelhafte Beschilderung/Markierung
- mangelhafte/gefährliche (Rad)verkehrsführung
- fehlende Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Geschwindigkeitsverstöße
- Falschparken
- Gefahr durch Dooring
- Sichtbehinderung/Unübersichtlichkeit
- fehlende Querungsmöglichkeiten
- sonstige Verkehrseinschränkung (z.B. VZ 250)
- Sonstiges
- mangelhafter Grünschnitt/Sauberkeit/Beleuchtung
- Oberflächenmängel
- Gefahr durch Einbauten, zu hohe Kanten, ...
- fehlende sichere Radabstellanlagen

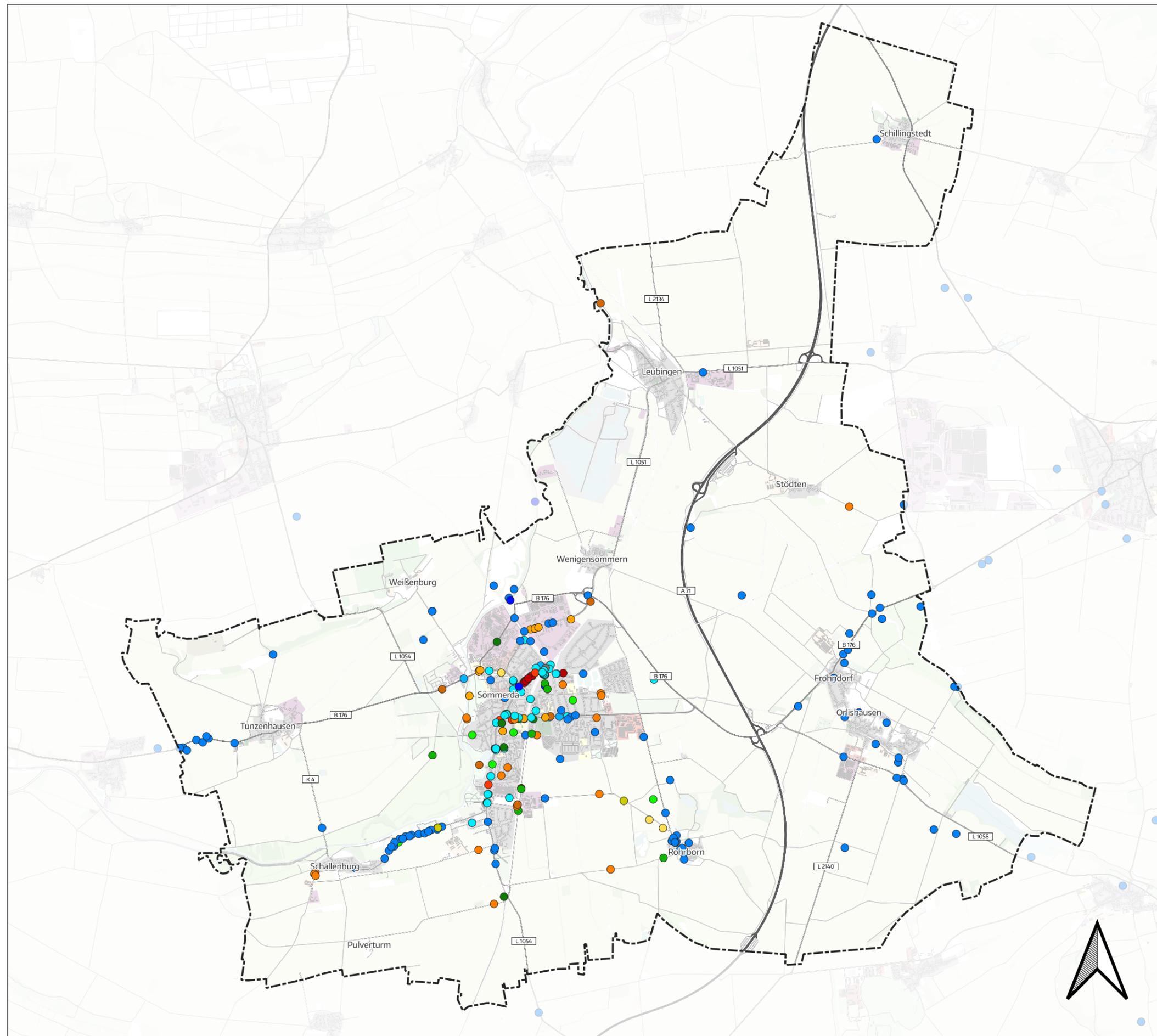
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVUDresden

Maßstab 1:55.000

März 2024

Anlage 1.1





# Radverkehrskonzept Stadt Sömmerda

## Bestandsanalyse Auswertung Problemstellenmelder

### Legende

- zu schmaler Straßenraum
- fehlende Radverkehrsanlage(n)
- mangelhafte Beschilderung/Markierung
- mangelhafte/gefährliche (Rad)verkehrsführung
- fehlende Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Geschwindigkeitsverstöße
- Falschparken
- Gefahr durch Dooring
- Sichtbehinderung/Unübersichtlichkeit
- fehlende Querungsmöglichkeiten
- sonstige Verkehrseinschränkung (z.B. VZ 250)
- Sonstiges
- mangelhafter Grünschnitt/Sauberkeit/Beleuchtung
- Oberflächenmängel
- Gefahr durch Einbauten, zu hohe Kanten, ...
- fehlende sichere Radabstellanlagen

Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVU Dresden

Maßstab 1:15.000

März 2024

Anlage 1.2

