

Zusätzlich zur Bewertung im Notensystem konnten im FKT freie Kommentare abgegeben werden

- 364 der 583 Teilnehmer für Offenburg gaben teils sehr umfangreiche Kommentare ab, die ausgedruckt 34 Seiten füllen
- die Kommentare zeichnen ein relativ düsteres Bild des Fahrradklimas in Offenburg, deutlicher schlechter, als es die Benotung erahnen lässt
- die Wertungen in den Kommentaren gehen meist in die gleiche Richtung
- die Radfahrer fühlen sich nicht sicher
- baulich getrennte Fahrradwegen werden gefordert
- auch Kritik am Fehlverhalten von Radfahrenden
- Anmerkungen zu Gefahrenstellen



66% der Kommentare enthalten negative Aussagen zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

- Schutzstreifen zu schmal; für Anhänger und Lastenräder ungeeignet
- Radfahrende fühlen sich als lebende Bremsklötze für den Kraftfahrverkehr
- Unterbrechung der Radwege an Querungshilfen, Fußgängerüberwegen, Bushaltestellen, Kreisverkehren und Engstellen wird bemängelt
- fehlendes Verständnis für den Rückbau der Bordsteinradwege
- Konflikte mit Autofahrern, dichtes Überholen, Schneiden, Autofahrende akzeptieren Radfahrende auf der Fahrbahn nicht
- parkende Autos auf und entlang Schutzstreifen, Behinderungen, Aufreißen von Autotüren
- Radfahrende meiden Straßen mit Schutzstreifen, fahren deshalb zum Teil weniger mit dem Rad
- „Radgefährdungstreifen“, „Stress“, im Dooringbereich ausgeliefert



Weitere wesentliche Themen in den freien Kommentaren

- Qualität der Radwege:
schlechter Belag, Wurzeln, Schmutz, fehlender Platz zum Überholen, Führung mit Umwegen
- Gefährlichkeit der Kreisverkehre, Unfallschwerpunkte für Fuß- und Radverkehr
- Ampelregelung:
„Bettelampeln“, Auslassen von Phasen für Radler
- gerade Kinder und Ältere fühlen sich unsicher auf Fahrbahn, Eltern machen sich Sorgen
- Fehlverhalten von Radfahrenden
- Anmerkungen zu Gefahrenstellen:
Rammersweierstraße, Fessenbacher Straße, Ortenberger Straße, Zeller Straße, usw.



Mögliche Ursachen für das schlechte Fahrradklima und Lösungsansätze zu dessen Verbesserung

- bisher eindeutige Flächenzuordnung durch grüne Markierung und „perfektes“ Bordsteinradwegenetz, jetzt gemeinsame Nutzung der Fahrbahn -> Aufklärung erforderlich
- grüne Markierung suggeriert noch immer eine Benutzungspflicht -> Entfernen der grünen Markierung
- Schutzstreifen werden durch grüne Markierung optisch schmaler -> grün zwischen weißen Strichen statt daneben
- Schutzstreifen verleiten zum Überholen direkt an der gestrichelten Linie -> Aufklärung, Einfordern Seitenabstand mind. 1,5 m, Überwachung
- flächendeckend Tempo 30 innerorts
- Mehr Platz fürs Rad! Fahrradstraßen, Radschnellverbindungen, Radschnellwege
- Mehr Kontrolle des fließenden und ruhenden Verkehrs
- Lösungen nach ADFC-Booklet „So geht Verkehrswende“, Kreuzungsdesign!

