

# Verkehrsversuch Lerchenfeld

Ergebnisse der Umfragen im Auftrag der Großen Kreisstadt Freising



## Umfragen zum Verkehrsversuch Lerchenfeld

Auftraggeber:  
Stadt Freising

**team red Deutschland GmbH**

Almstadtstraße 7  
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

[info@team-red.net](mailto:info@team-red.net)

[www.team-red.net](http://www.team-red.net)

|                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| <b>Projektleiterin</b>   | Angela Zscheischler |
| <b>Stv Projektleiter</b> | Claus- Jürgen Grimm |

|                             |                                |
|-----------------------------|--------------------------------|
| <b>Projektmitarbeitende</b> | Simon Hülle<br>Manfred Brümmer |
|-----------------------------|--------------------------------|

Berlin, 04.08.2025

---

BILDNACHWEIS | Titelbild: Angela Zscheischler

---

## Inhaltsverzeichnis

|           |                                                                                           |          |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1.</b> | <b>Projektziel .....</b>                                                                  | <b>4</b> |
| 1.1       | Verbesserung der Radinfrastruktur- Verkehrsversuch.....                                   | 4        |
| 1.2       | Aufgabenstellung .....                                                                    | 4        |
| 1.3       | Aufgabengebiet .....                                                                      | 5        |
| <b>2.</b> | <b>Projektablauf .....</b>                                                                | <b>6</b> |
| 2.1.1     | Vorgehensweise Stichprobenziehung und Datenspeicherung der<br>Bevölkerungsbefragung ..... | 6        |
| 2.1.2     | Erstellung Fragebogen .....                                                               | 6        |
| <b>3.</b> | <b>Ergebnisse .....</b>                                                                   | <b>6</b> |
| 3.1       | Gewerbetreibendenbefragung .....                                                          | 7        |
| 3.1.1     | Rahmendaten.....                                                                          | 7        |
| 3.1.2     | Die wichtigsten Ergebnisse.....                                                           | 7        |
| 3.2       | Repräsentative Bevölkerungsbefragung .....                                                | 8        |
| 3.2.1     | Rahmendaten.....                                                                          | 8        |
| 3.2.2     | Die wichtigsten Ergebnisse.....                                                           | 8        |
| 3.3       | Schulbefragung .....                                                                      | 10       |
| 3.3.1     | Rahmendaten.....                                                                          | 10       |
| 3.3.2     | Die wichtigsten Ergebnisse.....                                                           | 11       |

## 1. Projektziel

### 1.1 Verbesserung der Radinfrastruktur - Verkehrsversuch

Die Große Kreisstadt Freising hat im Juni 2024 im Stadtteil Lerchenfeld einen Verkehrsversuch gestartet, um die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern zu erhöhen. Die Maßnahmen leiteten sich dabei aus dem Mobilitätskonzept „nachhaltig.mobil“ der Stadt Freising aus dem Jahr 2018 ab. Der Verkehrsversuch sollte sich in folgende Teilprojekte gliedern und war insgesamt für 1 Jahr angelegt:

- Erdinger Straße
- Gute Änger

Der Versuch war Teil des Vertrags „Radentscheid“, der mit der Bürgerinitiative „Radentscheid“ im Jahr 2022 geschlossen wurde.

Der Verkehrsversuch wurde unter Anwohnenden und Gewerbetreibenden sehr kontrovers diskutiert und in Teilen nicht als Verbesserung der allgemeinen Infrastruktursituation empfunden. Eine Bürgerversammlung zur Information der Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld fand nicht statt, was viele der Betroffenen stark monierten.

Vor allem in der Straße Gute Änger sind viele Gewerbebetriebe angesiedelt. Ein Gewerbetreibender reichte Klage gegen den Verkehrsversuch ein. In der Gerichtsverhandlung am 23.10.2024 wurde ein Vergleich ausgehandelt: Der Verkehrsversuch wurde zum 31.12.2024 vorzeitig beendet. Die Markierungen für den Radverkehr an Gute Änger und Erdinger Straße wurden zurückgebaut.

Die Aufforderung zum Angebot und die Erteilung des Auftrags an die team red Deutschland GmbH erfolgte durch die Große Kreisstadt Freising bereits vor der eingereichten Klage. Die Befragungen sollten ursprünglich während des Versuchs durchgeführt werden, um die Bevölkerung und die Gewerbetreibenden zu beteiligen. Dies war aufgrund des erfolgten gerichtlichen Vergleichs in der zeitlichen Abfolge jedoch nicht möglich.

### 1.2 Aufgabenstellung

Auch nach dem Gerichtsurteil sollten im Rahmen der Bürgerbeteiligung Befragungen unter Gewerbetreibenden, der Lerchenfelder Bevölkerung und unter Schulbesuchenden der staatlichen Realschule und der privaten Montessori Grund- und Mittelschule zu den Themen Mobilität allgemein und Verkehrsversuch im Speziellen durchgeführt werden. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen mussten die Befragungsschwerpunkte entsprechend angepasst werden. Die neu konzipierten Befragungen sollten vor allem herausarbeiten, welche Mobilitätslösungen sich die unmittelbar betroffenen Anlieger (Bürgerinnen und Bürger sowie Gewerbetreibende an der Straße Gute Änger oder der Erdinger Straße) und die zumindest mittelbar betroffene restliche Lerchenfelder Bevölkerung insgesamt für die Zukunft wünschen. Auf Wunsch der Auftraggeberin wurde zudem die Attacher Bevölkerung aufgrund der vermuteten Wegebeziehungen ebenfalls berücksichtigt.

Die Erhebungen sollten auch das Thema Park- und Stellplätze miteinbeziehen und herausarbeiten, mit welchen Verkehrsmitteln die beiden Straßen wie häufig genutzt werden. Abschließend wurden zum durchgeführten Verkehrsversuch Fragen gestellt.

### 1.3 Aufgabengebiet

#### Erdinger Straße

Die Erdinger Straße ist eine Hauptverkehrsstraße in Freising mit circa 7.000 Kfz-Fahrten und 2.500 Radfahrenden pro Tag. Die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 50 km/h. Sie ist Teil des Hauptnetzes aus dem Zielnetz Radverkehr des Mobilitätskonzepts der Großen Kreisstadt Freising. Es gibt keine separate Radverkehrsanlagen auf der östlichen Seite der Erdinger Straße mit Ausnahme eines kombinierten Geh- und Radwegs in einem Teilbereich und einem sehr kurzen Abschnitt mit getrenntem Geh- und Radweg (ca. 70 m) im nördlichen Bereich der Straße. In der Radlerbefragung im Rahmen des Mobilitätskonzepts der Stadt wurde die subjektive Sicherheit der Radfahrenden in der Erdinger Straße äußerst kritisch gesehen.

#### Gute Änger

Die Gute Änger ist eine Hauptverkehrsstraße mit Wohngebieten im Norden und einem Gewerbegebiet im Süden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 50 km/h und in einem Teilbereich 30 km/h. Über die Gute Änger ist eine Realschule, ein Kindergarten und die Montessori-Schule an das Straßennetz angebunden. Sie ist Teil des Erschließungsnetzes aus dem Zielnetz Radverkehr des Mobilitätskonzepts. Bisher gibt es hier keine separaten Radverkehrsanlagen. Der räumliche Umgriff des Untersuchungsgebietes lässt sich der Karte in Abbildung 1 entnehmen.

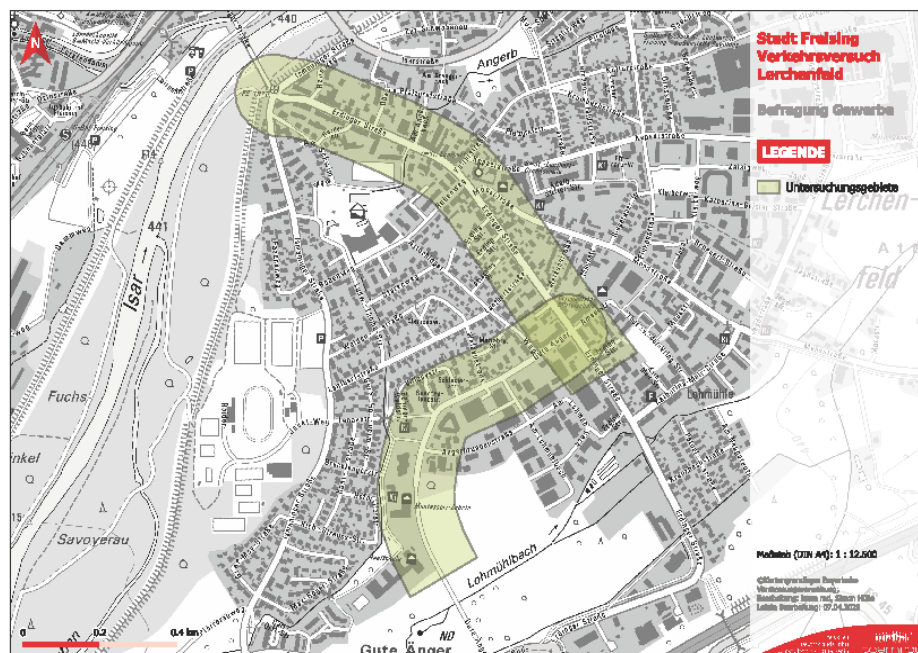


Abbildung 1: Visualisierung des Untersuchungsgebietes

## 2. Projektablauf

In der Erdinger Straße und der Straße Gute Änger wurden Umfragen bei Gewerbetreibenden und den Anwohnenden im Rahmen einer Kompletterhebung durchgeführt. Stichprobenartig wurde zudem die Bevölkerung im restlichen Gebiet Lerchenfeld und im angrenzenden Attaching befragt. Im weiteren Verlauf wurden die Schülerinnen und Schüler der Montessori Schule im Rahmen einer Kurzbefragung befragt.

### 2.1.1 Vorgehensweise: Grundgesamtheit und Stichprobenziehung der Bevölkerungsbefragung

#### Bereitstellung Zugangs-codes

Entsprechend der vereinbarten Brutto-Stichprobengröße generierte team red Zugangs-codes für die Onlinebefragung und übermittelte diese an die Große Kreisstadt Freising. Die Zugangs-codes ermöglichten eine einmalige Teilnahme an der Umfrage und verhinderten Mehrfachteilnahmen.

#### Stichprobenziehung durch die Große Kreisstadt Freising

Die Große Kreisstadt Freising zog aus dem örtlichen Melderegister eine Zufallsstichprobe mit den Informationen Name, Anschrift, Teilort, Alter und Geschlecht. Die Grundlage hierfür ist durch §46 Bundesmeldegesetz sowie das vorliegende öffentliche Interesse gegeben.

Ausgehend von einer erfahrungsgemäßen Teilnahmequote an vergleichbaren Befragungen von 15% bis 20% hielten wir eine Bruttostichprobe von 4.000 Bürgerinnen und Bürgern (ab 16 Jahren) für ausreichend, um mindestens 750 Interviews zu realisieren.

### 2.1.2 Erstellung Fragebogen

Die Erstellung und Finalisierung der Fragebögen erfolgten in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin. Die Inhalte der Fragebögen sind im Anhang dokumentiert:

- Anhang 1- Fragebogen Gewerbetreibende
- Anhang 2- Fragebogen Bevölkerung
- Anhang 3- Fragebogen Schulen

## 3. Ergebnisse

Nachfolgend stellen wir die wichtigsten Ergebnisse der drei Befragungen im Überblick vor. Ausführliche Ergebnisdokumentationen in grafischer Form sind ebenfalls im Anhang dokumentiert:

- Anhang 4- Ergebnisse Befragung Gewerbetreibende
- Anhang 5- Ergebnisse Befragung Bevölkerung
- Anhang 6- Ergebnisse Befragung Schulen

## 3.1 Gewerbetreibendenbefragung

### 3.1.1 Rahmendaten

Datengrundlage ist eine vom 14.3. bis 3.4.2025 durchgeführte Online-Befragung. Hierzu wurden alle 87 Gewerbetreibenden und öffentlichen Institutionen in der Erdinger Straße 1 bis 80 und in der Straße Gute Änger angeschrieben und zur Befragung eingeladen.

Es liegen insgesamt **34 auswertbare Interviews** vor (Erdinger Straße: 20, Gute Änger: 14), in denen rd. 510 Mitarbeitende beschäftigt sind. Diese 34 Gewerbetreibenden haben an einem durchschnittlichen Werktag laut Umfrage eine Kundenfrequenz von 1.930 Kunden bzw. Geschäftspartnern.

### 3.1.2 Die wichtigsten Ergebnisse

- **Mitarbeitendenmobilität:** Nahezu alle Mitarbeitenden kommen nach Einschätzung der Gewerbetreibenden i.d.R. mit dem Auto zur Arbeit. ÖPNV, das Rad oder zu Fuß zurückgelegte Wege spielen eine untergeordnete Rolle.
- **Kundenmobilität:** Ganz ähnlich wird die kundenseitige Mobilität eingeschätzt. Nahezu alle befragten Gewerbetreibenden gehen davon aus, dass die Kunden in der Regel oder überwiegend mit dem Auto (Pkw, Kleintransporter, Lkw) zu ihrem Standort gelangen.
- **Lieferhäufigkeit:** Zwei Drittel der Gewerbetreibenden erhalten täglich bzw. mehrmals in der Woche Lieferungen per Pkw oder Kleintransporter. Hinzu kommen bei rd. einem Drittel- zumindest mehrmals wöchentlich- Lkw-Lieferungen.
- **Firmeneigenes Parkplatzangebot:** Nur zwei der 34 befragten Gewerbetreibenden verfügen über keine eigenen Firmenparkplätze. Anzahl insgesamt: Rund 300 Parkplätze, jeweils in etwa die Hälfte davon sind für Kunden / Geschäftspartner und für Mitarbeitende reserviert.
- **Parkmöglichkeiten** (insbesondere firmeneigene Parkplätze) werden von einem Großteil der Gewerbetreibenden als „wichtig“ oder „sehr wichtig“ eingestuft.
- **Parkplatzauslastung:** Bei der Hälfte reichen die firmeneigenen Parkplätze generell bzw. in Spitzenzeiten nicht aus. Noch häufiger werden **fehlende öffentliche Parkplätze** in der Umgebung des Standorts beklagt.
- Zwei Drittel verfügen über **Radabstellanlagen** auf dem Firmengelände oder in der Nähe. Über die Hälfte berichtet von einer lediglich geringen Auslastung.
- Die **Erreichbarkeit des Standorts mit dem Auto** wird von nahezu allen Gewerbetreibenden als „sehr wichtig“ oder „wichtig“ eingestuft. Deutlich seltener wird die Erreichbarkeit mit dem Lkw, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Rad priorisiert.
- Die **tatsächliche Erreichbarkeit mit dem Auto ist aus der Sicht nahezu aller Gewerbetreibenden „sehr gut“ oder „eher gut“**. Auch mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln sind ihre Standorte aus Sicht der allermeisten Gewerbetreibenden gut erreichbar.
- **Meinungen zum Verkehrsversuch:** Der Verkehrsversuch in der Erdinger Straße wird von rund der Hälfte der Gewerbetreibenden als **„gar nicht gelungen“** beurteilt. Über den Versuch in der Guten Änger teilen sieben von zehn Gewerbetreibenden diese Auffassung.
- Beklagt wird in diesem Zusammenhang von drei Viertel der Gewerbetreibenden **mangelnde Vorab-Informationen** seitens der Stadt Freising.

- Auf die Frage nach **zukünftigen Lösungen für Radfahrende** halten die meisten Gewerbetreibenden für den **Bereich der Erdinger Straße keine Maßnahmen** für notwendig: Die Mehrheit ist der Meinung, Radfahrer sollten in diesem Abschnitt zusammen mit Fußgängern und Fußgängerinnen den Bürgersteig nutzen oder auf der Straße fahren. **Für die Gute Änger ist das Meinungsbild ähnlich.** Jeweils unter ein Drittel der Gewerbetreibenden votiert für Radschutzstreifen, kaum jemand für baulich getrennte Radwege.
- Auf die offen gestellte Frage: „**Was hätte man Ihrer Meinung nach in der Erdinger Straße besser machen können?**“, verweisen die meisten Gewerbetreibenden auf die **Wichtigkeit von Parkplätzen** und bemängeln den Umstand, dass sie ihre Meinung zum Verkehrsversuch vorab nicht äußern konnten. Für die **Gute Änger** gilt das gleiche – hier wurden **zusätzlich die mittig angeordneten Parkplätze häufig als unnötig und gefährlich** eingestuft.

## 3.2 Repräsentative Bevölkerungsbefragung

### 3.2.1 Rahmendaten

Die **Grundgesamtheit** für die repräsentative Bevölkerungsbefragung bildeten die Bürger und Bürgerinnen zwischen 16 und 85 Jahren in den Freisinger Stadtteilen Lerchenfeld und Attaching.

**Bruttostichprobe und Einladungsversand:** Ausgewählt wurden 4.000 Einwohner und Einwohnerinnen basierend auf einer zweistufigen Einwohnermeldeamtsstichprobe, die sich wie folgt zusammensetzte:

- **Eine Kompletterhebung in den Bereichen Erdinger Straße 1-80 und Gute Änger:** Alle Anwohner und Anwohnerinnen zwischen 16 und 85 Jahren wurden postalisch eingeladen.
- **Zufallsstichprobe im restlichen Stadtteil Lerchenfeld und im Stadtteil Attaching:** Es erfolgte eine Zufallsziehung und ebenfalls eine postalische Einladung.

Die **Durchführung der Befragung** erfolgte zwischen dem 14.3. und dem 2.4.2025. Es bestand die Möglichkeit, an der Befragung **online** teilzunehmen. Zudem wurden auf Wunsch **Papierfragebögen** als Teilnahmealternative zugesendet.

Insgesamt haben **1.202 Bürgerinnen und Bürger an der Befragung teilgenommen** (komplett ausgefüllte Interviews). Dies entspricht einer sehr guten Rücklaufquote von 31,2%, bezogen auf die bereinigte Stichprobe (= 3.852 postalisch zugestellte Einladungen)

### 3.2.2 Die wichtigsten Ergebnisse

- Die **Verkehrssituation im Stadtteil Lerchenfeld** wird von der Bevölkerung mit einer Gesamtnote von 3,7 (auf der Notenskala von 1 bis 6) als „ausreichend“ eingestuft. Dabei wird die **Situation für Radfahrende** (3,7) deutlich kritischer gesehen als für Autofahrende und Nutzende öffentlicher Verkehrsmittel (jeweils 3,1). Auffallend positiv wird die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger eingeschätzt (2,3).

- Die **Parkplatzsituationen** werden uneinheitlich eingeschätzt: Im eigenen Wohnviertel mit der Durchschnittsnote 3,5 (tagsüber), bzw. 3,4 (abends/nachts). Größer ist die Unzufriedenheit und damit der (wahrgenommene) **Parkdruck in der Straße Gute Änger (3,9) und vor allem in der Erdinger Straße (4,1)**.
- Prinzipiell stehen den Bürgerinnen und Bürgern genügend private Parkplätze auf dem Grundstück oder durch Anmietung zur Verfügung: Rein rechnerisch gibt es 1,6 Autos pro Haushalt – dem stehen 1,9 private Parkmöglichkeiten gegenüber. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass die Anzahl der vorhandenen Autos und Parkplätze nicht immer in Übereinstimmung gebracht werden können: **Mit steigender Anzahl der Autos pro Haushalt halten die vorhandenen privaten Parkmöglichkeiten häufig nicht Schritt**: Steht nur ein Auto zur Verfügung, beklagen lediglich 5% der Befragten einen fehlenden privaten Stellplatz – bei zwei Autos liegt die „Unterdeckung“ (kein oder zu wenig Stellplätze) bereits bei 23%, bei drei und mehr vorhandenen Autos 38%.
- Verkehrsmittelverfügbarkeit**: Nahezu alle Befragten besitzen einen (Pkw-) **Führerschein** und über 80% steht „jederzeit“ ein Pkw zur Nutzung zur Verfügung. Aber: 87% besitzen ein fahrbereites Fahrrad und / oder 22% ein E-Bike. Lastenräder (2%) und Lastenpedelecs (2%) sind derzeit noch nicht weit verbreitet.
- Die tatsächliche **Verkehrsmittelnutzung** verdeutlicht die **Bedeutung des Autos im Alltag**: 42% nutzen dieses im Stadtteil Lerchenfeld (als Fahrende) täglich, weitere 32% zumindest einmal in der Woche. Hinzu kommt die Nutzung als Beifahrer oder Beifahrerin (7% täglich, 24% wöchentlich).
- Viele Wege werden jedoch auch **zu Fuß** zurückgelegt (35% täglich, 35% wöchentlich).
- Das **Fahrrad** wird beinahe genauso häufig genutzt (33% täglich, 25 % wöchentlich). Hinzu kommen **E-Bike** Fahrten (7% täglich, 7% wöchentlich).
- 7% nutzen überdies täglich **öffentliche Verkehrsmittel**, 9% mindestens einmal pro Woche.
- Andere Verkehrsmittel** (Motorrad, E-Tretroller, Lastenrad, -pedelec) spielen in der Nutzung (bislang) eine untergeordnete Rolle (jeweils max. 1% tägliche Nutzung).
- Zwischenfazit**: Das Auto besitzt eine sehr wichtige Funktion im Mobilitätsalltag der Bürgerinnen und Bürger, beinahe genauso viele Wege werden im Stadtteil Lerchenfeld jedoch zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.
- Rückblickend wird der Verkehrsversuch von der Bevölkerung im Bereich der Erdinger Straße uneinheitlich beurteilt**: 41% halten ihn für „sehr“ bzw. „eher gelungen“. Ebenso viele für „eher nicht“ bzw. „gar nicht gelungen“.
- Eindeutig ist das Meinungsbild hingegen zum Verkehrsversuch in der Straße Gute Änger**: Den wenigen positiven Beurteilungen (20%) stehen deutlich mehr negative Stimmen (58%) gegenüber.
- 63% der Bürgerinnen und Bürger gelangen zudem zu dem Urteil, dass die **Informationspolitik der Stadt Freising im Vorfeld des Verkehrsversuchs verbesserungswürdig** ist.
- Welche Lösung für Radfahrende soll es in der Erdinger Straße geben?** Für den Abschnitt zwischen der Korbinianbrücke und der Kirche St. Lantpert spricht sich eine knappe relative Mehrheit von 47% für **Markierungslösungen** (Radschutzstreifen) aus. Keine Maßnahmen präferieren 39%, bauliche Änderungen 12%. Für den Abschnitt zwischen Kirche St. Lantpert und Lantbertstraße sprechen sich 56% für Markierungen aus (keine Maßnahmen: 26%, bauliche Änderung: 10%).
- Ähnlich ist das Meinungsbild bezüglich der Zukunft von Radfahrenden in der Straße Gute Änger**: Für Markierungen (Radschutzstreifen in verschiedenen Varianten) sprechen sich insgesamt 49% aus (wobei in dieser Gruppe die meisten „mittigen Parkplätzen“ kritisch gegenüberstehen), 34% wollen keine Maßnahmen und wünschen, dass

Radfahrende entweder auf dem Bürgersteig oder auf der Straße fahren, nur 8% wünschen baulich getrennte Radwege.

- Die Ergebnisse der Wordclouds auf die offen gestellte Frage nach Verbesserungsvorschlägen in den beiden Straßen ergeben ein relativ „**breit streuendes Bild**“: **Neben den Parkplatzwünschen (siehe Gewerbetreibendenbefragung) spielen andere Themen eine ebenfalls große Rolle: Platz für Radfahrende und zu Fußgehende, Anwohnerinteressen und – insbesondere in der Gute Änger- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.**
- Wenn es um die Straßen und Plätze in Lerchenfeld allgemein geht, stehen **zudem Sicherheit für zu Fußgehende (wichtig: 90%), Sicherheit für Radfahrende (86%) sowie die Erreichbarkeit zu Fuß (86%) und mit dem Rad (82%) in der Prioritätenliste ganz oben.** Parkplätze spielen hier (49%) eine deutlich geringere Rolle.
- Absoluten Vorrang in der **Erdinger Straße hat die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden** (sehr wichtig/wichtig: 91%), gefolgt von „Platz für zu Fußgehende“ (84%) und Radfahrenden (81%). Kurzzeitparkplätze (47%) oder Langzeit-/Anwohnerparken (27%) werden deutlich seltener als wichtig eingestuft. **Exakt das gleiche Ranking gilt für die Gute Änger.**
- Die **Eltern von Schulkindern**, die eine der beiden Schulen in der Straße Gute Änger besuchen, wurden nach der Verkehrsmittelnutzung ihrer Kinder und dem subjektiven Sicherheitsgefühl ihrer Kinder auf dem Schulweg gefragt. Ergebnis: Die meisten Eltern (66%) sehen diesen als sicher an, immerhin 25% stufen ihn jedoch als „eher unsicher“ ein, weitere 11% sogar als „sehr unsicher“. Und: **53% derjenigen Eltern, deren Kind(er) in der Regel mit dem Rad zur Schule fahren, stufen den Schulweg als „eher unsicher (30%) oder „sehr unsicher“ (23%) ein.**

### 3.3 Schulbefragung

#### 3.3.1 Rahmendaten

Geplant war eine ergänzende schriftliche Befragung unter Schülerinnen und Schülern (mit Einwilligung der Erziehungsberechtigten) der vom Verkehrsversuch betroffenen staatlichen Realschule und der unter privater Trägerschaft stehenden Montessori Grund- und Mittelschule in der Straße Gute Änger zu folgenden Themen: Wohnort, Verkehrsmittelnutzung und subjektives Sicherheitsgefühl auf dem Schulweg (aktuell und im Vergleich zur Zeit des Verkehrsversuchs), Meinungen zu einem durchgehenden Radschutzstreifen und potenzielle Radnutzung im Falle der Einrichtung desselbigen.

Das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus verweigerte leider mit Schreiben vom 16.6.2025 der Stadt Freising die Genehmigung für die Teilnahme an der Befragung, sodass die Umfrage lediglich an der Montessori Grund- und Mittelschule durchgeführt werden konnte.

Von den Klassleitungen wurden alle rund 400 Schülerinnen und Schülern zur Befragung eingeladen. Die Befragung fand schriftlich im Zeitraum vom 9.-11.7.2025 statt. Für die Datenerfassung und Ergebnisauswertung lagen insgesamt 169 ausgefüllte Interviews vor.

### 3.3.2 Die wichtigsten Ergebnisse

- **Wohnort:** Mehr als die Hälfte der Schülerinnen und Schüler, die sich an der Befragung beteiligt haben, wohnen nicht in Freising, knapp jede(r) Fünfte wohnt in Lerchenfeld, jede(r) Vierte in einem anderen Stadtteil. Dies deckt sich in etwa mit der tatsächlichen Verteilung der Schülerzahlen nach Wohnort.
- **Verkehrsmittelnutzung:** Jede(r) vierte Schüler(in) kommt in der Regel mit dem Rad zur Schule. Drei Viertel der Lerchenfelder, aber immerhin auch ein Drittel aus anderen Stadtteilen Freising gehören zu den regelmäßig "Radfahrenden".
- Die Frage nach der gefühlten **Sicherheit auf dem Schulweg in der Straße Gute Änger** stellt sich für fast die Hälfte der Schülerinnen und Schüler nicht, insbesondere dann nicht, wenn Sie mit dem Auto gebracht werden oder den Bus nutzen. Aber: **Exakt die Hälfte der Radfahrenden fühlt sich "eher unsicher" (39 Prozent) oder "sehr unsicher" (11 Prozent)** auf diesem Abschnitt des Schulwegs.
- **43% der Radfahrenden fühlten sich letztes Jahr beim Verkehrsversuch mit Radschutzstreifen "sicherer als jetzt"**, nur 9% unsicherer. Für die Nutzenden anderer Verkehrsmittel hat sich die subjektive Sicherheitslage kaum geändert.
- **Jede(r) zweite Schüler(in) wünscht sich für die Zukunft einen durchgehenden Radschutzstreifen in der gesamten Guten Änger**, 12% lehnen diesen ab, weitere 38% enthielten sich bei dieser Frage. Von den Radfahrenden plädieren rund zwei Drittel für einen Radschutzstreifens.