

Schlussbericht

Begleitung eines Verkehrsversuchs
in der Clara-Zetkin-Straße, Erfurt
Schwerpunkt Kommunikation und Beteiligung

Verfasserin:

Lots*
Gesellschaft für verändernde Kommunikation mbH

Verfasst am 31. März 2022, in Leipzig



Inhaltsverzeichnis

FAZIT	3
DAS WICHTIGSTE AUF EINEN BLICK	4
PROJEKTVORSTELLUNG	5
Ausgangslage	5
Kommunikation und Beteiligung während des Versuchs	5
Kommunikationsmaßnahmen	6
— ONLINE-BETEILIGUNG	8
Ergebnisse der Online-Umfrage	9
BÜRGER*INNEN-KOMMUNIKATION MIT DEM TEAM CLARA	21
Schwerpunktthemen im Zeitverlauf des Versuchs	22
Kontaktpostfach	23
BÜRGER*INNEN-WORKSHOP	24
—	
Empfehlungen	29
Beteiligung in den nächsten Projektphasen	29
Erfahrungsschatz aus dem Projekt	30
IMPRESSUM	31
—	



Fazit

Die Verwaltung der Stadt Erfurt hat einen Verkehrsversuch durchgeführt, um wissenschaftlich zu untersuchen, ob die durchgehend einspurige Verkehrsführung in der Clara-Zetkin-Straße (CZS) dauerhaft empfohlen werden kann. Diesen Verkehrsversuch hat Lots* mit verschiedenen Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger*innen im Zeitraum des Versuchs kommunikativ begleitet.

Konkret umfasst die Bürger*innen-Beteiligung drei Formate: eine viereinhalbmonatige Online-Umfrage, eine Kontaktadresse für Beschwerden und Anmerkungen sowie einen vierstündigen digitalen Workshop am Ende des Untersuchungszeitraums.

Bei der Auswertung und Evaluation dieser Maßnahmen haben wir festgestellt, dass die Qualität der Clara-Zetkin-Straße (CZS) mit einer Fahrspur je Fahrtrichtung von den Bürger*innen die an den Beteiligungsangeboten teilgenommen haben, überwiegend positiv bewertet wurde. Dem Umbau der Straße wird im Rahmen unserer Untersuchungen am Ende des Untersuchungszeitraums mehrheitlich zugestimmt.

Die Bürger*innen äußerten außerdem das Bedürfnis, in die nächsten Planungsphasen ebenfalls mit einbezogen und weiterhin über Neuigkeiten im Projekt informiert zu werden. Sie äußerten den Wunsch, auch künftig ihre Ideen und Hinweise einbringen zu können. Die hohe Beteiligung an den verschiedenen Formaten zeigt uns, dass die CZS und ihr Umbau wichtige Themen für die Erfurter*innen darstellen.



Das Wichtigste auf einen Blick

Ergebnisse aus der Onlinebeteiligung (ab Seite 8)

- Insgesamt 3.229 ausgefüllte Online-Fragebögen zeigen die Relevanz des Themas für die Bürger*innen.
- Vor allem direkte Anwohnende befürworteten die Umgestaltung.
- Die Akzeptanz der neuen Verkehrsführung steigt über den Verlauf des Verkehrsversuches, auch bei Personen, die nicht vom direkten Vorteil der Verkehrsberuhigung profitieren, da sie nicht direkt an der CZS wohnen.
- Am Ende des Untersuchungszeitraums (Januar 2022) stimmen insgesamt 62 Prozent aller Befragten (n = 1.109), die diese Frage beantworteten, einem Umbau der CZS zu.
- Befürchtungen bezüglich des Umbaus haben vor allem von Personen, welche im weiteren Stadtgebiet oder außerhalb von Erfurt wohnen.
- Sorgen zeigen sich vor allem bezüglich des Verkehrsflusses, Stau, Parkmöglichkeiten und Zeitverlust.

Zusammenfassung der Bürger*innen-Kommentare (ab Seite 21)

- Vor allem der Verkehrsfluss wurde zu Beginn des Versuchs als problematisch wahrgenommen.
- Der Mangel an gut erreichbaren Parkplätzen war zu Beginn Bestandteil vieler Zuschriften.
- Das Parken auf weiteren Flächen wurde zugelassen, danach normalisierten sich die Beschwerden in Bezug auf den ruhenden Verkehr.
- Anwohner*innen der CZS schrieben, sie fänden die Straße angenehmer als vor dem Verkehrsversuch.

Meinungen aus dem Bürger*innen-Workshop (ab Seite 24)

- Der fließende Verkehr ist trotz Einspurigkeit gegeben.
- Die Verkehrsführung soll Möglichkeit zum Überholen geben.
- Die Verkehrsteilnehmer*innen möchten die Straße nach ihren Bedürfnissen nutzen, Ampelschaltung und Verkehrsraumaufteilung sollen dazu beitragen.
- Die zusätzliche Begrünung der Straße wird als sehr positiv wahrgenommen.
- Die Einspurigkeit wird als deutliche Umfeld-Verbesserung wahrgenommen.
- Ausreichend Parkraum ein wichtiges Thema.
- Der Wunsch nach moderner Mobilitätsinfrastruktur besteht.
- Die Beteiligung der Bürger*innen am weiteren Projektverlauf ist ausdrücklich erwünscht.



Projektvorstellung

Die Verwaltung der Stadt Erfurt hat einen Verkehrsversuch durchgeführt, in dem wissenschaftlich untersucht wurde, ob die durchgehend einspurige Verkehrsführung in der Clara-Zetkin-Straße (CZS) dauerhaft empfohlen werden kann. Zudem wurden Hinweise gesammelt, welche Themen in einem zukünftigen Planungsprozess besonders beachtet werden müssen. Lots* übernahm im Verkehrsversuch das Arbeitspaket 5 „Bürger*innen-Beteiligung und Beschwerdemanagement“. Die Erkenntnisse aus den Bereichen Bürger*innen-Onlinebeteiligung, Bürger*innen-Kommunikation (Beschwerdemanagement) und dem abschließenden Bürger*innen-Workshop werden im folgenden Bericht ausgewertet.

Ausgangslage

Die dringend notwendige Sanierung des Schwemmbachkanals macht es möglich, einen begrenzten Zeitraum der Bauarbeiten für den Verkehrsversuch zu nutzen. Die CZS ist baulich, stadtklimatisch und in ihrer Aufenthaltsqualität in einem unbefriedigenden Zustand. Bereits seit mehreren Jahren gibt es Pläne, die CZS zu einer attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Hauptverkehrsstraße umzubauen. Erfurt hat sich mit der Clara-Zetkin-Straße beim Bundesprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ um Fördermittel für einen möglichen „grünen Umbau“ der CZS beworben. Das „Ob“ und „Wie“ des Umbaus soll bei einem Verkehrsversuch ermittelt werden.

Kommunikation und Beteiligung während des Versuchs

Im Versuch wurde analysiert, ob die Gestaltung der Straße mit je einer Fahrspur pro Fahrtrichtung sicher funktioniert und wie sich die Verkehrslage zu verschiedenen Tages- und Wochenzeiten auf der CZS sowie in den umgebenden Straßenzügen entwickelt.

Die begleitende Beteiligung fügte sich wie folgt in den Verkehrsversuch ein:

Verkehrsversuch	06.09.2021 – 31.03.2022
Online-Beteiligung	20.09.2021 – 31.01.2022
Bürger*innen-Workshop	05.02.2022

Alle Nutzer*innen der Straße waren eingeladen, im Zeitraum vom 20. September 2021 bis 31. Januar 2022 über eine Online-Umfrage ihre Meinungen, Wünsche und Anregungen zur Aufteilung des Verkehrsraums sowie ihre Erfahrungen mit der neuen Verkehrsführung und zur Gestaltung mitzuteilen. Dazu hatten die Bürger*innen auch am 5. Februar 2022, einem Samstagvormittag, bei einem vierstündigen Online-Workshop die Möglichkeit. Sie mussten sich dafür lediglich vorher anmelden.

Für Anregungen, Ideen, Hinweise, Kritik und akute Probleme während des gesamten Versuchs stand den Bürger*innen über die eingerichtete Mailadresse verkehrsversuch-clara@erfurt.de ein direkter Kontakt zum verantwortlichen Projektteam zur Verfügung.

Pandemiebedingte Einschränkungen hatten wenig Einfluss auf die Durchführung der Bürger*innen-Beteiligung. Alle gewählten Formate hätten auch vor der Pandemie Anwendung gefunden.



Kommunikationsmaßnahmen

Die Informationen zum Projekt Verkehrsversuch „Clara“ wurden auf verschiedenen Kommunikationskanälen ausgespielt. Stets wurde großer Wert auf abgestimmte einheitliche Inhalte gelegt – ob über die breite Öffentlichkeit informiert, die Online-Umfrage und der Bürger*innen-Workshop angekündigt oder die Mailadresse bekannt gegeben wurde.

Fraktions-, Ressort- und Verwaltungsübergreifend erhielten alle relevanten Stellen zu Beginn des Verkehrsversuchs eine **Sprachregelung** für die interne und externe Kommunikation.

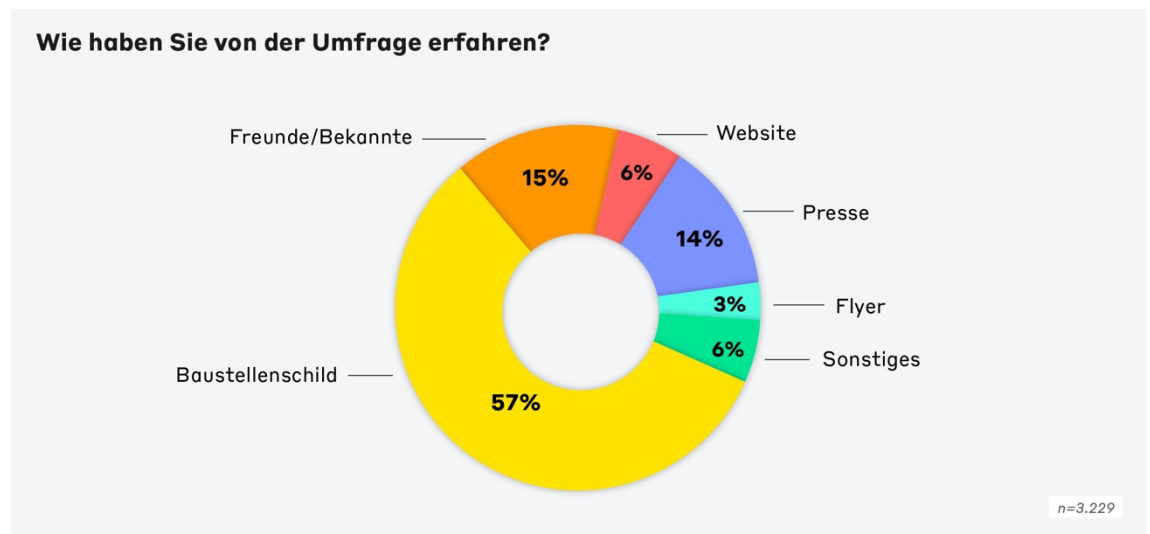
Auf der Website der Stadt Erfurt wurde eine **Projektwebsite** integriert, auf der Interessierte Informationen sowie die erfahrungsgemäß häufigsten **Fragen und Antworten** zum Verkehrsversuch, den Zugang zur Online-Umfrage, den Projektflyer im Web-Format und die Kontaktdaten zum Team Clara fanden. Die Projektwebseite wurde ab dem Start des Verkehrsversuchs am 6. September 2021 bis zum Ende der Online-Umfrage am 31. Januar 2022 insgesamt 4.389 mal aufgerufen, wobei 3.970 eindeutige Besucher*innen mit einer Verweildauer von mehr als einer Minute pro Seite gemessen werden konnten.



Online und direkt am Ort des Geschehens: Projektwebsite, Straßenschild und Flyer als Kommunikationsmittel zum Verkehrsversuch



Als wirkungsvollstes Kommunikationsmittel sind die zehn **gestalteten Straßenschilder** in der CZS und im direkten Umfeld des Verkehrsversuchs zu werten. 57 Prozent aller Befragten gaben an, darüber von der Online-Umfrage erfahren zu haben. Die Schilder informierten über den Versuch und wiesen auf die **Online-Umfrage** und die Kontaktmöglichkeit zum Team Clara hin. Direkt am Schild konnte der **Projekt-Flyer** bereitgestellt werden, der umfassende Informationen zum Projektverlauf, zum Ziel des Versuchs und zu den Beteiligungsmöglichkeiten enthielt.



Über das eingerichtete **E-Mail-Postfach** des Projektes konnten die Bürger*innen direkten Kontakt zum Team Clara aufnehmen. Indem alle Nachrichten im ersten Schritt sofort mit einer automatischen Nachricht und im zweiten Schritt innerhalb von 24 bis 48 Stunden nach Eingang auch persönlich beantwortet wurden, erhielten die Bürger*innen einen zuverlässigen Service an die Hand. Sie erreichten zügig eine*n Ansprechpartner*in.



Online-Beteiligung

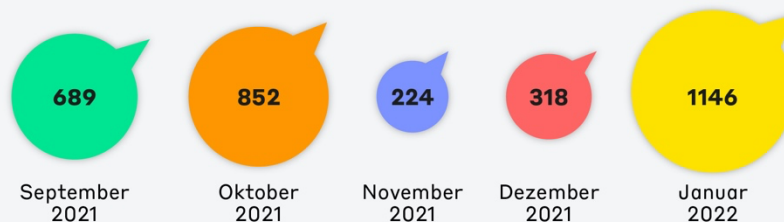
Um den Verkehrsversuch kommunikativ zu begleiten und die Erfahrungen der Bürger*innen zur neuen Verkehrsführung aufzunehmen, wurde eine den Versuch flankierende Online-Befragung durchgeführt. Die Befragung lief über einen Zeitraum von mehr als vier Monaten, um festzustellen, ob sich Akzeptanz der Maßnahme und Bewertung der neuen Verkehrsführung im Versuchszeitraum veränderten.

Um eine Entwicklung der Einstellung der Bürger*innen über den Zeitverlauf beurteilen zu können, wurden die Bürger*innen dazu eingeladen, in dem vorgegebenen Zeitraum, mehrmals an der Umfrage teilzunehmen. Somit entspricht die Gesamtzahl der abgeschlossenen Umfragen nicht zwangsläufig der Anzahl an Einzelpersonen, die an der Befragung teilgenommen haben. Um den Zugang zur Umfrage möglichst barrierearm zu gestalten und somit eine größtmögliche Beteiligung zu gewährleisten, entschieden wir uns gegen eine Registrierung als Voraussetzung zur Teilnahme an der Umfrage. Aus diesem Grund ist es uns nicht möglich zu ermitteln, wie viele Personen über den Zeitraum der Umfrage einmal oder mehrmals teilgenommen haben. Dennoch können die festgestellten Veränderungen der Umfrageergebnisse über den Verlauf des Verkehrsversuches als Anhaltspunkt für eine Änderung in der Einstellung genutzt werden.

Die konzipierte Umfrage hatte zum Ziel, einerseits Informationen zu sammeln, wie die CZS vor dem Verkehrsversuch genutzt wurde und ob sich seit Umgestaltung der CZS Nutzungsart und -häufigkeit verändert hatten. Andererseits erfragten wir, inwiefern sich die Nutzer*innen der CZS durch die Umgestaltung beeinträchtigt fühlten, wie diese Beeinträchtigungen aussahen und ob einem Umbau der CZS zugestimmt werden würde. Insgesamt beinhaltete der Fragebogen – neben der Erfassung des Alters und aktuellen Wohnortes – zehn geschlossene Fragen (mit vorgegebenem Antwortformat) und fünf Fragen, bei denen die Möglichkeit bestand, offen in einem Freitextfeld Hinweise oder Meinungen abzugeben. Die Beantwortung des Fragebogens nahm durchschnittlich vier bis fünf Minuten in Anspruch.

Über den gesamten Zeitraum der Online-Beteiligung vom 20. September 2021 bis zum 31. Januar 2022 gingen **3.229** bis zum Ende bearbeitete **Fragebögen** ein. Besonders zu Beginn des Umfragezeitraums – im September und Oktober – und vor Abschluss der Erhebung, konnte eine überaus starke Beteiligung festgestellt werden.

Abgeschlossene Online-Umfragen nach Monaten



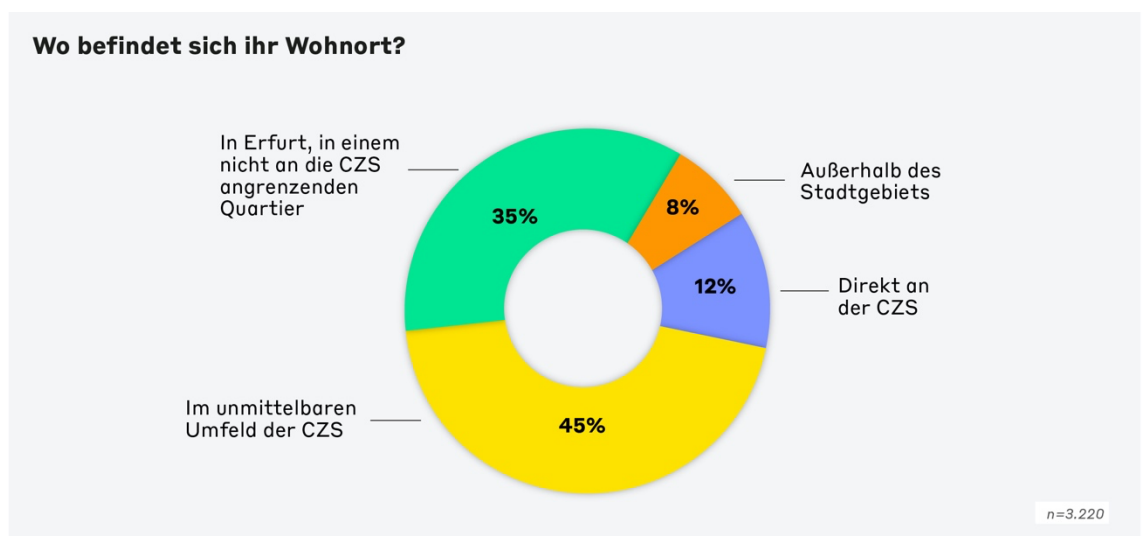
n=3.229



Ergebnisse der Online-Umfrage

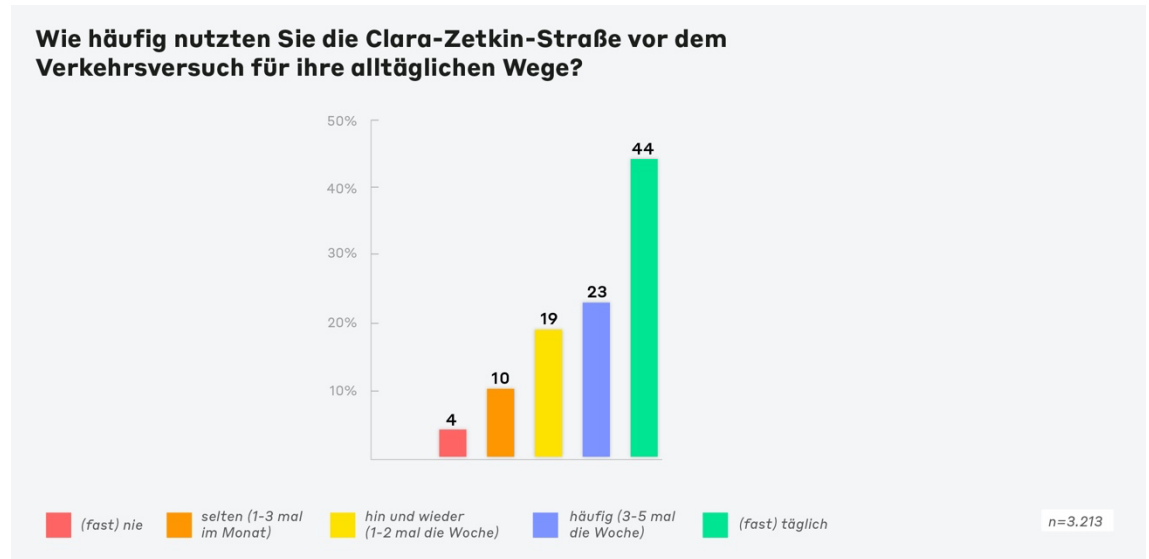
Im Fragebogen wurden die Teilnehmenden gebeten, ihr Alter und ihren Wohnort anzugeben. Durchschnittlich waren die Teilnehmenden 41 Jahre alt. Die 30- bis 39-Jährigen (29 Prozent aller Befragten) waren am stärksten vertreten.

Insgesamt 397 (12 Prozent) ausgefüllte Fragebögen erhielten wir von Personen, die direkt in der Clara-Zetkin-Straße wohnen. Den größten Anteil an abgeschickten Umfragen (45 Prozent) erhielten wir von Personen, die im unmittelbaren Umfeld der CZS wohnhaft sind. Den geringsten Anteil (7,5 Prozent) machten Personen aus, die nicht in Erfurt wohnen.

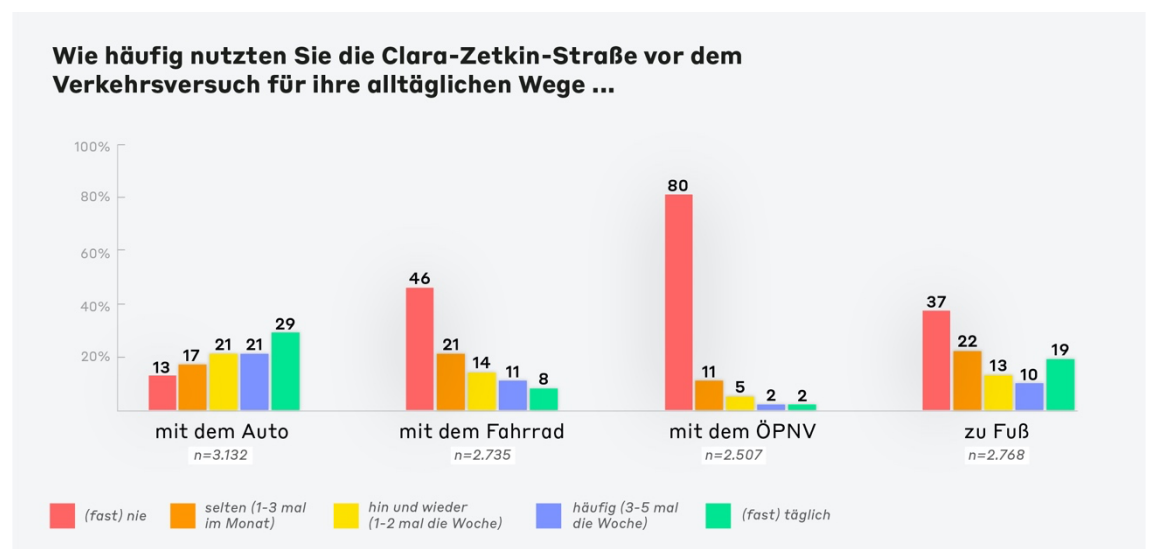




Im Fragebogen wurden weiterhin einige Informationen bezüglich der Nutzung der CZS vor Beginn des Verkehrsversuches gesammelt. Die erste Frage lautete hier: „Wie häufig nutzten Sie die Clara-Zetkin-Straße vor dem Verkehrsversuch für ihre alltäglichen Wege?“ Hier konnte festgestellt werden, dass fast die Hälfte aller Befragten die CZS vor Beginn des Verkehrsversuches (fast) täglich nutzte. Dies zeigt die Relevanz dieser Straße und demnach auch die Relevanz möglicher Änderungen in der Verkehrsführung für die Teilnehmenden.



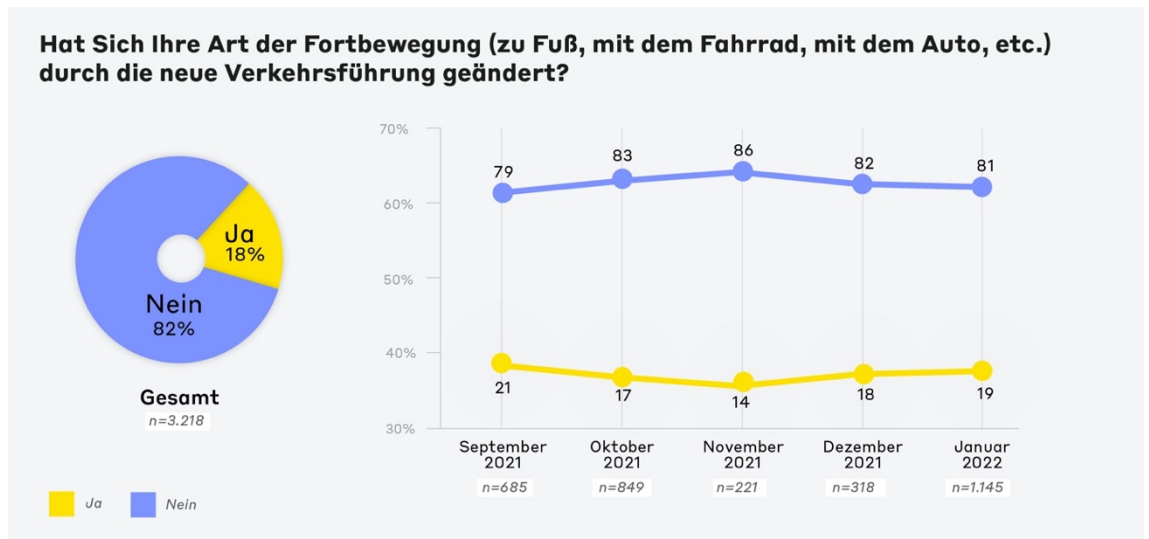
Anschließend an die Frage zur allgemeinen Nutzungshäufigkeit wurde abgefragt, welche Verkehrsmittel die Bürger*innen wie häufig nutzen. Hiermit wollten wir herausfinden, wie die CZS vorrangig genutzt wurde und im Anschluss, ob sich ggf. die Verkehrsmittelwahl durch die angepasste Verkehrsführung verschoben hat. Die Frage hierbei lautete: „Wie häufig nutzten Sie die Clara-Zetkin-Straße vor dem Verkehrsversuch ... mit dem Auto/mit dem Fahrrad/mit dem ÖPNV/zur Fuß/Anders“. Die Ergebnisse zeigen, dass die CZS vor allem für die Fahrten mit dem Auto genutzt wurde.



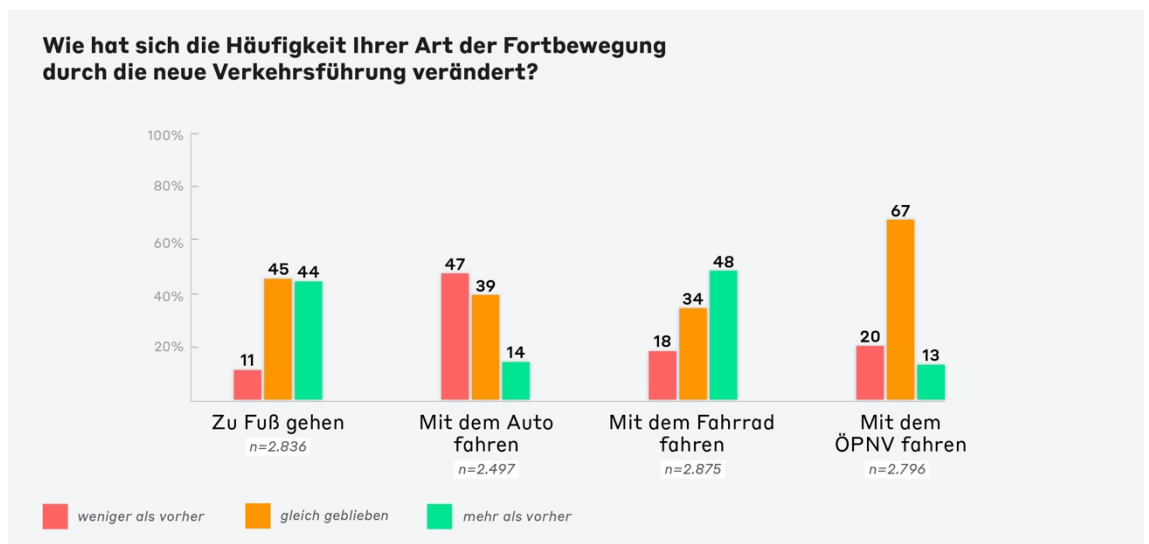


Bei der Interpretation dieser Frage sollte allerdings beachtet werden, dass die Mehrheit der befragten Personen nicht direkt in der CZS wohnhaft ist. Bei einem Blick auf diese Teilgruppe ergaben sich, was die Verkehrsmittelwahl angeht, andere Verteilungen als bei der Mittelung über alle Teilnehmenden hinweg. Hier zeigte sich, dass 65 Prozent der Anwohnenden die CZS (fast) täglich zu Fuß nutzen und knapp 25 Prozent (fast) täglich mit dem Fahrrad. Außerdem sollte beachtet werden, dass es in der CZS schon vor dem Verkehrsversuch keine Bus-Haltestelle gab, was die allgemein geringe Nutzung des ÖPNV erklärt.

Die Frage „Hat sich Ihre Art der Fortbewegung (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Auto, etc.) durch die neue Verkehrsführung geändert?“ beantworteten insgesamt rund 82 Prozent mit „Nein“. Diese Zahl war über den gesamten Zeitraum des Versuchs relativ konstant.

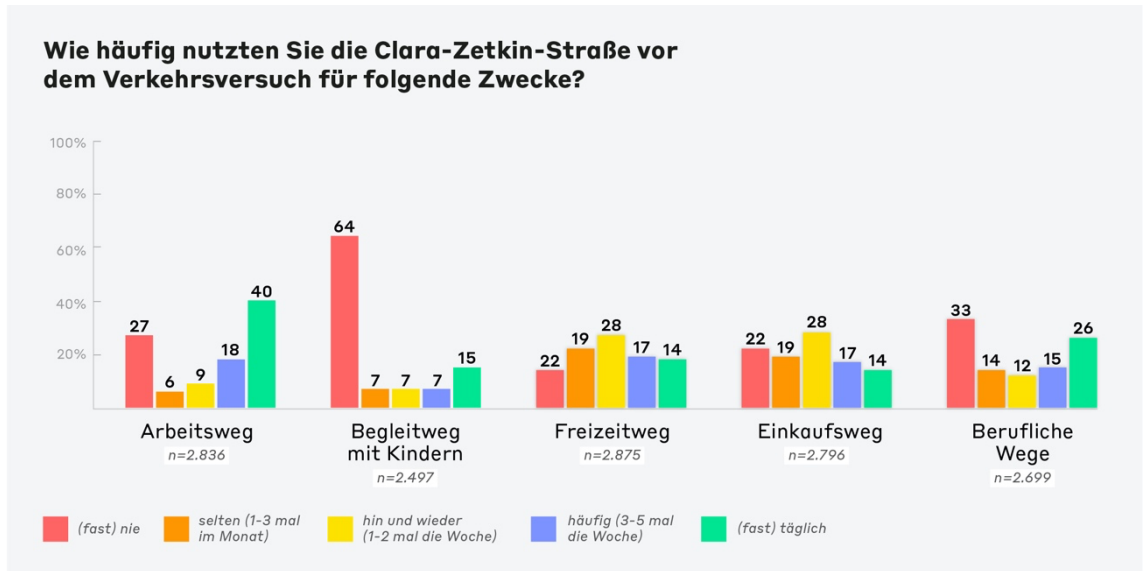


Die 18 Prozent (587 Personen), die angaben, dass sich ihre Art der Fortbewegung verändert hat, wurden anschließend gefragt, welches Verkehrsmittel sie häufiger oder weniger häufig im Vergleich zur Zeit vor dem Verkehrsversuch nutzten. Hier zeigte sich, dass diese 587 Personen durchschnittlich weniger Fahrten mit dem Auto und mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegten.

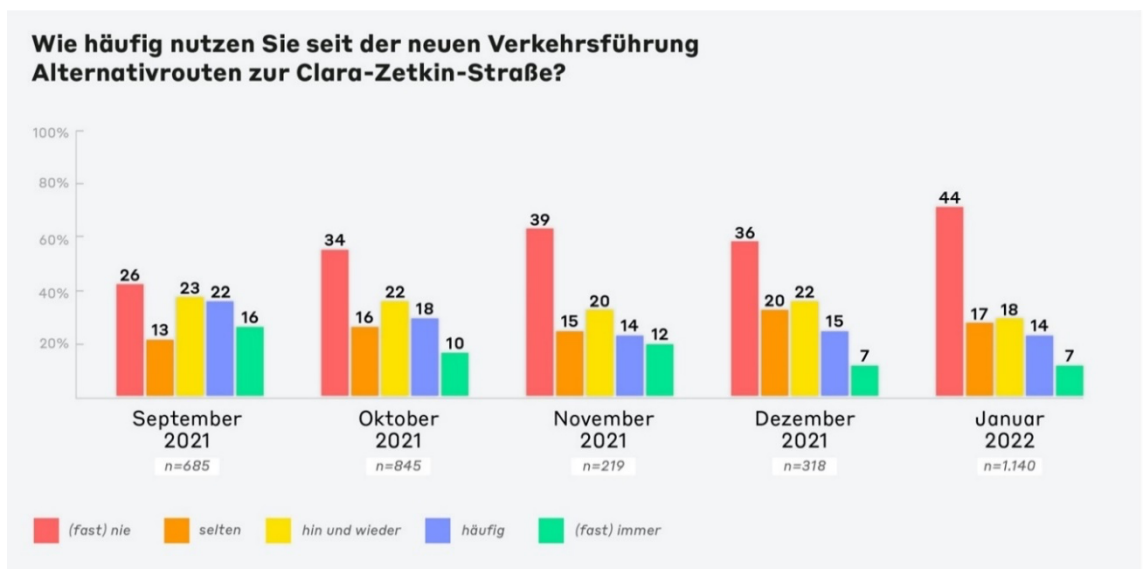




Im Anschluss erfragten wir, für welche Zwecke die Bürger*innen die CZS vor dem Verkehrsversuch wie häufig nutzten. Hier stellten wir eine besonders häufige Nutzung als Arbeits- oder beruflichen Weg fest.



Um die Ergebnisse der Verkehrsbeobachtungen zu unterstützen und ein Gefühl zu bekommen, ob die Reduzierung der Fahrspuren vor allem eine Verkehrsverlagerung hin zu anderen Strecken zur Folge hatte, fragten wir außerdem: „Wie häufig nutzen Sie seit der neuen Verkehrsführung Alternativrouten zur Clara-Zetkin-Straße?“





Die Ergebnisse zeigen, dass selten Alternativrouten aufgrund der neuen Verkehrsführung genutzt wurden und diese Nutzung über den Zeitraum des Verkehrsversuches immer weiter abnahm. So gaben im September noch 16 Prozent der Befragten an „(fast) immer“ eine Alternativroute zu wählen – im Januar hingegen waren es nur noch 7 Prozent.

Alle Personen, die berichteten, selten bis (fast) immer Alternativrouten zur CZS zu nutzen, wurden außerdem gefragt, warum sie Alternativrouten wählten.

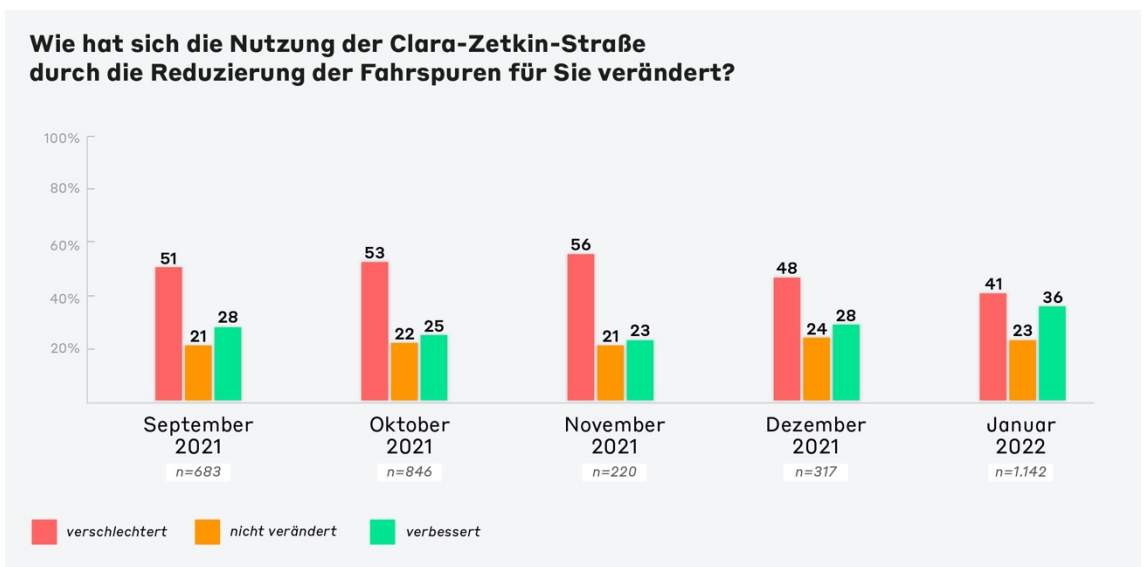
Die Antworten auf diese offenen Fragen sind unten in Form einer Wortwolke visualisiert. Im Anhang A finden Sie eine Erklärung, wie die Wortwolken erstellt wurden. Sie finden dort auch die absoluten Zahlen zu den verschiedenen zu Clustern zusammengefassten Antworten (*Tabelle 1*). Als Hauptgrund für die Nutzung von Alternativrouten wurde das schnellere Vorankommen auf diesen Strecken angegeben, schließlich könnten so Staus, Sperrungen und Baustellen vermieden werden. Als weitere Gründe wurden auch die bessere Verkehrsführung im Vergleich zur CZS, die ruhigere Strecke und die leichtere Parkplatzsuche genannt. Wenige Teilnehmende nannten auch die absichtliche Entlastung der CZS und die Abwechslung als Gründe. Die Fahrradfahrenden bevorzugten die Alternativrouten, da sich diese besser für sie eigneten.



Die absoluten Zahlen zu den zu Clustern zusammengefassten Antworten finden Sie in Anhang A (*Tabelle 1*).

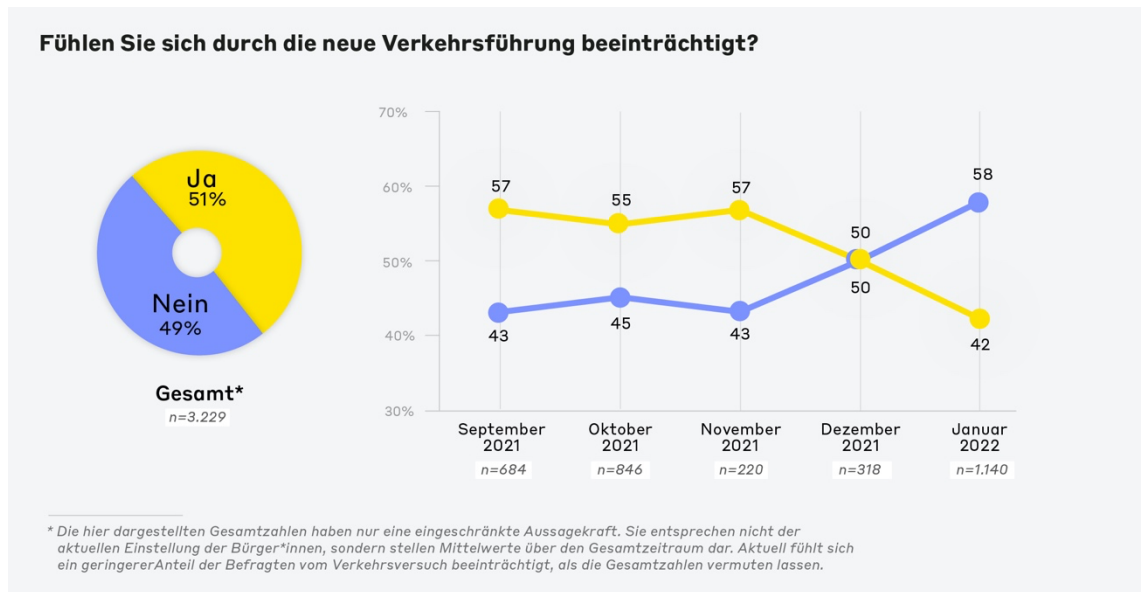


Nachdem wir Informationen zur geänderten Nutzungsart und der Nutzung von Alternativrouten eingeholt hatten, wollten wir ebenfalls erfahren, ob sich die CZS durch die Reduzierung der Fahrspuren für die Nutzer*innen verbessert oder verschlechtert hat. Hier zeigte sich, dass die wahrgenommene Verschlechterung im Januar, im Vergleich zu den Monaten September, Oktober und November deutlich nachgelassen hat. Im Januar 2022 nahmen nur noch 41 Prozent der Befragten den Umbau der CZS als einspurige Straße als Verschlechterung für ihre Nutzung wahr. Vor dem Hintergrund, dass der Großteil der Befragten die Straße hauptsächlich als Durchfahrtsstraße nutzt und nicht aus direkten Anwohner*innen bestand, könnte dieses Ergebnis eine Bestätigung dafür sein, dass der Verkehrsfluss durch den Umbau weniger beeinflusst wurde, als ggf. Anfangs vermutet.





Im nächsten Schritt wurden die Teilnehmenden gefragt, ob sie sich durch die neue Verkehrsführung beeinträchtigt fühlen. Diese Frage beantworteten zu Beginn des Versuches noch 57 Prozent der Befragten mit „Ja“. Am Ende des Untersuchungszeitraums waren es nur noch 42 Prozent, die diese Frage mit „Ja“ beantworteten. Dies zeigt, dass die Akzeptanz für die Veränderungen der Verkehrsraumaufteilung im Laufe der Zeit gestiegen ist.



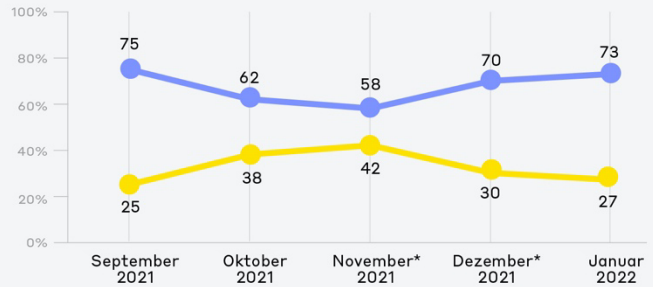
Bei der Beantwortung dieser Frage konnte außerdem ein Unterschied zwischen den Antworten der direkten Anwohnenden und der Personen, welche nicht direkt an der CZS wohnhaft waren, festgestellt werden.

Insgesamt zeigt sich, dass die Vorteile immer weniger wahrgenommen werden und die Beeinträchtigung überwiegt, je weiter die Person von der CZS entfernt wohnt. Bei einem Blick auf die Entwicklung über die Zeit konnte jedoch festgestellt werden, dass es vor allem bei Personen, die nicht direkt an der CZS wohnhaft waren, große Unterschiede bei der Einschätzung der Beeinträchtigung zwischen September 2021 und Januar 2022 gab. So fühlten sich beispielsweise 78 Prozent der befragten Erfurter*innen, welche in einem nicht an die CZS angrenzenden Quartier wohnten, zu Beginn der Untersuchung noch von der neuen Verkehrsführung beeinträchtigt – im Januar 2022 waren es hingegen nur noch 47 Prozent.

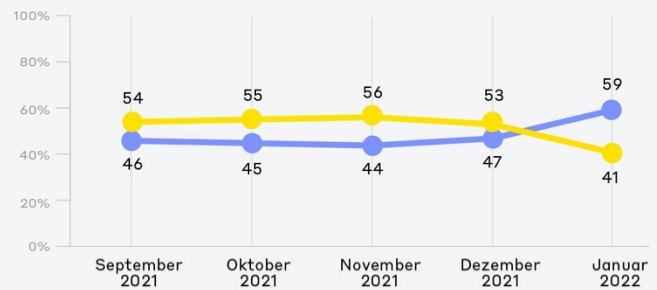


Fühlen Sie sich durch die neue Verkehrsführung beeinträchtigt? — Differenziert nach Wohnort und über die Zeit

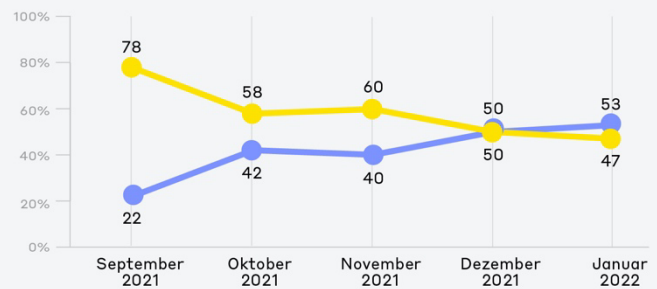
Direkt an der Clara-Zetkin-Straße
n=396



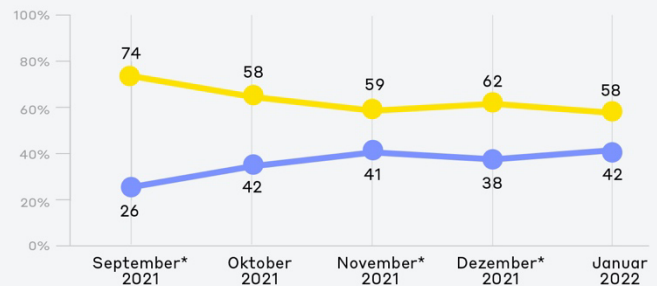
Im unmittelbaren Umfeld der Clara-Zetkin-Straße
n=1441



In Erfurt, in einem nicht an die Clara-Zetkin-Straße angrenzenden Quartier
n=1125



Außerhalb des Stadtgebietes
n=240



■ Ja ■ Nein

* Eine Interpretation der Ergebnisse dieser Monate ist durch eine Stichprobengröße von n < 50 nur eingeschränkt möglich.



Personen, die angaben, dass sie sich durch die neue Verkehrsführung beeinträchtigt fühlen, wurden außerdem gefragt, wodurch sie sich genau beeinträchtigt fühlen.

Die am häufigsten genannten Beeinträchtigungen waren: Zeitverlust durch Stau, Baustellen, umständliche Parkplatzsuche und geringe Geschwindigkeit. Außerdem wurden eine unübersichtliche Verkehrsführung durch zu viele Schilder, zu viele Kurven („Slalom“) und nicht angepasste Ampelschaltungen als Ursachen genannt. Die Enge der Straße verursachte laut Angabe der Befragten Probleme für Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge. Das Ausweichen auf Alternativrouten wurde unter dem Gesichtspunkt der Überlastung dieser Wege kritisiert.

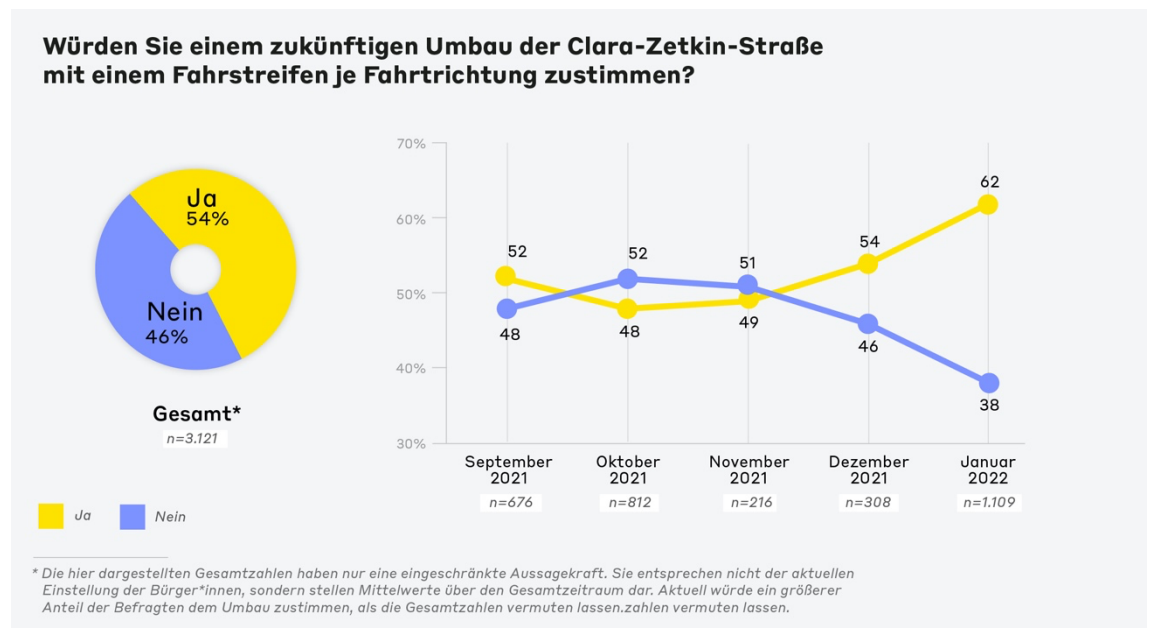


Die absoluten Zahlen zu den zu Clustern zusammengefassten Antworten finden Sie in Anhang A (Tabelle 2).



Den Abschluss der Umfrage bildete die Frage nach der allgemeinen Zustimmung zu einem zukünftigen Umbau der CZS mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Auch bei dieser Frage konnte eine klare Entwicklung während des Umfragezeitraums beobachtet werden.

Von allen Personen, die bei dieser Frage eine Entscheidung treffen konnten und nicht „keine Angabe“ auswählten, stimmten in den ersten Monaten nur rund 50 Prozent einem Umbau der CZS zu. Am Ende des Verkehrsversuches im Januar 2022 konnte eine Zustimmung zum Umbau der CZS von 62 Prozent der Bürger*innen, die diese Frage beantworteten, verzeichnet werden.

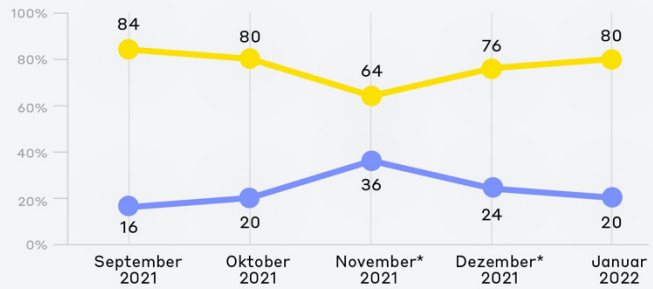


Bei der Betrachtung der Zustimmung zum Umbau in Abhängigkeit vom Wohnort der Befragten zeigt sich ebenfalls, dass die Zustimmung umso höher ist, je näher die Befragten an der CZS wohnen. Bemerkenswert ist jedoch auch hier vor allem die Veränderung über die Zeit. Während die direkten Anwohnenden sowohl im September als auch im Januar zu rund 80 Prozent dem Umbau zustimmten, konnte eine klare Entwicklung bei Personen aus dem unmittelbaren Umfeld oder dem weiteren Stadtgebiet festgestellt werden. Hier stieg die Zustimmung zum Umbau im Vergleich zwischen September/Oktober und Januar signifikant an.

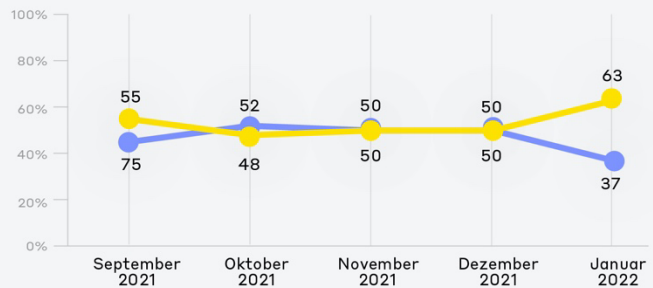


Würden Sie einem zukünftigen Umbau der Clara-Zetkin-Straße mit einem Fahrstreifen je Fahrrichtung zustimmen? — Differenziert nach Wohnort und über die Zeit

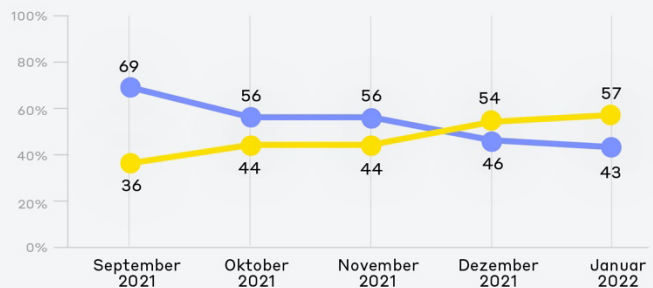
Direkt an der Clara-Zetkin-Straße
n=396



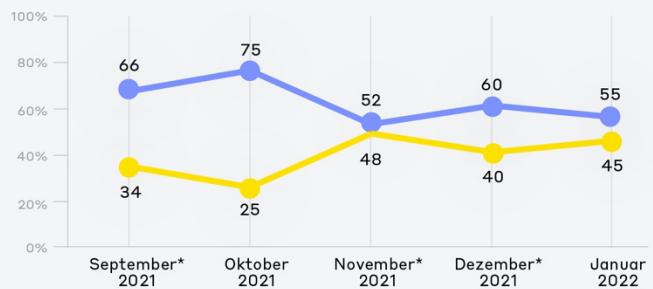
Im unmittelbaren Umfeld der Clara-Zetkin-Straße
n=1446



In Erfurt, in einem nicht an die Clara-Zetkin-Straße angrenzenden Quartier
n=1132



Außerhalb des Stadtgebietes
n=238



■ Ja ■ Nein

* Eine Interpretation der Ergebnisse dieser Monate ist durch eine Stichprobengröße von n < 50 nur eingeschränkt möglich.



Bürger*innen, die dem Umbau der CZS zustimmten, wurden nachfolgend gefragt: „Was wünschen Sie sich für eine mögliche Umgestaltung?“ Einer der meistgenannten Wünsche für eine zukünftige Gestaltung der CZS war die stärkere Begrünung in Form von Grünflächen und Bäumen und dem Wiedereinrichten der ehemaligen Vorgärten. Ebenso viele Wünsche bezogen sich auf die Verbesserung für Radfahrer- und Fußgänger*innen, indem getrennte Fahrwege, Zebrastreifen und eine angepasste Ampelschaltung eingerichtet werden. Autofahrende wünschten sich mehr Parkplätzen (vor allem für Anwohnende) und Lademöglichkeiten für E-Autos.



Die absoluten Zahlen zu den zu Clustern zusammengefassten Antworten finden Sie in Anhang A (Tabelle 3).

Bürger*innen, die dem Umbau der CZS nicht zustimmten, wurden nachfolgend gefragt „Warum würden Sie einem zukünftigen Umbau nicht zustimmen?“ Die Antworten auf diese Frage zeigten ähnliche Befürchtungen wie schon in den Kommentaren zu den Beeinträchtigungen. Besonders häufig wurden eine Verschlechterung des Verkehrsflusses und dadurch mehr Staus und Zeitverluste genannt. Da angenommen wurde, dass der Verkehr nicht vermindert, sondern nur auf die umliegenden Straßen verlagert würde, wurde außerdem eine steigende Umweltbelastung durch Umwege und höheren Kraftstoffverbrauch angenommen. Da eine Fahrradstraße parallel zur CZS verläuft, wurde eine Erweiterung der Radinfrastruktur auf der CZS als nicht notwendig erachtet.



Die absoluten Zahlen zu den zu Clustern zusammengefassten Antworten finden Sie in Anhang A (Tabelle 4).

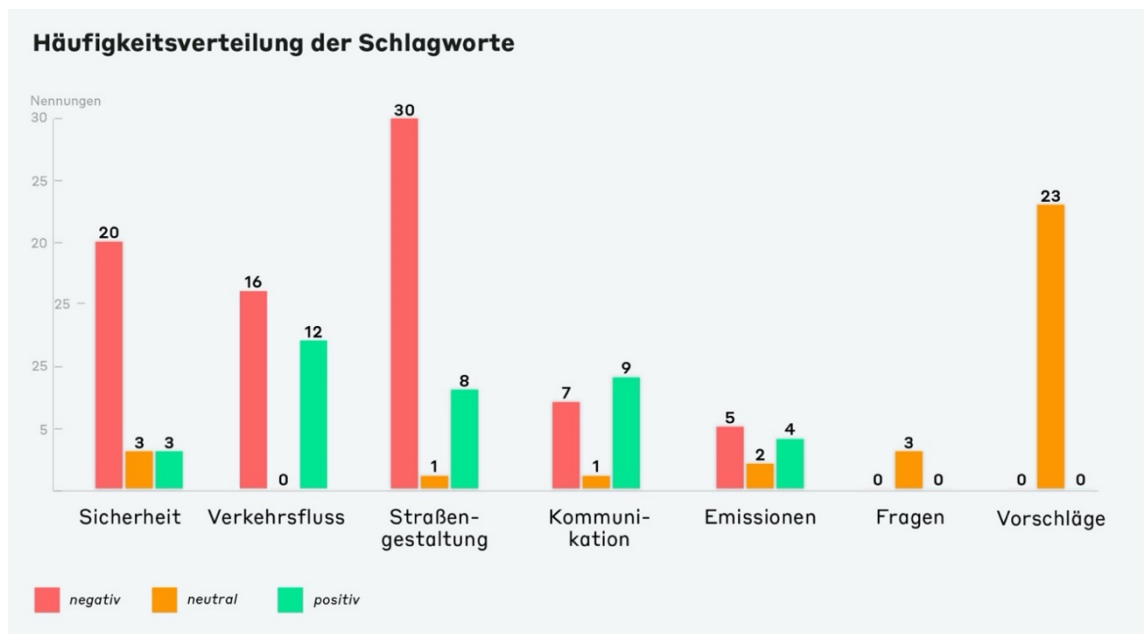


Bürger*innen-Kommunikation mit dem Team Clara

Während des Verkehrsversuchs gab es die Möglichkeit, das Team Clara mit Hinweisen, Fragen und Beschwerden zu kontaktieren. Hierfür stand die E-Mailadresse verkehrsversuch-clara@erfurt.de zur Verfügung, die auf allen Informationsmaterialien zum Verkehrsversuch zu finden war. Das Kontaktpostfach wurde rege genutzt. Im Lauf des Verkehrsversuchs wurden **41 E-Mails** beantwortet. Die zuvor konzipierten FAQ halfen bei der Beantwortung aufkommender Fragen.

Alle eingegangenen E-Mails wurden gesammelt und verschlagwortet, um eine Auswertung und schnelle Identifikation des Anliegens zu ermöglichen. Die Schlagworte wurden, abhängig von Kontext und Stimmung der Nachricht, auf die Kategorien „positiv“, „negativ“ und „neutral“ verteilt – die Schlagworte selbst ergaben sich aus dem Inhalt der Zuschriften. Zudem wurden aus den Schlagworten folgende Kategorien gebildet: Sicherheit, Verkehrsfluss, Emissionen, Straßengestaltung, Kommunikation, Vorschläge und Fragen. Es war möglich, dass einer Einsendung mehrere Schlagworte zugewiesen wurden.

Die Bandbreite der Zuschriften reichte von Beschwerden über detaillierte Vorschläge zur Umgestaltung der „Clara“ bis zu ausdrücklichem Lob für den Verkehrsversuch. Auch Fragen oder Beschwerden zu anderen Sachverhalten rund um die CZS kamen im Kontaktpostfach an. Diese Kontaktoption per E-Mail eröffnete den Bürger*innen die Möglichkeit, von der Stadt gehört zu werden. Sie gab der Stadt die Gelegenheit, die unmittelbaren Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die CZS nutzende Personen in der Auswertung des Verkehrsversuchs zu berücksichtigen.





Schwerpunkthemen im Zeitverlauf des Versuchs

Die Gesamtzahl der Zuschriften, die das Kontaktpostfach erreichten, lag im September und Oktober bei jeweils zwölf und elf, im November und Dezember bei drei und fünf – und damit deutlich niedriger als in den Vormonaten. Nachdem Kommunikationsmaßnahmen im Januar erneut die Kontaktmöglichkeit per E-Mail bekannt gemacht hatten, gingen im Januar wieder mehr Zuschriften ein. Diese Verteilung der Anzahl der Nachrichten auf die Monate sollte bei der Interpretation der folgenden Ergebnisse beachtet werden. Dabei wird die Verteilung der Häufigkeit bestimmter Themen unabhängig von ihrer Konnotation betrachtet.



Das Thema Sicherheit schien die Menschen zu Beginn des Versuches zu beschäftigen. Im September kam das Thema in elf Zuschriften auf, im Oktober schon etwas seltener in sieben Erwähnungen, über den November und Dezember sank die Zahl auf vier und im Januar gab es noch eine Nachricht, die das Thema ansprach. Sicherheit im Verkehr ist vielen Erfurter*innen wichtig. Dabei richtete sich ihr Fokus häufig auf die Sicherheit von Kindern. Die konkreten Erfahrungen mit dem Verkehrsversuch konnten jedoch anfängliche Unsicherheiten zerstreuen.

Der Verkehrsfluss in der CZS und den umliegenden Straßen war ein Thema, das wiederholt erwähnt wurde. Dabei fällt mit Blick auf die Häufigkeit dieser Kategorie im zeitlichen Verlauf des Versuchs auf, dass die Erwähnungen relativ gleichbleibend waren: Mit neun Erwähnungen im September, fünf im Oktober und wieder neun im Januar schien sich hier nicht viel zu verändern. Dies kann auch damit zusammenhängen, dass die Clara-Zetkin-Straße vor dem Beginn des Verkehrsversuchs aufgrund von Bauarbeiten vollständig gesperrt war, so dass mit dem Verkehrsversuch gewissermaßen eine Sondersituation die nächste ablöste.

Das Thema Parkplätze beschäftigte vor allem Anwohnende der CZS und der umgebenden Straßen zu Beginn des Versuchs. Im Verlauf des Verkehrsversuchs breitete sich ruhender Verkehr auf unterschiedlichen Flächen aus und wurde dort geduldet, so dass es keinen Mangel an Parkplätzen mehr gab. Daher sank die Zahl der Nennungen von Parkplatzmangel von neun Erwähnungen im Oktober auf zwei im Dezember und null im Januar.

Gegen Ende des Verkehrsversuchs nahm die Zahl der Vorschläge zur Gestaltung der „Clara“ noch einmal deutlich zu. Kamen zu Beginn vier bis fünf Vorschläge pro Monat im Kontaktpostfach an, stieg ihre Zahl im Januar auf 13. Dies erklärt sich durch zwei Faktoren: Die Laufzeit des Verkehrsversuchs hatte ausreichend Zeit gegeben, um sich mit kritischen Rückmeldungen, Beschwerden und Sorgen an die Stadt zu wenden. Nach erneuten



Kommunikationsmaßnahmen verbunden mit der Aufforderung, sich an der Online-Umfrage zu beteiligen, meldeten sich nun die Menschen, welche an der Umgestaltung der „Clara“ mitwirken und Ideen beisteuern wollten.

Kontaktpostfach

Das Kontaktpostfach als „offenes Ohr“ der Stadt wird von den Bürger*innen geschätzt, es gibt ihnen die Möglichkeit, ihre Anliegen direkt an die zentrale Fachstelle zu richten. Das Postfach ist ein zusätzliches Kommunikationsmittel für die Stadt. Vorbeugung oder Aufklärung von Missverständnissen über den Verkehrsversuch sind im direkten Kontakt zu Bürger*innen einfach möglich.

Die Zuschriften im Kontaktpostfach vermitteln einen Einblick in den Alltag der Menschen mit dem Verkehrsversuch, auch wenn dieser Eindruck nicht als repräsentativ angesehen werden kann.

Die Entwicklung der Zuschriften und ihrer Themen über den zeitlichen Verlauf des Versuchs zeigt, dass zu Beginn des Versuchs verstärkt Befürchtungen und Probleme im Kontaktpostfach angesprochen wurden. Mit weiterem Fortschreiten des Versuchs schien eine Art Gewöhnungseffekt einzusetzen, so dass die Anzahl der Zuschriften zu einigen Themen mit der Zeit sank.

Der Anstieg von Vorschlägen aus der Bürgerschaft, der im Januar zu verzeichnen war, zeigt deutlich den Mitgestaltungswillen der Menschen in Erfurt beim möglichen Umbau der „Clara“.

Aus den Zuschriften geht hervor, dass vor allem der Verkehrsfluss und ein Mangel an gut erreichbaren Parkplätzen zu Beginn des Versuchs als problematisch wahrgenommen wurden. Letzteres normalisierte sich, als das Parken auf weiteren Flächen zugelassen wurde. Anwohner*innen der „Clara“ schrieben, sie fänden die Straße angenehmer als vor dem Verkehrsversuch.



Bürger*innen-Workshop

In Anschluss an die Online-Umfrage erhielten alle Interessierten im Rahmen des Bürger*innen-Workshops ein Forum für das direkte Gespräch mit dem Team Clara. Insgesamt gingen 51 Interessensbekundungen für den Workshop ein. Alle Interessent*innen wurden eingeladen und umfassend informiert. Zum Workshop waren 26 Bürger*innen anwesend. Das Interesse an der Teilnahme durch die Bürger*innen konnte über den gesamten Projektzeitraum der Bürgerbeteiligung beobachtet werden.

Der durchgeführte Workshop ist, aufgrund der Selbstselektion der Teilnehmer*innen, nicht repräsentativ. Teile des Bürger*innen-Workshops ist als Anlage C und D beigefügt.

Konzeption

Entsprechend des formulierten Ziels des Workshops

„Wir möchten Ihre verschiedenen Perspektiven, Eindrücke und Erfahrungen zum Verkehrsversuch Clara hören und die Möglichkeit nutzen, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen.“

entstanden drei übergeordneten Kategorien, die mit kurzweiligen Methoden kompakt und umfassend beleuchtet wurden.

- Information zum Projekt und dem weiteren Verlauf
- Aufnahmen von Wünschen und Ideen für die Clara
- Dialog zu verschiedenen Perspektiven und Erfahrungen im Verkehrsversuch

Der Workshop wurde, anders als zunächst geplant, aufgrund der Corona-Pandemie digital per Zoom durchgeführt. Folgende Maßnahmen wurden ergriffen, um die digitale Teilhabe zu ermöglichen:

- Checkliste zur guten digitalen Zusammenarbeit in Workshops
- digitaler und telefonischer technischer Support mit Technik-Check am Vortag
- digitaler und telefonischer technischer Support zum Workshop selbst



Die Teilnehmenden

Die Bürger*innen, die am Workshop teilgenommen haben, waren Männer und Frauen aus allen Altersgruppen, wobei die Anzahl der Männer zu ca. 2/3 überwogen. Aus einer Mini-Umfrage zu Beginn des Workshops ging hervor, aus welchem Interesse heraus sie sich beteiligen und wie sie die CZS vorrangig nutzen.



Entstandene Wortwolke aus dem Workshop zur Frage „Darum bin ich heute hier“.



Entstandene Grafische Darstellung aus dem Workshop.



Information zum Projekt und dem weiteren Verlauf

Im Workshop wurde vom Team Clara in den Kategorien Rückblick und Ausblick informiert. Dabei ging es um die Entwicklungen vor dem Verkehrsversuch und sowie um Informationen zum Projektablauf und die weiteren Planungen nach dem Workshop und Verkehrsversuch Clara. Im Anschluss gab es Zeit für Verständnisfragen, die die Bürger rege nutzten.

Die Rückfragen der Bürger*innen umfassten die folgende Themenschwerpunkte: Prozess und weiteres Vorgehen, Planung und Entwicklung der CZS, Nachfragen zu Details aus der Verkehrsmessung, ruhender Verkehr wie Parken und die Umsetzung des Parkverbots sowie das Thema Radverkehr. Die Rückfragen finden Sie im Anhang C.

Dialog in wechselnden Arbeitsgruppen

Schwerpunkt des Bürger*innen-Workshops war es, den Dialog zwischen den Teilnehmenden zu ermöglichen und so verschiedenste Perspektiven und Erfahrungen auszutauschen. Die Kleingruppenarbeit war mit je einer Moderatorin, einem Vertreter der Stadtverwaltung und einer Vertreter*in aus der Verkehrsmessung besetzt. In den einzelnen Arbeitsgruppen gab es die Möglichkeit, Nachfragen zu stellen. Alle Kleingruppen arbeiteten an den gleichen Fragestellungen, die Arbeitszeit betrug jeweils ca. 30 Minuten. Die Gruppen wurden mehrfach neu zusammengesetzt, damit die Teilnehmenden und das Team Clara besonders viele verschiedene Perspektiven und Personen kennenlernen konnten.

Welche Erfahrungen haben Sie während des Versuchs gemacht?

Leitfrage: **„Das hat mich positiv überrascht ...“** Unter dieser Leitfrage finden sich sieben Themenbereiche unter den Schlagworten guter Verkehrsfluss, geringere Lärmbelastung, Verbesserungen für Fahrradfahrer und Fußgänger, der Verkehrsversuch überhaupt inkl. der Beteiligung und die Verbesserung für den ruhenden Verkehr. Durch die vorläufige Baupause seit Mitte Dezember hat sich der ruhende Verkehr auf das Baufeld ausgeweitet.

Leitfrage: **„Das hat mich frustriert ...“** Hierzu sind in den Arbeitsgruppen acht Schwerpunkte diskutiert worden. Sie reichen von Verkehrsverstößen im fließenden und ruhenden Verkehr über fehlende Überholmöglichkeiten der einspurigen Verkehrsführung bei Lieferverkehren oder der Stadtreinigung, lange Wartezeiten an Ampeln für Fußgänger, ungenügende Berücksichtigung des Radverkehrs, Mehrbelastungen anderer Straßen durch KFZ und die eingeschränkte Parkplatzsituation.

Leitfrage: **„Das hätte ich vorher nicht gedacht ...“** In diesem Fragebereich war im Workshop deutlich zu spüren, dass der Austausch der Bürger*innen zum Abgleich der eigenen Erfahrungen genutzt wurde. Es sind sechs Themenschwerpunkt zur Sprache gekommen, wobei in allen drei Gruppen der Punkt Verkehrsfluss besprochen wurde, und alle Gruppen feststellten, dass der Verkehr in der CZS auch einspurig gut fließt. Weitere Punkte waren das häufige Kontrollieren des Ordnungsamtes, die schnelle Beteiligung am Prozess, überhöhte Geschwindigkeiten im Baustellenbereich, spürbare Auswirkungen auf den Hitzestau in der Straße und die negativen Kommentare in den sozialen Netzwerken.

Detaillierte Ergebnisse finden Sie im Anhang C.



Was hat sich in der Zeit vom Beginn des Versuchs bis heute im Umfeld der Straße geändert?

In Bezug auf Natur um Umwelt sind wenige Veränderungen festzustellen. Genannt wurden die Begrünung des Verkehrsversuche, die Überhitzung der Straße und Flächenversiegelung.

Zum Thema Lärm- und Staubbelastung wurde speziell im nördlichen Bereich der Straße kaum Verbesserungen festgestellt. In den anderen Bereichen der CZS wurde das Thema Lärminderung deutlich wahrgenommen, ebenso in den anliegenden Straßen.

Die verschiedenen Perspektiven auf die Nutzung des Straßenraums wurden mit der zweiten Arbeitsfrage ermittelt. Die Antworten umfassen zehn Themenschwerpunkte. Ein Thema in allen drei Gruppen war die Feststellung, dass sich die für den motorisierten Individualverkehr (MIV) befürchteten Verschlechterungen im Verkehrsfluss nicht eingestellt haben. Positiv betont wird die Nutzung und Sicherheit als Fuß- und Radverkehrsteilnehmer*in inkl. der Querung der Straße sowie die Steigerung der Attraktivität der Straße durch Tempo 30 / 50. Als negativ eingeordnet werden die Punkte Parken in der zweiten Reihe, Konflikte mit Radfahrenden auf dem Gehweg, gestiegene Verkehrsbelastungen in der Wilhelm-Busch und Häbelerstraße sowie die Erfassbarkeit von Fahrbahnmarkierungen und Beschilderung. Detaillierte Ergebnisse finden Sie im Anhang D.

Was sind die Vor- und Nachteile einer Fahrspur pro Richtung?

Als Vorteile wurden die Punkte Verkehrsberuhigung, Lärminderung und Erhöhung der Qualität des Wohnquartiers angeführt, zudem die bessere Nutzung für Fußgänger, mehr Grün und Platz für Parkraum.

Als Nachteile wurden die Punkte Dauerstau, langsame Durchfahrt, Veränderung von Einsatzfahrten für Feuerwehr, Rettungsdienste und Polizei gesammelt. Befürchtet wurden außerdem zu wenig Parkplätze, Verkehrsbehinderungen, schwieriges Ein- und Ausladen und eine Planung mit Trennung durch einen Mittelstreifen.

Weitere Kommentare, die zu der Frage gesammelt wurden, lassen sich in folgenden Kategorien zusammenfassen: keinen MIV in der CZS, Schulweg, Verkehrsverlagerung, Rahmenbedingungen der Planung. Detaillierte Ergebnisse finden Sie im Anhang D.

Was wünschen Sie sich für zukünftige Verkehrsversuche in Erfurt?

Zur Fragestellung „Wenn die Stadtverwaltung künftige Verkehrsversuche in ihrer Umgebung durchführt, was wäre Ihnen besonders wichtig?“ konnten folgende Schwerpunkte aufgenommen werden

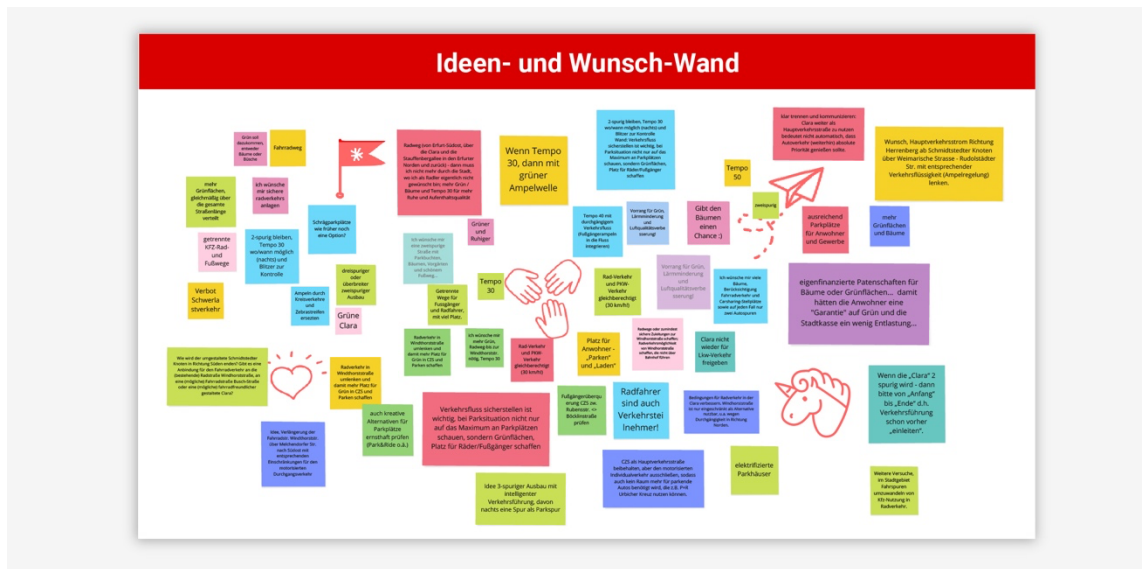
- Kommunikation im allgemeinen, Kommunikationsmittel und-kanäle sowie Barrierearme Beteiligung
- Beteiligung mit verschiedenen Formaten analog und digital
- der Verkehrsversuch Clara wurde positiv hervorgehoben

Detaillierte Ergebnisse finden Sie im Anhang C.



Ideen- und Wunschwand für die Clara

Über den gesamten Workshop hinweg hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Wünsche und Ideen für eine zukünftige Clara einzubringen. An der Wand der Ideen wurden alle Eingaben gesammelt. Sie zeigen deutlich, wie vielfältig die Bedürfnisse sind, die von einer neugestalteten Hauptverkehrsstraße befriedigt werden sollen, und: Sie sind ein Zeichen für den großen Beteiligungswillen der Bürger*innen. Die Inhalte der Post-it`s finden Sie im Anhang C.



Eindruck aus dem Workshop Post-it-Sammlung zur Frage „Was soll auf die Wand der Ideen?“ - schreiben Sie uns in den Chat.



Empfehlungen

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus dem Verkehrsversuch empfiehlt Lots*, die im Projekt gut eingeführten Kommunikationsmittel weiter anlassbezogen zu nutzen.

So ist zum Beispiel das „Team Clara“ ein eingeführter Begriff, unter dem die Verwaltung der Stadt Erfurt dank der schnellen und fundierten Rückmeldung im Beschwerdemanagement und in der Kommunikation mit den Bürger*innen im Online-Workshop an Kontur gewonnen hat. Dies gilt es, weiter am Leben zu halten, um in Prozessen – wie Umfeld-Veränderungen im Lebensraum – nah an den Bürger*innen zu bleiben. Im Dialog mit dem Team Clara können Entwicklungen und Stimmungen in Bezug auf die Straße und deren Umfeld frühzeitig erkannt werden. Es ist von großer Wichtigkeit, die Kontaktmöglichkeit zwischen den Bürger*innen und der Verwaltung aufrecht zu halten.

Nach Beendigung des Verkehrsversuchs empfehlen wir zum kommunikativ nächstmöglichen Zeitpunkt einen Adresswechsel für die Kontakt-Mailadresse. Das derzeitige Postfach verkehrsversuch-clara@erfurt.de ist von den Bürger*innen sehr gut angenommen worden, für den weiteren Projektverlauf kann es zum Beispiel team-clara@erfurt.de heißen. Das Weiterführen des Postfachs verkehrsversuch-clara@erfurt.de mit Weiterleitung auf die neue Adresse verhindert, dass Bürgeranfragen auf die frühere Adresse unbeachtet bleiben.

Im Projekt haben sich verschiedene Kommunikationskanäle bewährt. Das Weiterführen der Projektwebsite, das Versenden von Pressemitteilungen sowie Hinweisposts auf den Städtischen Social-Media-Kanälen, die Meilensteine zum Anlass haben und auf die Projektwebsite verweisen, werden empfohlen. All das – Meilensteine, Hinweise auf Neuigkeiten auf der Projektwebsite und die neue Kontaktadresse – können weiterhin über die zehn Verkehrsschilder direkt an die Nutzer*innen der CZS kommuniziert werden.

Als kommunikativen Abschluss des Verkehrsversuchs in der Öffentlichkeit bietet sich der Beschluss des Stadtrates an. Die zugesagte Veröffentlichung der Berichte im Anschluss an die Abstimmung im Stadtrat wird auf der Projektwebsite stattfinden und sollte zudem über alle Kommunikationskanäle verbreitet werden. Hierzu ist unsere ausdrückliche Empfehlung, ein Kommunikationsmittel aufzusetzen, das den Prozess und die wichtigsten Ergebnisse der beiden externen Büros allgemeinverständlich für alle Bürger*innen vermittelt. Es ist wichtig, dass die Ergebnisse analog und digital zur Verfügung gestellt werden.

Beteiligung in den nächsten Projektphasen

Aus dem großen Interesse der Bürger*innen am Verkehrsversuch und den Beteiligungsmöglichkeiten lässt sich der Gestaltungswille der Erfurter*innen an der Stadt und ihrem direkten Wohnumfeld deutlich ablesen.

Für die nächsten Projektphasen ist von einer hohen Erwartungshaltung der Bürger*innen bezüglich weiterer Projektkommunikation auszugehen. Durch die frühzeitige und breit aufgestellte Kommunikation und Beteiligung hat der Verkehrsversuch viel Aufmerksamkeit erhalten. Dies im weiteren Projektverlauf fortzuführen, liegt im Interesse der Bürger*innen und der Verwaltung, um die weitere Projektentwicklung kommunikativ gut steuern zu können und eine hohe Akzeptanz der Veränderungen in und um die CZS zu gewährleisten. Eine ausgewogene Projektkommunikation kann deutlich zum Projekterfolg beitragen.



Erfahrungsschatz aus dem Projekt

Im Projekt wurden gute Erfahrungen gemacht, insbesondere mit ungewöhnlichen Kommunikationsmitteln, den Kommunikationsmaßnahmen in analogen und digitalen Formaten, der Onlinebeteiligung und dem digitalen Bürger*innen-Workshop. So kann das Projekt Vorbild für nächste städtische Vorhaben sein, in denen Beteiligung in Form von Information und Konsultation Gegenstand sind. Künftige Projekte können so vom Erfahrungsschatz des Teams Clara profitieren.



Impressum

Bearbeiterinnen

Nele Hammer, Lisa Wollny, Sina Marx

Auftraggeberin

Landeshauptstadt Erfurt, Stadtverwaltung
Steinplatz 1
99085 Erfurt

Auftragnehmerin

Lots* Gesellschaft für verändernde Kommunikation mbH
Karl-Heine-Straße 62 HH
04229 Leipzig

Anhang A: Online-Beteiligung

Methode der Auswertung der freien Kommentare

Eine inhaltliche Auswertung von über 6.000 Freitext-Kommentaren mit über 53.000 Wörtern ist eine große Herausforderung, da gleichartige Themen mit vollkommen unterschiedlichen Worten ausgedrückt werden können. Da die Themen in den Kommentaren nicht im Voraus bekannt sind, geht die traditionelle qualitative Analyse in zwei Schritten vor: zunächst werden alle Beiträge einzeln gelesen und die in ihnen ausgedrückten Themen notiert. Dabei kann es passieren, dass Themen, die in vorherigen Beiträgen bereits implizit vorhanden, aber noch nicht als wesentlich erkannt wurden, in späteren Beiträgen expliziter geäußert werden. Um diese Themen auch in den vorherigen Beiträgen zu markieren, ist daher ein zweiter Durchlauf durch die Kommentare erforderlich.

Um den Aufwand für Auswertungen zu verringern, haben wir eine neue Methode entwickelt, um schneller Themen in Kommentaren zu identifizieren und zu markieren.

Hierbei wird zunächst eine Statistik der Häufigkeiten von Wörtern und Kommentaren erstellt, um zu erkennen, welche Begriffe und Formulierungen oft auftreten.

Identische Kommentare (vor allem kurze Kommentare, die aus einem bis drei Wörtern bestehen) werden mit ihren Häufigkeiten zusammengefasst. Allein dadurch verringert sich Anzahl der zu analysierenden Kommentare um bis zu 10 %, da kurze Kommentare sehr oft identisch sind (z.B. Stau).

Diese Liste wird dann daraufhin untersucht, welche Themen in den Kommentaren adressiert werden und diese Themen werden den Kommentaren zugeordnet. Längeren Kommentaren werden oft mehrere Themen zugewiesen. Um die Themen zu identifizieren, werden relevante Stichworte und Phrasen als Filter verwendet, um nur diejenigen Beiträge auszuwählen, in denen diese vorkommen. Die resultierende Liste wird überprüft, ob die Themenzuordnung zutreffend ist. Danach wird diesen Beiträgen das entsprechende Thema zugewiesen.

Am Ende werden die Nennungen für jedes Thema gezählt und in Form einer Tabelle und einer Grafik dargestellt. Die Größe der Objekte in der Graphik entspricht nur annähernd dem numerischen Verhältnis, da diese Unterschiede zu extrem sind, um sie maßstabsgerecht darzustellen. Tendenzen sind anhand der Größe aber gut erkennbar und sind für die Interpretation der Ergebnisse hilfreich.



Tabellarische Zusammenfassung der in den Wortwolken verwendeten Stichworte/-punkte

Tabelle 1.

Frage: Warum nutzen Sie Alternativrouten?

Stichworte/-punkte	Absolute Anzahl der Nennungen
Schnellerer Weg	579
Stauvermeidung	473
Sperrung	142
Bessere Verkehrsführung	100
Baustelle	55
Besser für Fahrrad	47
Parkplatzsuche	40
Ruhigere Strecke	40
Zwang	18
Sicherheit	14
Entlastung	12
Abwechslung	6

Tabelle 2.

Frage: Wodurch fühlen Sie sich beeinträchtigt?

Stichworte/-punkte	Absolute Anzahl der Nennungen
Stau	449
Enge Straße	358
Niedrige Geschwindigkeit	352
Zeitverlust	337
Unübersichtliche Verkehrsführung	179
Längerer Weg	160
Ampelschaltung	153
Belastung der Alternativen	144
Parkplatzsuche	105
Erhöhtes Verkehrsaufkommen	95
Umwege	77
Geringer Verkehrsfluss	70
Slalom	48
Erhöhter Lärm	42
Baustelle	39
Behinderung der Rettungsfahrzeuge	38
Behinderung durch parkende Autos	22
Zu viele Schilder	15
Behinderung durch Versorgungsfahrzeuge	13
Stress	11



Tabelle 3.

Frage: Was wünschen Sie sich für eine mögliche Umgestaltung der CZS?

Stichworte/-punkte	Absolute Anzahl der Nennungen
mehr Begrünung	769
bessere Bedingungen für Radfahren	615
mehr Parkplätze	198
bessere Bedingungen für Fußgänger	111
mehr Ruhe	47
Veränderung der Ampelsituation	46
getrennte Fahrwege	32
wieder Vorgärten einrichten	30
weniger Verkehr	24
sichere Radwege	23
Anwohnerparkplätze	17
mehr Geschwindigkeitskontrollen	11
Platzierung der Mülltonnen	10
Linksabbiegen	9
wieder 50 kmh	8
Zebrastreifen	8
Lademöglichkeit für e-Autos	8
weniger Versiegelung	7
LKW-Verbot	6
Renaturierung Schwemmbach	5
Kreisverkehr	3
Kurzzeitparken	3

Tabelle 4.

Frage: Warum würden Sie einem zukünftigen Umbau nicht zustimmen?

Stichworte/-punkte	Absolute Anzahl der Nennungen
Verschlechterung des Verkehrsflusses	457
Staugefahr	377
Vierspurigkeit wiederherstellen	227
Zeitverlust	181
Nur Verlagerung	154
Steigende Umweltbelastung	114
Behinderung der Rettungsfahrzeuge	77
Keine Alternativrouten	48
Keine Verbesserung	43
Zu enge Straße	31
Behinderung der Versorgungsfahrzeuge	24
Parallele Fahrradstraße vorhanden	21
Unübersichtliche Verkehrsführung	8

Anhang B: Bürger*innen-Kommunikation

Tabellarische Zusammenfassung eingegangener Beschwerden nach Kategorien und Schlagworten

Tabelle 1

Verschlagwortung eingegangener Beschwerden Kategorie positiv

Schlagwort	Absolute Anzahl der Nennungen
Sicherheit	3
Geschwindigkeitsbegrenzung	1
kindersicher	1
radsicher	1
Verkehrsfluss	12
Verkehrsberuhigung	2
Höchstgeschwindigkeit	1
Fußgängerüberwege ohne Ampeln	1
Verkehrsgeschehen ruhiger	2
keine Einschränkung durch Einspurigkeit (Fuß, Rad, PKW), Trennung Fußgänger & Radfahrer	1
keine störenden Verkehrsverlagerungen	1
Verkehrsversuch voller Erfolg	1
Niedriges Verkehrsaufkommen	2
Kreisverkehr	1
Straßengestaltung	8
mehr Platz f. Fußgänger	2
Angenehm ruhig	1
sauber	1
Begrünung	1
Wohn- und Lebensqualität	3
Kommunikation	9
Viele Informationen	1
Umfrage, fühle mich ernst genommen und gehört	1
Offene Ohren	1
Verändert	1
gespannt	1
Möglichkeit	1
Betroffene kommen zu Wort	1
Verkehrsversuch	2
Emissionen	4
verringertes CO ₂ -Ausstoß	1
Verringerung Umweltbelastung	1
Klimafreundlich	1
Erholung, unbedingt so lassen	1



Tabelle 2

Verschlagwortung eingegangener Beschwerden Kategorie neutral

Schlagwort	Absolute Anzahl der Nennungen
Sicherheit	3
Polizei und Rettungsdienste	2
Radfahrer	1
Verkehrsfluss	0
Straßengestaltung	1
Barrieren	1
Kommunikation	1
Umfrage	1
Emissionen	2
Luftqualität	1
Lärmbelastung	1
Fragen	3
Parkplätze ab April wieder frei?	1
Parken auf Mittelstreifen - Bußgeld?	1
Datenschutz Videoaufnahmen (Verkehrsversuch)	1
Vorschläge	23
Fußgängerampel auf Höhe Rembrandtstr.	1
Schmidtstedter Ufer	1
Kreisverkehr	1
Untertunnelung	1
Staufenbergallee	1
Gesamtkonzept	1
Städtischer Beitrag zur E-Mobilität	1
Lösung	1
Blitzer	1
Clara soll so bleiben wie während d. Verkehrsversuchs	1
Reparatur und Fortsetzung der Asphaltierung des Teils der R.-Koch-Str. zwischen Windthorst. und „Am Stadtpark“	1
Ampeln der Kreuzungen Nonnenrain und Holbeinstr. und des Abzweigs Fr.-List-Str. durch Kreisverkehre ersetzen	1
Umbau der Straße wird empfohlen	1
(über)breiter Fußweg, idealerweise m. Grünstreifen	1
mehrere Querungsstellen	2
fußläufige Beziehung zu Häßlerstr. durch den Haageweg und die Saarstraße sowie Fußwege zwischen der Damaschkestr., Friedrich-Naumann-Str. und Rembrandtstr. mit Querungen ausstatten	2
ruhenden Verkehr auf das Notwendigste begrenzen	2
Beleuchtung m. Insekten- & Anwohnerschutz	2
Erneuerung Gehwege	1



Tabelle 3

Verschlagwortung eingegangener Beschwerden Kategorie negativ

Schlagwort	Absolute Anzahl der Nennungen
Sicherheit	20
hohe Geschwindigkeit	1
Raser	1
Gefahr	4
Unfall	1
Schulweg	3
Geschwindigkeitsbegrenzung	6
Straßenzustand	3
Verschlechterung Verkehrssicherheit	1
Verkehrsfluss	16
Stau	7
Verspätung	1
Verkehrsaufkommen	3
Ampeln	2
drei- bis vierfache Zeit benötigt	1
Umgehungsverkehr in den umliegenden Straßen	1
Keine angemessenen Alternativrouten	1
Straßengestaltung	30
Parkplatz	13
gehbehinderte Menschen	2
Zugeparktes Halteverbot	2
Zugeparkter Gehweg	2
Platz	1
Zweispurigkeit	1
Verbindung „Holbeinstraße“ zwischen Clara-Zetkin und Robert-Koch-Straße für Durchgangsverkehr schließen - nein.	1
Glas- und Altpapiercontainer zu weit weg	1
Zustand d. Fußwege schlecht	1
keine Leitlinie für sehbehinderte Menschen	2
Nutzung für Fußgänger unattraktiv	1
Abbiegen v. Nonnenrain auf CZS nicht möglich	1
Rechtsabbieger	1
Baustellen	1
Kommunikation	7
Umfrage	1
Information	2
Anwohner	2
Ordnungsamt	1
Strafzettel	1
Emissionen	5
Lärmbelastung	3
Mehr Abgase	1
Dreck	1

Anhang C: Bürger*innen-Workshop

Zusammenfassung der eingegangenen Fragen aus dem Workshop

Thema Prozess

- Welcher Zeitablauf ist denn für Auswertung, Ergebnisfindung und Beginn des Umbaus geplant?
- was genau bedeutet es, dass die Clara Hauptverkehrsstraße bleibt? ist damit nur (wie bisher) Autoverkehr gemeint oder auch andere Verkehrsmittel (Rad, Busse ÖPNV)?
- Wurde im Rahmen der eventuellen Begrünung die Eignung des Bodens mit den darin verlegten Ver- und Entsorgungsleitungen bedacht, wenn ja und wie?
- Heißt „ergebnisoffen“, dass die „Clara“ ggf. Wieder vierspurig wird?
- Inwieweit kann der Stadtrat (und auf welcher Basis) das Projekt „kippen“
- Entstehen Kosten für Hausbesitzer durch den Straßenumbau, mit welchen müsste man ggf. rechnen?
- Stadtrat sollte vor seiner Entscheidung diesem Teilnehmerkreis seine Meinung mitteilen

Thema Planung

- Wird es einen Verkehrsversuch mit der angestrebten überbreiten Fahrbahn geben?
- Soll in dem heute abgesteckten "Geschlängel" mit teils normal breiten einspurigen Anteilen geplant werden?
- Sieht die "Verbesserung" neben Grün auch mehr Parkplätze vor. Mehr in dem Sinne das der vorhandene Platz anders und besser genutzt wird?
- Bleibt Tempo 30 dauerhaft (bitte)?
- Wo wäre eine Pflanzung von Bäumen überhaupt möglich (Mitte / Straßenrand), so dass diese genügend Wurzelraum haben und man auch nicht ständig an Ihnen herumsägen muss, wenn sie mal größer werden und dann 4,5 Meter Lichtraumprofil eingehalten werden müssen? Ist jemand vom Gartenamt mit da?
- Wie realistisch ist es, den Schwembach im Bereich des Verkehrsversuchs zu renaturieren? Ggf. auf welcher Straßenseite könnte der Bachlauf angelegt werden?
- Gibt es Möglichkeiten Quartiersparkhäuser zu planen?
- Was spricht denn dagegen, die Clara vollständig vom motorisierten Individualverkehr zu befreien? Solche Maßnahmen auf wichtigen Verkehrsachsen waren schon vor über 10 Jahren in Kopenhagen erfolgreich. Damit würden sich auch auf der Clara die Abwägung Parkplätzen vs. Fahrradstreifen erübrigen.



Thema Radverkehr

- Wie soll der Fahrradweg aussehen?
- Ist denn eine separate Radspur in der Clara eingeplant?
- Welche Flächen/ Fahrspuren sind für den Radverkehr geplant?
- Sieht eine Möglichkeit vor, den Radfahrverkehr auf die doch sehr gut ausgebaute Fahrradstraße die parallel zur CZS verläuft umzuleiten?

Thema Verkehrsmessung

- Gab es eine Luftqualitätsmessung?
- Einbeziehung des zu erwartenden Ausweichverkehrs erfolgte?
- Gab es eine Lärminderung?
- Welche Erkenntnisse gibt es bislang zum Verkehrsversuch hinsichtlich Verkehrsflusses der Kfz?
- Wird der veränderte Verkehrsfluss ermittelt, der sich durch alternative Anfahrten in die anliegenden Wohngebiete verändert?
- Wird es im Rahmen der Untersuchung (Bericht) eine Betrachtung der "verkehrshistorischen" Entwicklung der Clara-Zetkin-Straße geben? Vor allem durch neue A4-Anbindungen/ -Zubringer, der Ausbau der Weimarischen Straße, die Entwicklung des Gebietes „T.E.C.“ und der Achse Weimarische Straße/Am Herrenberg und natürlich der Ostumfahrung. Ergibt sich daraus ggf. eine Änderung der Ansprüche an den Straßenzug?

Thema Parken

- In der Projektbeschreibung steht: "Die bislang als Parkplatzflächen benutzten beidseitigen Gehwege bleiben frei. Stellplätze werden seitlich der Fahrstreifen eingerichtet." Dies entspricht nicht der Realität. Denn nach wie vor parken zahlreiche Kfz auf den Gehwegen. Die Radfahrer teilen sich also nach wie vor den Gehweg mit den Fußgängern und mit parkenden Kfz. Warum wurde die Ankündigung der freien Gehwege nicht umgesetzt?
- Ist das eine Umsetzung freier Gehwege? (Anmerkung der Red. Bild anbei)
- Was wird an Alternativen für parkplatzsuchende Anwohner eingeplant?
- Gibt es eine Möglichkeit die bisherigen Parkplätze in die Seitenstraßen mit Wendehammer, z.B. Klausenerstraße zu verlagern?
- Ist ein Anwohnerpark-Ausweis geplant...?
- Werden Carsharing Parkplätze in die Planungen einfließen?
- Ist daran gedacht, Elektrolademöglichkeiten einzurichten an der Clara?



Alle eingegangenen Impulse für die Wand der Ideen und Wünsche aus dem Workshop

Ideen und Wünsche Thema Stadtgrün

- Grün soll dazukommen, entweder Bäume oder Büsche
- Grüner und Ruhiger
- Grüne Clara
- Vorrang für Grün, Lärminderung und Luftqualitätsverbesserung!
- Gibt den Bäumen eine Chance :)
- eigenfinanzierte Patenschaften für Bäume oder Grünflächen... damit hätten die Anwohner eine "Garantie" auf Grün und die Stadtkasse ein wenig Entlastung...
- mehr Grünflächen, gleichmäßig über die gesamte Straßenlänge verteilt
- Lärm und Staubbelastungen werden hauptsächlich durch mehr Stadtgrün verbessert
- Thema "Schwammstadt" z.B.!
- mehr Grünflächen und Bäume
- Aufenthaltsorte für Fußgänger schaffen (vor Imbissen z.B.)

Ideen und Wünsche Thema Geschwindigkeit und Schwerlastverkehr

- Tempo 30
- Tempo 40 mit durchgängigem Verkehrsfluss (Fußgängerampeln in den Fluss integrieren)
- Tempo 50
- Wenn Tempo 30, dann mit grüner Ampelwelle
- Verbot Schwerlastverkehr
- Weiterhin keine LKWs auf der CZS!

Ideen und Wünsche Thema Verkehrsführung

- dreispuriger oder überbreiter zweispuriger Ausbau
- Ich wünsche mir eine zweispurige Straße mit Parkbuchten, Bäumen, Vorgärten und schönem Fußweg...
- Zweispurig
- Getrennte Wege für Fußgänger und Radfahrer, mit viel Platz.
- ich wünsche mir mehr Grün, Radweg-bis zur Windthorststr. nötig, Tempo 30
- Rad-Verkehr und PKW-Verkehr gleichberechtigt (30 km/h!)
- Platz für Anwohner - „Parken“ und „Laden“
- ich wünsche mir sichere radverkehrsanlagen
- Fahrradweg
- Radweg (von Erfurt-Südost, über die Clara und die Stauffenberg Allee in den Erfurter Norden und zurück) - dann muss ich nicht mehr durch die Stadt, wo ich als Radler eigentlich nicht gewünscht bin; mehr Grün / Bäume und Tempo 30 für mehr Ruhe und Aufenthaltsqualität
- Schrägparkplätze wie früher noch eine Option?
- Ampeln durch Kreisverkehre und Zebrastreifen ersetzen
- Radfahrer sind auch Verkehrsteilnehmer!
- Radverkehr in Windthorststraße umlenken und damit mehr Platz für Grün in CZS und Parken schaffen



- Wunsch, Hauptverkehrsstrom Richtung Herrenberg ab Schmidtstedter Knoten über Weimarische Straße - Rudolstädter Str. mit entsprechender Verkehrsflüssigkeit (Ampelregelung) lenken.
- Idee, Radverkehr Windthorststrasse stadteinwärts besser vor Durchgangsverkehr sichern.
- getrennte KFZ-Rad- und Fußwege
- Ich wünsche mir viele Bäume, Berücksichtigung Fahrradverkehr und Carsharing-Stellplätze
- sowie auf jeden Fall nur zwei Autospuren
- Mich hat die Verengung der Fahrspur als Autodurchfahrender nicht gestört
- Idee, Verlängerung der Fahrradstr. Windthorststr. über Melchendorfer Str. nach Südost mit entsprechender Verkehrsflüssigkeit (Ampelregelung) lenken.
- klar trennen und kommunizieren: Clara weiter als Hauptverkehrsstraße zu nutzen bedeutet nicht automatisch, dass Autoverkehr (weiterhin) absolute Priorität genießen sollte.
- 2-spurig bleiben, Tempo 30 wo/wann möglich (nachts) und Blitzer zur Kontrolle
- Verkehrsfluss sicherstellen ist wichtig, bei Parksituation nicht nur auf das Maximum an Parkplätzen schauen, sondern Grünflächen, Platz für Räder/Fußgänger schaffen
- auch kreative Alternativen für Parkplätze ernsthaft prüfen (Park&Ride o.ä.)
- Radwege oder zumindest sichere Zuleitungen zur Windhorststraße schaffen; Radverkehrsmöglichkeit von Windhorststraße schaffen, die nicht über Bahnhof führen
- Bedingungen für Radverkehr in der Clara verbessern. Windhorststraße ist nur eingeschränkt als Alternative nutzbar, u.a. wegen Durchgängigkeit in Richtung Norden.
- Ausbau mit 3 Fahrstreifen, aber von 20 bis 6:30 Uhr als 3. Spur als Parkstreifen nutzen lassen
- CZS als Hauptverkehrsstraße beibehalten, aber den motorisierten Individualverkehr ausschließen, sodass auch kein Raum mehr für parkende Autos benötigt wird, die z.B. P+R Urbicher Kreuz nutzen können.
- elektrifizierte Parkhäuser
- Alle Ankündigungen tatsächlich umsetzen, z.B. Freihalten der Gehwege von Kfz
- Weitere Versuche, im Stadtgebiet Fahrspuren umzuwandeln von Kfz-Nutzung in Radverkehr.
- Idee 3-spuriger Ausbau mit intelligenter Verkehrsführung, davon nachts eine Spur als Parkspur
- Fußgängerüberquerung CZS zw. Rubensstr. <> Böcklinstraße prüfen
- ausreichend Parkplätze für Anwohner und Gewerbe

Cluster der Ergebnisse zu den Leitfragen in den drei Arbeitsgruppen aus dem Workshop

Die Ergebnisse liegen als gesondertes PDF-Anhang C-2 vor.

05. Februar 2022



digitaler Workshop zum Verkehrsversuch "Clara"

Veranstalter:

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung Tiefbau- und Verkehrsamt

erste Frage in den drei Arbeitsgruppen

**Welche Erfahrungen haben Sie
während des Versuchs gemacht?**

Welche Erfahrungen haben Sie während des Versuchs gemacht?

Das hat mich positiv überrascht ...

Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs

keine Stausituation
guter Verkehrsfluss

Verkehrsverlagerungen ins Nebennetz (z. B. Max-Liebermann-Straße)

geringere Lärmbelastung

Lebensqualität hat sich verbessert

z. T. hohe Geschwindigkeit Radfahrender auf dem Gehweg

Fußgängerampel schaltet sehr schnell

Mehrwert der Bürgerbeteiligung

weniger Zeit bei Parkplatzsuche

keine Behinderungen im fließenden Kfz-Verkehr

weiterhin flüssiger Verkehr

Lärmpegel hat sich sehr beruhigt

schnell sehr ruhig geworden

Nutzung der Straße als Radfahrender im Mischverkehr leichter möglich

bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

die Bürgerbeteiligung in dem großen Umfang

hohe Disziplin aller am Verkehr Teilnehmenden

keine relevante Stauscheinungen trotz Fahrstreifenreduktion

Straße ist ruhiger geworden

Schlafgewohnheiten haben sich verändert

Queren der Straße ist durch tempo 30 einfacher

das geplante Umbaumaßnahmen mit dem Verkehrsversuch kombiniert wurden

Mut zur Durchführung des Verkehrsversuchs

Welche Erfahrungen haben Sie während des Versuchs gemacht?

Das hat mich frustriert ...

Rotverstöße haben zugenommen

fehlende Ausweichmöglichkeiten für Verkehr bei Lieferdienst

Meinung der MIV-Nutzer

lange Wartezeit bei Ampeln für Fußgänger

keine Durchsetzung der Parkverbote auf dem Gehweg

keine bzw. ungenügende Berücksichtigung des Radverkehrs beim Verkehrsversuch (Markierung, Beschilderung)

Mehrbelastungen durch Kfz-Verkehr in der Windthorststraße

"rote Welle"

Stau, wenn Müllabfuhr durch die Straße fährt

vorrang für den MIV

weiterhin gefährlich für Fußgänger und Fahrradfahrer

Keine konsequente Umsetzung des Verkehrsversuchs im Hinblick auf das Freihalten der Gehwege von Kfz

keine Berücksichtigung Radfahrender im Verkehrsversuch

Lärmsituation ist nicht wesentlich besser geworden, gleiches gilt für Luftschadstoffbelastung (eher schlechter geworden)

ampelschaltung

Zusammenfall verschiedener Baustellen

nicht regelkonformes Verhalten von Verkehrsteilnehmenden, insbesondere beim Parken

tw. schlechte Sicht für Fuß- und Radverkehr

Schutzstreifen oder Angebotsstreifen für Radverkehr wäre schön gewesen

Welche Erfahrungen haben Sie während des Versuchs gemacht?

Das hat mich frustriert ...

eingeschränkte
Stellplatzsituation im
nördlichen Bereich

Parken vor dem
Geburtshaus

zugeparkte
Mittelstreifen

Parkplatzsituation

eingeschränkte Park-
möglichkeiten
insgesamt

"unangemessenes,
unsoziales" Parken

Welche Erfahrungen haben Sie während des Versuchs gemacht?

Das hätte ich vorher nicht gedacht ...

das es so wenig
stau gibt

keine Stau-
erscheinungen
selbst in Rush-
Hour

häufige Kontrolle
des ruhenden
Verkehrs durch
Ordnungsgebör-
den

schnelle
Beteiligung am
Prozess

überhöhte
Geschwindigkeite-
n bei Einfädung
in Baustellen-
bereich

Auswirkung des
Hitzestaus war zu
spüren

das in den
Sozialen Medien
die kommentare
negativ waren

verkehr fließt
noch

ich habe keine
großen staus
wahrgenommen

unterschiedliche
Geschwindigkeite-
n (Tempo 50/30)
kaum
Auswirkungen auf
den Verkehrsfluss

laufender Verkehr
fließt weiterhin

zweite Frage in den drei Arbeitsgruppen

Was hat sich in der Zeit vom Beginn des Versuchs bis heute im Umfeld der Straße geändert?

Was hat sich in der Zeit vom Beginn des Versuchs bis heute im Umfeld der Straße geändert?

In Bezug auf Natur und Umwelt ...

Stadtbäume
leiden massiv
unter
Flächenversiegelung

Clara-Zetkin-
Straße im
Sommer ein
"Backofen",
Überhitzung der
Straße

es ist mehr
Vogelgezwitscher
wahrnehmbar

die Begrünung
des Versuchs

keine großen
Veränderungen

temporäre
Begrünung eines
Teilbereiches wird
positiv gesehen

kaum
Änderungen
erkennbar,
bedingt durch
Versuchsaufbau

Was hat sich in der Zeit vom Beginn des Versuchs bis heute im Umfeld der Straße geändert?

Veränderung durch Lärm und Staub ...

im nördlichen Bereich
kaum Veränderungen
der Lärmbelastungen,
Luftqualität eher
schlechter

Reduktion der Lärm-
und Staubbelastung
wird perspektivisch mit
Elektromobilität
erreicht

Lärm- und
Staubminderung

deutlich weniger lärm

ruhiger auch in den
Anliegenden Straßen
durch die 30er Zone

Was hat sich in der Zeit vom Beginn des Versuchs bis heute im Umfeld der Straße geändert?

Auf Veränderung in der Nutzung des Straßenraums ...

keine Änderungen
im Verkehrsfluss

Verkehrsfluss im
Kfz-Verkehr hat
sich nicht
wesentlich
verändert bzw.
verschlechtert

mehr Platz für
Rad- und
Fußverkehr

ich meide die
Straße nicht mehr
als Fußgänger

es ist wesentlich
leichter die Straße
zu queren (auch
ohne Ampel)

der Fußweg etwas
sicherer
geworden

wenige Verkehrs-
störungen,
insbesondere zu
Beginn des
Versuches

erwartete
Verkehrsproblem
e haben sich nicht
eingestellt

gefühlte deutlich
mehr
Radfahrende auf
der CZS

ich meide die CZS
als Fußgänger
nicht mehr so oft
wie vorher

bessere
Querungs-
möglichkeiten für
Fußgänger*innen

Nutzungsbedingungen entlang der
Straße für zu Fuß Gehende sind
nicht wesentlich besser geworden
(insbesondere durch Falschparker)

Überquerung der Straße bei zwei
Fahrstreifen auch außerhalb der
signalisierten Querungen viel
leichter

Was hat sich in der Zeit vom Beginn des Versuchs bis heute im Umfeld der Straße geändert?

Auf Veränderung in der Nutzung des Straßenraums ...

kurzzeitiges Parken in der zweiten Reihe in der W.-Busch-Str. hat zugenommen

Änderung von Tempo 50 auf Tempo 30 positiv wahrgenommen

höhere Verkehrsbelastungen in der Wilhelm-Busch-Straße (in Anfangsphase, hat sich später normalisiert)

baustellenbedingt besondere Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden

ich versuche die Straße mit dem Auto zu meiden

Konflikte mit Radfahrenden auf Gehweg (hohe Fahrgeschwindigkeiten)

Erhöhung der Attraktivität des Wohnortes an der CZS durch vorgesehene Neugestaltung (positive Erwartungshaltung)

subjektiv sind die Verkehrsbelastungen in der Häßlerstraße gestiegen

gute Koordinierung der LSA trotz Baustelle

ich fahre die 30 gern, weil ich selbst betroffen bin

Fahrbahnmarkierung und Beschilderung nicht einfach erfassbar

dritte Frage in den drei Arbeitsgruppen

**Was sind die Vor- und Nachteile
von einer Fahrspur pro Richtung?**

Was sind die Vor- und Nachteile von einer Fahrspur pro Richtung?

Vorteile

Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung auf die attraktivere, umliegende Hauptstraße (Straße Am Herrenberg)

weniger Lärm

Aufwertung des Wohnquartiers im Umfeld der Clara-Zetkin-Straße

günstigere Straßenbaukosten

mehr Flächen für Parkplätze

Verkehrssteuerungsmöglichkeiten

Verkehrsfluss wird stetiger

Vorteile für Lärmimmissionen

höhere Lebensqualität

Unterbringung der Parkplätze abseits der Gehweg

Verkehrsfluss harmonischer (weniger Raser)

Was sind die Vor- und Nachteile von einer Fahrspur pro Richtung?

Vorteile

Querung der Straße für zu Fuß Gehende bei zwei Fahrstreifen deutlich leichter

einfache Querung der Straße

Platz für andere Verkehrsteilnehmer

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgängerverkehr (auch wegen Tempo 30)

Verbesserung der Kapazität an LSA durch geringere Querungszeiten für Fußgänger (Potenzial zur Optimierung der LSA-Programme)

bessere Aufteilung der vorhandenen Fläche

radweg

Übersichtlichkeit

Der Gehweg gehört den Fußgängern

mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer

Trennung des Parkens von Rad- und Fußverkehr

Platz für Grün

weniger Hitze im Sommer

geringere Flächenversiegelung

mehr Raum für Straßenraumgestaltung (Bäume, Radfahrende, zu Fuß Gehende)

Was sind die Vor- und Nachteile von einer Fahrspur pro Richtung?

Vorteile

Verkehrsberuhigung

Verkehrslenkung auf die attraktivere, umliegende Hauptstraße (Straße Am Herrenberg)

weniger Lärm

Aufwertung des Wohnquartiers im Umfeld der Clara-Zetkin-Straße

günstigere Straßenbaukosten

mehr Flächen für Parkplätze

Verkehrssteuerungsmöglichkeiten

Verkehrsfluss wird stetiger

Vorteile für Lärmimmissionen

höhere Lebensqualität

Unterbringung der Parkplätze abseits der Gehweg

Verkehrsfluss harmonischer (weniger Raser)

Was sind die Vor- und Nachteile von einer Fahrspur pro Richtung?

Nachteile

befürchtung:
Dauerstau, da vor
corona die Straße
ausgelastet war

langsamere Durchfahrt

Einsatzfahrten für
Feuerwehr,
Rettungsdienste, Polizei

Verkehrsbehinderunge
n durch
liegendegebliebene
Fahrzeuge

ein- und Ausladen wird
schwierig

parkplätze werden
gebraucht

getrennte Fahrstreifen
mit Mitteltrennung
ist/wäre ein Nachteil

Verkehrsbehinderunge
n bei Müllabfuhr

Entsorgung/Lieferdiens
te nutzen die Straße
zum Parken - führt zu
Stau, da keine
Auswahlmöglichkeiten

Was sind die Vor- und Nachteile von einer Fahrspur pro Richtung?

weitere Kommentare

Verkehrsverlagerungen

Vorteil für direkte Anwohnende vs.
Nachteil für Anwohnende der
Straßen, wohin sich Verkehr
verlagert

Bewertung der Ergebnisse
abhängig von aktuellen
Rahmenbedingungen (Baustelle,
Pandemiesituation)

keine Änderungen für
Schulwege

Es ist ein Nachteil, wenn der MIV
weiterhin in der Straße möglich ist

im Vergleich zur Variante in der kein
Streifen für den MIV geöffnet ist:
Mehr Hitze

Problematik Laden und Liefern,
auch für Anwohnende (abhängig
von endgültiger Gestaltung)

ggfs. intelligente Verkehrslösung mit
3 Fahrstreifen wechselnder
Funktionen

im Vergleich zur Variante in der kein
Streifen für den MIV geöffnet ist:
weniger Grün

im Vergleich zur Variante in der kein
Streifen für den MIV geöffnet ist:
weniger Platz für Menschen zu Fuß
und mit dem Rad

vierte Frage in den drei Arbeitsgruppen

**Was wünschen Sie sich für zukünftige
Verkehrsversuche in Erfurt?**

Was wünschen Sie sich für zukünftige Verkehrsversuche in Erfurt?

Wenn die Stadtverwaltung künftige Verkehrsversuche in ihrer Umgebung durchführt, was wäre Ihnen besonders wichtig?

Was ist ein angemessener Zeitraum für einen Verkehrsversuch?

2 Wochen je Variante

2-3 Monate

1 Monat

Beteiligung

unbedingt Einbindung der Bevölkerung/Betroffenen

Bürgerbeteiligung ist wichtig für die Akzeptanz, man kann sich einbringen

Beteiligung ja, die Gestaltung im Vordergrund

Bürgerbeteiligung, nicht nur direktes Umfeld, auch im weiteren Bereich

Beteiligung ist auch immer "Hilfpflicht"

Online-Umfragen

digitaler Workshop gutes Format, wenn er gut gemacht ist (sehr hohe Disziplin)

Format des Verkehrsversuchs "Clara" sehr positiv

mehr für Fahrradfahrer*innen

Einbindung der Beteiligten auch in der Stadtratsdiskussion gewünscht

Was wünschen Sie sich für zukünftige Verkehrsversuche in Erfurt?

Wenn die Stadtverwaltung künftige Verkehrsversuche in ihrer Umgebung durchführt, was wäre Ihnen besonders wichtig?

bei anderen
Städten schauen

Verkehrsversuche
durch temporäre
Fahrbahn-
ummarkierungen

Kombination von
sinnvollen
Maßnahmen

mehr Konsequenz
in der
Durchsetzung

weitreichende
Information auf
verschiedenen
Medienkanälen
(analog + digital)

Kommunikation
auf verschiedenen
Ebenen

transparente
Kommunikation
des Anlasses, des
Vorgehens und
des Ziels

kürzere
Umsetzungszeiträ-
ume

mehr Mut

gern weitere
Einbindung der
Städter

Betrachtung der
Auswirkungen im
weiteren Umfeld

Überblick über "das große Ganze"
gewünscht (gesamstädtische
Aspekte, benachbarter Gebiete)

Ankündigung
direkt am Ort des
Geschehens (z.B.
durch
Baustellenschild)

mehrere Quellen
für die
Ankündigung

Bereitstellung von
Unterlagen zu
geplanten
Bauvorhaben

Variantenuntersu-
chung

Kommunikation
macht den
Unterschied

zusätzlich Online-
Forum zur
Meinungsäußerun-
g

Abholung von
Personen mit z.B.
Sprachbarrieren
(z.B. keine
deutsche Sprache)

Konsequenz der
Transparenz