

Stadtentwicklung aktuell

Verkehrsversuch Sophienstraße 2024
– Umfragen –



Impressum

Stadt Karlsruhe

Amt für Stadtentwicklung
Zähringerstraße 61
76133 Karlsruhe

Leiter:

Christoph Riedel

Bereich:

Stadt- und Regionalentwicklung
Dr. Andrea Hammer

Bearbeitung:

Benedikt Dierßen
Dr. Andrea Hammer
Carolina Romero Antonio
Viktor Waldschmidt

Layout:

Benedikt Dierßen
Stefanie Groß

Titelfoto:

© Stadt Karlsruhe, Benedikt Dierßen

Kontaktdaten:

Telefon: 0721 133-1201

Fax: 0721 133-1209

E-Mail: stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de

Internet: www.karlsruhe.de/stadtentwicklung

Stand:

März 2025 | Nr. 25-0240
Gedruckt in der Rathausdruckerei
auf 100 Prozent Recyclingpapier.

© Stadt Karlsruhe

Alle Rechte vorbehalten. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Herausgebers ist es nicht gestattet, diese Veröffentlichung oder Teile daraus zu vervielfältigen oder in elektronischen Systemen anzubieten.

Inhalt

1.	Methodik und Zusammenfassung	5
1.1	Methodik und Hintergrund	5
1.2	Zusammenfassung	8
2.	Verkehrsversuch aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner	14
2.1	Methodik und Soziodemografie	14
2.2	Einschätzung der Informationslage	17
2.3	Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen	18
2.4	Konsequenzen des Verkehrsversuchs für verschiedene Personengruppen	20
2.5	Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Lebensqualität vor Ort	23
	Persönliche Wohnqualität	24
	Aufenthaltsqualität	25
2.6	Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf das eigene Verhalten	26
2.7	Bewertung des Verkehrsversuchs insgesamt	30
	Platz vor dem Lessing-Gymnasium	34
2.8	Perspektivische Entwicklung in der Sophienstraße	37
3.	Verkehrsversuch aus Sicht der Betriebe	39
3.1	Methodik	39
3.2	Einschätzung der Informationslage	41
3.3	Konsequenzen des Verkehrsversuchs für verschiedene Personengruppen	42
3.4	Konsequenzen des Verkehrsversuchs für die Betriebe vor Ort	45
	Veränderungen für die Betriebe	45
	Veränderungen für Kundinnen und Kunden	47
	Veränderungen für Lieferbetriebe	50
3.5	Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Lebensqualität vor Ort	51
3.6	Bewertung des Verkehrsversuchs insgesamt	52
3.7	Perspektivische Entwicklung in der Sophienstraße	54

4.	Verkehrsversuch aus Sicht des Lessing-Gymnasiums	56
4.1	Methodik	56
4.2	Verkehrsversuch aus Sicht der Schülerinnen und Schüler	56
	Konsequenzen des Verkehrsversuchs für verschiedene Personengruppen.....	58
	Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen	60
	Platz vor dem Lessinggymnasium	62
	Positive Rückmeldungen zum Vorplatz	64
	Verbesserungsideen für den Vorplatz	64
	Bewertung des Verkehrsversuchs insgesamt	65
	Perspektivische Entwicklung in der Sophienstraße	66
4.3	Verkehrsversuch aus Sicht der Lehrerschaft	67
	Rahmendaten.....	67
	Auswirkungen des Verkehrsversuchs	67
	Platz vor dem Lessing-Gymnasium	67
	Bewertung des Verkehrsversuchs insgesamt und perspektivische Entwicklung der Verkehrsführung.....	68
5.	Verkehrsversuch aus Sicht der Marktbeschickerinnen und Marktbeschicker.....	69
5.1	Methodik	69
5.2	Frequenzzählungen.....	69
5.3	Besucherstrukturen und Verkehrsmittelwahl.....	71
5.4	Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Besucherinnen und Besucher des Marktes	73
5.5	Stimmungsbild unter den Marktbeschickerinnen und Marktbeschickern.....	78
6.	Anhang	79

1. Methodik und Zusammenfassung

1.1 Methodik und Hintergrund

Mit Beschluss des Karlsruher Gemeinderates vom 24. Oktober 2023 wurde die Verwaltung damit beauftragt, im Sommer 2024 einen Verkehrsversuch durchzuführen, der zeitweise den durchgehenden Autoverkehr in der Sophienstraße verhindern und auf dem Mittelstreifen zwischen Gutenbergplatz und Lessing-Gymnasium eine Aufenthaltsfläche ohne Verkehrszwang beinhalten sollte. Flankierend zu diesen verkehrsberuhigenden Maßnahmen wurden Umfrageprojekte unter verschiedenen betroffenen Personengruppen realisiert, die der umfassenden Evaluation des Verkehrsversuchs dienen.

Zur Vorbereitung des Verkehrsversuchs wurde am 12. Juni 2024 ein Workshop durchgeführt, zu dem die Fraktionen des Gemeinderates, der Bürgerverein Weststadt, die Interessengemeinschaft Gutenbergplatz, Vertreterinnen und Vertreter der Markt-Beschicker, die City-Initiative Karlsruhe, Verkehrsverbände, Fridays for future, Jugendvertretungen sowie verschiedene Dienststellen der Stadtverwaltung eingeladen waren.

Dort wurden auch die beiden schließlich umgesetzten Komponenten des Verkehrsversuchs thematisiert:

1. Installation eines Modalfilters als „Diagonalsperre“ an der Kreuzung von Sophien- und Lessingstraße (siehe Foto unten).
2. Sperrung der Südfahrbahn der Sophienstraße vor dem Lessing-Gymnasium zwischen Gutenbergstraße und Gabelsberger Straße für den Kfz-Verkehr (siehe Foto auf Seite 61).

Ende Juni 2024 wurde mittels Postwurfsendungen im Bereich um die zentrale Sophienstraße über das geplante Vorgehen informiert¹. Am 1. Juli 2024 wurden die beiden Sperrungen für den Kfz-Verkehr schließlich in Betrieb genommen.



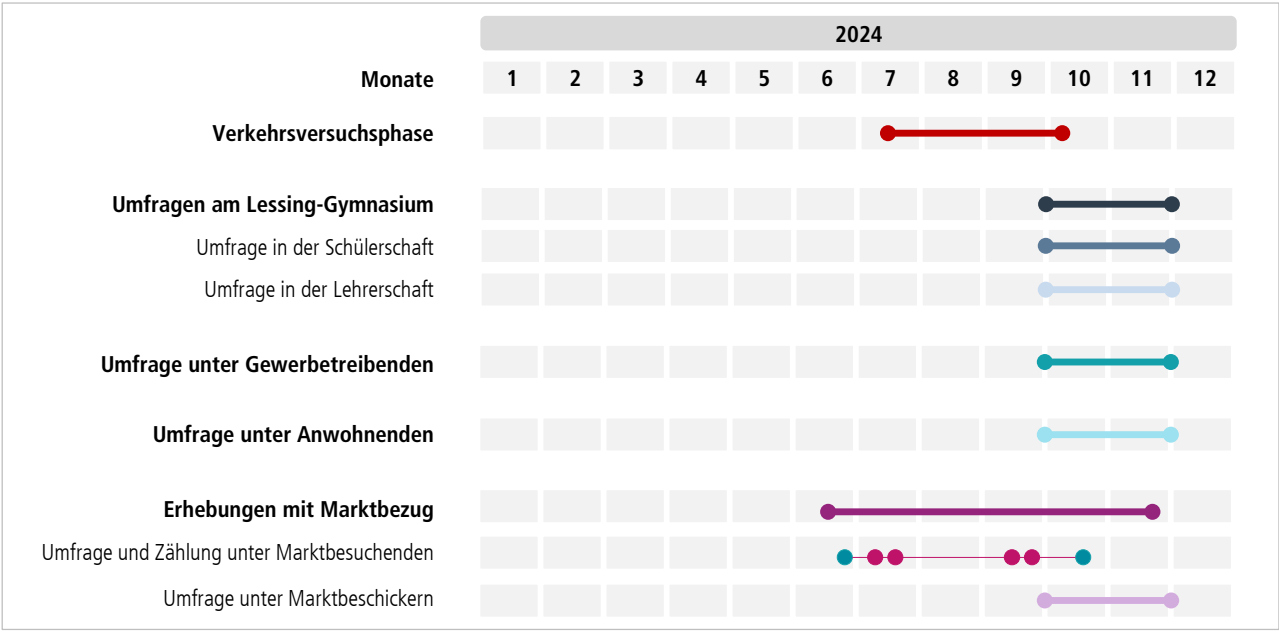
© Stadt Karlsruhe, Monika Müller-Gmelin

¹ Das Informationsschreiben sowie die Einladungsschreiben und Fragebögen sind in den Anhängen dieser Broschüre ab Seite 79 enthalten.

Bereits kurz vor Beginn des Verkehrsversuchs begannen am 29. Juni 2024 die Umfragen und Frequenzzählungen unter den Besucherinnen und Besuchern des Marktes auf dem Gutenbergplatz, die an sechs Samstagen vor, während und nach dem Verkehrsversuch bis zum 19. Oktober 2024 durchgeführt wurden und dabei gezielt Markttage während der Sommerferien aussparten. Zusätzlich wurden im Nachgang zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße mehrere Umfragen durchgeführt, um die Effekte der umgesetzten Maßnahmen zu evaluieren und die Vor- und Nachteile zu identifizieren, die von verschiedenen Personengruppen gesehen werden².

Die im vorliegenden Bericht enthaltenen Ergebnisse basieren auf den Angaben von 2.878 Anwohnerinnen und Anwohnern, 167 Gewerbetreibenden und 120 Schülerinnen und Schülern sowie 24 Lehrkräften des Lessing-Gymnasiums. Außerdem wurden mit Bezug auf den Markt am Gutenbergplatz 993 Besucherinnen und Besucher sowie acht Marktbeschickerinnen und Marktbeschicker befragt (Tabelle 1.1).

Abbildung 1.1
Phasenplan aller Umfragen zum Verkehrsversuch Sophienstraße



Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Tabelle 1.1
Übersicht über die Umfrageprojekte zur Evaluation des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße

Zielgruppe	Rücklaufquoten in Prozent	Befragte mit Antwort
Anwohnerinnen und Anwohner	40,7	2.878
Gewerbetreibende	35,2	167
Schülerinnen und Schüler des Lessing-Gymnasiums	16,0	120
Lehrerinnen und Lehrer des Lessing-Gymnasiums	32,0	24
Besucherinnen und Besucher des Marktes	- - -	993
Marktbeschicker	14,0	8

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

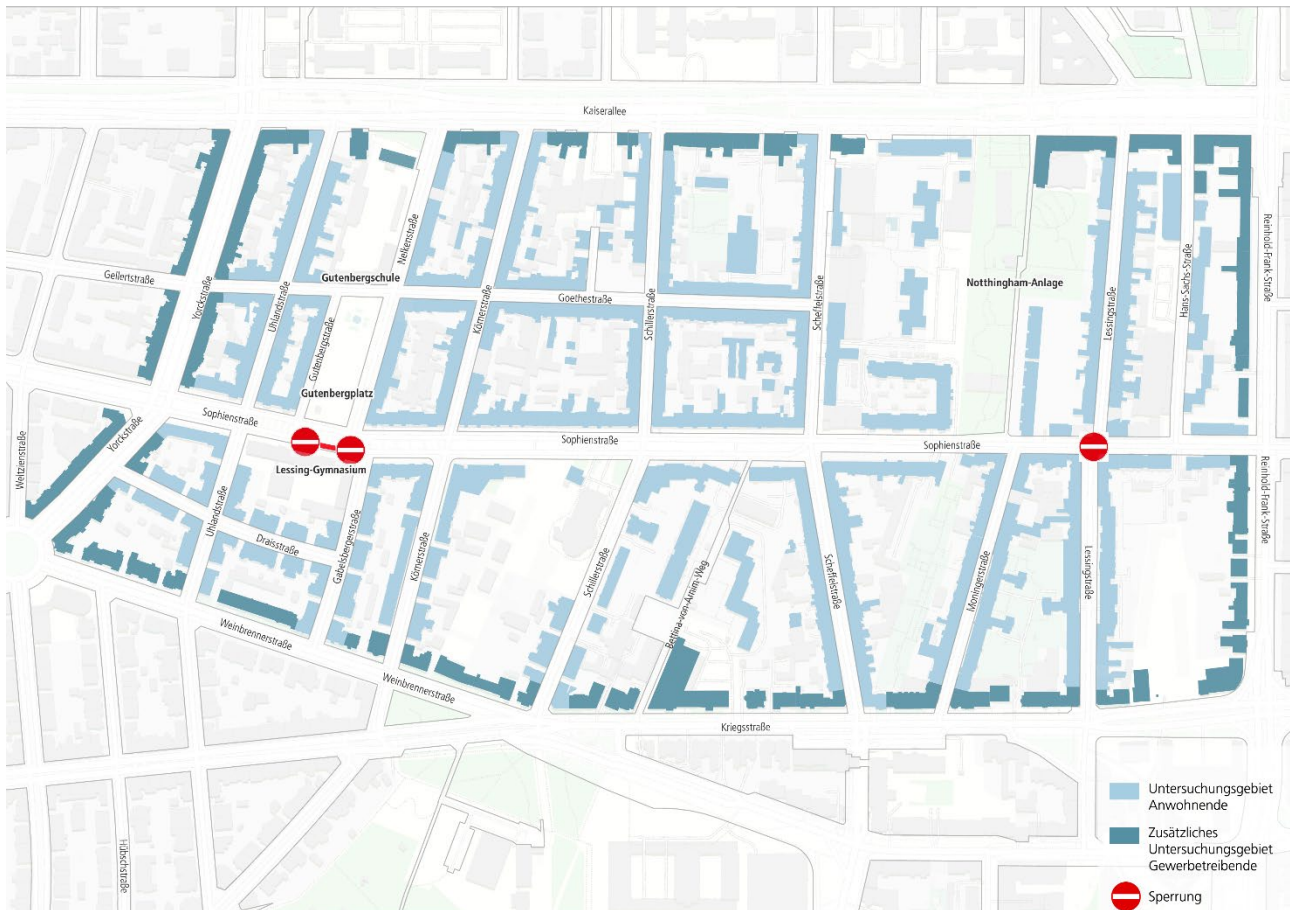
2 Auch der ADFC führte eine selbst organisierte Umfrage unter Radfahrenden in der Sophienstraße durch, bei deren Durchführung und Auswertung die Stadtverwaltung jedoch nicht eingebunden war.

Die Anwohnerinnen und Anwohner und Betriebe erhielten per Post Einladungsschreiben zur Umfrage, in denen ein individueller Zugangscode enthalten war, um mehrmalige Teilnahmen auszuschließen. Dabei handelte es sich um eine Vollerhebung unter der Wohnbevölkerung im Bereich

zwischen den Straßen Kaiserallee im Norden, Reinhold-Frank-Straße im Osten, Kriegsstraße/Weinbrennerstraße im Süden sowie Yorckstraße im Westen. Das Einzugsgebiet für die Umfrage unter Gewerbetreibenden umfasst zusätzlich die angrenzenden Straßenbereiche (siehe Abbildung 1.2).

Abbildung 1.2

Untersuchungsgebiet der Umfrage unter Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Gewerbetreibenden



1.2 Zusammenfassung

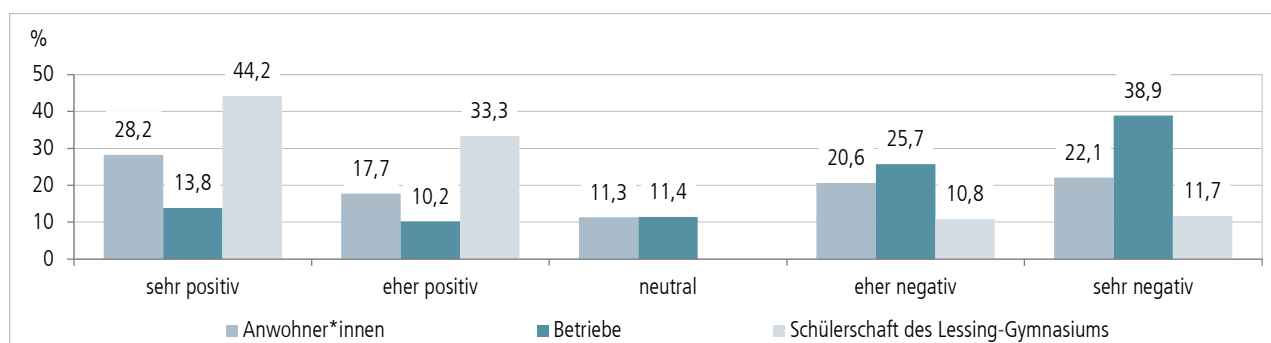
Eine zentrale Fragestellung in allen Umfragen war die Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs insgesamt. In Abbildung 1.3 sind die jeweiligen Ergebnisse der befragten Personengruppen zusammengetragen. Die Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße werden vor allen Dingen von den Schülerinnen und Schülern des Lessing-Gymnasiums sowie von der Anwohnerschaft positiv bewertet: Zusammengenommen bewerten 45,9 % der Anwohnenden und 77,5 % der Schülerschaft den Verkehrsversuch als sehr oder eher positiv. Als neutral bezeichnen sich bei dieser Fragestellung lediglich jeder beziehungsweise jede neunte Anwohnende (11,3 %).

Rund die Hälfte der Anwohnerschaft fällt ein klares Urteil: Etwas mehr als ein Viertel der Befragten bewertet den Verkehrsversuch insgesamt als sehr positiv (28,2 %), während 22,1 % ein sehr negatives Urteil fällen. Die durchschnittliche Bewertung des Verkehrsversuchs als Ganzes fällt bei den Anwohnenden „neutral“, bei den Betrieben „eher negativ“ und bei der Schülerschaft des Lessing-Gymnasiums „eher positiv“ aus.

Abbildung 1.3

Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs Sophienstraße nach Befragtengruppen

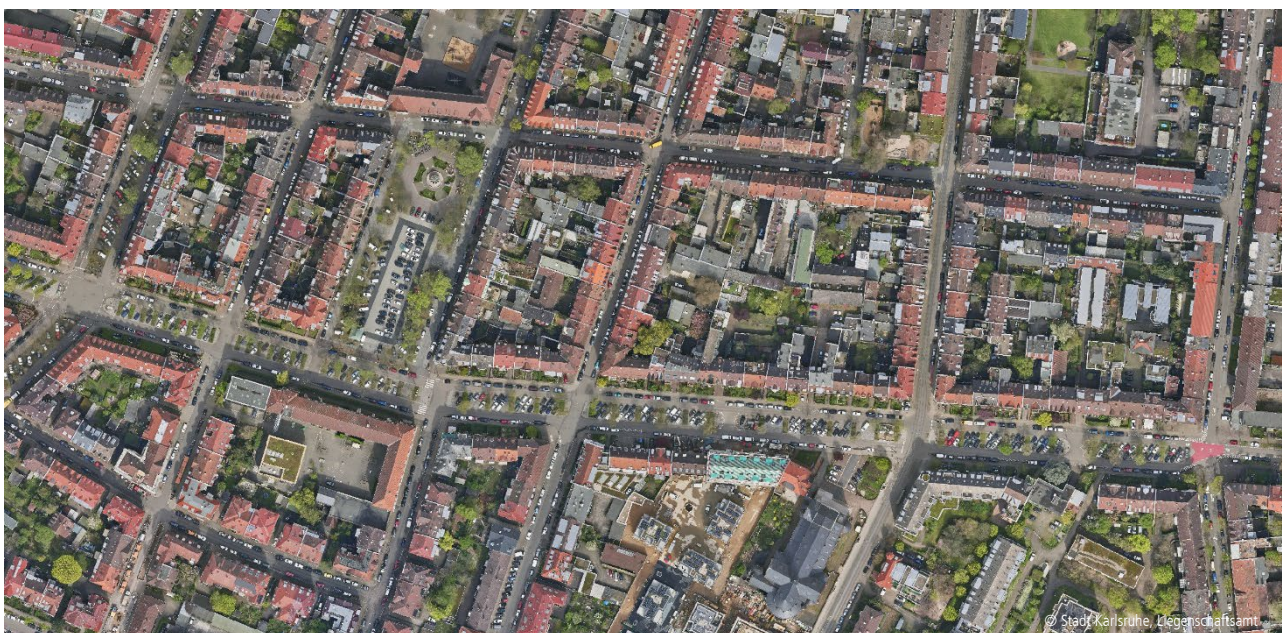
„Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?“¹



¹ Antwortskala bei Schülerinnen und Schülern lautete „sehr gut“, „gut“, „weniger gut“ und „schlecht“.

Basis 2.878 | 167 | 120 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



Perspektivische Entwicklung in der Sophienstraße

Alle Befragtengruppen wurden gebeten, sich zu einer präferierten Verkehrsführung für die Zukunft zu äußern.

Dabei konnte zwischen vorformulierten und selbst zu beschreibenden Varianten der Verkehrsführung gewählt werden. Zusammenfassend lassen sich drei Szenarien bilden:

Szenario 1 | Umsetzung einer Verkehrsführung wie im Verkehrsversuch (oder darüber hinaus)

Szenario 1 umfasst die Wünsche nach einer Verkehrsführung, die genauso gestaltet ist wie während des Verkehrsversuchs oder sogar über den Verkehrsversuch hinausgehende, zusätzliche Veränderungen.

Eine solche Verkehrsführung wird sowohl von den Anwohnerinnen und Anwohnern (40,5 %) als auch von den Schülerinnen und Schülern des Lessing-Gymnasiums (47,9 %) am häufigsten gewählt (Abbildung 1.4).

Szenario 2 | Beibehaltung der Verkehrsführung wie vor dem Verkehrsversuch

Szenario 2 beinhaltet den Wunsch nach einer Verkehrsführung, die genau so gestaltet ist wie vor dem Verkehrsversuch.

Diese Variante bevorzugen die Hälfte der Betriebe (49,4 %), ein Drittel der Anwohnerinnen und Anwohner (30,5 %) und ein Fünftel der Schülerschaft (20,2 %).

Szenario 3 | Umsetzung einzelner Elemente des Verkehrsversuchs

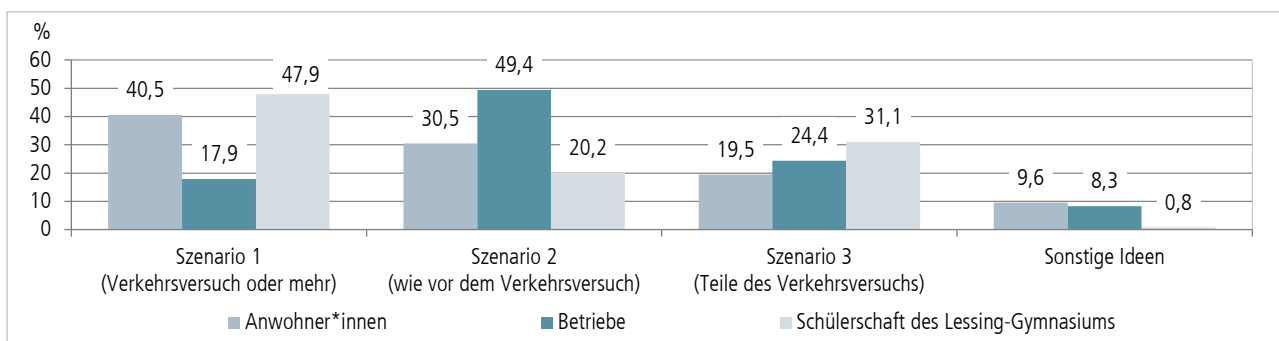
In Szenario 3 wird die dauerhafte Einrichtung nur einer der beiden Komponenten des Verkehrsversuchs (nur Diagonalsperre beziehungsweise nur Vorplatz vor dem Lessing-Gymnasium) oder der Verzicht auf Sperrungen, aber eine geänderte Verkehrsführung gewünscht.

Für eine solche Variante der zukünftigen Verkehrsführung sprechen sich ein Drittel der Schülerinnen und Schüler (31,1 %), ein Viertel der Gewerbetreibenden (24,4 %) sowie ein Fünftel der Anwohnerschaft (19,5 %) aus.

Abbildung 1.4

Gewünschte zukünftige Regelung der Verkehrsführung nach Befragtengruppen

„Wie sollte die Verkehrsführung Ihrer Meinung nach in Zukunft geregelt werden?“



Basis 2.830 | 156 | 119 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Steckbriefe der Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibenden sowie Schülerinnen und Schüler des Lessing-Gymnasiums

In den folgenden Kapiteln werden detailliert die Umfrageergebnisse der verschiedenen vom Verkehrsversuch in der Sophienstraße betroffenen Personengruppen beschrieben.

Zusammenfassend enthalten die Abbildungen 1.5 bis 1.7 die zentralen Ergebnisse aus den jeweiligen Gruppen:

Steckbrief Anwohnerinnen und Anwohner

Die Anwohnenden befürworten zu insgesamt 60 Prozent eine zukünftige Verkehrsregelung, die zumindest einzelne Komponenten aus dem Verkehrsversuch oder eine veränderte Verkehrsführung dauerhaft beinhaltet.

Der Rücklauf von 40,7 % zeigt das große Interesse, das der Sophienstraße in der Anwohnerschaft beigemessen wird. Verbesserungen durch den Verkehrsversuch werden vor allem für den Radverkehr und für Kinder gesehen (Abbildung 1.5).

Steckbrief Gewerbetreibende

Weniger als die Hälfte der Betriebe (42,3 %) wünschen sich eine dauerhafte Veränderung der Verkehrsführung in der Sophienstraße, die mindestens Teile des Verkehrsversuchs oder eine veränderte Verkehrsführung beinhaltet. Unter den Betrieben haben sich über ein Drittel an der Umfrage zur Evaluation im Nachgang zum Verkehrsversuch beteiligt.

Die Beurteilung des Verkehrsversuchs als Ganzes fällt dabei deutlich negativer aus als in der Anwohnerschaft. Verbesserungen der Verkehrssituation werden aber auch hier besonders für Radfahrende und Kinder gesehen (Abbildung 1.6).

Steckbrief Schülerinnen und Schüler

Den größten Zuspruch erhält der Verkehrsversuch in der Sophienstraße von den Schülerinnen und Schülern des Lessing-Gymnasiums. Der Verkehrsversuch als Ganzes wird von über 77 Prozent als sehr gut oder gut bewertet. Eine dauerhafte Umsetzung von zumindest einzelnen Elementen wünschen sich mehr als zwei Drittel der Schülerschaft (71,4 %). Leider ist der Rücklauf unter den Schülerinnen und Schülern mit 16 Prozent recht gering, wobei die Beteiligung in den ältesten beiden Jahrgängen rund ein Viertel erreicht.

Deutliche Mehrheiten der Schülerinnen und Schüler sehen durch den Verkehrsversuch Verbesserungen der Verkehrssituation für Radfahrende, Kinder und Fußverkehr. Auch das persönliche Sicherheitsgefühl sehen 57,8 % der Schülerschaft durch den Verkehrsversuch als verbessert an (Abbildung 1.7).

Abbildung 1.5

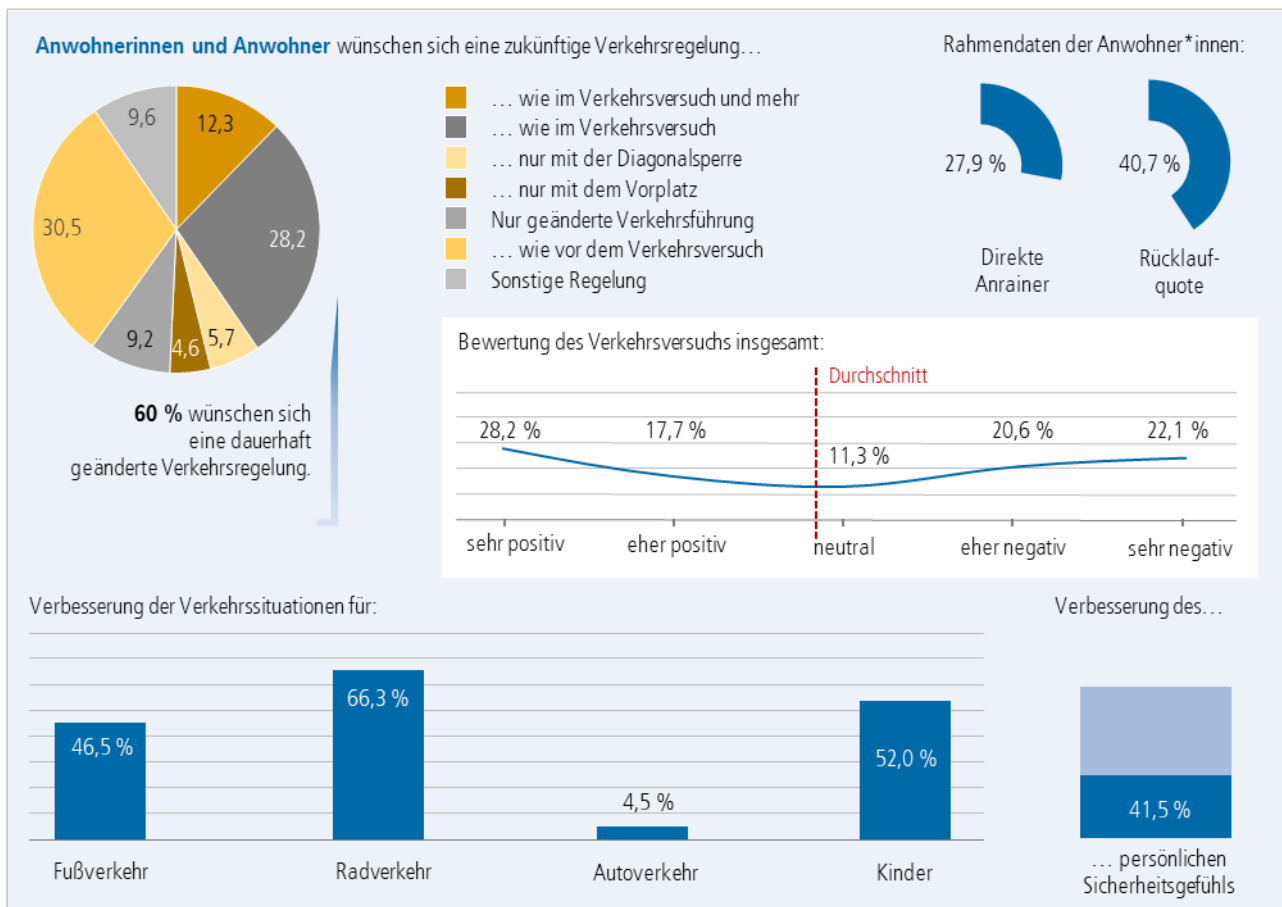
Überblick über zentrale Ergebnisse der Umfrage unter Anwohnerinnen und Anwohnern


Abbildung 1.6

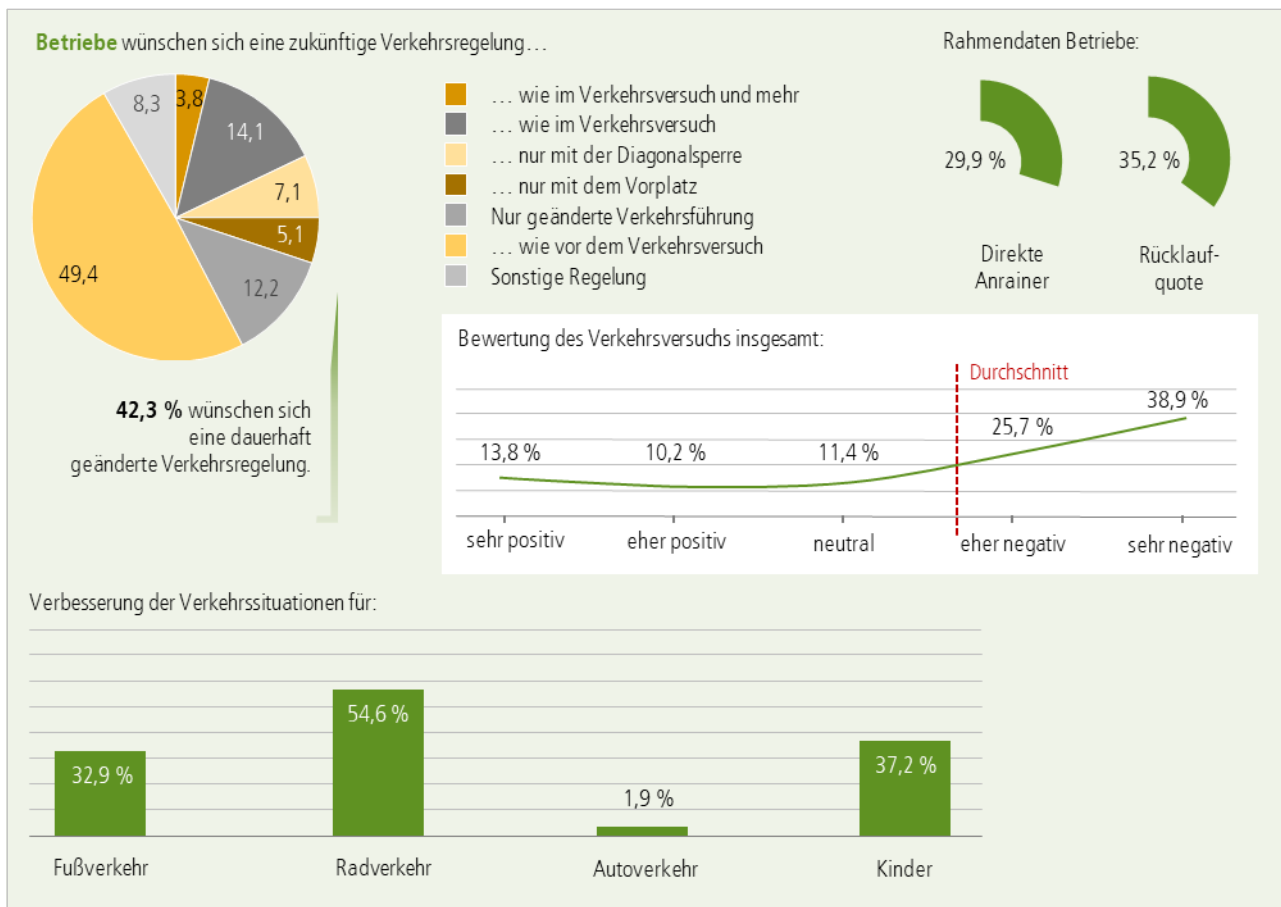
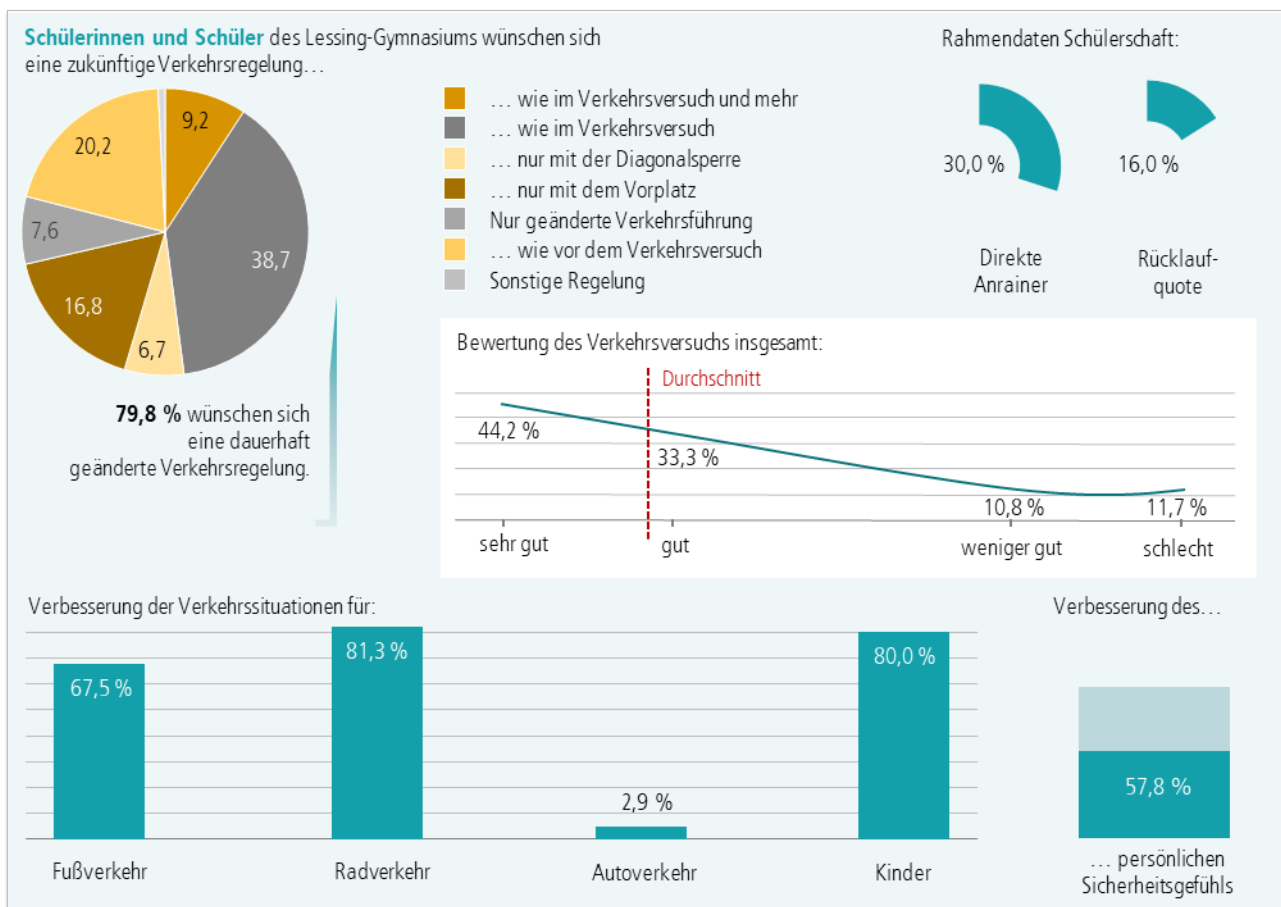
Überblick über zentrale Ergebnisse der Umfrage unter den Betrieben

Abbildung 1.7

Überblick über zentrale Ergebnisse der Umfrage unter Schülerinnen und Schülern


2. Verkehrsversuch aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner

2.1 Methodik und Soziodemografie

Im Nachgang zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße wurden 7.076 Anwohnerinnen und Anwohner im Alter von 16 Jahren und älter um ihre Einschätzungen gebeten und zu einer Umfrage eingeladen¹. Dabei handelte es sich um eine Vollerhebung unter der Wohnbevölkerung im Bereich zwischen den Straßen Kaiserallee im Norden, Reinhold-Frank-Straße im Osten, Kriegsstraße/Weinbrennerstraße im Süden sowie Yorckstraße im Westen (siehe Abbildung 2.1). Zwischen 14. Oktober und 17. November 2024 beantworteten insgesamt 2.878 Anwohnerinnen und Anwohner den umfassenden Fragebogen zu den Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 40,7 %.

Die Teilnahme an der Umfrage war im Internet und auf Nachfrage in Form eines Papierfragebogens möglich. Unter den Befragten sind etwas mehr Männer (52,3 %) als Frauen (47,7 %), was dem Verhältnis der dort wohnhaften Bevölkerung sehr nahe kommt.

Die soziodemografischen Merkmale der Anwohnerinnen und Anwohner, welche sich an der Umfrage beteiligt haben, können aus Tabelle 2.1 entnommen werden.

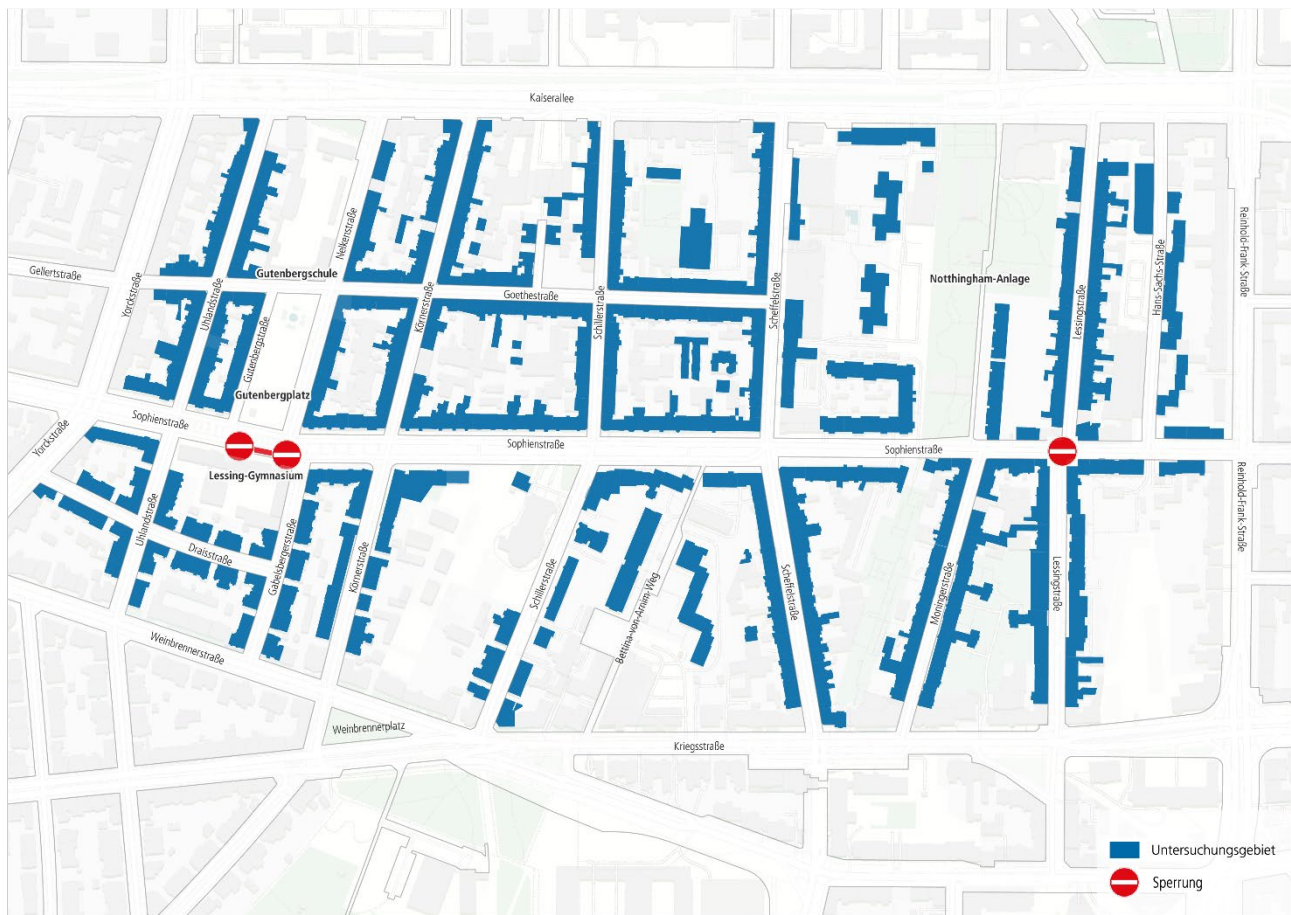
Der Abgleich dieser Kennzahlen mit verfügbaren Daten der amtlichen Statistik zeigt, dass trotz leicht erhöhter Antwortanteile in den mittleren Altersgruppen die Grundgesamtheit der Karlsruher Bevölkerung im Befragungsgebiet repräsentativ abgedeckt wird.

Bei der Analyse der Umfrageergebnisse wird an mehreren Stellen die Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt herangezogen. Um besser einschätzen zu können, ob unterschiedliche Antworten eher in Alterseffekten oder in der Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt im begründet liegen, ist Tabelle 2.2 hilfreich. Die Existenz eines eigenen Pkw im Haushalt steigt im Altersverlauf zunächst an (von 59,9 % im Alter von 16 bis unter 25 Jahren auf 74,5 % im Alter von 45 bis unter 65 Jahren) und geht ab dem Erreichen der Regelaltersgrenze wieder etwas zurück (71,6 % im Alter von 65 Jahren und älter). Die höchsten Anteile von autolosen Befragten sind in der jüngsten und ältesten Altersgruppe vorhanden. Da bei der Frage Mehrfachantworten möglich waren, sei darauf hingewiesen, dass die Existenz eines eigenen Pkw im Haushalt dominant behandelt wurde und eine eventuelle, zusätzliche Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing-Anbieter übertrumpft.

¹ Einladungsschreiben und Fragebogen in Papierform sind in den Anhängen dieser Broschüre ab Seite 81 enthalten.

Abbildung 2.1

Untersuchungsgebiet der Umfrage unter Anwohnerinnen und Anwohnern



Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen



© Stadt Karlsruhe, Monika Müller-Gmelin

Tabelle 2.1
Soziodemografie der Anwohnerinnen und Anwohner im Untersuchungsgebiet

Soziodemografie der Anwohnerinnen und Anwohner	Anteile an Umfrage	Amtliche Statistik (September 2024)	Befragte mit Antwort
			insg. 2.878
Geschlecht			
Weiblich	47,7	48,1	1.348
Männlich	52,3	51,9	1.479
Alter			
16 bis unter 25 Jahre	9,8	13,7	281
25 bis unter 35 Jahre	28,0	26,7	800
35 bis unter 45 Jahre	19,4	17,4	554
45 bis unter 65 Jahre	30,5	27,2	870
65 Jahre oder älter	12,3	14,9	352
Kinder im Haushalt			
Kinder unter 18 Jahre im Haushalt	25,5	---	724
Keine Kinder im Haushalt	74,5	---	2.115
Pkw im Haushalt¹			
Eigener Pkw	68,8	---	1.956
Car-Sharing-Mitgliedschaft	15,1	---	429
Kein Pkw im Haushalt verfügbar	16,2	---	460
Bestehen einer körperlichen Einschränkung			
Mobilitätseinschränkung vorhanden	7,8	---	223
Keine Mobilitätseinschränkung	92,2	---	2.620
Entfernung zum Verkehrsversuch Sophienstraße			
direkte Anwohnerschaft	27,9	---	802
Quer- beziehungsweise Nebenstraße	65,9	---	1.895
weitere Nachbarschaft	6,2	---	177

1 Mehrfachantworten waren möglich. Das Merkmal "Eigener Pkw" geht dominant in die Auswertung ein.
Basis 2.878 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Tabelle 2.2
Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt nach Alter

„Steht Ihrem Haushalt ein Pkw zur Verfügung?“ ¹	Alle Befragten	16 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 35 Jahre	35 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 Jahre oder älter
	Anteile in Spaltenprozent					
Eigener Pkw	68,8	59,9	61,3	73,5	74,5	71,6
Car-Sharing-Mitgliedschaft	15,1	14,7	21,6	14,7	12,8	6,7
Kein Pkw im Haushalt verfügbar	16,1	25,4	17,1	11,8	12,6	21,6

1 Mehrfachantworten waren möglich. Das Merkmal "Eigener Pkw" geht dominant in die Auswertung ein.
Basis 2.836 Anwohnende mit Antwort.
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

2.2 Einschätzung der Informationslage

Im Vorfeld zum Verkehrsversuch wurden Ende Juni 2024 Informationsschreiben über die geplanten Maßnahmen in der Sophienstraße in alle zugänglichen Briefkästen im Untersuchungsgebiet verteilt. Bei nicht zugänglichen Briefkästen wurden die Informationen an der Haustür befestigt. Zusätzlich wurden Flyer unter die Scheibenwischer der parkenden Autos im Gebiet geklemmt, sowie vor und während des Verkehrsversuchs mit Pressemitteilungen über den Gesamtprozess informiert. In der Einleitung des Fragebogens wurden schließlich nochmals beide Komponenten des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße

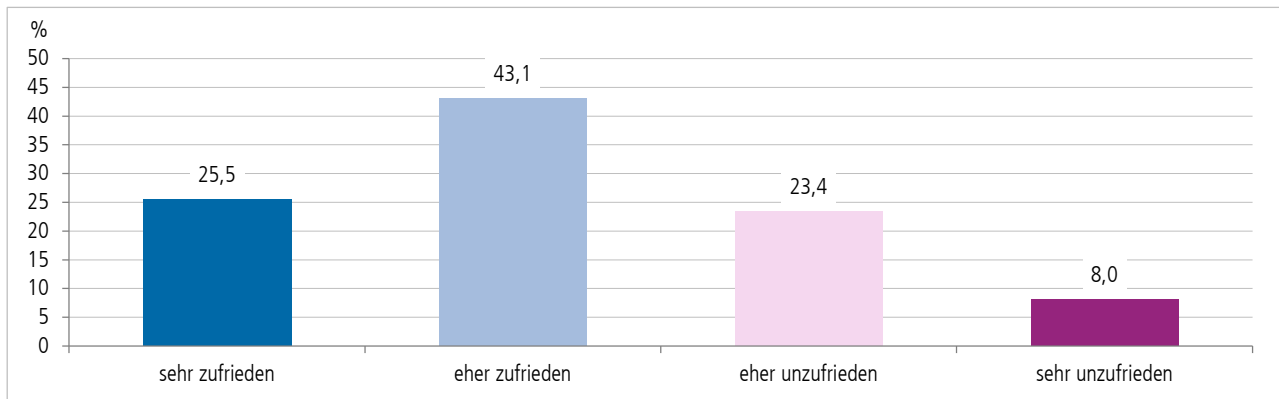
textlich beschrieben und mit Fotos der verkehrsberuhigenden Maßnahmen visualisiert.

Im Nachgang zum Verkehrsversuch geben gut zwei Drittel (68,6 %) der Anwohnerinnen und Anwohner an, mit den zur Verfügung gestellten Informationen über den Verkehrsversuch sehr zufrieden (25,5 %) oder eher zufrieden (43,1 %) zu sein (siehe Abbildung 2.2). Zusammengefasst etwas weniger als ein Drittel der Anwohnerschaft bezeichnete sich aber auch als eher unzufrieden (23,4 %) oder sehr unzufrieden (8,0 %) mit den zur Verfügung gestellten Informationen.

Abbildung 2.2

Zufriedenheit mit dem verfügbaren Informationsmaterial zum Verkehrsversuch – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie zufrieden sind Sie mit den zur Verfügung gestellten Informationen über den Verkehrsversuch?“



Basis 2.813 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Beim Blick auf die unterschiedlichen Befragtengruppen fällt vor allem auf, dass Anwohnerinnen und Anwohner mit einer Mobilitätseinschränkung vergleichsweise unzufrieden mit dem zur Verfügung gestellten Informationsmaterial sind: Nur 8,2 % dieser Gruppe bezeichnen sich als sehr zufrieden, gut jeder beziehungsweise jede Fünfte (21,0 %) als sehr unzufrieden.

Bei den, an mehreren Stellen im Fragebogen angebotenen, Möglichkeiten zur Formulierung von Antworten als Freitext, wird auf fehlende Skizzierungen der Pläne und teils schwierige Verständlichkeit der beschriebenen Maßnahmen in Textform hingewiesen.

2.3 Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen

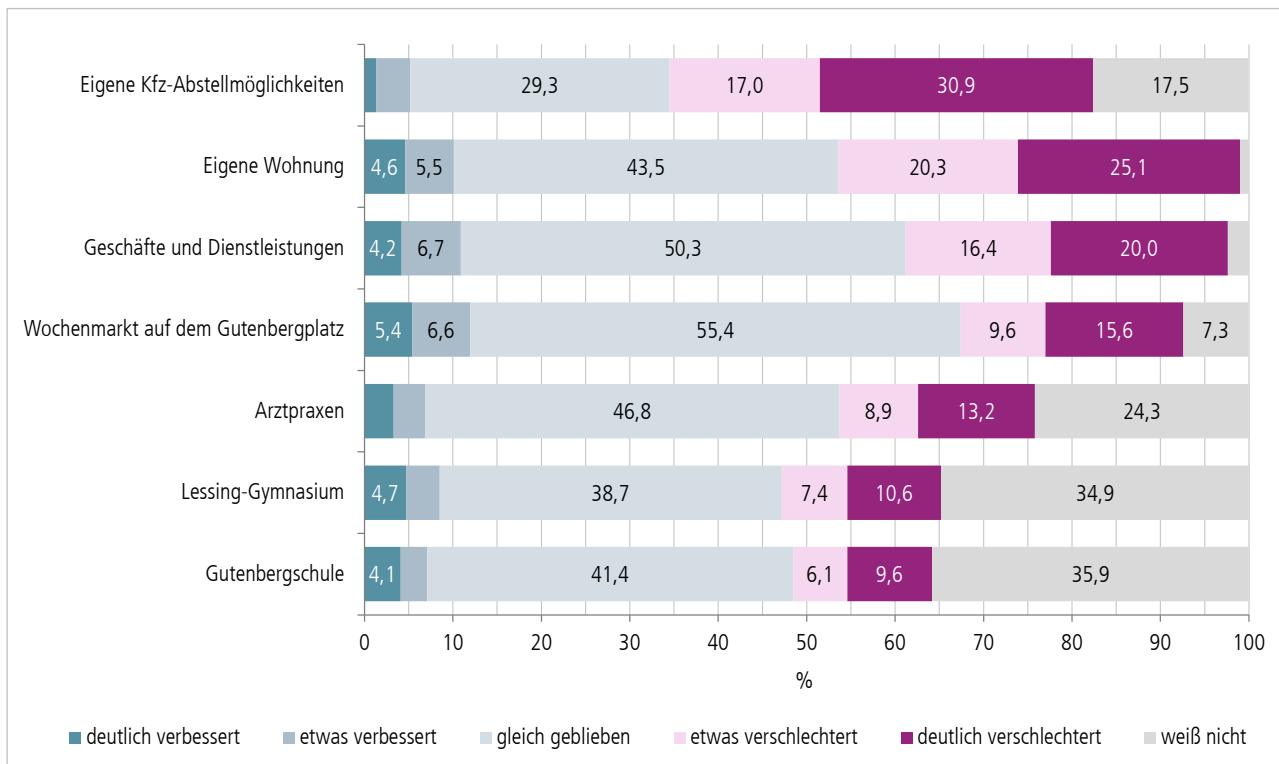
Die Ergebnisse der Umfrage unter Anwohnerinnen und Anwohnern zeigen, dass der Verkehrsversuch Auswirkungen beim Erreichen verschiedener Ziele im Alltag hatte. Die Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen im Untersuchungsgebiet sind während des Verkehrsversuchs aus Sicht der Anwohnerschaft zum Großteil gleich geblieben oder haben sich verschlechtert (Abbildung 2.3). Besonders die Erreichbarkeit der eigenen Kfz-Abstellmöglichkeiten, aber auch die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung wird von rund

der Hälfte der Befragten als etwas oder deutlich verschlechtert beurteilt. Auch die Erreichbarkeit von Geschäften und Dienstleistungen wird deutlich häufiger verschlechtert (zusammengenommen 36,4 %) als verbessert (10,9 %) bewertet. Die Erreichbarkeit von Arztpraxen sowie der Schulen im Untersuchungsgebiet hat sich aus Sicht der Anwohnerschaft etwas verschlechtert, wobei für diese Einrichtungen relativ häufig auf eine Bewertung verzichtet und mit „weiß nicht“ geantwortet wird.

Abbildung 2.3

Veränderung der Erreichbarkeit von Einrichtungen im Zuge des Verkehrsversuchs – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit folgender Einrichtungen während des Verkehrsversuchs im Vergleich zu vorher?“



Keine Wertbeschriftungen unter 4 %.

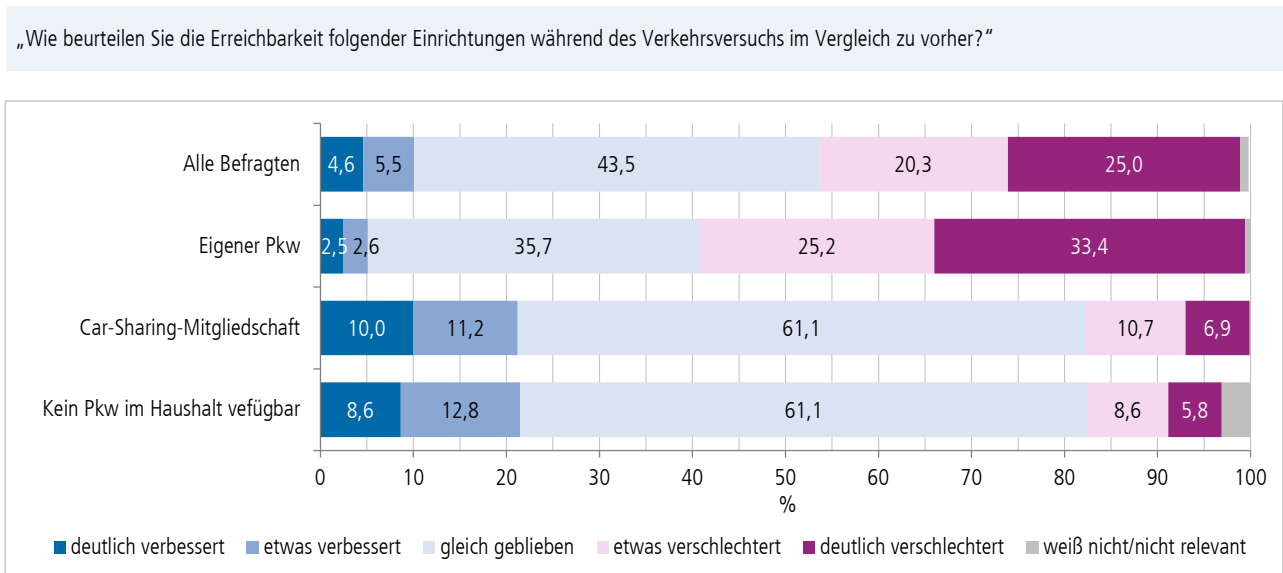
Basis 2.839 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Einschränkungen in der Erreichbarkeit der eigenen Wohnung werden vor allem von Befragten mit verfügbarem Pkw im Haushalt gesehen (siehe Abbildung 2.4). Zusammengekommen 58,6 % der Anwohnerschaft mit eigenem Pkw im Haushalt gehen von einer verschlechterten Erreichbarkeit aus (etwas verschlechtert: 25,2 %, deutlich verschlechtert:

33,4 %). Anwohnerinnen und Anwohner ohne eigenen Pkw und ohne Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing-Anbieter waren zum Großteil nicht betroffen (61,1 %) oder beurteilen die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung im Zuge des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit etwas häufiger verbessert als verschlechtert.

Abbildung 2.4

Veränderung der Erreichbarkeit der eigenen Wohnung nach Verfügbarkeit eines Pkw¹ – Anwohnerinnen und Anwohner –



¹ Mehrfachantworten waren möglich. Das Merkmal "Eigener Pkw" geht dominant in die Auswertung ein.

Basis: 2.813 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



2.4 Konsequenzen des Verkehrsversuchs für verschiedene Personengruppen

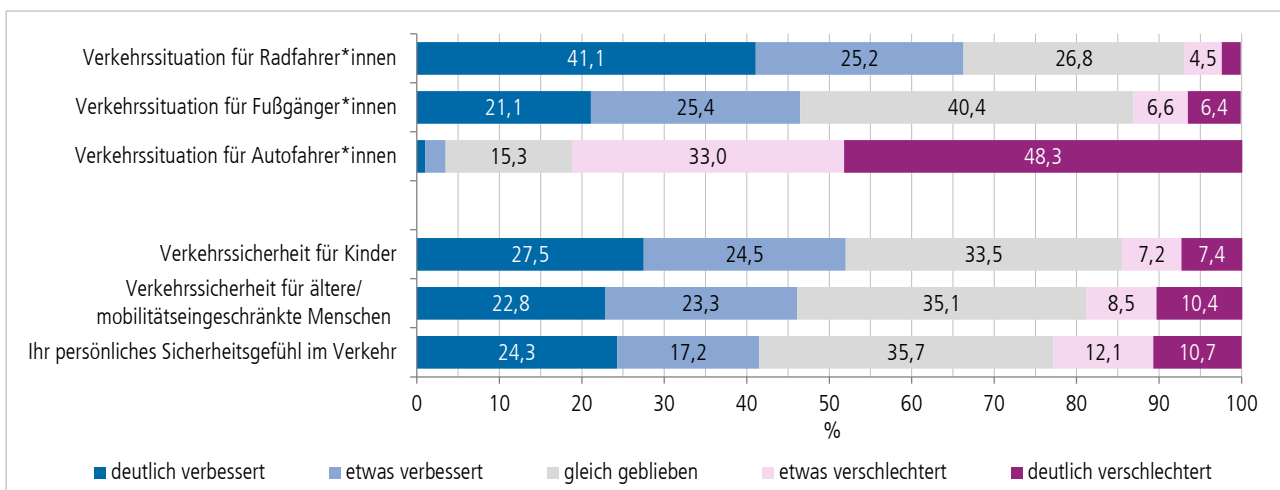
Die Anwohnerschaft wurde sowohl zum beobachteten Verkehrsaufkommen sowie zur Verkehrssituation beziehungsweise -sicherheit für verschiedene Personengruppen während der Versuchsphase gefragt.

Insgesamt verbinden die Anwohnerinnen und Anwohner mit dem Verkehrsversuch für fast alle Personengruppen eher Verbesserungen als Verschlechterungen (Abbildung 2.5).

Abbildung 2.5

Veränderung der Verkehrssituation während des Verkehrsversuchs – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie haben sich aus Ihrer Sicht die Verkehrssituationen für folgende Personengruppen in der Sophienstraße während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor geändert?“



Keine Wertbeschriftungen unter 4 %.

Basis 2.822 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Besonders positiv wird die Veränderung der Verkehrssituation für **Radfahrerinnen und Radfahrer** in der Sophienstraße bewertet: Eine deutliche Verbesserung sehen 41,1 % der Anwohnerinnen und Anwohner, weitere 25,2 % sehen die Situation für Radfahrende etwas verbessert. Je jünger die Befragten, desto häufiger werden Verbesserungen der Verkehrssituation für Radfahrende attestiert (16 bis unter 25 Jahre: 52,6 %; 65 Jahre oder älter: 26,5 %). Die verbesserte Verkehrssituation für Radfahrerinnen und Radfahrer geht mit einem empfundenen stärkeren Rad-Verkehrsaufkommen in der Sophienstraße einher (siehe Abbildung 2.6). Zusammengefasst beobachtete beinahe die Hälfte der Anwohnerinnen und Anwohner eine Zunahme des Rad-Verkehrs während des Verkehrsversuchs (etwas stärker: 31,9 %; deutlich stärker: 16,2 %).

Gegen Ende des Fragebogens war die Möglichkeit gegeben, in freier Form über besondere Vorkommnisse während der Versuchsphase zu berichten oder generell einen Kommentar zum Verkehrsversuch abzugeben (siehe Abbildung 2.6). Diese offene Frage nutzten manche, um Fahrrad-bezogene Themen anzusprechen. Hier wird auf nun ermöglichtes sichereres Radfahren, weniger Bedrängung von Radfahrenden durch motorisierte Verkehrsteilnehmende, vereinzelt aber auch auf Gefahren durch die schmalen Durchfahrtsmöglichkeiten beim Modalfilter an der Diagonalsperre bei der Lessingstraße hingewiesen.

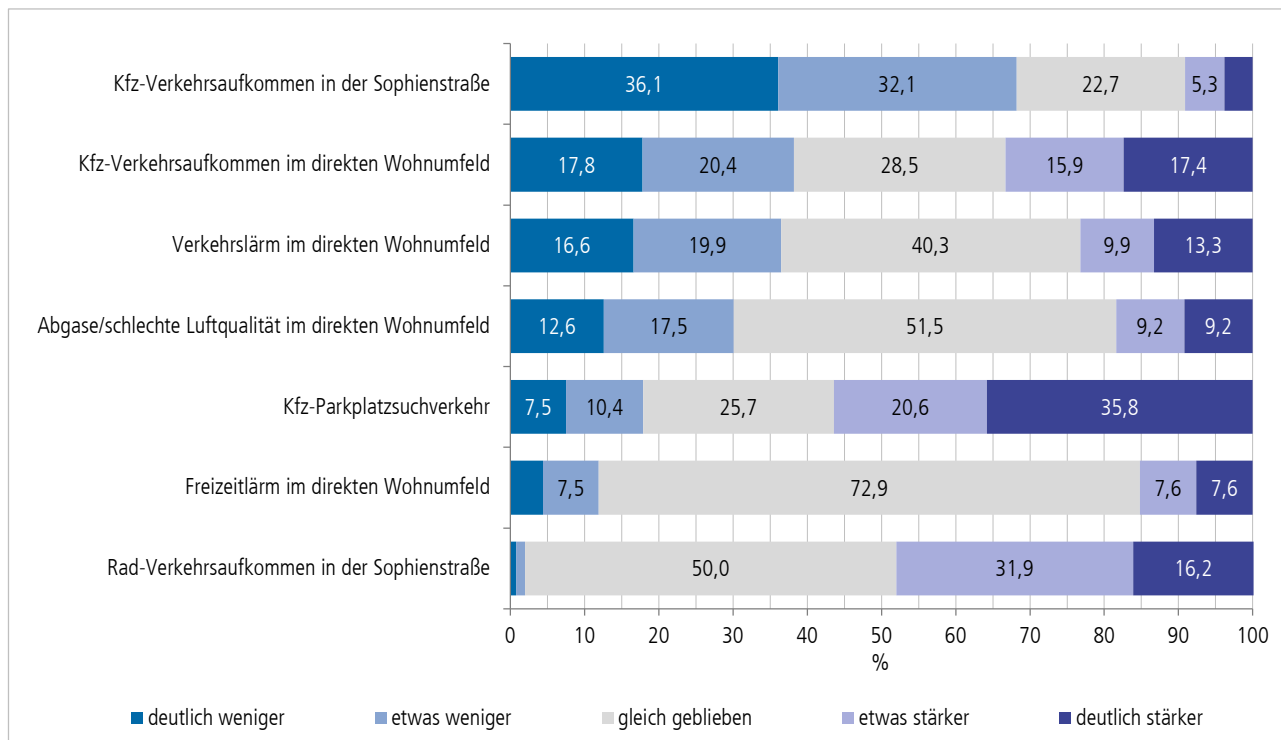
Auch für **Fußgängerinnen und Fußgänger** wurden von Seite der Anwohnerinnen und Anwohner überwiegend positive Effekte durch den Verkehrsversuch wahrgenommen: Eine deutliche Verbesserung sehen 21,1 % der Befragten, 25,4 % sehen die Verkehrssituation etwas verbessert. Von einer verschlechterten Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger gehen zusammengefasst 13,0 % der Befragten aus (etwas verschlechtert: 6,6 %; deutlich verschlechtert: 6,4 %).

Im Zusammenhang mit dem Rad-Verkehr wird allerdings auch ein häufig geschildertes Ärgernis benannt: Zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner berichten von rücksichtslosen Radfahrenden, die durch die Maßnahmen des Verkehrsversuchs noch bessere Voraussetzungen für zu schnelles Fahren in der Sophienstraße erhielten. Vor allem die zu Fuß in der Sophienstraße gehenden Anwohnerinnen und Anwohner berichten von Problemen beim Überqueren von Straßen (auch an Übergängen) und Störungen durch auf dem Gehweg fahrende Fahrradfahrerinnen und -fahrer. Doch auch mit dem Pkw Fahrende und Befragte, die selbst mit dem Fahrrad unterwegs sind, berichten von Gefahrensituationen, die auf (andere) Radfahrende zurückzuführen sind.

Abbildung 2.6

Veränderungen verschiedener Aufkommen im Zuge des Verkehrsversuchs – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie haben sich folgende Aufkommen aus Ihrer Sicht während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor geändert?“



Keine Wertbeschriftungen unter 4 %.

Basis 2.771 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Autofahrerinnen und Autofahrer waren aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner dagegen insgesamt negativ vom Verkehrsversuch beeinflusst. Mehr als 8 von 10 Befragten (81,3 %) gehen im Zuge des Verkehrsversuchs von verschlechterten Bedingungen für Autofahrerinnen und Autofahrer aus: fast die Hälfte der Anwohnerschaft (48,3 %) geben an, dass sich die Verkehrssituation für Autofahrende deutlich verschlechtert hat. Diese Einschätzung wird unabhängig von der Existenz eines eigenen Pkw geteilt: auch Befragte ohne Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt schätzen die Veränderung für Autofahrerinnen und Autofahrer zu 45,3 % als etwas verschlechtert und zu 28,7 % als deutlich verschlechtert ein. Besonders negativ sehen mobilitätseingeschränkte Personen die Veränderungen für Pkw-Nutzende (etwas verschlechtert: 14,9 %; deutlich verschlechtert: 76,3 %).

Die verschlechterte Verkehrssituation für Autofahrerinnen und Autofahrer geht mit einem rückläufigen wahrgenommenen Kfz-Verkehrsaufkommen innerhalb der Sophienstraße einher. Mehr als zwei Drittel der Befragten berichten von deutlich weniger (36,1 %) oder etwas weniger (32,1 %) Pkw-Verkehr in der Sophienstraße. Für das, über die

Sophienstraße hinausgehende, gesamte Befragungsgebiet wird allerdings zu ähnlichen Anteilen von einer Zunahme (deutlich: 17,4 %; etwas 15,9 %) und einer Abnahme (deutlich: 17,8 %; etwas 20,4 %) des Kfz-Verkehrsaufkommens berichtet.

Umfangreiche Auswirkungen hatte der Verkehrsversuch aus Sicht der Befragten auf den ruhenden Verkehr. Etwas über die Hälfte der Anwohnerinnen und Anwohner hat während der Versuchsphase eine Zunahme des Parkplatzsuchverkehrs wahrgenommen: ein gutes Drittel (35,4 %) berichten von einem deutlich stärkeren, 20,6 % von einem etwas stärkeren Aufkommen. Neben den temporär weggefallenen Parkplätzen vor dem Lessing-Gymnasium wird von den Befragten häufig auf den generell knappen Parkraum hingewiesen. Vereinzelt werden Ideen für eine Tiefgarage unter dem Gutenbergplatz und die mögliche Einrichtung von Anwohnerparkbereichen geäußert. Auch von vermehrt notwendigen Umwegen, gestiegenem Verkehrsaufkommen sowie teilweise chaotischen Verhältnissen wird berichtet. Einige Befragte verweisen auf Probleme durch Falschfahrer im geänderten Einbahnstraßenbereich sowie teilweise riskante Wendemanöver.

Neben den nach Verkehrsmittel definierten Personengruppen wurde auch nach den Veränderungen der Verkehrssicherheit von **Kindern** und **älteren/mobilitätseingeschränkten Menschen** gefragt. Für beide Gruppen überwiegen aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner die Verbesserungen im Zuge des Verkehrsversuchs. Mehr als die Hälfte der Anwohnerschaft geht von Verbesserungen für die Verkehrssicherheit von Kindern während des Verkehrsversuchs aus (deutlich verbessert: 27,5 %, etwas verbessert: 24,5 %). Befragte mit Kindern im Haushalt sehen etwas positivere Auswirkungen für die Verkehrssicherheit für Kinder als der Durchschnitt der Anwohnerschaft. Dagegen werden die Veränderungen für ältere/mobilitätseingeschränkte Menschen von Befragten, die angeben, selbst eine Mobilitätseinschränkung zu haben, kritischer als vom Durchschnitt der Anwohnerschaft bewertet. Insgesamt geht auch für ältere/mobilitätseingeschränkte Menschen fast die Hälfte der Anwohnerschaft von Verbesserungen der Verkehrssicherheit aus (deutlich: 22,8 %; etwas: 23,3 %). Befragte mit Mobilitätseinschränkung empfinden aber nur zu einem

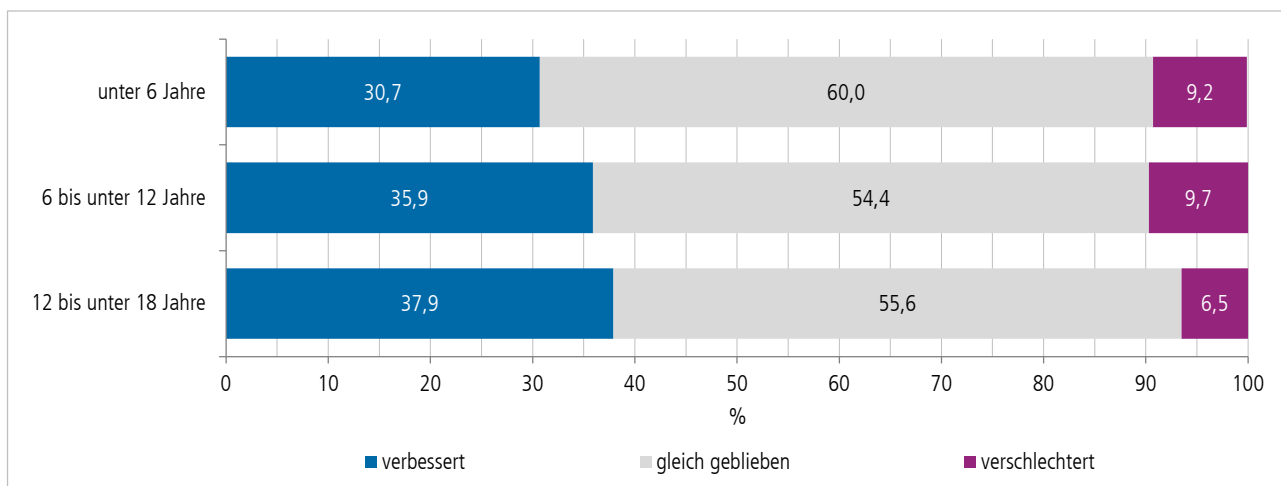
Fünftel (20,3 %) Verbesserungen der Verkehrssicherheit dieser Personengruppe (deutlich: 8,2 %; etwas: 12,1 %); 43,5 % sehen Verschlechterungen im Zuge des Verkehrsversuchs (deutlich: 30,9 %; etwas: 12,6 %).

Anwohnerinnen und Anwohner aus Haushalten, in denen **Kinder oder Jugendliche unter 18 Jahren** wohnhaft sind, wurden zusätzlich dazu befragt, inwiefern sich die Aufenthaltsqualität am Gutenbergplatz und in der Sophienstraße für die jeweilige Altersgruppe geändert hat. Die Möglichkeiten zu spielen, Freunde zu treffen oder zu chillen, haben sich aus Sicht der Anwohnenden mit minderjährigen Personen im Haushalt deutlich verbessert (Abbildung 2.7). Dabei gingen vor allem für ältere Kinder und Jugendliche positive Effekte auf die Aufenthaltsmöglichkeiten einher: für 12- bis unter 18-Jährige sehen 37,9 % eine Verbesserung; eine Verschlechterung empfinden für diese Altersgruppe nur 6,5 % der Befragten mit minderjährigen Personen im Haushalt.

Abbildung 2.7

Veränderung der Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche^{TG} | Anwohnende

„Wie haben sich die Aufenthaltsmöglichkeiten (zum Beispiel Spielen/Freunde treffen/Chillen) für die jeweilige Altersgruppe am Gutenbergplatz und in der Sophienstraße mit dem Projekt verändert?“



TG Nur Befragte mit Personen unter 18 Jahren im Haushalt

Basis 724 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

2.5 Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Lebensqualität vor Ort

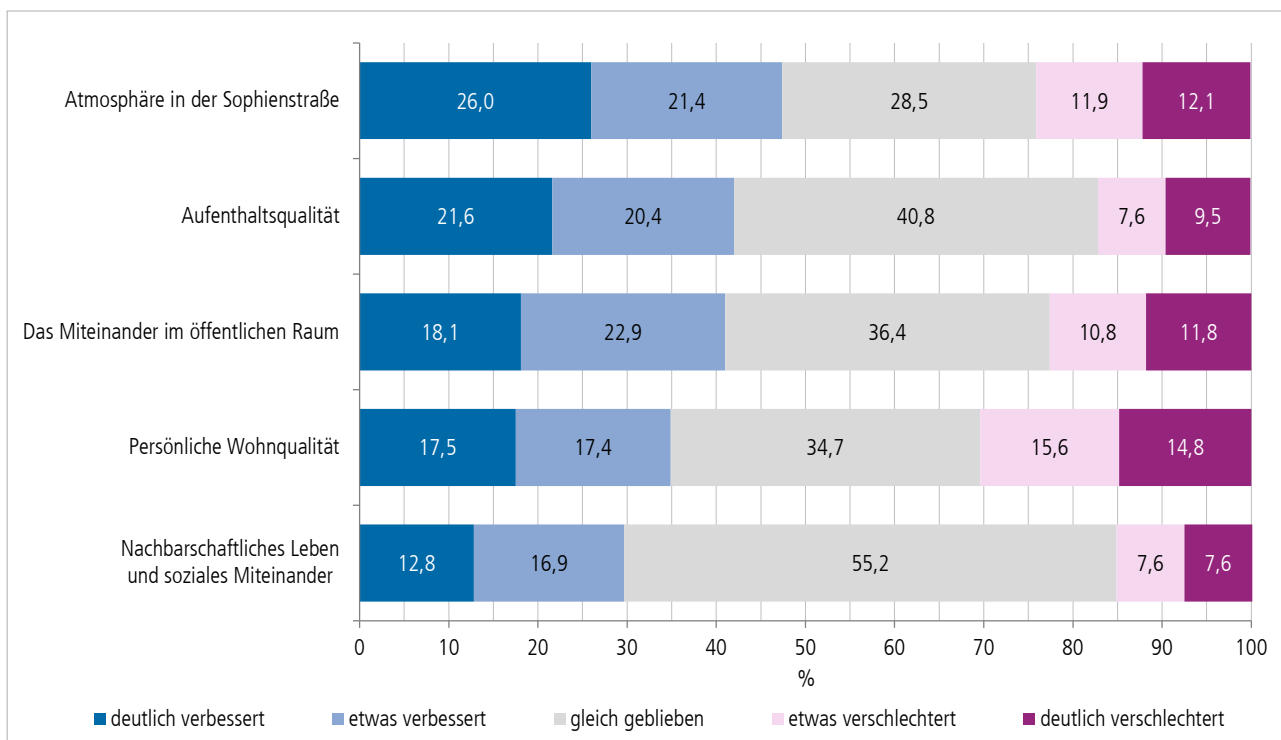
Insgesamt kann von einer erhöhten Lebensqualität im Zuge des Verkehrsversuchs aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner berichtet werden. Neben den beschriebenen Einflüssen des Verkehrsversuchs auf die Verkehrsaufkommen, Erreichbarkeiten und unterschiedlichen Personengruppen, wurden übergreifend die Auswirkungen der verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf verschiedene Aspekte der Lebensqualität vor Ort erfragt.

Vor allem die Atmosphäre in der Sophienstraße wird zu großen Anteilen als deutlich verbessert (26,0 %) oder etwas verbessert (21,4 %) eingeschätzt (Abbildung 2.8). Etwa halb so viele Anwohnerinnen und Anwohner (zusammengenommen 23,0 %) berichten von einer verschlechterten Atmosphäre in der Sophienstraße (etwas: 11,9 %, deutlich: 12,1 %).

Abbildung 2.8

Wahrgenommene Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Lebensqualität vor Ort – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie schätzen Sie die Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße auf folgende Aspekte der Lebensqualität vor Ort ein?“



Basis 2.792 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

In ähnlicher Relation werden auch die anderen Aspekte der Lebensqualität eher verbessert als verschlechtert wahrgenommen. Jeweils rund doppelt so viele Anwohnerinnen und Anwohner sehen die Aufenthaltsqualität, das Miteinander im öffentlichen Raum sowie das nachbarschaftliche Leben und soziales Miteinander positiv statt negativ beeinflusst.

Lediglich bezüglich der persönlichen Wohnqualität ist die Stimmungslage im Untersuchungsgebiet kritischer: Verbesserungen sehen etwas über ein Drittel (34,9 %), Verschlechterungen zusammengekommen etwas weniger als ein Drittel (30,7 %) der Wohnbevölkerung vor Ort. Auch bei den verschiedenen Aspekten der Lebensqualität zeigt sich unter Befragten ohne Pkw-Zugang im Haushalt eine überdurchschnittlich positive Stimmung.

und der östlichen Sophienstraße die Veränderung ihrer Wohnqualität. Gerade in diesen Straßenzügen wurde der Umgehungsverkehr der Ampel am Mühlburger Tor verhindert. Negativer fällt die Bewertung dagegen in der parallel liegenden Hans-Sachs-Straße und der Scheffelstraße aus, wo die Anwohnerschaft im Durchschnitt eher von einer Verschlechterung der eigenen Wohnqualität ausgeht. In besonderem Maße sind die Anliegenden der Gabelsbergerstraße von einer empfundenen Verschlechterung der persönlichen Wohnqualität betroffen: Hier sehen nur 18,3 % eine Verbesserung (deutlich: 9,5 %, etwas: 9,8 %) und fast die Hälfte gehen von einer Verschlechterung aus (deutlich: 25,6 %, etwas: 19,5 %). Im Durchschnitt hat sich die persönliche Wohnqualität vor Ort im Zuge des Verkehrsversuchs leicht verbessert.

**Durchschnittliche Veränderung der persönlichen Wohnqualität im Zuge des Verkehrsversuchs
– Anwohnerinnen und Anwohner –**



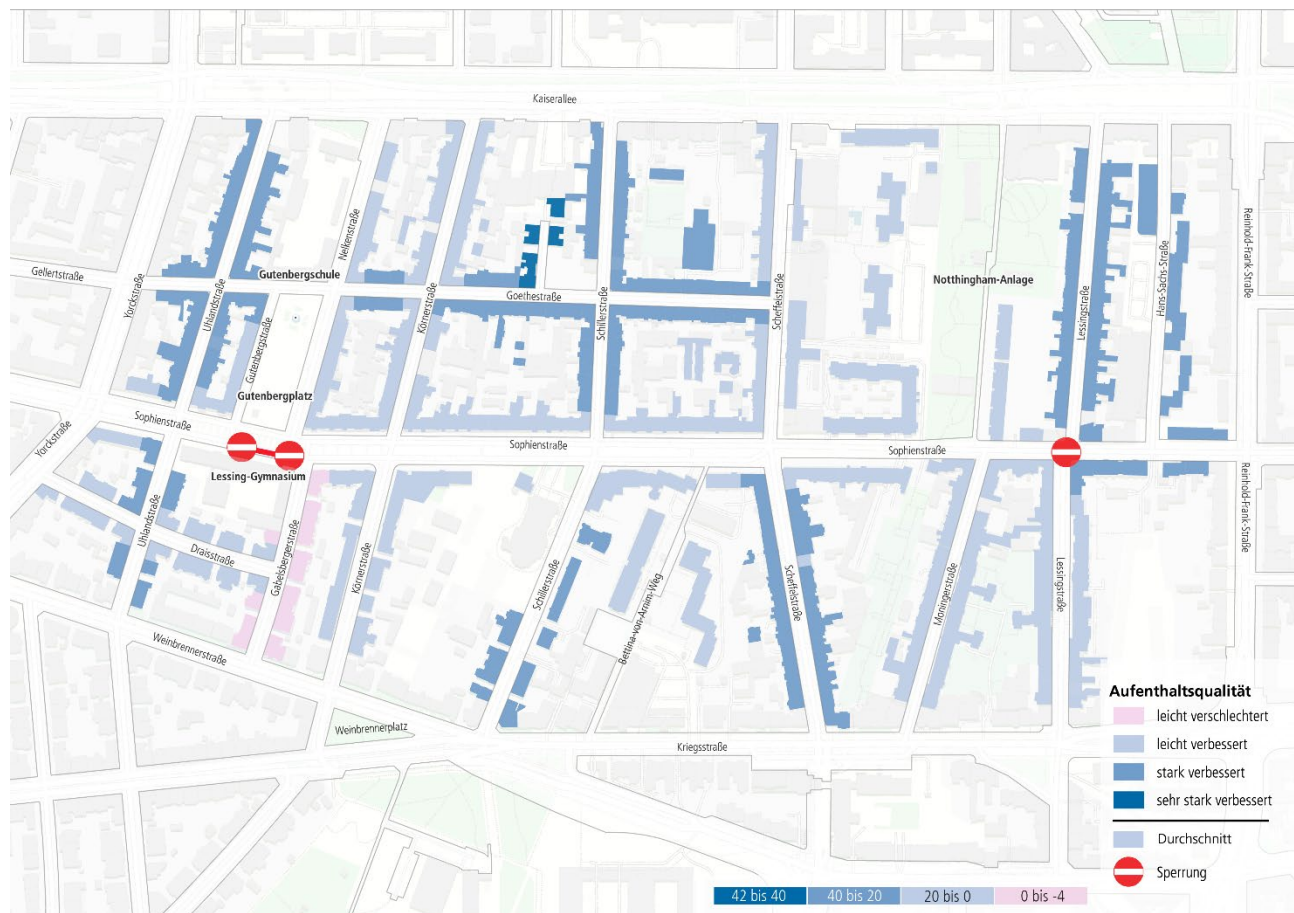
Aufenthaltsqualität

Auch bei der Veränderung der Aufenthaltsqualität spielt die Lage des Wohnortes innerhalb des Untersuchungsgebiets eine Rolle. Es zeigt sich auf den ersten Blick, dass die Veränderung der Aufenthaltsqualität im Zuge des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße positiver beurteilt wird, als die Veränderung der persönlichen Wohnqualität. Dabei empfinden die Anwohnerinnen und Anwohner im

nördlichen Bereich um die Goethestraße sowie der nördlichen Lessingstraße und östlichen Sophienstraße die Aufenthaltsqualität besonders positiv beeinflusst (Abbildung 2.10). Lediglich in der Gabelsbergerstraße überwiegen auch bezüglich Aufenthaltsqualität die kritischen Stimmen.

Abbildung 2.10

Durchschnittliche Veränderung der Aufenthaltsqualität im Zuge des Verkehrsversuchs – Anwohnerinnen und Anwohner –



2.6 Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf das eigene Verhalten

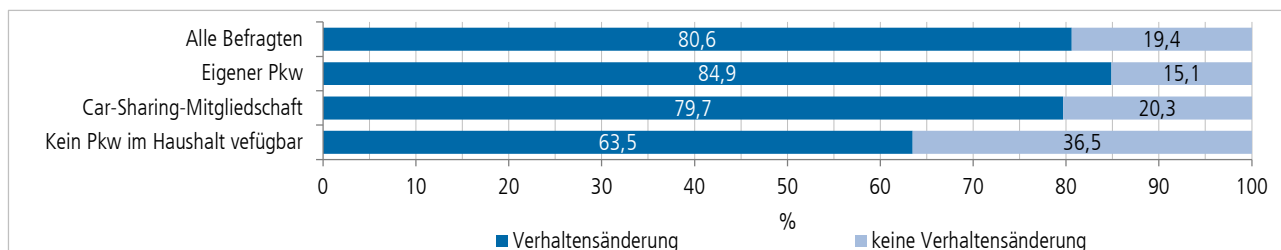
Die Anwohnerinnen und Anwohner wurde gebeten einzuschätzen, ob sich die Häufigkeit verschiedener Aktivitäten während des Verkehrsversuchs, im Vergleich zur Zeit davor, geändert hat. Gut vier von fünf Anwohnerinnen und Anwohnern (80,6 %) haben im Zeitraum des Verkehrsversuchs ihr Verhalten, im Hinblick auf mindestens eine der dort wahrgenommenen Aktivitäten, verändert (siehe Abbildung 2.11). Dabei zeigt sich, dass Befragte ohne Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt nur zu knapp zwei Drittel (63,5 %) die Häufigkeit

verschiedener Aktivitäten – wie Aufenthalt im Öffentlichen Raum, Zu Fußgehen oder Radfahren – im Zuge des Verkehrsversuchs angepasst haben. Verhaltensänderungen sind unter nah am Verkehrsversuch wohnenden Befragten etwas häufiger zu beobachten als in weiterer Nachbarschaft. Unter den Anwohnerinnen und Anwohnern mit Mobilitätseinschränkung sind während der Versuchsphase neun von zehn Befragten (90,0 %) mindestens eine der abgefragten Aktivitäten häufiger oder seltener nachgegangen.

Abbildung 2.11

Verhaltensänderungen im Zuge des Verkehrsversuchs nach Verfügbarkeit eines Pkw¹ – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer folgenden Aktivitäten während des Verkehrsversuchs (1. Juli bis 7. Oktober) im Vergleich zur Zeit davor geändert?“ | Mindestens eine der Aktivitäten „häufiger“ oder „seltener“



¹ Mehrfachantworten waren möglich. Das Merkmal „Eigener Pkw“ geht dominant in die Auswertung ein.

Basis 2.384 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

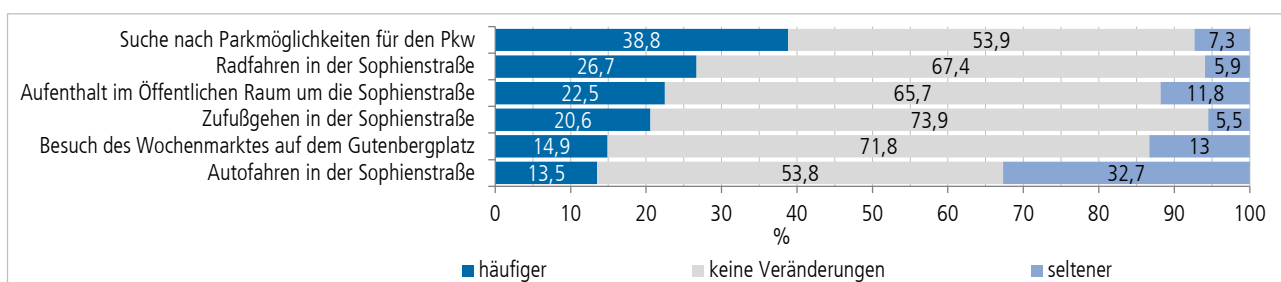
Beim Blick auf die einzelnen Aktivitäten zeigt sich, dass die größten Verhaltensänderungen bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Pkw zu verzeichnen sind. Wie in Abbildung 2.12 zu sehen, haben über ein Drittel der Anwohnerinnen und Anwohner (38,8 %) während der Versuchsphase häufiger nach Parkmöglichkeiten für den Pkw

gesucht. Gleichzeitig geben fast ein Drittel der Befragten (32,7 %) an, während des Verkehrsversuchs seltener mit dem Auto durch die Sophienstraße gefahren zu sein. Das Fahrrad kam in der Sophienstraße während des Verkehrsversuchs bei gut einem Viertel der Anwohnerschaft vermehrt zum Einsatz.

Abbildung 2.12

Änderung der Aktivitäten während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer folgenden Aktivitäten während des Verkehrsversuchs (1. Juli bis 7. Oktober) im Vergleich zur Zeit davor geändert?“



Basis 2.870 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Die Verhaltensänderungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch in der Sophienstraße stehen in Zusammenhang mit dem Alter der Befragten. So geben über ein Drittel der jüngeren (38,4 % der 18- bis unter 25-Jährigen und 34,4 % der 25- bis unter 35-Jährigen) an, während des Verkehrsversuchs häufiger in der Sophienstraße Rad gefahren zu sein (Tabelle 2.3). Befragte im Alter von 45 bis unter 65 Jahren steigerten ihre Radfahraktivitäten nur zu 21,1 %, Befragte ab 65 Jahren nur zu 14,5 %. Ähnliche, wenngleich etwas geringere Altersunterschiede zeigen sich

auch beim Aufenthalt im öffentlichen Raum um die Sophienstraße. Umgekehrt geben die älteren Anwohnerinnen und Anwohner überdurchschnittlich häufig an, aufgrund der beiden Komponenten des Verkehrsversuchs häufiger in der Sophienstraße mit dem Auto gefahren beziehungsweise auf der Suche nach Parkmöglichkeiten für den Pkw gewesen zu sein. Dabei muss bedacht werden, dass die ältere Bevölkerung häufiger über einen eigenen Pkw verfügt (siehe Tabelle 2.2, Seite 16).

Tabelle 2.3

Änderung der Aktivitäten während des Verkehrsversuchs nach Alter¹ – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer folgenden Aktivitäten während des Verkehrsversuchs (1. Juli bis 7. Oktober) im Vergleich zur Zeit davor geändert?“	Alle Befragten	16 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 35 Jahre	35 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 Jahre oder älter
	Anteile in Spaltenprozent					
Suche nach Parkmöglichkeiten für den Pkw						
häufiger	38,8	31,2	32,1	38,7	45,7	43,8
seltener	7,3	9,7	8,8	6,7	5,7	7,1
Radfahren in der Sophienstraße						
häufiger	26,7	38,4	34,4	26,1	21,1	14,5
seltener	5,9	6,1	4,9	3,8	6,8	9,7
Aufenthalt im Öffentlichen Raum um die Sophienstraße						
häufiger	22,5	30,0	27,2	24,4	18,4	13,0
seltener	11,8	11,1	8,9	11,0	13,2	17,5
Zufußgehen in der Sophienstraße						
häufiger	20,6	27,2	26,3	19,7	15,7	15,0
seltener	5,5	5,1	4,2	4,2	6,7	8,4
Besuch des Wochenmarktes auf dem Gutenbergplatz						
häufiger	14,9	20,1	19,1	13,5	11,5	11,4
seltener	13,3	9,7	10,3	13,1	15,2	18,9
Autofahren in der Sophienstraße						
häufiger	13,5	8,9	10,1	11,9	15,2	24,1
seltener	32,7	33,9	33,5	39,3	29,2	27,9

1 Werte für "keine Veränderungen" ausgeblendet

Basis 2.878 Anwohnende mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Neben dem Alter spielt auch der Wohnort innerhalb des Befragungsgebiets eine Rolle für Verhaltensänderungen im Zuge des Verkehrsversuchs. Abbildung 2.13 zeigt kartografisch, zu welchen Anteilen die Anwohnerinnen und Anwohner häufiger auf der Suche nach Parkmöglichkeiten waren. Vor allem für die Anwohnerinnen und Anwohner der Gabelsbergerstraße (häufiger: 69,1 %) sowie der direkt am Gutenbergplatz liegenden Gutenbergstraße (66,7 %) nahm die Parkplatzsuche für den Pkw mehr Zeit in Anspruch. Auch in der südlichen Körnerstraße (60,7 %) und der Nelkenstraße (55,2 %) musste sich über die Hälfte der Anwohnerschaft häufiger mit der Stellplatzsuche beschäftigen. Die im östlichen Untersuchungsgebiet wohnenden Befragten waren durch die Maßnahmen verhältnismäßig seltener beeinflusst.

Auch die Häufigkeit des Aufenthalts im öffentlichen Raum um die Sophienstraße hat sich während der Zeit des Verkehrsversuchs räumlich differenziert entwickelt. Gerade

im östlichen Teilbereich der Sophienstraße (häufiger: 41,7 %) sowie in der direkt am Gutenbergplatz liegenden Gutenbergstraße (40,0 %) ging mit der Diagonalsperre und dem Vorplatz vor dem Lessing-Gymnasium eine intensivere Nutzung des öffentlichen Raums einher (Abbildung 2.14). Im westlichen Teil der Sophienstraße (31,3 %) und der nördlichen Schillerstraße (31,9 %) nutzte knapp ein Drittel der Anwohnerschaft den Raum um die zentrale Achse der Weststadt häufiger.

Die räumlichen Unterschiede in der veränderten Häufigkeit des Aufenthalts im öffentlichen Raum folgen auch bei der Häufigkeit des Radfahrens und Zufußgehens in der Sophienstraße ähnlichen Mustern. Beim Autofahren in der Sophienstraße zeigen sich insgesamt die geringsten Unterschiede nach Wohnort innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Abbildung 2.13

Durchschnittliche Veränderung der Häufigkeit der Parkplatzsuche während des Verkehrsversuchs – Anwohnerinnen und Anwohner –

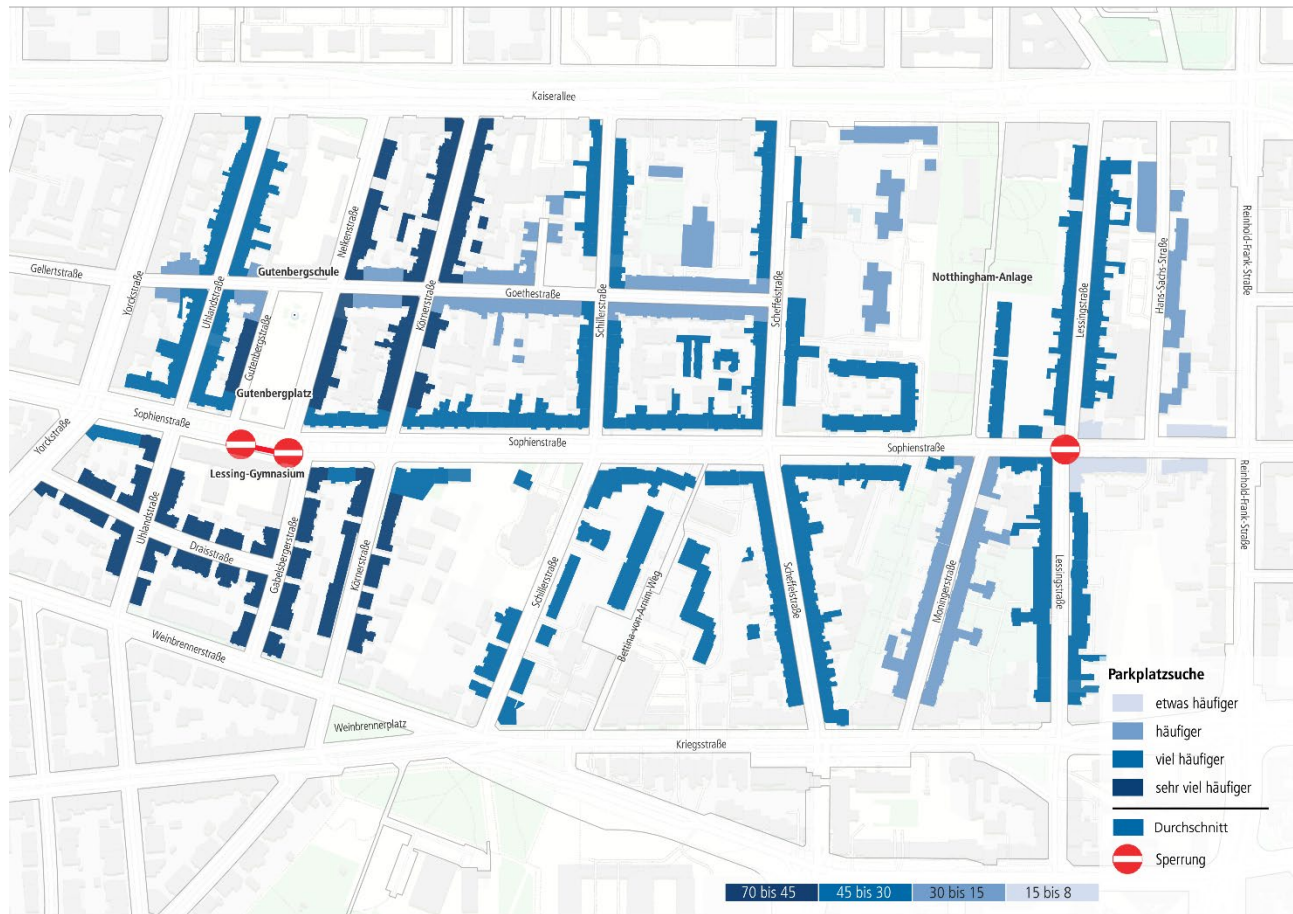
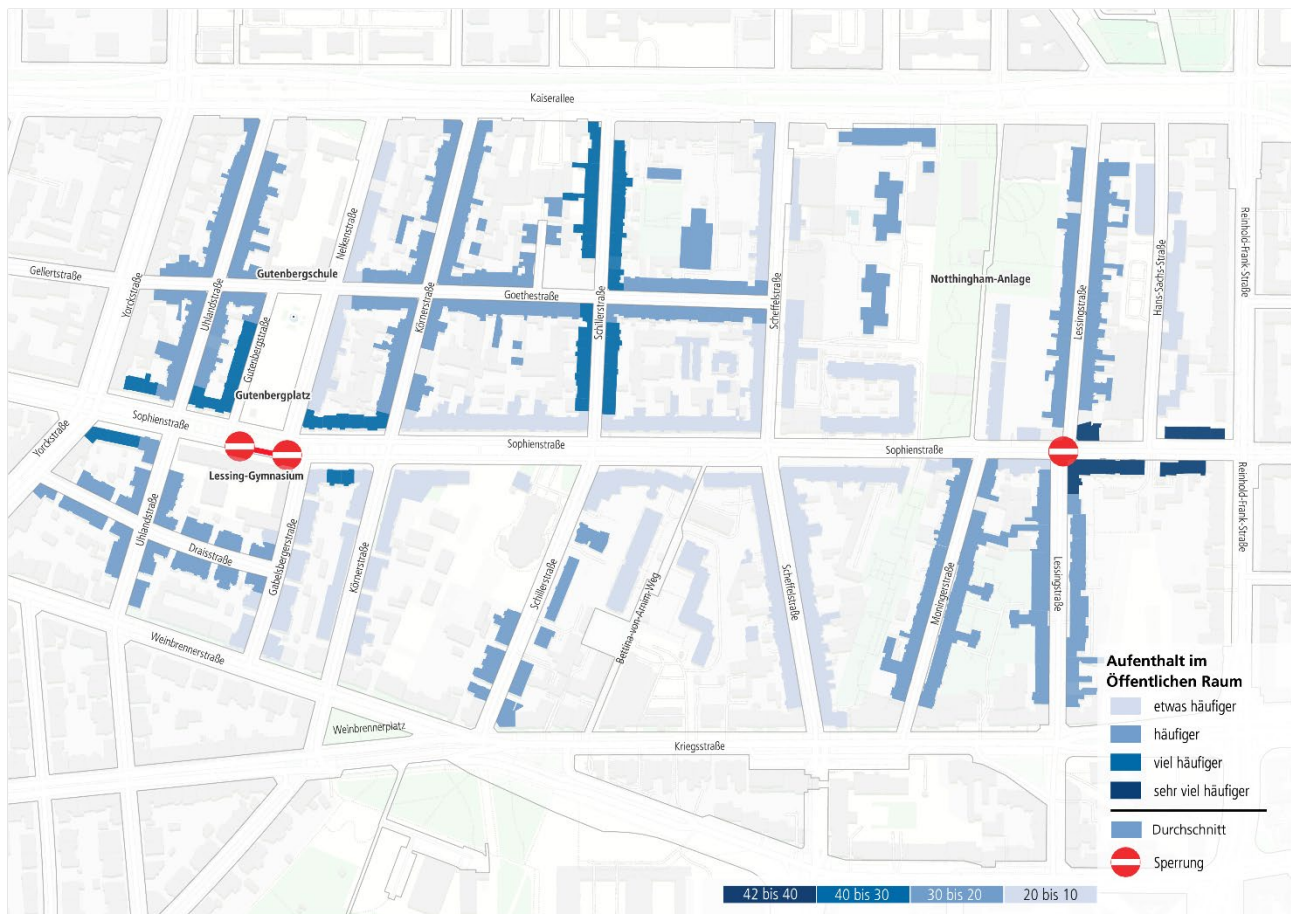


Abbildung 2.14

Durchschnittliche Veränderung der Häufigkeit des Aufenthalts im öffentlichen Raum während des Verkehrsversuchs – Anwohnerinnen und Anwohner –



Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen

2.7 Bewertung des Verkehrsversuchs insgesamt

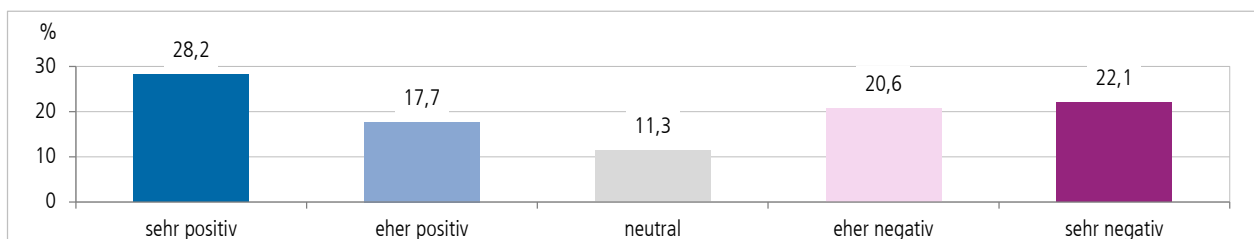
Die Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße werden in der Anwohnerschaft sehr unterschiedlich beurteilt: Zusammengekommen 45,9 % bewerten den Verkehrsversuch als sehr oder eher positiv, aber beinahe ebenso viele eher oder sehr negativ (42,7 %; Abbildung 2.15). Als neutral bezeichnen sich bei dieser Fragestellung lediglich jede neunte Anwohnerin/jeder neunte Anwohner (11,3 %).

Rund die Hälfte der Anwohnerschaft fällt ein klares Urteil: Etwas mehr als ein Viertel der Befragten bewertet den Verkehrsversuch insgesamt als sehr positiv (28,2 %), während 22,1 % ein sehr negatives Urteil fällen.

Abbildung 2.15

Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs Sophienstraße – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?“



Basis 2.878 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

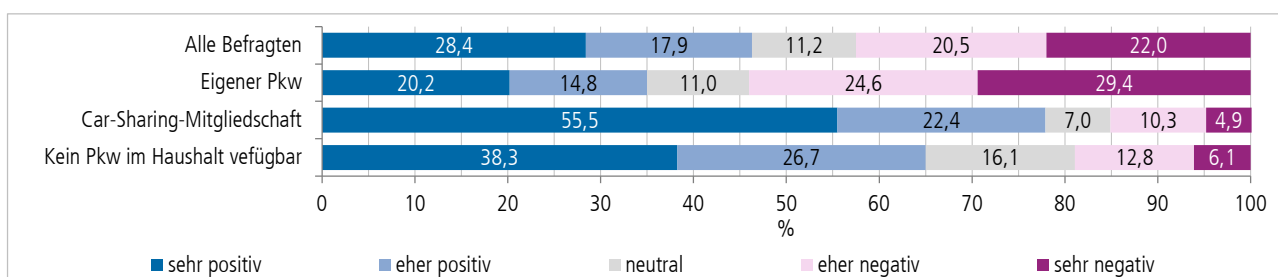
Auffallend ist dabei, dass die versuchsweise eingerichteten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor allem bei Befragten ohne eigenen Pkw im Haushalt positive Resonanz erfahren (siehe Abbildung 2.16). Zusammengekommen fast zwei Drittel der Anwohnerinnen und Anwohner, die keinen Pkw im Haushalt verfügbar haben, stehen dem Verkehrsversuch insgesamt sehr positiv (38,3 %) oder eher positiv (26,7 %) gegenüber. Unter den Befragten ohne eigenen Pkw, die aber

Mitglied bei einem Car-Sharing-Anbieter sind, fällt das Gesamturteil noch positiver aus: 55,5 % bewerten den Verkehrsversuch als sehr positiv und 22,4 % eher positiv. Die durchschnittliche Bewertung der Anwohnerinnen und Anwohner fällt mit eigenem Pkw „eher negativ“, unter Car-Sharing-Mitgliedern „sehr positiv“ und unter Anwohnerinnen und Anwohnern ohne verfügbaren Pkw im Haushalt „eher positiv“ aus.

Abbildung 2.16

Bewertung des Verkehrsversuchs nach Verfügbarkeit eines Pkw¹ – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?“



¹ Mehrfachantworten waren möglich. Das Merkmal "Eigener Pkw" geht dominant in die Auswertung ein.

Basis 2.878 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

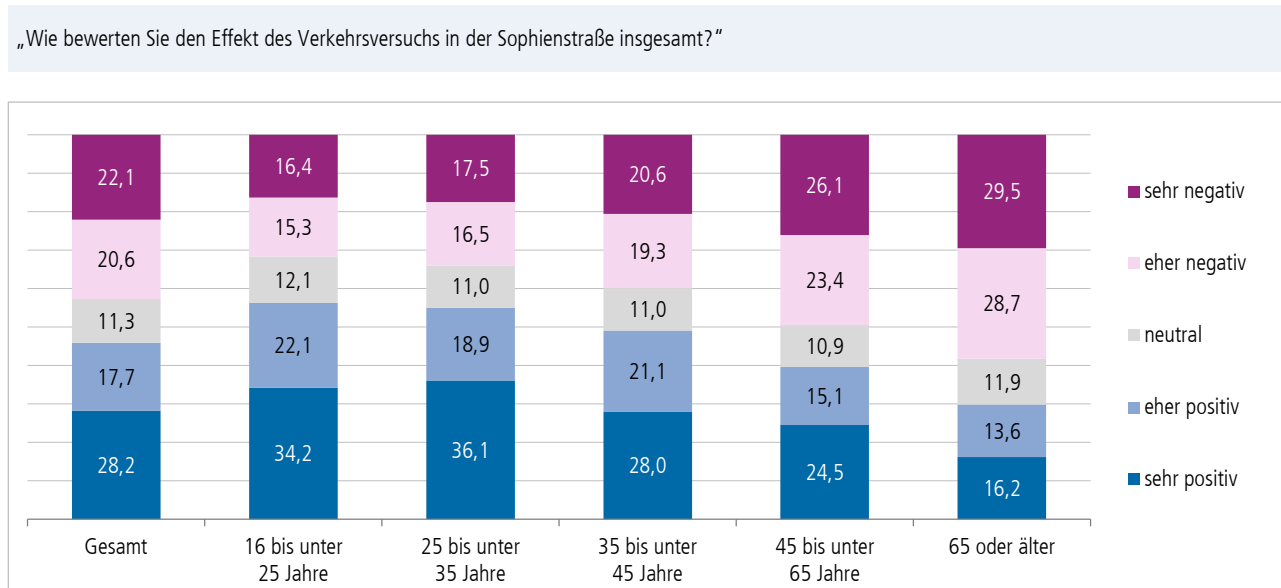
Außerdem zeigt sich, dass der Verkehrsversuch von der älteren Anwohnerschaft tendenziell kritischer betrachtet wird (siehe Abbildung 2.17). Bei den Anwohnerinnen und Anwohnern unter 35 Jahren sind es mehr als die Hälfte, die eine sehr positive (34,2 % der 16- bis unter 25-Jährigen und 36,1 % der 25- bis unter 35-Jährigen) oder eher positive (22,1 % der 16- bis unter 25-Jährigen und 18,9 % der 25- bis unter 35-Jährigen) Bewertung. Befragte ab 65 Jahren fallen zu mehr als der Hälfte ein eher negatives (28,7 %) oder sehr negatives (29,5 %) Urteil, wobei hier auch die höhere Verfügbarkeit eines eigenen Pkw im Haushalt eine Rolle spielen dürfte (siehe Tabelle 2.2, Seite 16).

oder sehr negatives (29,5 %) Urteil, wobei hier auch die höhere Verfügbarkeit eines eigenen Pkw im Haushalt eine Rolle spielen dürfte (siehe Tabelle 2.2, Seite 16).

Die durchschnittliche Bewertung des Verkehrsversuchs als Ganzes liegt unter den Anwohnerinnen und Anwohnern bei „neutral“. In den beiden Altersgruppen unter 35 Jahren ist die Bewertung im Schnitt „eher positiv“, zwischen 35 bis unter 65 Jahren „neutral“ und ab 65 Jahren „eher negativ“.

Abbildung 2.17

Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs Sophienstraße nach Altersgruppen – Anwohnerinnen und Anwohner –



Basis 2.878 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



© Stadt Karlsruhe, Monika Müller-Gmelin

Tabelle 2.4 enthält gebündelt die unterschiedlichen Bewertungen des Verkehrsversuchs nach soziodemografischen Merkmalen. Neben den beschriebenen Unterschieden nach Alter der Befragten und Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt spielen auch körperliche

Einschränkungen eine wichtige Rolle. Befragte mit Mobilitätseinschränkung urteilen besonders kritisch: Gut die Hälfte (52,5 %) dieser häufig auf ein Auto angewiesenen Befragtengruppe sehen den Effekt des Verkehrsversuchs sehr negativ; weitere 25,1 % eher negativ.

Tabelle 2.4
Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße
– Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?“	sehr positiv	eher positiv	neutral	eher negativ	sehr negativ	Durchschnittliche Antwort
	Angaben in Zeilenprozent					
Anwohnende insgesamt 2024	28,2	17,7	11,3	20,6	22,1	neutral
Geschlecht						
Weiblich	24,8	17,4	12,3	21,4	24,1	neutral
Männlich	31,4	18,1	10,5	19,8	20,2	neutral
Alter						
16 bis unter 25 Jahre	34,2	22,1	12,1	15,3	16,4	eher positiv
25 bis unter 35 Jahre	36,1	18,9	11,0	16,5	17,5	eher positiv
35 bis unter 45 Jahre	28,0	21,1	11,0	19,3	20,6	neutral
45 bis unter 65 Jahre	24,5	15,1	10,9	23,4	26,1	neutral
65 Jahre und älter	16,2	13,6	11,9	28,7	29,5	eher negativ
Kinder im Haushalt						
Kinder unter 18 Jahre im Haushalt	31,9	15,5	10,4	19,3	22,9	neutral
Keine Kinder im Haushalt	27,1	18,7	11,5	21,0	21,7	neutral
Pkw im Haushalt						
Eigener Pkw	20,2	14,8	11,0	24,6	29,4	eher negativ
Car-Sharing-Mitgliedschaft	55,5	22,4	7,0	10,3	4,9	sehr positiv
Kein Pkw im Haushalt verfügbar	38,3	26,7	16,1	12,8	6,1	eher positiv
Bestehen einer körperlichen Einschränkung						
Mobilitätseinschränkung vorhanden	8,1	7,2	7,2	25,1	52,5	sehr negativ
Keine Mobilitätseinschränkung	30,1	18,7	11,6	20,2	19,4	neutral
Entfernung zum Verkehrsversuch						
direkte Anwohnerschaft	28,7	14,3	7,1	19,8	30,0	neutral
Quer- beziehungsweise Nebenstraße	28,8	18,7	12,4	21,1	18,9	neutral
weitere Nachbarschaft	20,9	22,0	18,6	19,2	19,2	neutral

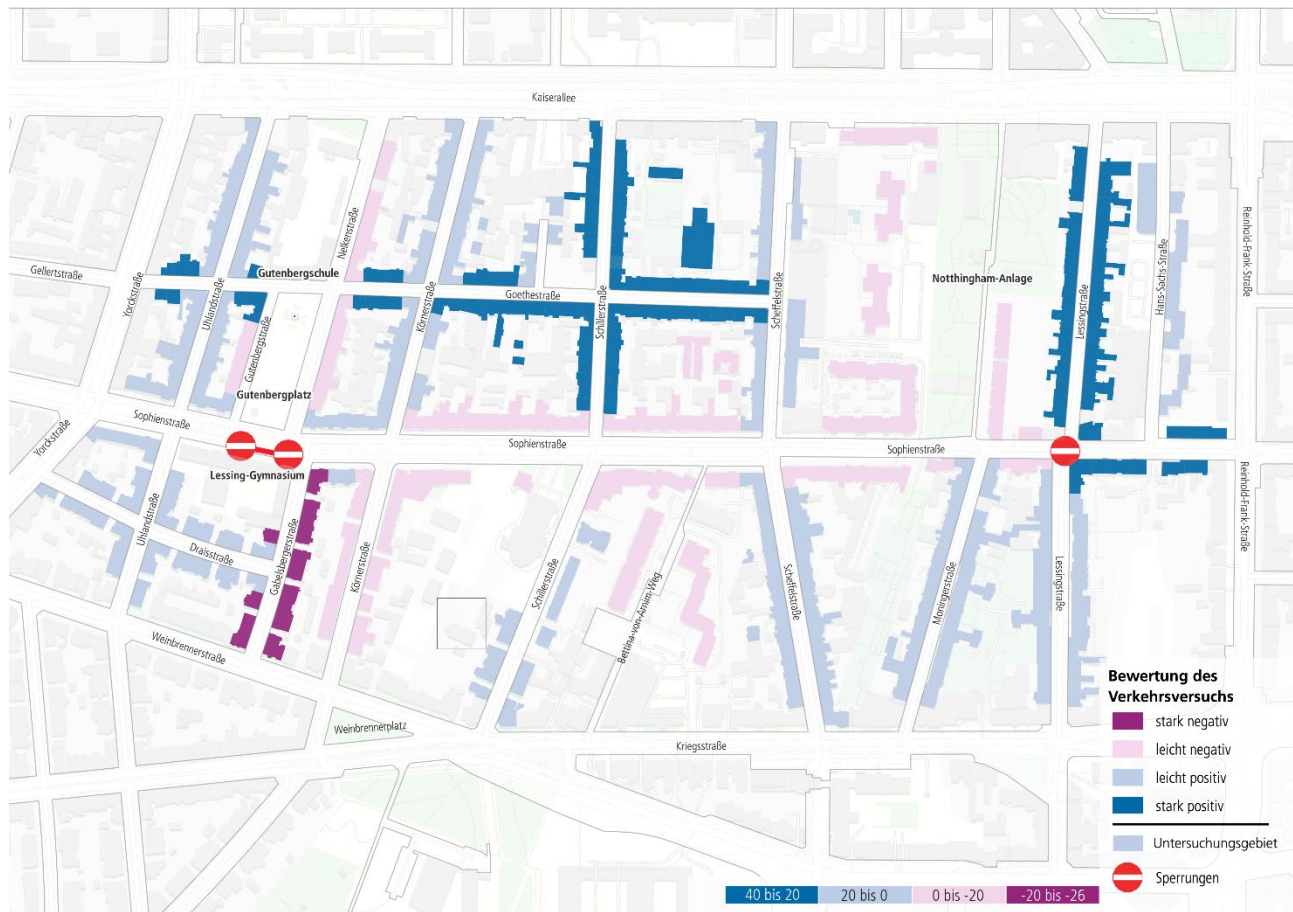
Basis 2.878 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Schließlich ist in Abbildung 2.18 kartografisch abgetragen, wie die umfassende Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs in den verschiedenen Straßenzügen des Befragungsgebiets ausfällt.

Dabei urteilen vor allem die Anwohnerinnen und Anwohner der nördlichen Lessingstraße und der östlichen Sophienstraße positiv. Auch die Anwohnerschaft der Goethestraße sowie der nördlichen Schillerstraße zieht ein überdurchschnittlich positives Fazit zum Effekt des Verkehrsversuchs als Ganzes. Besonders negativ fällt das Urteil dagegen in der Gabelbergerstraße aus.

Abbildung 2.18

Durchschnittliche Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße – Anwohnerinnen und Anwohner –



Platz vor dem Lessing-Gymnasium

Eine der beiden zeitweise eingerichteten Maßnahmen des Verkehrsversuchs betraf den Bereich zwischen dem Gutenbergplatz und dem Lessing-Gymnasium. Die Sperrung der Südfahrbahn vor dem Lessing-Gymnasium wurde im Verlauf des Verkehrsversuchs nicht wie ursprünglich geplant auf die Nordfahrbahn erweitert. Dennoch konnte durch die Umwidmung der Parkplätze zur Aufenthaltszone mit Sitzmöbeln auf dem Mittelstreifen ein Vorplatz vor dem Gymnasium geschaffen werden, der nicht für den Kfz-Verkehr passierbar war. Zu diesem Platz wurden im Rahmen der Umfrage Vertiefungsfragen gestellt.

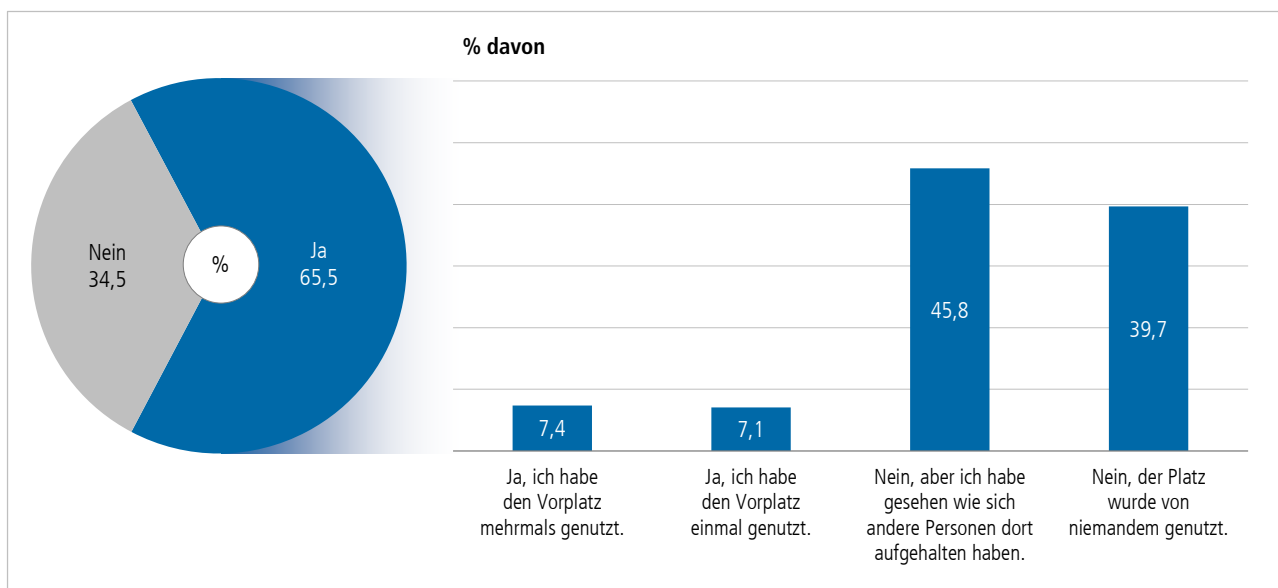
Knapp zwei Drittel der Anwohnerinnen und Anwohner (65,5 %) geben an, den neu entstandenen Platz bemerkt zu haben. Diese Teilgruppe wurde anschließend nach der Nutzungshäufigkeit, dem Gefallen und nach Verbesserungsvorschlägen für eine mögliche Gestaltung des Vorplatzes gefragt.

Zusammengenommen haben 14,5 % den Vorplatz mehrmals (7,4 %) oder einmal (7,1 %) genutzt. Die meisten Anwohnerinnen und Anwohner (denen der Platz aufgefallen ist) haben den Platz selbst nicht genutzt, aber gesehen wie sich andere Personen dort aufgehalten haben (45,8 %). Fast vier von zehn Befragten geben an, dass der Platz von niemandem genutzt wurde.

Abbildung 2.19

Bekanntheit und Nutzung des Vorplatzes vor dem Lessing-Gymnasium – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Haben Sie den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessing-Gymnasium bemerkt?“
„Haben Sie den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessing-Gymnasium genutzt?“



Basen 2.878 beziehungsweise 1.865 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Die Bewertung des Platzes fällt insgesamt eher negativ aus. Die Gestaltung des – mit aus dem Wiener Museumsquartier stammenden Sitzmöbel Enzi ausgestatteten – Platzes, bewerten ein Zehntel mit „sehr gut“ (10,6 %) und rund ein Drittel mit „gut“ (30,4 %).

Die meisten Anwohnerinnen und Anwohner, die den Platz wahrgenommen haben, urteilen kritischer mit „weniger gut“ (22,4 %) oder „gar nicht gut“ (36,6 %).



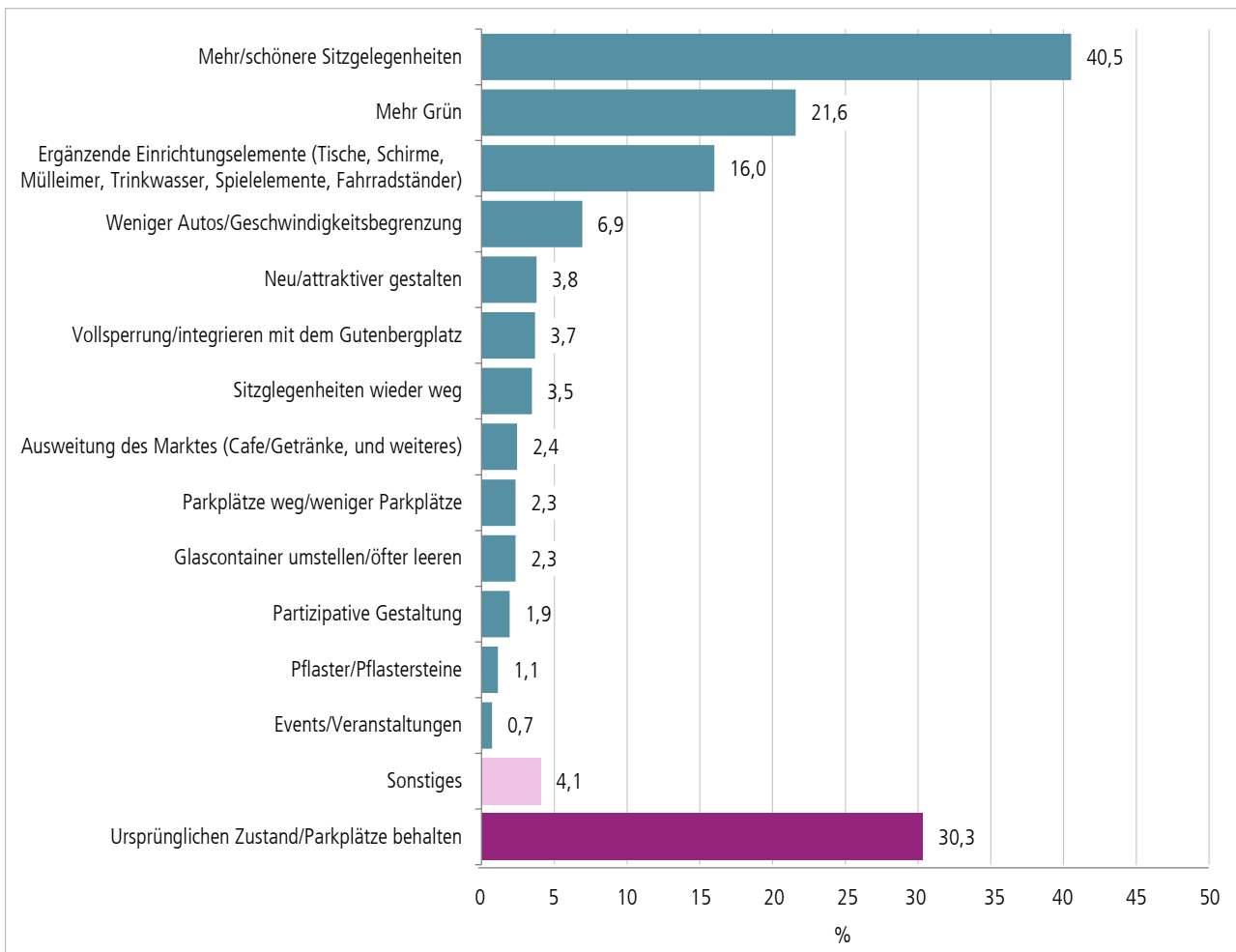
Alle Befragten, die den neuen Vorplatz bemerkt haben, wurden in offener Form nach Verbesserungsvorschlägen gefragt. Dabei werden am häufigsten mehr oder schönere Sitzgelegenheiten gewünscht (40,5 %; Abbildung 2.20). Etwas weniger als ein Drittel (30,3 %) sprechen sich für den ursprünglichen Zustand beziehungsweise für einen Erhalt der Parkplätze aus.

Weitere Verbesserungsvorschläge lassen sich in den Kategorien mehr Grün und Bepflanzung (21,6 %) sowie ergänzende Einrichtungselemente wie Tische, Schirme, Mülleimer, Trinkwasserspender, Spielelemente oder Fahrradabstellanlagen (16,0 %) zusammenfassen.

Abbildung 2.20

Verbesserungsvorschläge zur möglichen Gestaltung des Vorplatzes vor dem Lessing-Gymnasium^{MFN, TG}

„Haben Sie Verbesserungsvorschläge für eine mögliche Gestaltung des Vorplatzes vor dem Lessing-Gymnasium?“



MFN Mehrfachnennungen möglich, daher Summen ungleich 100 %.

TG Teilgruppe: Nur Befragte, die den Platz vor dem Lessing-Gymnasium bemerkt haben.

Basis 982 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

2.8 Perspektivische Entwicklung in der Sophienstraße

Schließlich wurden die Anwohnerinnen und Anwohner um den zentralen Bereich der Sophienstraße gebeten, sich zu einer präferierten Verkehrsführung für die Zukunft zu

äußern. Dabei konnte zwischen vorformulierten und selbst zu beschreibenden Varianten der Verkehrsführung gewählt werden. Zusammenfassend lassen sich drei Szenarien bilden:

Szenario 1 | Umsetzung einer Verkehrsführung wie im Verkehrsversuch (oder darüber hinaus)

Szenario 1 bündelt die Wünsche nach einer Verkehrsführung, die genauso gestaltet ist wie während des Verkehrsversuchs (28,2 %) oder sogar über den Verkehrsversuch hinausgehende, zusätzliche Veränderungen beinhaltet (12,3 %). Als zusätzliche Maßnahmen werden vor allem weitere Sperrungen, generell weniger Autos und eine begleitende Steigerung der Aufenthaltsqualität vor Ort

genannt. Bezüglich ruhendem Verkehr werden die Reduzierung von Parkplätzen, aber auch Beibehaltung und Ausbau des Parkraumangebots sowie die Einrichtung von Anwohnerparkflächen vorgeschlagen. In Summe wünschen sich eine solche Verkehrsführung 40,5 % der Befragten (Abbildung 2.21).

Szenario 2 | Beibehaltung der Verkehrsführung wie vor dem Verkehrsversuch

Szenario 2 beinhaltet den Wunsch nach einer Verkehrsführung, die genau so gestaltet ist wie vor dem Verkehrsversuch.

Diese Variante bevorzugen knapp ein Drittel (30,5 %) der Anwohnerinnen und Anwohner.

Szenario 3 | Umsetzung einzelner Elemente des Verkehrsversuchs

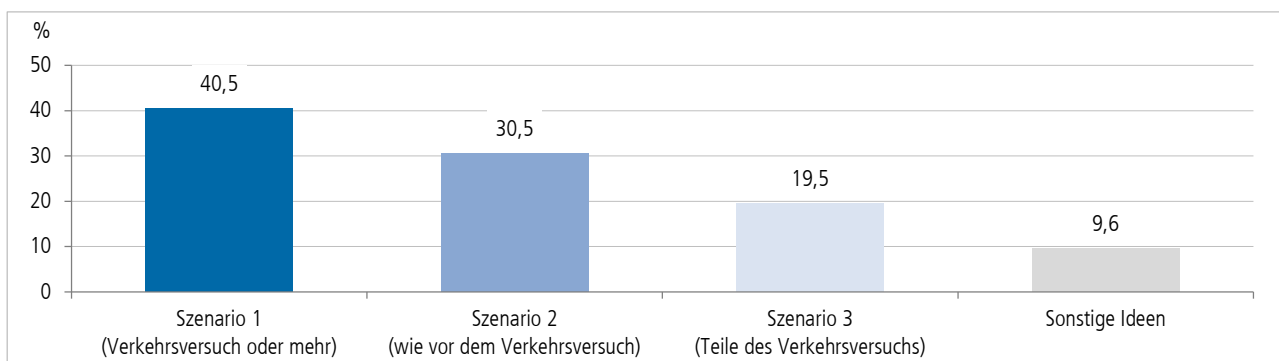
Szenario 3 umfasst die Forderungen nach nur teilweiser Übernahme der Komponenten des Verkehrsversuchs (nur Diagonalsperre: 5,7 %; nur Vorplatz vor dem Lessing-Gymnasium: 4,6 %) oder der Verzicht auf Sperrungen, aber geänderter Verkehrsführung (9,2 %).

Eine solche Variante der zukünftigen Verkehrsführung präferieren zusammen 19,5 % der Anwohnerinnen und Anwohner.

Abbildung 2.21

Gewünschte zukünftige Regelung der Verkehrsführung – Anwohnerinnen und Anwohner –

„Wie sollte die Verkehrsführung Ihrer Meinung nach in Zukunft geregelt werden?“



Basis 2.830 Anwohnerinnen und Anwohner mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Sonstige Ideen zur Regelung der Verkehrsführung

Die Befragten hatten schließlich die Möglichkeit, komplett frei zu formulieren, wie die Verkehrsführung in der Sophienstraße in der Zukunft geregelt werden sollte. Von dieser Möglichkeit machte fast ein Zehntel der Anwohnenden Gebrauch (9,6 %). Unter diesen sonstigen Nennungen finden sich meist einzelne Elemente oder Maßnahmen zur Verkehrsregelung beziehungsweise -beruhigung. Hier wird zum Beispiel die mittlerweile bereits umgesetzte dauerhafte Fortführung der geänderten Einbahnstraßenrichtung der nördlichen Lessingstraße vorgeschlagen. Häufig wird eine Beibehaltung der Vorfahrtsstraßen-Situation in der Sophienstraße als ausreichend erachtet oder die dauerhafte Einrichtung der roten Boden-Markierungen in Kreuzungsbereichen gewünscht.

Außerdem werden verkehrliche Änderungen in anderen nahe gelegenen, nicht direkt vom Verkehrsversuch betroffenen Straßen angeregt. Einige Befragte äußern sich zu den Elementen des Verkehrsversuchs kritisch und legen vor allem auf die Beibehaltung von ausreichend Parkraum wert. Teilweise wird angeregt, mögliche Änderungen nicht auf die Verkehrsführung, sondern auf das Parkraumkonzept zu fokussieren und beispielsweise Anwohnerparkbereiche auszuweisen. Um die bereits erwähnten rücksichtslosen Radfahrenden oder auch falsch fahrende Pkw zu maßregeln, werden mehr Kontrollen (von allen Verkehrsteilnehmenden) gewünscht. Vereinzelt werden temporäre Sperrungen, zum Beispiel nur zu Marktzeiten, während der Sommermonate oder auch nur zu Schulzeiten vorgeschlagen.

Vom 14. Oktober bis zum 17. November 2024 beantworteten insgesamt 167 Gewerbetreibende den Fragebogen zu den Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 35,2 %. Die Teilnahme an der Umfrage war im Internet und auf Nachfrage in Form eines Papierfragebogens möglich. Gut die Hälfte der befragten Betriebe ordnen sich selbst der Dienstleistungsbranche oder dem Handwerk zu (53,4 %). Daneben sind Einzelhandel/Gastronomie sowie die Gesundheitsbranche zu jeweils 20,9 % vertreten. Die überwiegende Mehrheit der Betriebe hatte während der Zeit des Verkehrsversuchs Kundenbetrieb (89,2 %), während Anlieferverkehr nur bei 58,7 % anfiel. Insgesamt handelt es sich bei den befragten Betrieben im Untersuchungsgebiet vorwiegend um kleine Organisationseinheiten, die einen bis drei Mitarbeitende (51,3 %) oder vier bis sechs Mitarbeitende umfassen (20,3 %). Die spezifischen Merkmale der Betriebe, welche sich an der Umfrage beteiligt haben, können aus Tabelle 3.1 entnommen werden.

Abbildung 3.1
Untersuchungsgebiet der Umfrage unter Gewerbetreibenden

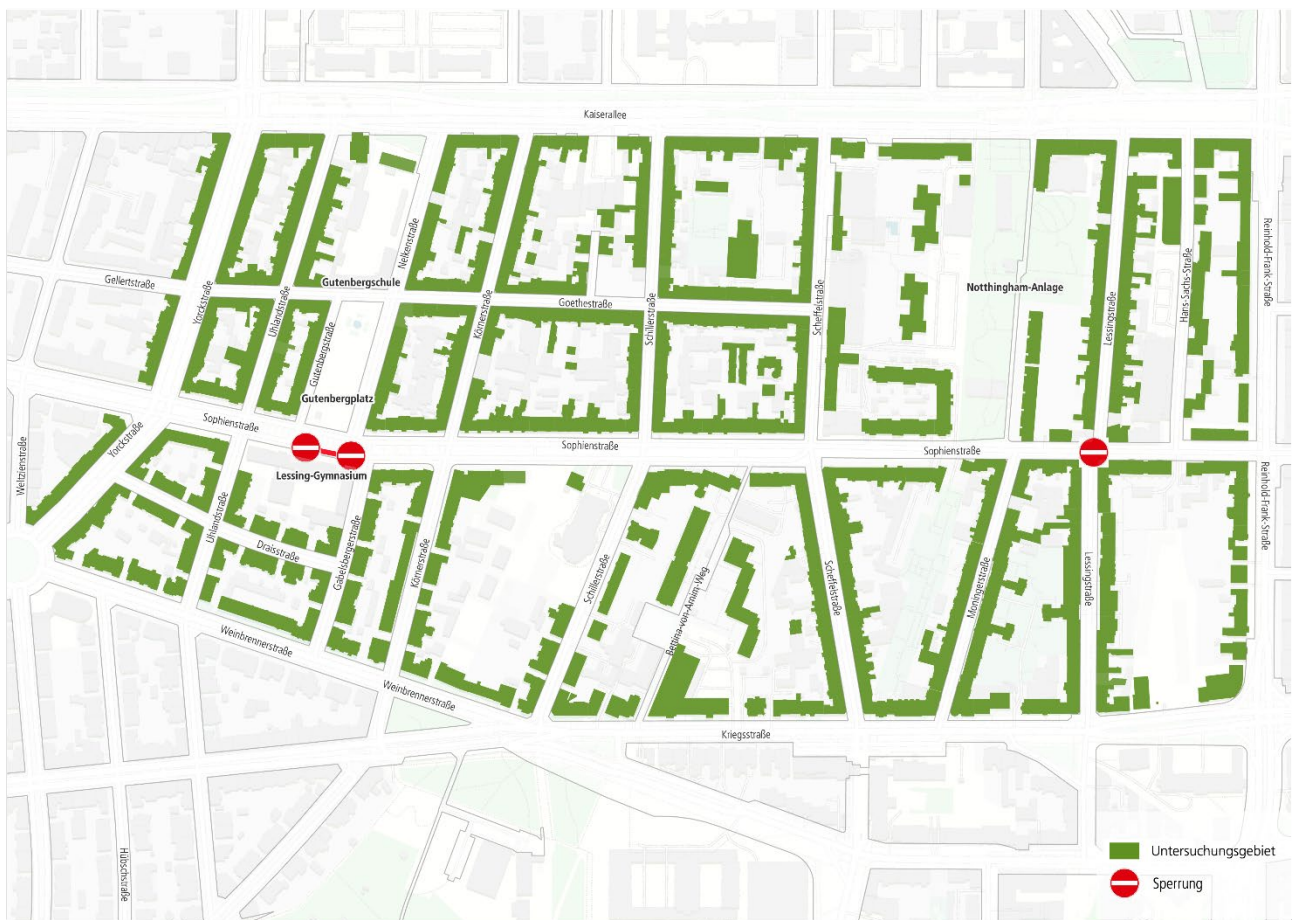


Tabelle 3.1
Rahmendaten der befragten Betriebe im Untersuchungsgebiet

Merkmale der Betriebe	Anteile an Umfrage	Befragte mit Antwort
		insg. 167
Branche		
Einzelhandel/Gastronomie	20,9	34
Dienstleistungen/Handwerk	53,4	87
Gesundheitsbranche	20,9	34
Sonstiges	4,9	8
Betriebsgröße		
1 bis 3 Mitarbeitende	51,3	81
4 bis 6 Mitarbeitende	20,2	32
7 bis 9 Mitarbeitende	12,7	20
10 oder mehr Mitarbeitende	15,8	25
Kundenverkehr während Verkehrsversuch		
Kundenbetrieb	89,2	149
Kein Kundenbetrieb	10,8	18
Anlieferverkehr während Verkehrsversuch		
Anlieferverkehr	58,7	98
Kein Anlieferverkehr	41,3	69
Standort des Betriebs		
direkt in der Sophienstraße/am Gutenbergplatz	29,9	50
Quer- beziehungsweise Nebenstraße/weitere Nachbarschaft	70,1	117

Basis 167 Betriebe mit Antwort.
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

3.2 Einschätzung der Informationslage

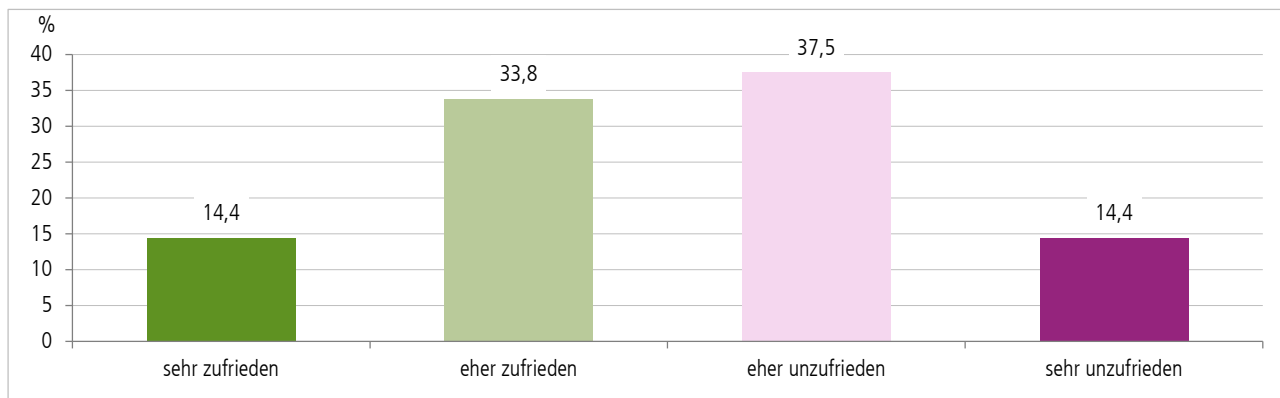
Neben den Anwohnerinnen und Anwohnern wurden auch die im Untersuchungsgebiet angesiedelten Betriebe im Vorfeld zum Verkehrsversuch Ende Juni 2024 mit Informationsschreiben über die geplanten Maßnahmen in der Sophienstraße versorgt. Die zur Umfrage eingeladenen Betriebe aus den angrenzenden Straßen erhielten diese Postwurfsendungen nicht und waren damit auf die begleitenden Pressemitteilungen vor und während des Verkehrsversuchs oder auf andere Kanäle angewiesen, um über den Gesamtprozess informiert gewesen zu sein. Beide Komponenten des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße wurden als Einleitung des Fragebogens textlich beschrieben und mit Fotos der verkehrsberuhigenden Maßnahmen visualisiert.

Im Nachgang zum Verkehrsversuch geben knapp die Hälfte (48,2 %) der Betriebe an, mit den zur Verfügung gestellten Informationen über den Verkehrsversuch sehr zufrieden (14,4 %) oder eher zufrieden (33,8 %) zu sein (siehe Abbildung 3.2). Zusammengefasst etwas mehr als die Hälfte der Befragten bezeichnet sich aber als eher unzufrieden (37,5 %) oder sehr unzufrieden (14,4 %) mit den zur Verfügung gestellten Informationen. Die Zufriedenheit mit dem Informationsmaterial liegt bei den Betrieben also deutlich unter der Zufriedenheit der Anwohnerschaft vor Ort. Allerdings ist die Zufriedenheit der Gewerbetreibenden mit dem Informationsmaterial in den angrenzenden Straßen ohne Postwurfsendungen deutlich niedriger ausgeprägt als im zentralen Untersuchungsgebiet, in dem auch die Anwohnenden befragt wurden. In Freitexten wurde auf schwierige Verständlichkeit der beschriebenen Maßnahmen, zu späte Zeitpunkte der Information und teils auf generell fehlende Informationen hingewiesen.

Abbildung 3.2

Zufriedenheit mit dem verfügbaren Informationsmaterial zum Verkehrsversuch Sophienstraße – Betriebe –

„Wie zufrieden sind Sie mit den zur Verfügung gestellten Informationen über den Verkehrsversuch?“



Basis 160 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

3.3 Konsequenzen des Verkehrsversuchs für verschiedene Personengruppen

Die Betriebe wurden sowohl zum beobachteten Verkehrsaufkommen als auch zur Verkehrssituation beziehungsweise Verkehrssicherheit für verschiedene Personengruppen während der Versuchsphase gefragt. Die jeweiligen Ergebnisse sind in den Abbildungen 3.3 und 3.4 enthalten.

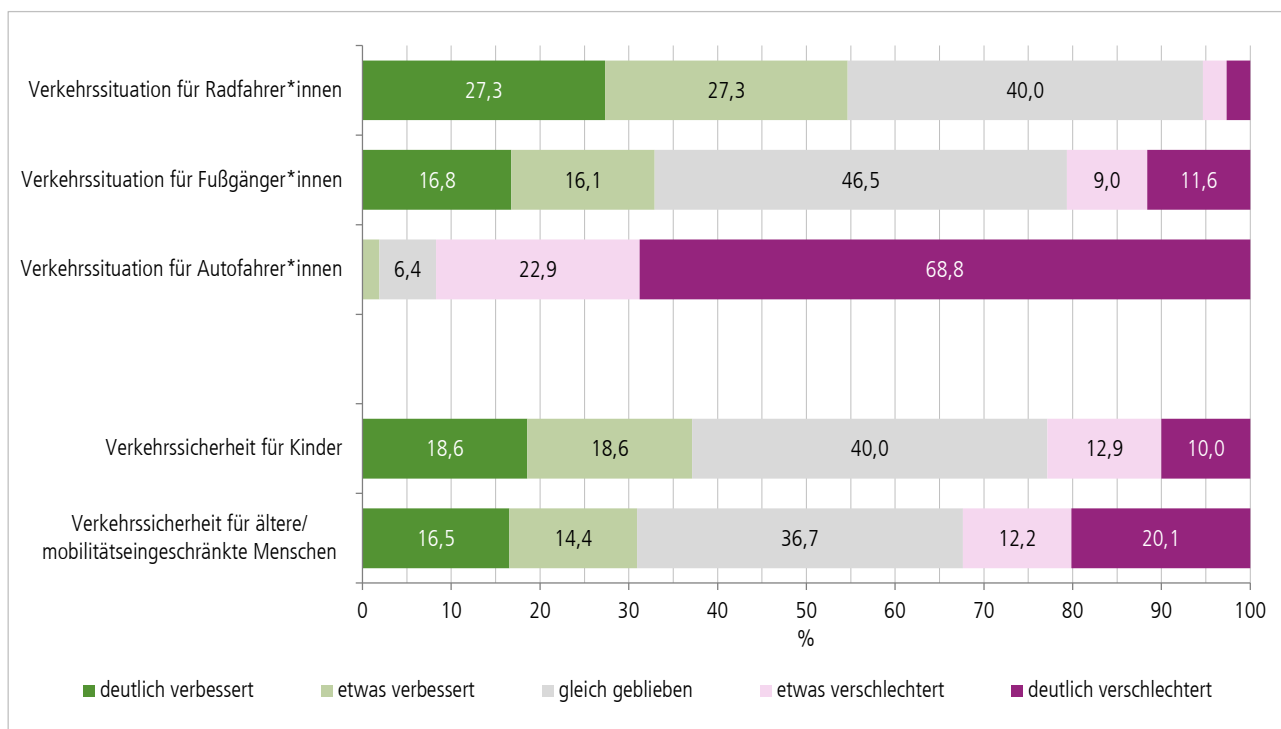
Besonders positiv wird die Veränderung der Verkehrssituation für **Radfahrerinnen und Radfahrer** in der Sophienstraße bewertet: jeweils 27,3 % der Betriebe sehen die Situation während des Verkehrsversuchs deutlich verbessert oder

etwas verbessert. Die verbesserte Verkehrssituation für Radfahrende geht mit einem empfundenen stärkeren Rad-Verkehrsaufkommen in der Sophienstraße einher: Rund 40 Prozent der Betriebe sehen eine Zunahme des Rad-Verkehrs während des Verkehrsversuchs (etwas stärker: 20,3 %; deutlich stärker: 18,9 %). Wie auch die Anwohnenden berichten die Gewerbetreibenden bei der Möglichkeit, in freier Form Kommentare zum Verkehrsversuch abzugeben, von rücksichtslosen Radfahrende in der Sophienstraße. Seltener werden entstandene Verbesserungen für Radfahrerinnen und Radfahrer erwähnt.

Abbildung 3.3

Veränderung der Verkehrssituation während des Verkehrsversuchs – Betriebe –

„Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte in Bezug auf die Sophienstraße während des Verkehrsversuchs verändert?“



Keine Wertbeschriftungen unter 4 %.

Basis 157 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Auch für **Fußgängerinnen und Fußgänger** werden von den Betrieben überwiegend positive Effekte durch den Verkehrsversuch wahrgenommen: Zusammengefasst sehen mit 32,9 % rund ein Drittel der Befragten eine Verbesserung (deutlich verbessert: 16,8 %; etwas verbessert: 16,1 %) und rund ein Fünftel (20,6 %) eine Verschlechterung der Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger (etwas verschlechtert: 9,0 %; deutlich verschlechtert: 11,6 %).

Autofahrerinnen und Autofahrer waren aus Sicht der Betriebe dagegen sehr negativ vom Verkehrsversuch beeinflusst. Mehr als 9 von 10 Befragten (91,1 %) gehen im Zuge des Verkehrsversuchs von verschlechterten Bedingungen für Autofahrerinnen und Autofahrer aus: gut zwei Drittel (68,8 %) geben an, dass sich die Verkehrssituation für Autofahrende deutlich verschlechtert habe. Diese Einschätzung wird unabhängig von der Ansteuerung des Gewerbes durch Anlieferverkehr geteilt. Befragte von Standorten mit Kundinnen- und Kundenverkehr sehen die Situation für Autofahrende allerdings noch etwas kritischer als ohne Publikumsverkehr.

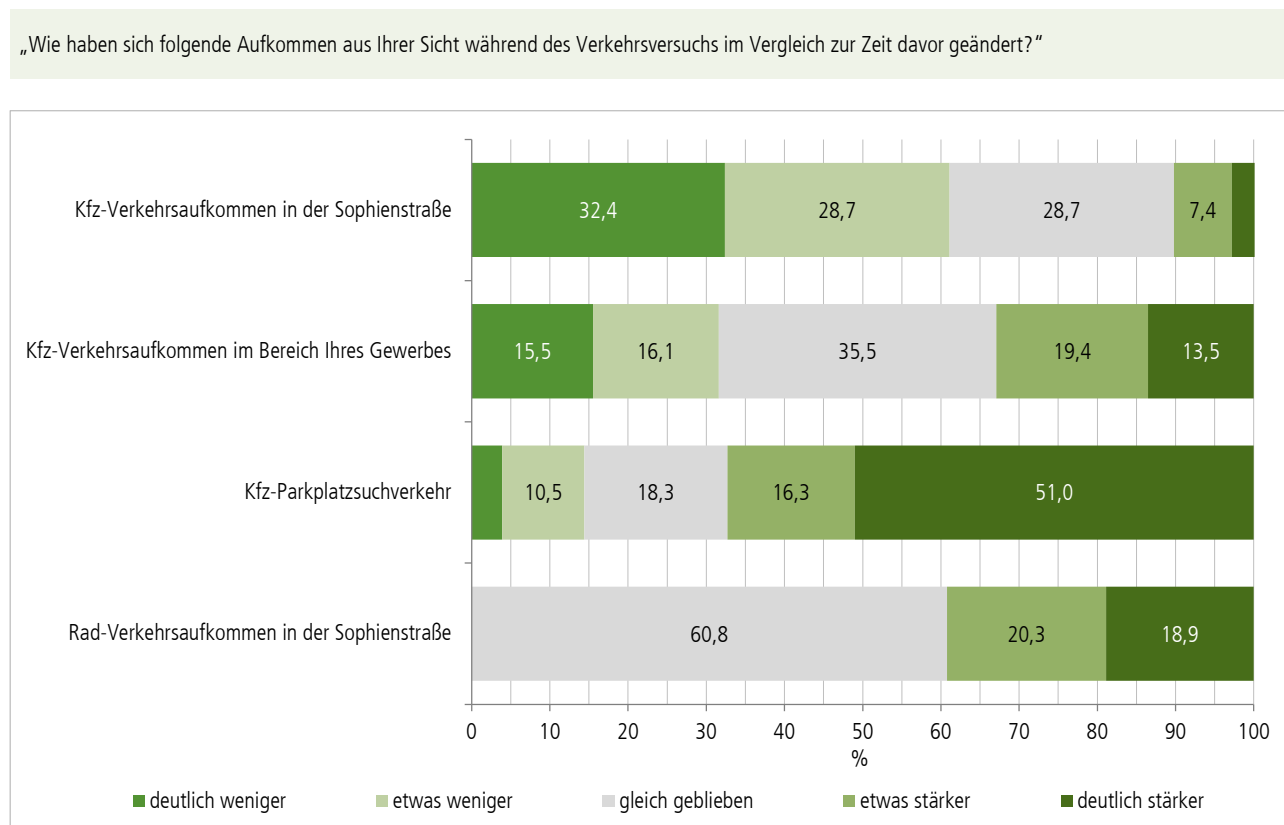
Die verschlechterte Verkehrssituation für Autofahrerinnen und Autofahrer geht mit einem rückläufigen wahrgenommenen Kfz-Verkehrsaufkommen innerhalb der

Sophienstraße einher. Fast zwei Drittel der Befragten berichten von deutlich weniger (32,4 %) oder etwas weniger (28,7 %) Pkw-Verkehr in der Sophienstraße. Für das Verkehrsaufkommen im Bereich des eigenen Gewerbes wird allerdings ein in Summe kaum verändertes Verkehrsverhalten beobachtet: Für dieses, über die Sophienstraße hinausgehende, gesamte Untersuchungsgebiet wird zu ähnlichen Anteilen von einer Zunahme (deutlich stärker: 13,5 %; etwas stärker: 19,4 %) und einer Abnahme (deutlich weniger: 15,5 %; etwas weniger: 16,1 %) des Kfz-Verkehrsaufkommens berichtet.

Umfangreiche Auswirkungen hatte der Verkehrsversuch aus Sicht der Befragten auf den ruhenden Verkehr. Gut zwei Drittel der Betriebe haben während der Versuchsphase eine Zunahme des Parkplatzsuchverkehrs wahrgenommen: Gut die Hälfte (51,0 %) berichtet von einem deutlich stärkeren, 16,3 % von einem etwas stärkeren Aufkommen. Im Freitext wird von vermehrt notwendigen Umwegen, gestiegenem Verkehrsaufkommen sowie teilweise chaotischen Verkehrsverhältnissen berichtet. Außerdem wird auf den generell knappen Parkraum hingewiesen.

Abbildung 3.4

Veränderungen verschiedener Aufkommen im Zuge des Verkehrsversuchs – Betriebe –



Keine Wertbeschriftungen unter 4 %.

Basis: 155 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Neben den nach Verkehrsmittel definierten Personengruppen wurde auch nach den Veränderungen für die Verkehrssicherheit von **Kindern** und **älteren/mobilitätseingeschränkten Menschen** gefragt. Für Kinder überwiegen aus Sicht der Betriebe die Verbesserungen im Zuge des Verkehrsversuchs. Etwa vier von zehn Befragten (37,2 %) gehen von Verbesserungen für die Verkehrssicherheit von Kindern während des Verkehrsversuchs aus (jeweils 18,6 % deutlich und etwas verbessert).

Unter den Betrieben, die sich der Gesundheitsbranche zuordnen (vor allem Praxisbetrieb), sehen mit 46,4 % fast die Hälfte Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit für Kinder (deutlich verbessert: 21,4 %; etwas verbessert: 25,0 %). Die Veränderungen für ältere/mobilitätseingeschränkte Menschen werden dagegen etwas häufiger verschlechtert (zusammengenommen 32,3 %) als verbessert (30,9 %) wahrgenommen.



3.4 Konsequenzen des Verkehrsversuchs für die Betriebe vor Ort

Veränderungen für die Betriebe

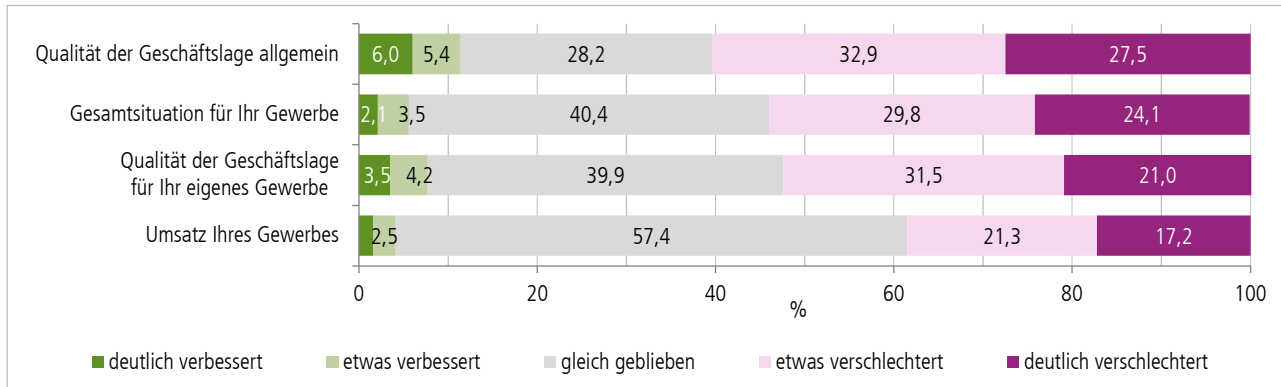
Um detailliert in Erfahrung zu bringen, welche Auswirkungen der Verkehrsversuch in der Sophienstraße für die umliegenden Betriebe hatte, wurde vertiefend nach Veränderungen unterschiedlicher Aspekte in Bezug auf das eigene Gewerbe gefragt. Dabei wurden Auswirkungen auf mögliche Lieferbetriebe und auf die Kundschaft untersucht. Einige der abgefragten Aspekte adressieren explizit das eigene Gewerbe. Die Qualität der Geschäftslage allgemein wird von rund 60 Prozent der Betriebe als verschlechtert wahrgenommen (deutlich verschlechtert: 27,5 %; etwas verschlechtert: 32,9 %; Abbildung 3.5).

Auch die Gesamtsituation für das eigene Gewerbe sowie die Qualität der Geschäftslage für das eigene Gewerbe werden überwiegend als verschlechtert beschrieben. Die Qualität der Geschäftslage allgemein wird dabei häufiger als verbessert oder verschlechtert empfunden als die Qualität der Geschäftslage für das eigene Gewerbe. Lediglich in Bezug auf den Umsatz des Gewerbes überwiegt mit 57,4 % der Anteil derjenigen, die von einer gleichbleibenden Entwicklung ausgehen. Möglicherweise übliche saisonale Effekte auf den Umsatz sollten bei der Beantwortung ausgeblendet werden. Differenziert nach Standort der Betriebe fällt auf, dass die mit dem Verkehrsversuch einhergehenden Veränderungen in den umliegenden Straßen positiver bewertet werden, als direkt in der Sophienstraße oder am Gutenbergplatz. Das unterschiedliche Antwortverhalten nach Standort des Betriebs ist in Tabelle 3.2 enthalten.

Abbildung 3.5

Veränderungen für die Betriebe durch den Verkehrsversuch

„Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte in Bezug auf Ihr Gewerbe während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße verändert?“



Keine Wertbeschriftungen unter 2 %.

Basis: 143 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Tabelle 3.2
Veränderungen für Betriebe während des Verkehrsversuchs nach Standort¹

„Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte mit Bezug auf Ihr Gewerbe während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße geändert?“	Alle Befragten	Standort des Betriebs	
		direkt in der Sophienstraße/ am Gutenbergplatz	Quer- beziehungsweise Nebenstraße/ weitere Nachbarschaft
		Anteile in Spaltenprozent	
Qualität der Geschäftslage allgemein			
deutlich verbessert	6,0	8,5	4,9
etwas verbessert	5,4	4,3	5,9
etwas verschlechtert	32,9	25,5	36,3
deutlich verschlechtert	27,5	40,4	21,6
Gesamtsituation für das Gewerbe			
deutlich verbessert	2,1	4,3	1,1
etwas verbessert	3,5	4,3	3,2
etwas verschlechtert	29,8	32,6	28,4
deutlich verschlechtert	24,1	34,8	18,9
Qualität der Geschäftslage für das eigene Gewerbe			
deutlich verbessert	3,5	4,3	3,1
etwas verbessert	4,2	4,3	4,2
etwas verschlechtert	31,5	31,9	31,3
deutlich verschlechtert	21,0	34,0	14,6
Umsatz des Gewerbes			
deutlich verbessert	1,6	5,0	0,0
etwas verbessert	2,5	0,0	3,7
etwas verschlechtert	21,3	27,5	18,3
deutlich verschlechtert	17,2	25,0	13,4

1 Werte für "gleich geblieben" ausgeblendet
Basis 143 Betriebe mit Antwort.
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



Veränderungen für Kundinnen und Kunden

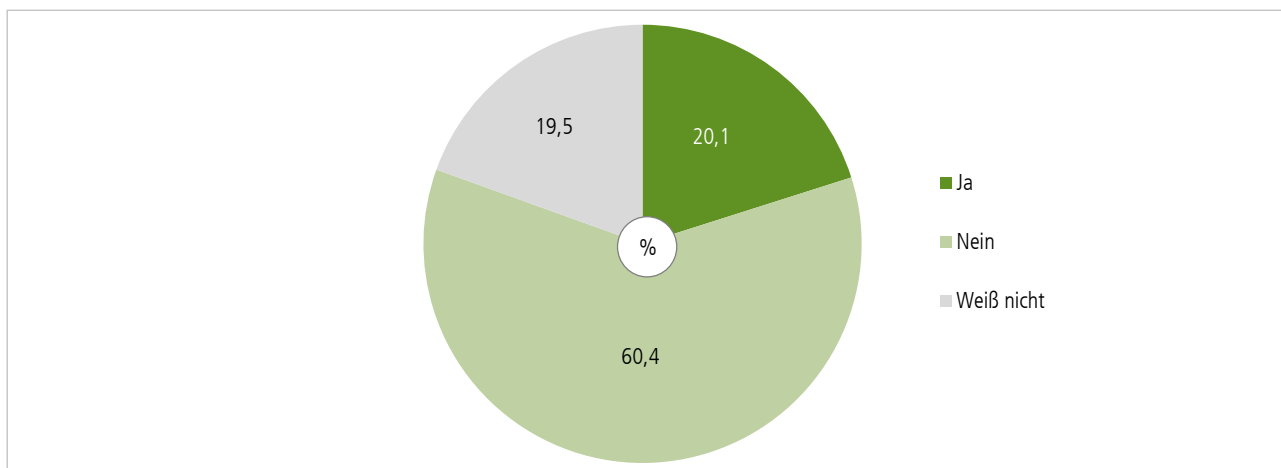
Wie in Tabelle 3.1 aufgeführt, hatten rund 90 Prozent der Betriebe während des Verkehrsversuchs Besuche von Kundinnen und Kunden. Von diesen geben ein Fünftel (20,1 %) an, dass sich die Verkehrsmittelwahl ihrer Kundschaft im Zuge des Verkehrsversuchs geändert hat (Abbildung 3.6). Mit 60,4 % berichtet der Großteil der Betriebe von keinem geänderten Mobilitätsverhalten der Kundinnen und Kunden.

Keine Einschätzungen können zu diesem Thema schließlich 19,5 % geben. Bei der Substitution des sonst genutzten Verkehrsmittels lassen sich keine Muster erkennen. Wenn ein Wechsel des Verkehrsmittels stattgefunden hat, griff die Kundschaft nach Auskunft der Gewerbetreibenden zu etwa gleichen Teilen auf das Auto, Zufußgehen, Fahrrad oder den ÖPNV zurück.

Abbildung 3.6

Änderung der Verkehrsmittelwahl der Kundschaft durch den Verkehrsversuch^{TG} – Betriebe –

„Hat sich aus Ihrer Sicht während des Verkehrsversuchs die Verkehrsmittelwahl Ihrer Kundschaft geändert?“



TG Teilgruppe: Nur Gewerbetreibende, deren Betriebe während des Verkehrsversuchs Kundenverkehr hatten.

Basis 149 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

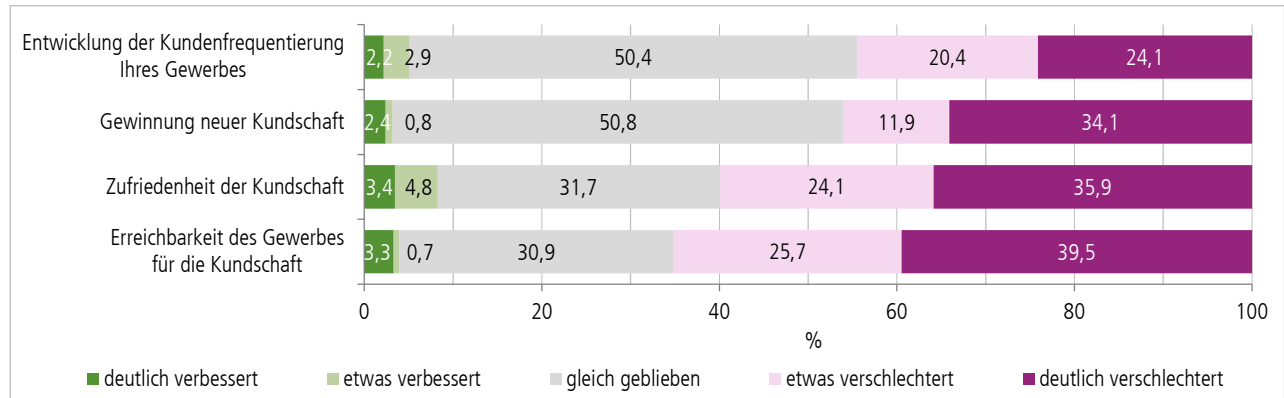
Wieder alle Betriebe wurden danach gefragt, wie sich verschiedene Aspekte mit Bezug zum eigenen Gewerbe während der Zeit des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße geändert haben. Die Befragten wurden explizit darum gebeten, mögliche saisonale Effekte auf Umsatz und

Kundenfrequenz, die zum Beispiel durch die Sommerferien aufgetreten sein könnten, nicht mit einzubeziehen. Sämtliche Aspekte mit Kundenbezug haben sich dabei vor allem verschlechtert oder sind gleich geblieben (Abbildung 3.7).

Abbildung 3.7

Veränderungen für Kundinnen und Kunden durch den Verkehrsversuch – Betriebe –

„Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte in Bezug auf Ihr Gewerbe während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße verändert?“



Keine Wertbeschriftungen unter 2 %.

Basis 152 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Während die Kundenfrequenz und die Gewinnung neuer Kundschaft überwiegend konstant beschrieben werden, haben sich die Erreichbarkeit des Gewerbes für die Kundschaft und die Kundenzufriedenheit vor allem verschlechtert. Besonders negativ werden die Veränderungen für die Kundschaft von Betrieben bewertet, die direkt in der Sophienstraße oder am Gutenbergplatz tätig sind. Vor allem bei der Gewinnung neuer Kundschaft und der Erreichbarkeit des Gewerbes für die Kundschaft klagen die direkt in der Sophienstraße und am Gutenbergplatz ansässigen Betriebe über überdurchschnittlich negative Entwicklungen: die Hälfte dieser Anrainer geht diesbezüglich von einer deutlichen Verschlechterung im Zuge des Verkehrsversuchs aus (Tabelle 3.3). Standortunabhängig berichten vor allem die Befragten aus der Einzelhandelsbranche und der Gastronomie von negativen Veränderungen für die Kundschaft beziehungsweise für das eigene Gewerbe.

Betriebe mit Kundenverkehr wurden nach den häufigsten Kommentaren gefragt, die ihnen gegenüber zum Thema Verkehrsversuch geäußert wurden. Entsprechend der empfundenen Veränderungen für Kundinnen und Kunden fallen auch die Kommentare der Kundschaft überwiegend negativ aus: Von den in Summe fast 300 angeführten Kommentaren sind rund 90 Prozent negativ konnotiert. Am häufigsten wird auf die schwierige Erreichbarkeit, die Parkplatzsituation, unübersichtliche Verkehrslage und längere Fahrtzeiten abgezielt. Auch ausfallende Kommentare und Fragen nach dem Sinn des Verkehrsversuchs gaben die Gewerbetreibenden wieder. Positives Feedback ist meist allgemein gehalten oder als gute, angenehmere oder ruhigere Atmosphäre formuliert.

Tabelle 3.3

Veränderungen für die Kundschaft während des Verkehrsversuchs nach Standort¹

„Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte mit Bezug auf Ihr Gewerbe während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße geändert?“	Alle Befragten	Standort des Betriebs	
		direkt in der Sophienstraße/ am Gutenbergplatz	Quer- beziehungsweise Nebenstraße/ weitere Nachbarschaft
		Anteile in Spaltenprozent	
Entwicklung der Kundenfrequenzierung des Gewerbes			
deutlich verbessert	2,2	2,2	2,2
etwas verbessert	2,9	2,2	3,3
etwas verschlechtert	20,4	31,1	15,2
deutlich verschlechtert	24,1	31,1	20,7
Gewinnung neuer Kundschaft			
deutlich verbessert	2,4	4,8	1,2
etwas verbessert	0,8	0,0	1,2
etwas verschlechtert	11,9	11,9	11,9
deutlich verschlechtert	34,1	50,0	26,2
Zufriedenheit der Kundschaft			
deutlich verbessert	3,4	6,4	2,0
etwas verbessert	4,8	4,3	5,1
etwas verschlechtert	24,1	25,5	23,5
deutlich verschlechtert	35,9	42,6	32,7
Erreichbarkeit des Gewerbes für die Kundschaft			
deutlich verbessert	3,3	6,3	1,9
etwas verbessert	0,7	0,0	1,0
etwas verschlechtert	25,7	20,8	27,9
deutlich verschlechtert	39,5	50,0	34,6

¹ Werte für "gleich geblieben" ausgeblendet

Basis 152 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



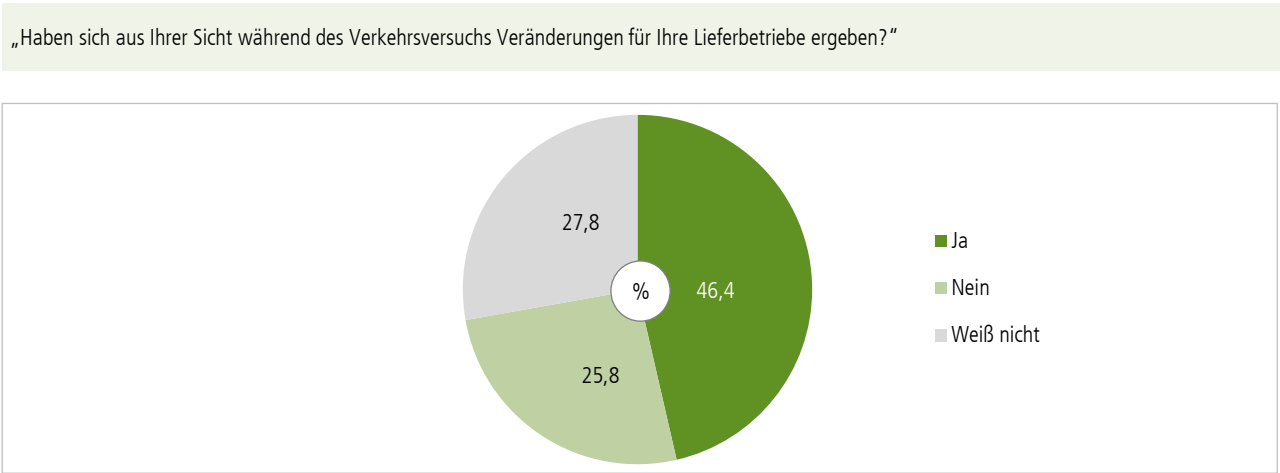
Veränderungen für Lieferbetriebe

Neben den Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf kundenbezogene Aspekte wurden auch Veränderungen im Kontext möglicher Anlieferverkehre untersucht. Rund 60 Prozent der Betriebe wurden im Zeitraum des Verkehrsversuchs von Anlieferern angesteuert. Von diesen Betrieben mit Anlieferungen geben etwas weniger als die Hälfte (46,4 %) an, dass sich für die ansteuernden Lieferbetriebe im Zuge des Verkehrsversuchs Veränderungen ergeben haben (Abbildung 3.8).

Die Erreichbarkeit des eigenen Gewerbes für Lieferbetriebe wird von rund zwei Dritteln der Betriebe als verschlechtert wahrgenommen (deutlich verschlechtert: 36,4 %; etwas verschlechtert: 27,3 %; Tabelle 3.4).

Hier werden für die Anlieferbetriebe vor allem Erschwernisse bei der Anfahrt beschrieben, die durch notwendige Umwege sowie Parkplatzprobleme und insgesamt erhöhten Zeitaufwand entstanden sind. Die Betriebe wurden gebeten, Einblicke in das Stimmungsbild der Lieferantinnen und Lieferanten zu geben und die häufigsten Kommentare zum Verkehrsversuch mitzuteilen. Diese decken sich mit den beschriebenen Veränderungen für die Anlieferbetriebe. Komplizierte Anfahrten, generell die schwierige Erreichbarkeit, längere Fahrtzeiten sowie notwendige Umwege wurden beklagt und teilweise durch ausfallende Kommentare ergänzt.

Abbildung 3.8
Veränderungen für Lieferbetriebe durch den Verkehrsversuch^{TG}
– Betriebe –



TG Teilgruppe: Nur Gewerbetreibende, deren Betriebe während des Verkehrsversuchs Anlieferverkehr hatten.
Basis 97 Betriebe mit Antwort.
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Tabelle 3.4
Veränderungen der Erreichbarkeit für Lieferbetriebe während des Verkehrsversuchs nach Standort¹

„Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte mit Bezug auf Ihr Gewerbe während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße geändert?“	Alle Befragten	Standort des Betriebs	
		direkt in der Sophienstraße/ am Gutenbergplatz	Quer- beziehungsweise Nebenstraße/ weitere Nachbarschaft
		Anteile in Spaltenprozent	
Erreichbarkeit des Gewerbes für Lieferbetriebe			
deutlich verbessert	1,5	2,1	1,2
etwas verbessert	0,0	0,0	0,0
etwas verschlechtert	27,3	27,7	27,1
deutlich verschlechtert	36,4	44,7	31,8

¹ Werte für "gleich geblieben" ausgeblendet
Basis 143 Betriebe mit Antwort.
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

3.5 Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Lebensqualität vor Ort

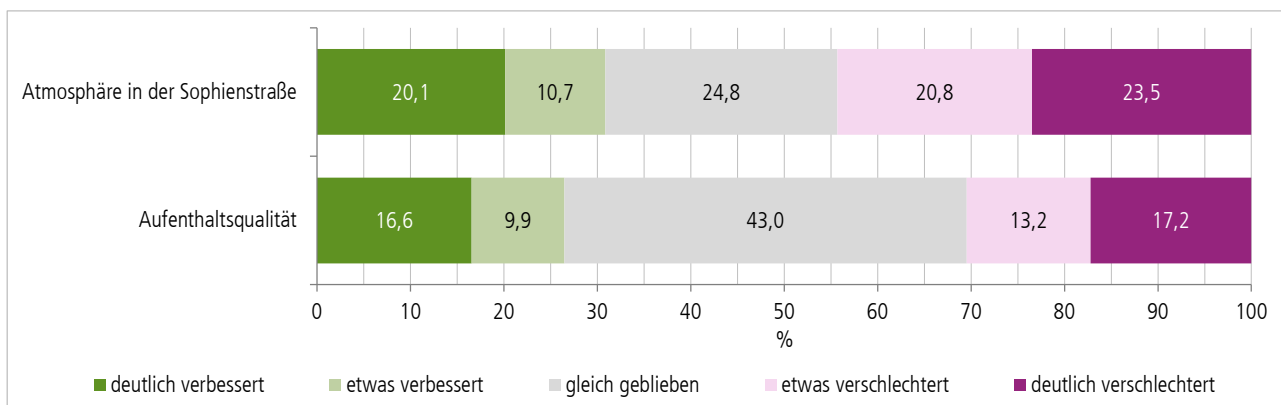
Die von den Anwohnerinnen und Anwohnern insgesamt als verbessert wahrgenommenen Aspekte der Lebensqualität vor Ort werden von den Betrieben etwas häufiger verschlechtert als verbessert empfunden. Kritisch werden vor allem die Auswirkungen auf die Atmosphäre in der Sophienstraße gesehen: zusammengenommen 44,3 % der Gewerbetreibenden empfinden eine Verschlechterung (deutlich verschlechtert: 23,5 %; etwas verschlechtert: 20,8 %). Knapp ein Drittel berichten aber auch davon, dass sich die Atmosphäre deutlich verbessert (20,1 %) oder etwas verbessert (10,7 %) habe. Von einer unveränderten Atmosphäre im Zuge des Verkehrsversuchs berichten lediglich 24,8 %.

Bezüglich der Aufenthaltsqualität zeigt sich ein ausgewogeneres Stimmungsbild: 43 Prozent gehen von einer gleichbleibenden Aufenthaltsqualität aus, 26,5 % von einer Verbesserung und 30,4 % von einer Verschlechterung. Unterschiede im Antwortverhalten nach Standort des eigenen Betriebs sind nur marginal. Jedoch zeigt sich, dass vor allem der Einzelhandel und der Gastronomie zuzurechnende Betriebe negative Konsequenzen für die Aspekte der Lebensqualität vor Ort sehen.

Abbildung 3.9

Wahrgenommene Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Lebensqualität vor Ort – Betriebe –

„Wie schätzen Sie die Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße auf folgende Aspekte der Lebensqualität vor Ort ein?“



Basis 151 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



3.6 Bewertung des Verkehrsversuchs insgesamt

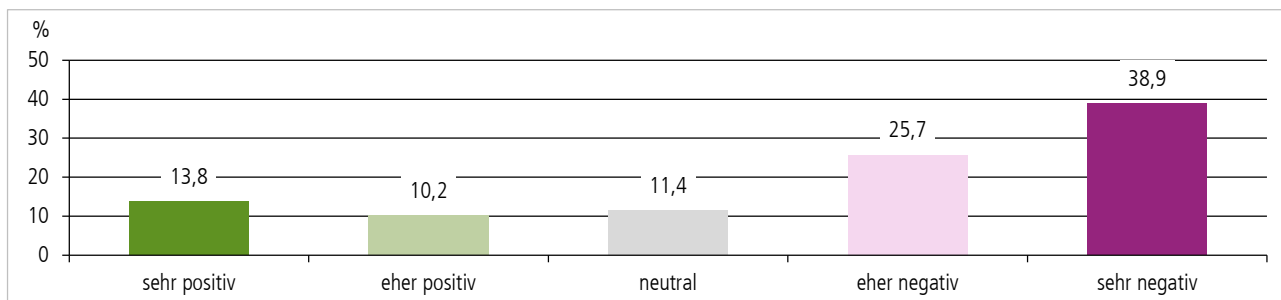
Die summarischen Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße werden von den Betrieben überwiegend negativ beurteilt: Zusammengenommen fast zwei Drittel (64,6 %) beurteilen den Verkehrsversuch als sehr oder eher negativ (Abbildung 3.10).

Rund ein Viertel der Befragten bewerten den Verkehrsversuch insgesamt als sehr positiv (13,8 %) oder eher positiv (10,2 %).

Abbildung 3.10

Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs Sophienstraße – Betriebe –

„Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?“



Basis 167 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

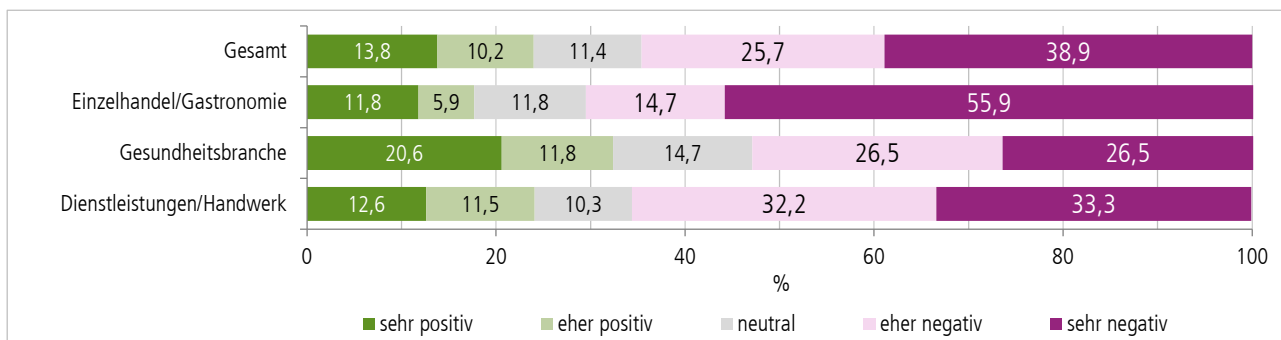
Die Bewertung des Verkehrsversuchs als Ganzes fällt unterschiedlich nach der jeweiligen Branchenzugehörigkeit aus, wie Abbildung 3.11 zeigt. Besonders negativ urteilen die im Einzelhandel oder der Gastronomie tätigen Betriebe (sehr negativ: 55,9 %).

Vergleichsweise positiv äußern sich dagegen die Befragten aus der Gesundheitsbranche zu den versuchsweise eingerichteten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung: Hier fallen zusammengenommen rund ein Drittel ein sehr positives (20,6 %) oder eher positives (11,8 %) Urteil.

Abbildung 3.11

Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs nach Branchenzugehörigkeit – Betriebe –

„Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?“



Basis 167 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Tabelle 3.5 enthält gebündelt die unterschiedlichen Bewertungen des Verkehrsversuchs nach verschiedenen Merkmalen der befragten Betriebe. Neben den beschriebenen Unterschieden nach Branche spielen auch die Ansteuerung durch Anlieferverkehr sowie die Entfernung zum Verkehrsversuch eine Rolle.

Rund ein Drittel der Betriebe ohne Anlieferverkehr sehen den Verkehrsversuch insgesamt positiv (sehr positiv: 17,4 %; eher positiv: 11,6 %). Besonders kritisch urteilen Betriebe, deren Gewerbe in unmittelbarer Nähe zu den baulichen Komponenten des Verkehrsversuchs direkt in der Sophienstraße oder am Gutenbergplatz ansässig ist (sehr negativ: 52,0 %). Allerdings ist auch der Anteil sehr positiver Bewertungen unter den direkten Anrainer-Betrieben (18,0 %) höher als in den Quer- und Nebenstraßen (12,0 %).

Tabelle 3.5

Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße – Betriebe –

„Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?“	sehr positiv	eher positiv	neutral	eher negativ	sehr negativ	Durchschnittliche Antwort
	Angaben in Zeilenprozent					
Betriebe insgesamt 2024	13,8	10,2	11,4	25,7	38,9	eher negativ
Branche						
Einzelhandel/Gastronomie	11,8	5,9	11,8	14,7	55,9	sehr negativ
Dienstleistungen/Handwerk	12,6	11,5	10,3	32,2	33,3	eher negativ
Gesundheitsbranche	20,6	11,8	14,7	26,5	26,5	eher negativ
Sonstiges	--- Datenbasis zu gering ---					
Mitarbeitende						
1 bis 3 Mitarbeitende	21,0	13,6	11,1	21,0	33,3	eher negativ
4 bis 6 Mitarbeitende	6,3	6,3	18,8	21,9	46,9	eher negativ
7 bis 9 Mitarbeitende	5,0	5,0	5,0	40,0	45,0	eher negativ
10 oder mehr Mitarbeitende	8,0	12,0	8,0	40,0	32,0	eher negativ
Kundenverkehr während Verkehrsversuch						
Kundenbetrieb	12,8	8,7	12,1	26,8	39,6	eher negativ
Kein Kundenbetrieb	--- Datenbasis zu gering ---					
Anlieferverkehr während Verkehrsversuch						
Anlieferverkehr	11,2	9,2	9,2	24,5	45,9	eher negativ
Kein Anlieferverkehr	17,4	11,6	14,5	27,5	29,0	eher negativ
Standort des Gewerbes						
direkt in der Sophienstraße/am Gutenbergplatz	18,0	4,0	8,0	18,0	52,0	sehr negativ
Quer- beziehungsweise Nebenstraße/weitere Nachbarschaft	12,0	12,8	12,8	29,1	33,3	eher negativ

Basis 167 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

3.7 Perspektivische Entwicklung in der Sophienstraße

Schließlich wurden die Betriebe gebeten, sich zu einer präferierten Verkehrsführung für die Zukunft zu äußern. Analog zur Umfrage unter den Anwohnerinnen und

Anwohnern konnte zwischen vorformulierten und selbst zu beschreibenden Varianten der Verkehrsführung gewählt werden. Zusammenfassend lassen sich drei Szenarien bilden:

Szenario 1 | Umsetzung einer Verkehrsführung wie im Verkehrsversuch (oder darüber hinaus)

Szenario 1 umfasst die Wünsche nach einer Verkehrsführung, die genauso gestaltet ist wie während des Verkehrsversuchs (14,1 %) oder sogar über den

Verkehrsversuch hinausgehende, zusätzliche Veränderungen (3,8 %) beinhaltet. In Summe wünschen sich eine solche Verkehrsführung 17,9 % der Befragten (Abbildung 3.12).

Szenario 2 | Beibehaltung der Verkehrsführung wie vor dem Verkehrsversuch

Szenario 2 beschreibt eine Verkehrsführung, die genau so gestaltet ist wie vor dem Verkehrsversuch. Diese Variante

bevorzugt knapp die Hälfte (49,4 %) der Betriebe im Untersuchungsgebiet.

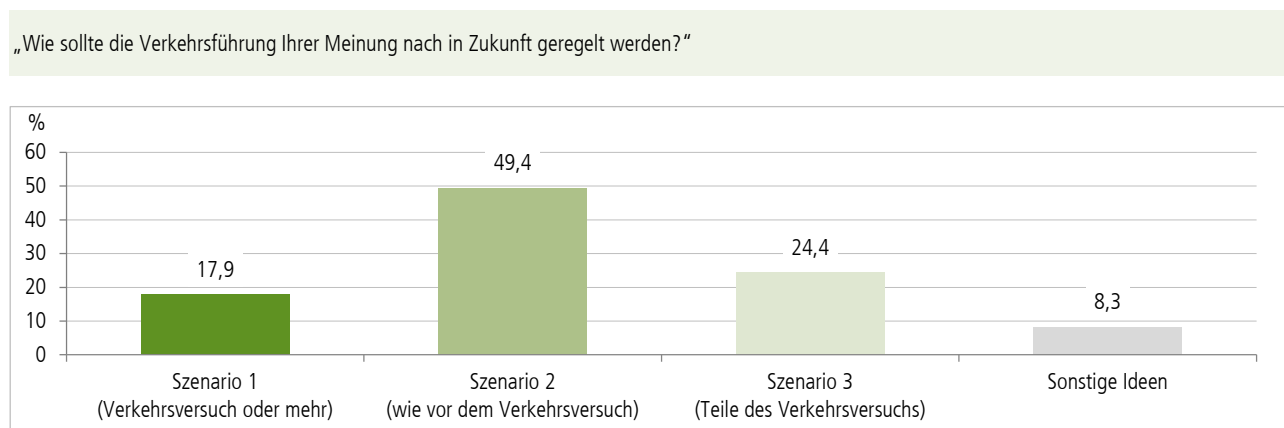
Szenario 3 | Umsetzung einzelner Elemente des Verkehrsversuchs

In Szenario 3 wird nur eine der beiden versuchsweise installierten Komponenten des Verkehrsversuchs (nur Diagonalsperre: 7,1 %; nur Vorplatz vor dem Lessing-Gymnasium: 5,1 %) oder der Verzicht auf Sperrungen,

aber eine geänderte Verkehrsführung (12,2 %) gewünscht. Für eine solche Variante der zukünftigen Verkehrsführung sprechen sich in Summe 24,4 % der Betriebe aus.

Abbildung 3.12

Gewünschte zukünftige Regelung der Verkehrsführung – Betriebe –



Basis 156 Betriebe mit Antwort.

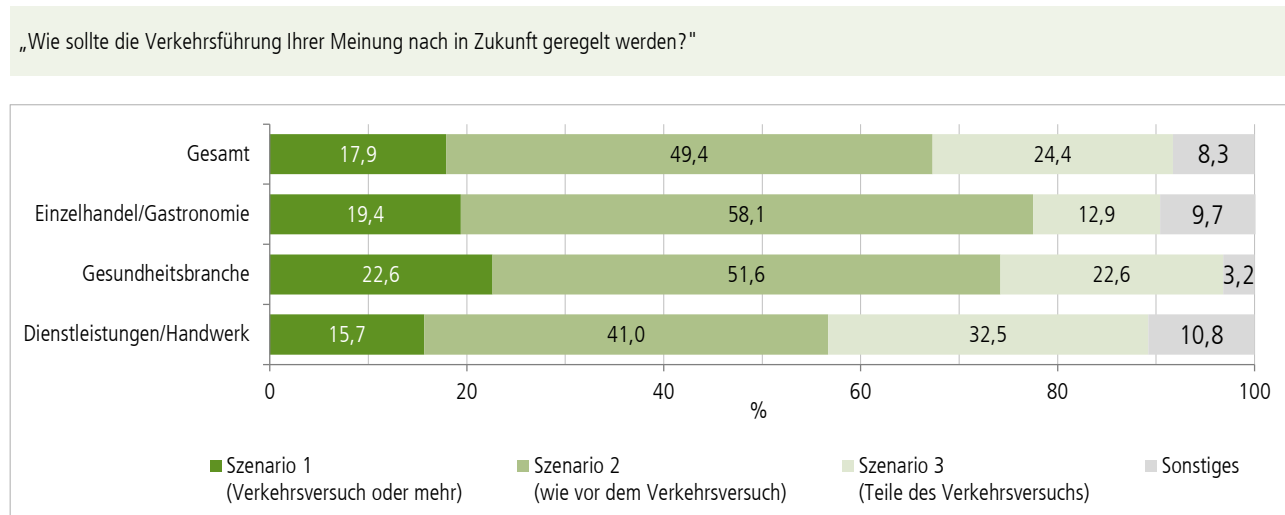
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Die Befürworter einer beibehaltenden Verkehrsregelung wie vor dem Verkehrsversuch machen über alle Branchen den jeweils größten Anteil aus (Abbildung 3.13). Allerdings zeigt sich, dass vor allem der Einzelhandel und die gastronomischen Betriebe den alten Zustand wieder als Dauerzustand sehen möchten (58,1 %).

Befragte aus der Dienstleistungsbranche und dem Handwerk präferieren diese Version der Verkehrsführung vergleichsweise selten (41,0 %) und sprechen sich zu knapp einem Drittel für eine dauerhafte Umsetzung einer der beiden verkehrsberuhigenden Maßnahmen aus.

Abbildung 3.13

Gewünschte zukünftige Regelung der Verkehrsführung nach Branchenzugehörigkeit – Betriebe –



Basis 152 Betriebe mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

4. Verkehrsversuch aus Sicht des Lessing-Gymnasiums

4.1 Methodik

Eine der beiden Komponenten des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße war in unmittelbarer Nähe zum Lessing-Gymnasium verortet. Den älteren Schulklassen war es erlaubt, während der Pausenzeiten den neu entstandenen Pkw-freien und möblierten Bereich zwischen Schule und Gutenbergplatz zu nutzen.

Um die Einstellungen, Zufriedenheiten und Ideen am Lessing-Gymnasium bezüglich der Gestaltung des öffentlichen Raums sowie zur Verkehrsführung in der Sophienstraße einzuholen, wurden für Schülerinnen und Schüler sowie für die Lehrerschaft gesonderte Online-Umfragen durchgeführt.

Dafür wurden Einladungsschreiben formuliert, die über das Rektorat an die jeweiligen Zielgruppen gerichtet wurden. Die Schülerinnen und Schüler hatten die Möglichkeit, an der Umfrage während des Gemeinschaftskundeunterrichts teilzunehmen.

Von den 75 eingeladenen Lehrerinnen und Lehrer beteiligten sich 24, was eine Rücklaufquote von 32 Prozent entspricht (siehe Seite 6, Tabelle 1.1). Von den 750 Schülerinnen und Schülern des Lessing-Gymnasiums nahmen 120 an der Umfrage teil, was eine Rücklaufquote von 16 Prozent bedeutet. Von den ältesten beiden Jahrgängen der Oberstufe haben sich allerdings über ein Viertel an der Umfrage beteiligt.

4.2 Verkehrsversuch aus Sicht der Schülerinnen und Schüler

Unter den Befragten sind mehr Schülerinnen (60,5 %) als Schüler (39,5 %). Der Anteil der unter 16-Jährigen macht rund 60 Prozent aus, während rund 40 Prozent zum Zeitpunkt der Umfrage 16 Jahre oder älter waren und den Vorplatz vor dem Lessing-Gymnasium auch während der Pausenzeiten nutzen durften. Jeweils rund die Hälfte der Schülerinnen und Schüler wohnen in der Weststadt oder in einem anderen Stadtteil von Karlsruhe. Dabei ist das Fahrrad mit einem Anteil von 44,1 % das am häufigsten gewählte Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule. Die Rahmendaten der Schülerinnen und Schüler, welche sich an der Umfrage

beteiligt haben, können aus Tabelle 4.1 entnommen werden. Abgesehen von der überdurchschnittlichen Teilnahme älterer Jahrgangsstufen kann keine Aussage zur Repräsentativität für die Gruppe der Schülerschaft getroffen werden.

Die eigene Informiertheit über den Verkehrsversuch in der Sophienstraße während der Versuchsphase wird von etwa der Hälfte der Schülerschaft als sehr gut (14,2 %) oder gut (34,2 %) bezeichnet. Die anderen schätzen ihre Informiertheit weniger gut (29,2 %) ein oder geben an, gar nicht (22,5 %) informiert gewesen zu sein.

Tabelle 4.1

Rahmendaten der befragten Schülerinnen und Schüler am Lessing-Gymnasium

Merkmale der Schülerinnen und Schüler	Anteile an Umfrage	Befragte mit Antwort
		insg. 120
Alter		
bis unter 16 Jahre	61,9	73
16 Jahre oder älter	38,1	45
Geschlecht		
weiblich	60,5	69
männlich	39,5	45
Wohnort		
in unmittelbarer Nähe zur Schule	30,0	36
Weststadt, aber etwas entfernt	15,0	18
in einem anderen Stadtteil von Karlsruhe	50,8	61
außerhalb von Karlsruhe	4,2	5
Verkehrsmittel für Schulbesuch		
zu Fuß	26,3	31
Fahrrad	44,1	52
Bus/Bahn	25,4	30
mit dem Auto gebracht	4,2	5

Basis 120 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Bei genauerer Betrachtung der Verkehrsmittelwahl zeigen sich leichte Unterschiede nach dem Alter der Befragten (Tabelle 4.2): Während die jüngeren häufiger zu Fuß (30,1 %) oder mit Bus und Bahn (27,4 %) kommen, nutzen die Schülerinnen und Schüler ab 16 Jahren zu gut der Hälfte (51,2 %) das Fahrrad für den Schulweg.

Noch entscheidender ist allerdings die Entfernung des Wohnorts zur Schule: in der Weststadt wohnende kommen zu 55 Prozent zu Fuß, weiter entfernt wohnende Schülerinnen und Schüler nutzen vor allem das Rad (50,0 %) oder Bus und Bahn (45,3 %), um zur Schule zu kommen¹.

Tabelle 4.2

Verkehrsmittelwahl nach Alter und Wohnort der Schülerinnen und Schüler

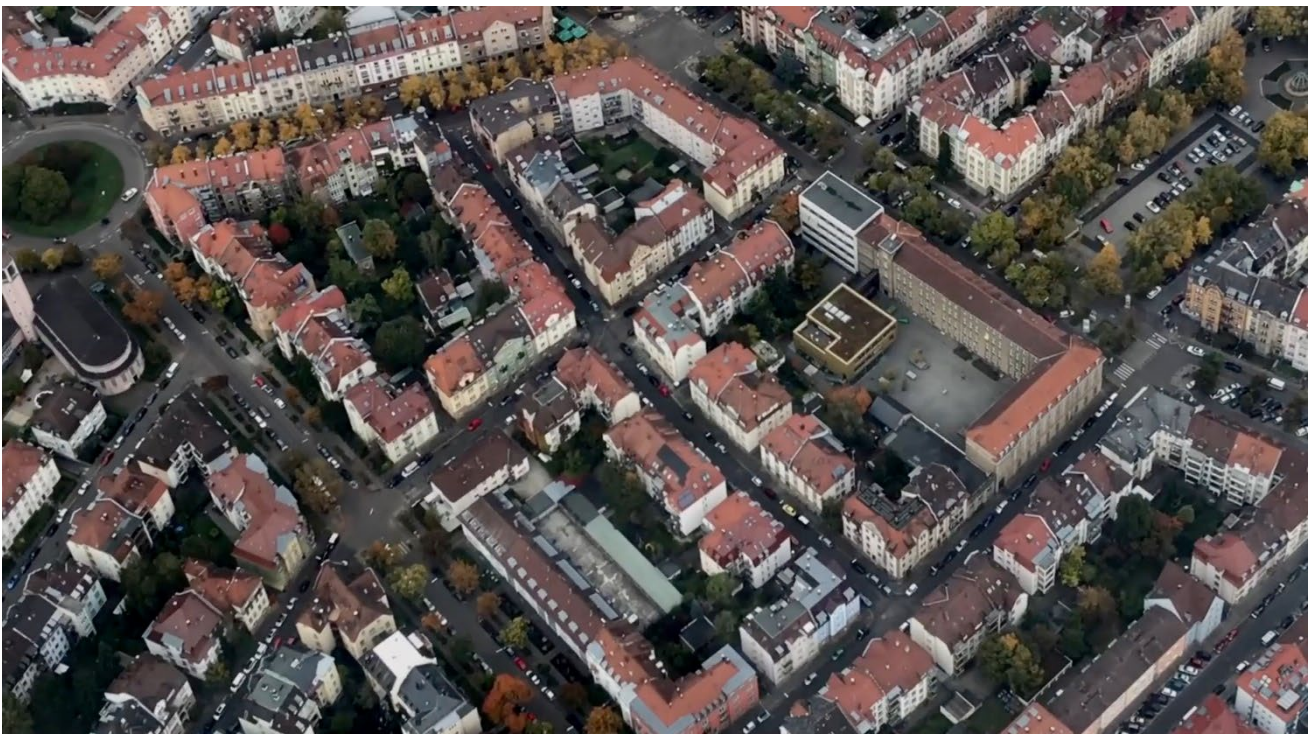
Verkehrsmittelwahl	zu Fuß	mit dem Rad	mit Bus/Bahn	mit dem Auto gebracht ¹
	Anteile in Zeilenprozent			
Befragte insgesamt	26,3	44,1	25,4	4,2
Alter				
bis unter 16 Jahre	30,1	39,7	27,4	---
16 Jahre oder älter	20,9	51,2	20,9	---
Wohnort				
in der Weststadt	55,6	37,0	1,9	---
außerhalb der Weststadt	1,6	50,0	45,3	---

¹ Datenbasis zu gering. Keine Auswertung nach Untergruppen.

Basis 120 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

¹ Die nächstgelegenen Haltestellen des Karlsruher Verkehrsverbundes sind in der Yorck- und Sophienstraße (Stadt- und Straßenbahn) sowie in der Hübschstraße (Bus).



Konsequenzen des Verkehrsversuchs für verschiedene Personengruppen

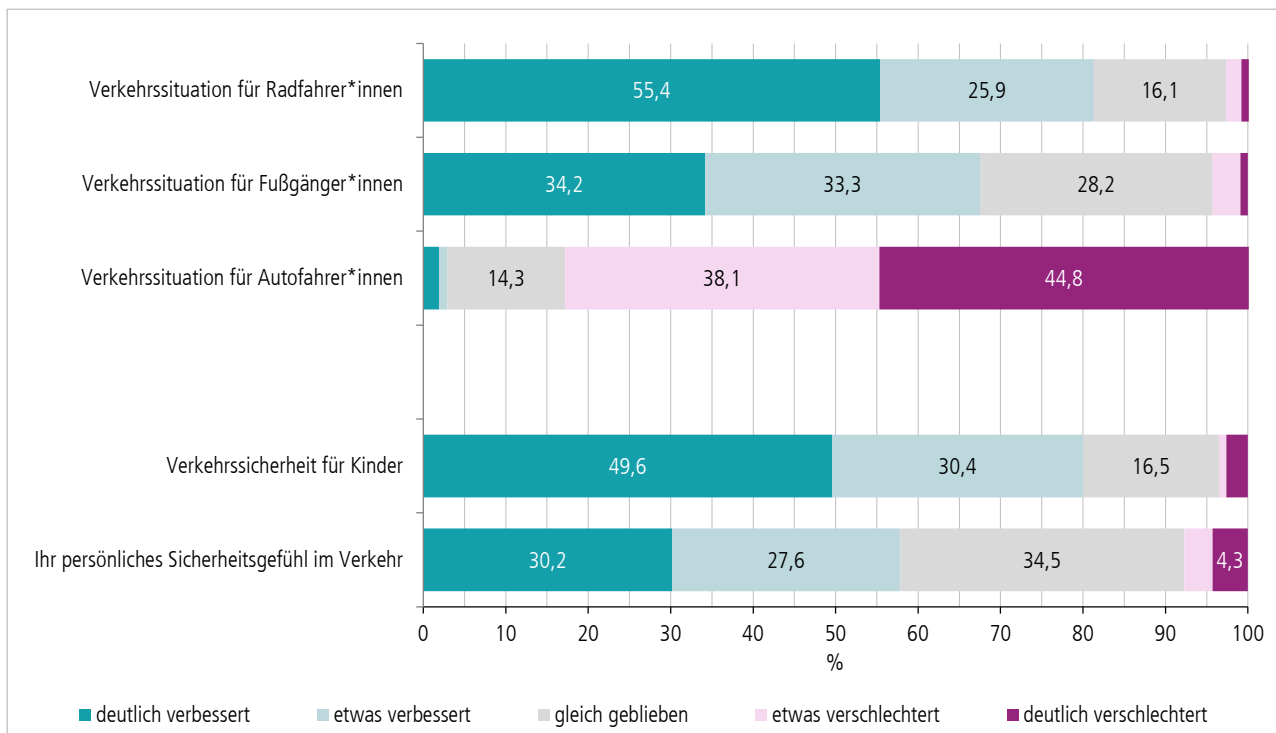
Die Schülerinnen und Schüler sehen für nahezu alle Nutzergruppen in der Sophienstraße Verbesserungen im Zuge des Verkehrsversuchs. Vor allem die Verkehrssituation für Radfahrende und die Verkehrssicherheit für Kinder wird jeweils von rund 80 Prozent als deutlich oder etwas verbessert eingeschätzt (Abbildung 4.1). Auch das persönliche Sicherheitsgefühl im Verkehr wird von der Mehrheit der Schülerinnen und Schüler als deutlich

verbessert (30,2 %) oder etwas verbessert (27,6 %) bezeichnet. Dagegen werden auch vonseiten der Schülerschaft des Lessing-Gymnasiums für Autofahrende während des Verkehrsversuchs ganz überwiegend Nachteile in der Sophienstraße wahrgenommen: mehr als acht von zehn Schülerinnen und Schülern sehen eine deutlich verschlechterte (44,8 %) oder etwas verschlechterte (38,1 %) Situation für Pkw-Nutzende.

Abbildung 4.1

Veränderung der Verkehrssituation während des Verkehrsversuchs – Schülerinnen und Schüler –

„Wie hat sich aus Deiner Sicht die Verkehrssituationen für folgende Personengruppen in der Sophienstraße während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor geändert?“



Keine Wertbeschriftungen unter 4 %.

Basis 120 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

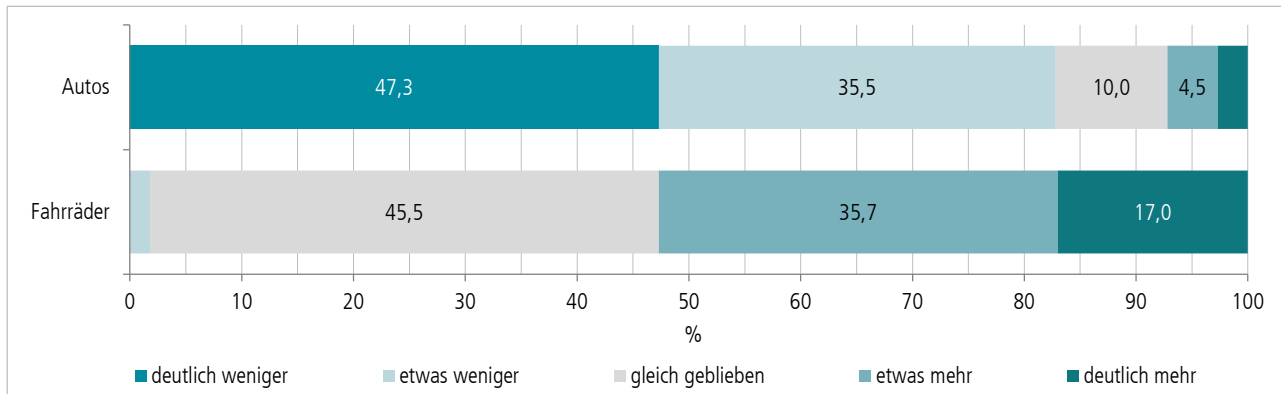
Entsprechend der veränderten Verkehrssituation für Radfahrende und Autofahrende in der Sophienstraße werden auch Veränderungen im Aufkommen dieser beiden Verkehrsmittel eingeschätzt (Abbildung 4.2). Fast die Hälfte der Schülerinnen und Schüler (47,3 %) hatten das Gefühl,

dass während des Verkehrsversuchs deutlich weniger Autos in der Sophienstraße unterwegs waren. Gut jeder beziehungsweise jede Zweite nahm außerdem deutlich mehr (17,0 %) oder etwas mehr (35,7 %) Fahrräder in der Sophienstraße wahr.

Abbildung 4.2

Veränderungen verschiedener Aufkommen im Zuge des Verkehrsversuchs – Schülerinnen und Schüler –

„Hast Du das Gefühl, dass während des Verkehrsversuchs mehr oder weniger Verkehr in der Sophienstraße unterwegs war?“



Keine Wertbeschriftungen unter 4 %.

Basis 112 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen

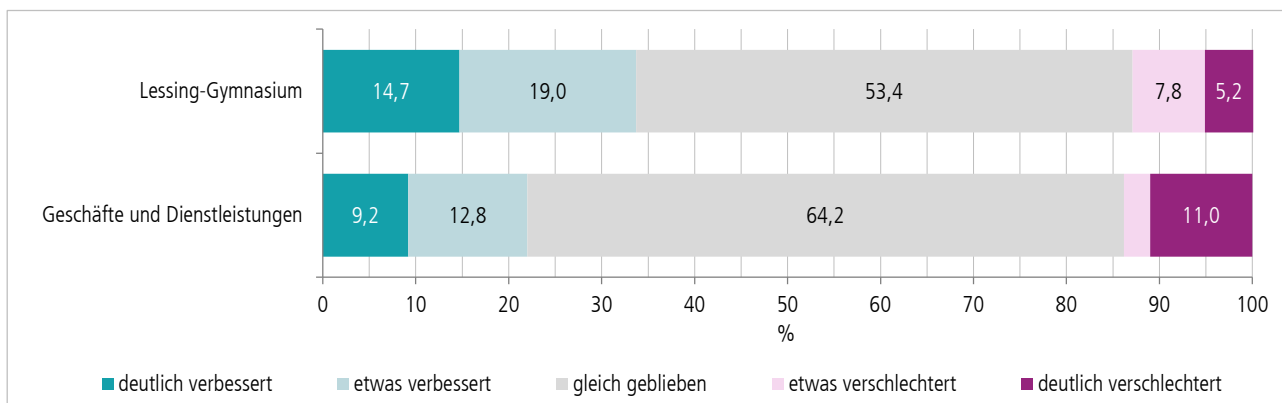
Die Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen wird von der Schülerschaft im Zuge des Verkehrsversuchs überwiegend als gleichbleibend beschrieben (Abbildung 4.3). Etwas über die Hälfte sehen die Erreichbarkeit der eigenen Schule durch den Verkehrsversuch nicht beeinflusst (53,4 %). Zusammengefasst ein Drittel der Schülerinnen und Schüler sehen eine verbesserte Erreichbarkeit (deutlich: 14,7 %; etwas: 19,0 %), und 13 Prozent geben an, während des Verkehrsversuchs schlechter zum Lessing-Gymnasium gekommen zu sein (etwas verschlechtert: 7,8 %; deutlich verschlechtert: 5,2 %). Die Erreichbarkeit von Geschäften und Dienstleistungen wurde von fast zwei Dritteln (64,2 %) als „gleich geblieben“ beurteilt.

Anschließend wurden die Schülerinnen und Schüler explizit gefragt, ob sich der Schulweg durch den Verkehrsversuch verbessert oder verschlechtert habe oder ob er gleich geblieben sei. Hier gehen rund ein Drittel (31,7 %) von Verbesserungen und 10 Prozent von Verschlechterungen aus (Tabelle 4.3). Unter den mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden Schülerinnen und Schülern sind es überdurchschnittliche 46,2 %, die von einem durch den Verkehrsversuch besser gewordenen Schulweg berichten.

Abbildung 4.3

Veränderung der Erreichbarkeit von Einrichtungen im Zuge des Verkehrsversuchs – Schülerinnen und Schüler –

„Hat sich für Dich die Erreichbarkeit folgender Einrichtungen während des Verkehrsversuchs im Vergleich zu vorher geändert?“



Keine Wertbeschriftungen unter 4 %.

Basis 120 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Tabelle 4.3

Einfluss des Verkehrsversuchs auf den Schulweg zum Lessing-Gymnasium

Der Schulweg hat sich...	verbessert	gleich geblieben	verschlechtert	Befragte mit Antwort
	Anteile in Zeilenprozent			insg. 120
Befragte insgesamt	31,7	58,3	10,0	120
Alter				
bis unter 16 Jahre	30,1	63,0	6,8	73
16 Jahre oder älter	35,6	48,9	15,6	45
Geschlecht				
weiblich	36,2	55,1	8,7	69
männlich	26,7	60,0	13,3	45
Wohnort				
in der Weststadt	33,3	61,1	5,6	54
außerhalb der Weststadt	30,3	56,1	13,6	66
Verkehrsmittel für Schulbesuch				
zu Fuß	25,8	74,2	---	31
Fahrrad	46,2	42,3	11,5	52
Bus/Bahn	20,0	76,7	3,3	30
mit dem Auto gebracht	--- Datenbasis zu gering ---			5

Basis 120 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



Platz vor dem Lessinggymnasium

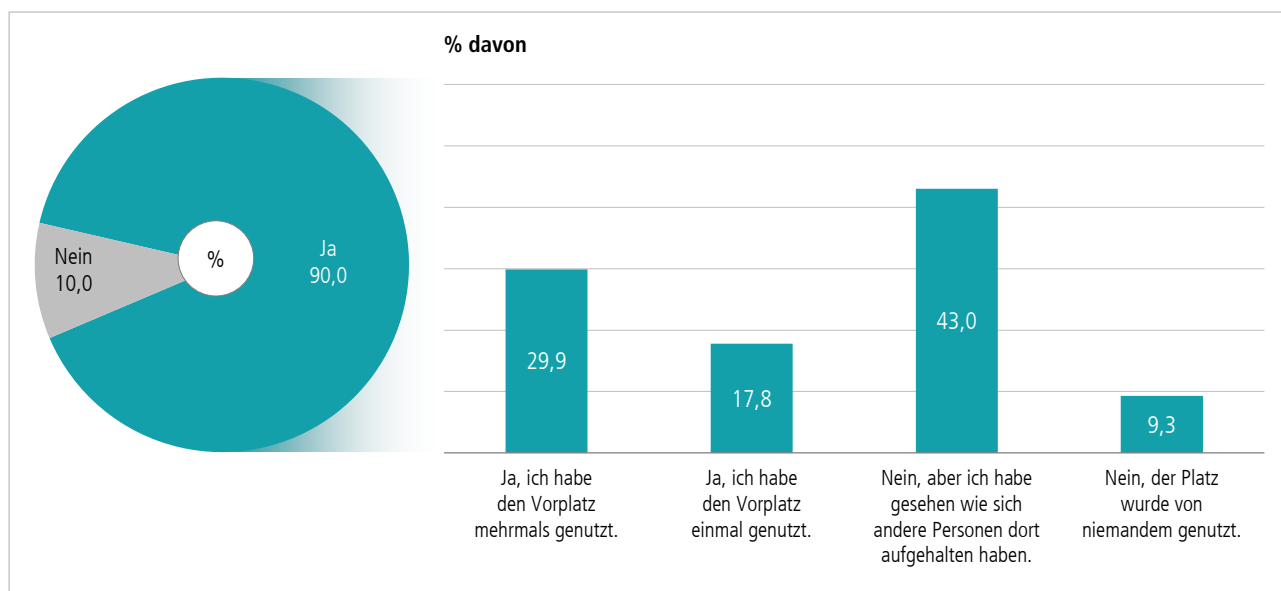
Bei der Umfrage unter Schülerinnen und Schülern lag ein Schwerpunkt auf dem neu entstandenen Vorplatz zwischen Lessing-Gymnasium und Gutenbergplatz. Mit 90 Prozent geben fast alle an, den neu entstandenen Platz bemerkt zu haben (Abbildung 4.4). Diese Teilgruppe wurde anschließend nach der Nutzungshäufigkeit, zur generellen Idee einer Gestaltung des Bereichs vor der Schule sowie nach einer Bewertung des tatsächlich eingerichteten Vorplatzes gefragt. Außerdem war die Möglichkeit gegeben, Verbesserungsvorschläge für eine mögliche Gestaltung des Vorplatzes zu formulieren.

Zusammengenommen hat knapp die Hälfte der Schülerschaft den Vorplatz mehrmals (29,9 %) oder einmal (17,8 %) genutzt. Etwas über vier von zehn Befragten geben an, den Platz selbst nicht genutzt, aber gesehen zu haben, wie sich andere Personen dort aufgehalten haben (43,0 %). Nur 9,3 % der Schülerinnen und Schüler des Lessing-Gymnasium teilen mit, dass der Platz von niemandem genutzt wurde. Die Nutzungshäufigkeit des Vorplatzes unterscheidet sich nur marginal nach dem Alter der Befragten. Die jüngeren Jahrgänge haben den Vorplatz nach eigener Angabe genauso genutzt, wie die älteren Schülerinnen und Schüler, die auch die Pausenzeiten dort verbringen durften.

Abbildung 4.4

Bekanntheit und Nutzung des Vorplatzes vor dem Lessing-Gymnasium – Schülerinnen und Schüler –

„Hast Du den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessing-Gymnasium bemerkt?“
 „Hast Du den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessing-Gymnasium genutzt?“



Basen 120 beziehungsweise 107 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

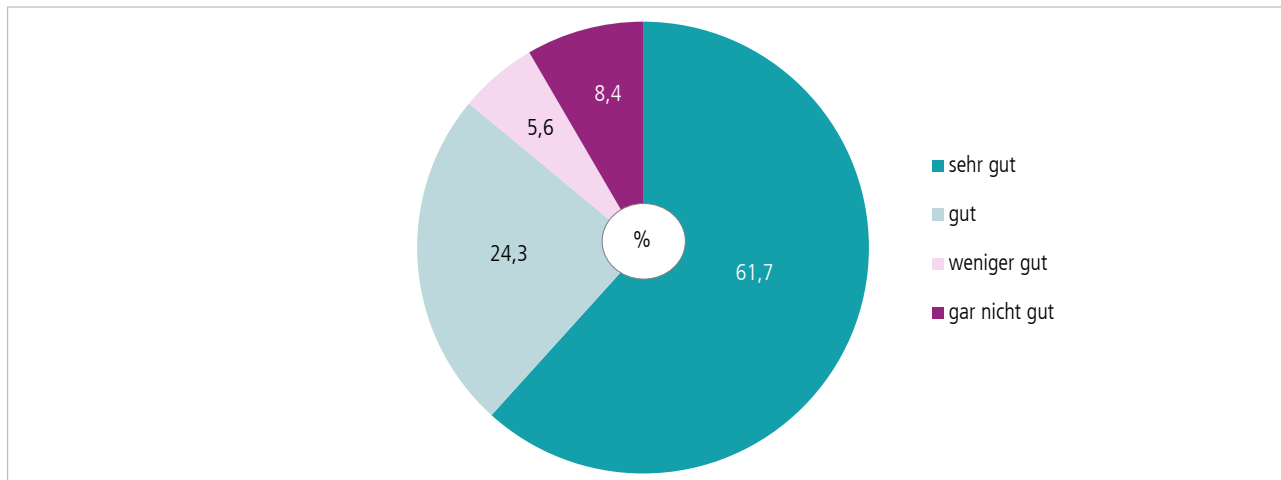
Losgelöst von der erlebten Situation während des Verkehrsversuchs wurden die Schülerinnen und Schüler danach gefragt, wie sie generell die Idee finden, den Bereich vor der Schule ohne Autos und zum Aufenthalt und Pause machen zu gestalten. Hier ist eine eindeutig begrüßende Haltung erkennbar, wie Abbildung 4.5 zeigt: zusammengekommen 86 Prozent finden diese Idee sehr gut (61,7 %) oder gut (24,3 %).

Etwas kritischer, aber dennoch sehr positiv, fällt die Bewertung des tatsächlich eingerichteten Vorplatzes während der Phase des Verkehrsversuchs aus, den fast drei Viertel mit sehr gut (32,1 %) oder gut (40,6 %) bewerten (Abbildung 4.6). Damit fallen die Schülerinnen und Schüler ein deutlich wohlwollenderes Urteil über den versuchsweise eingerichteten Vorplatz als die befragte Anwohnerschaft (siehe Kapitel 2, Seite 34).

Abbildung 4.5

Bewertung der Idee einer generellen Gestaltung des Vorplatzes vor dem Lessing-Gymnasium^{TG}

„Wie findest Du generell die Idee den Bereich vor der Schule ohne Autos und zum Aufenthalt und Pause machen zu gestalten?“



TG Teilgruppe: Nur Befragte, die den Platz vor dem Lessing-Gymnasium bemerkt haben.

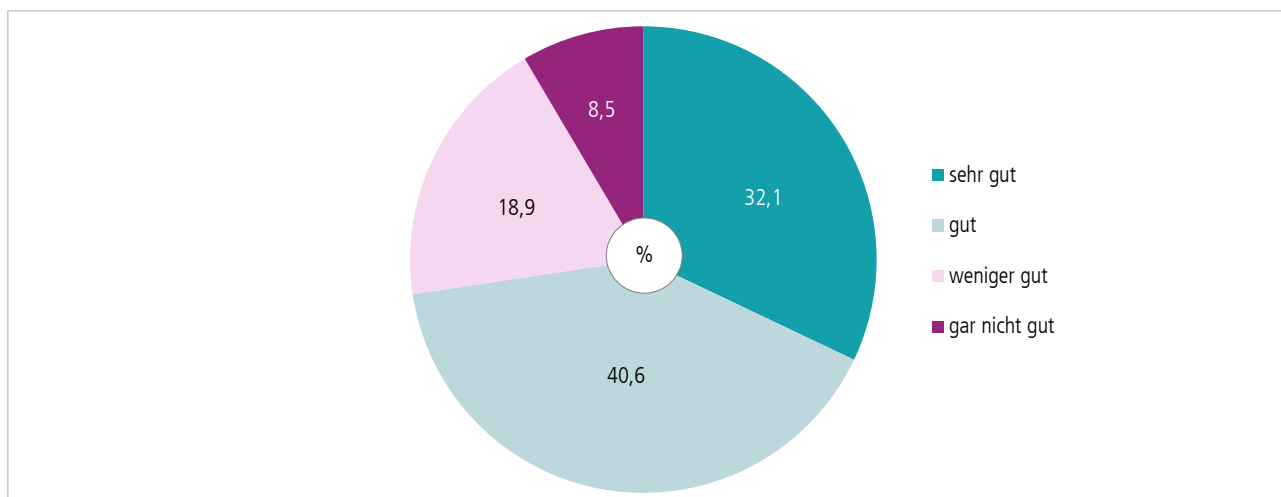
Basis 107 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Abbildung 4.6

Bewertung des Vorplatzes vor dem Lessing-Gymnasium während des Verkehrsversuchs – Schülerinnen und Schüler^{TG} –

„Wie gefiel Dir der eingerichtete Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessing-Gymnasium während des Verkehrsversuchs?“



TG Teilgruppe: Nur Befragte, die den Platz vor dem Lessing-Gymnasium bemerkt haben.

Basis 106 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Positive Rückmeldungen zum Vorplatz

Auf die Frage, was am Vorplatz besonders gut gefallen hat, gab rund die Hälfte der Schülerinnen und Schüler eine Antwort. Diese fanden die neuen Sitzgelegenheiten vor der Schule sehr positiv. Die Möglichkeit, sich während der Mittagspause oder nach der Schule auszuruhen und zu entspannen, wurde begrüßt. Die Umgebung wurde als ruhiger und angenehmer empfunden, da es weniger Autos gab und die Straße sicherer zu überqueren war. Einige hoben hervor, dass es eine gute Alternative zum Schulhof war und somit mehr Platz für Schülerinnen und Schüler bot.

Zusätzlich wurde erwähnt, dass im Bereich ein geringeres Verkehrsaufkommen anfiel. Es gab auch die Meinung, dass es für Anwohnende und Autofahrende zwar etwas umständlicher war, jedoch für die Schülerinnen und Schüler insgesamt eine Verbesserung darstellte. Insgesamt wurde die Idee, mehr Sitzgelegenheiten bereitzustellen, sehr begrüßt, und viele Schülerinnen und Schüler wünschten sich, dass diese Möglichkeit weiterhin bestünde.

Verbesserungsideen für den Vorplatz

Ebenso etwas über die Hälfte der befragten Schülerinnen und Schüler antworteten auf die Frage, was am Vorplatz gestört hat oder verbessert werden sollte. Es gab vor allem Kritik am Komfort und dem Design der Sitzgelegenheiten, die auf den Parkplätzen aufgestellt waren. Die Verbesserungsvorschläge beinhalten eine ästhetische Aufwertung, mehr Grünflächen, mehr Sitzmöglichkeiten und eine bessere Pflege der bestehenden Elemente.

Die gelben Sitzgelegenheiten wurden teilweise als ungemütlich, eher unästhetisch oder unpraktisch beschrieben, da sie leicht dreckig und nass wurden (etwa durch Regen oder Laub). Einige Kinder und Jugendliche wünschten sich schönere und bequemere Sitzmöglichkeiten, wie zum Beispiel Holzbänke, bunte Betonbänke mit Auflagen oder Hochbeete aus Holz. Es gab auch die Idee, die Sitzgelegenheit zu optimieren, indem mehr Bänke oder alternative Sitzmöglichkeiten (wie beispielsweise

Spielelemente für Kinder) hinzugefügt werden. Teils wurden die Absperrungen für Autos als problematisch wahrgenommen, da es Umwege für Autofahrende erforderlich machte und auch die Parkplatzsituation verschärfte.

Auch der Wunsch nach zusätzlichen Sitzgelegenheiten um den Brunnen auf dem Gutenbergplatz oder in anderen schulnahen Bereichen wurde geäußert und betont, dass es wichtig wäre, die Sitzmöglichkeiten an die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler anzupassen. Einige Ideen beinhalteten außerdem mehr Grünflächen, wie Pflanzen, Bäume in großen Kübeln oder Hochbeete, um das Umfeld der Sitzgelegenheiten angenehmer zu gestalten. Es wurde auch vorgeschlagen die Fläche insgesamt bunter und ansprechender zu gestalten, um die Atmosphäre zu verbessern.



Bewertung des Verkehrsversuchs insgesamt

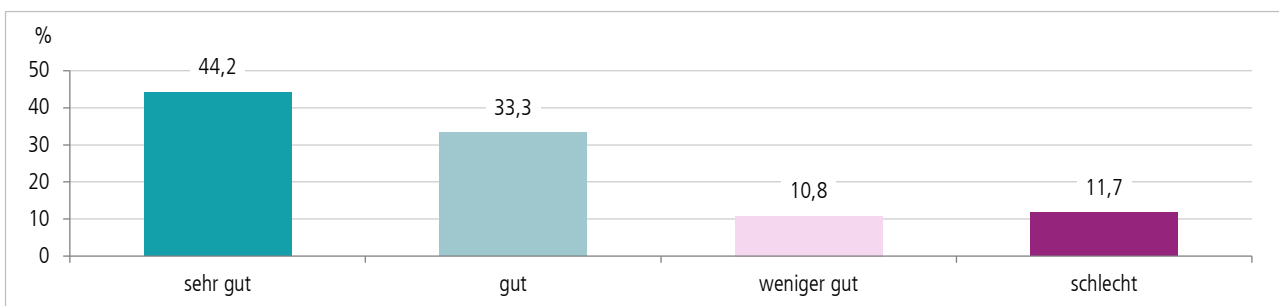
Die Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße wurden in der Schülerschaft insgesamt als sehr positiv empfunden: Zusammengekommen 77,5 % bewerten den Verkehrsversuch als sehr gut oder eher gut (Abbildung 4.7). Jeweils etwa ein Neuntel der Schülerinnen und Schüler beschreiben den Verkehrsversuch als Ganzes als weniger gut oder sogar schlecht.

Auch bei dieser allumfassenden Fragestellung sind es vor allem die mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden Schülerinnen und Schüler, die eine überdurchschnittlich positive Bewertung abgeben (Tabelle 4.4).

Abbildung 4.7

Bewertung des Verkehrsversuchs Sophienstraße – Schülerinnen und Schüler –

„Wie fandest Du den Verkehrsversuch in der Sophienstraße insgesamt?“



Basis 120 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Perspektivische Entwicklung in der Sophienstraße

Schließlich wurden auch die Schülerinnen und Schüler gebeten, sich zu einer präferierten Verkehrsführung für die Zukunft zu äußern. Als Antwortmöglichkeiten waren die gleichen vorformulierten und selbst zu beschreibenden

Varianten der Verkehrsführung gegeben wie für Anwohnende und Betriebe. Diese lassen sich zusammenfassend in drei Szenarien beschreiben:

Szenario 1 | Umsetzung einer Verkehrsführung wie im Verkehrsversuch (oder darüber hinaus)

Szenario 1 beinhaltet die Wünsche nach einer Verkehrsführung, die genauso gestaltet ist wie während des Verkehrsversuchs (38,7 %) oder sogar über den Verkehrsversuch hinausgehende, zusätzliche Veränderungen

(9,2 %) beinhaltet. In Summe wünschen sich eine solche Verkehrsführung 48,7 % der Schülerinnen und Schüler (Abbildung 4.8).

Szenario 2 | Beibehaltung der Verkehrsführung wie vor dem Verkehrsversuch

Szenario 2 beschreibt eine Verkehrsführung, die genau so gestaltet ist wie vor dem Verkehrsversuch.

Diese Variante bevorzugt ein Fünftel (20,2 %) der Schülerinnen und Schüler.

Szenario 3 | Umsetzung einzelner Elemente des Verkehrsversuchs

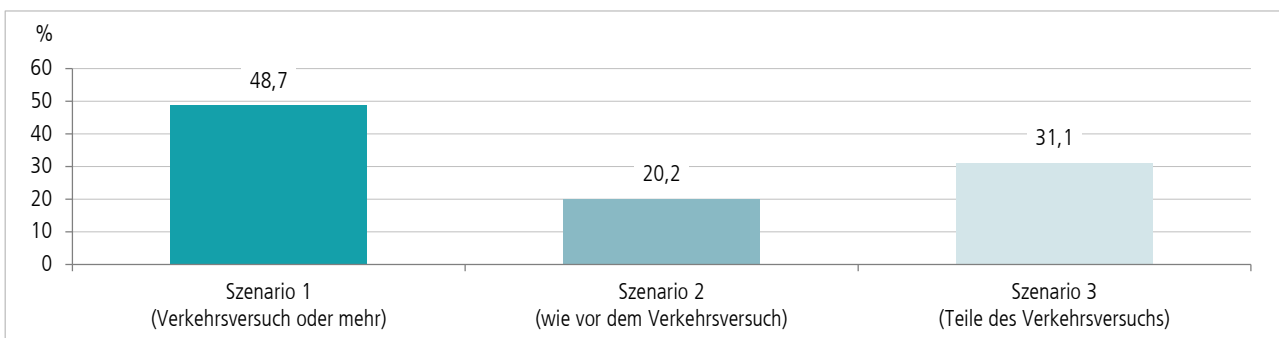
In Szenario 3 wird nur eine der beiden versuchsweise installierten Komponenten des Verkehrsversuchs (nur Diagonalsperre: 6,7 %; nur Vorplatz vor dem Lessing-Gymnasium: 16,8 %) oder der Verzicht auf Sperrungen, aber eine geänderte Verkehrsführung (7,6 %) gewünscht.

Der Wunsch nach einer dauerhaften Einrichtung eines Vorplatzes zwischen Gutenbergplatz und Lessing-Gymnasium ist hier häufiger anzutreffen als unter Anwohnenden und Betrieben. Für eine solche Variante der zukünftigen Verkehrsführung sprechen sich zusammen etwa ein Drittel (31,1 %) der Schülerschaft aus.

Abbildung 4.8

Gewünschte zukünftige Regelung der Verkehrsführung – Schülerinnen und Schüler –

„Wie sollte die Verkehrsführung Deiner Meinung nach in Zukunft geregelt werden?“



Basis 120 Schülerinnen und Schüler mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

4.3 Verkehrsversuch aus Sicht der Lehrerschaft

Auch die Lehrerinnen und Lehrer des Lessing-Gymnasiums waren im Nachgang zum Verkehrsversuch aufgerufen, an einer evaluierenden Umfrage teilzunehmen. Rund ein Drittel der Lehrerschaft (32,0 %) folgte diesem Aufruf, wobei dies eine Summe nur 24 auswertbaren Fragebögen entspricht.

Aufgrund dieser zahlenmäßig geringen Rückmeldungen wird im Folgenden nur eine umschreibende textliche Auswertung der wesentlichen Erkenntnisse ohne Abbildungen oder Tabellen gegeben.

Rahmendaten

Das Kollegium nimmt im Schnitt eine weitere Anfahrt zur Schule in Kauf als die Schülerinnen und Schüler: Nur vier Lehrerinnen und Lehrer sind in der Weststadt wohnhaft, während mit zwölf Befragten die Hälfte in einem anderen Stadtteil Karlsruhes wohnt. Ein Drittel kommt von außerhalb Karlsruhes. Altersmäßig ist das an der Umfrage teilnehmende Kollegium etwa zur Hälfte unter 45 Jahre alt und etwas häufiger im Alter von 45 bis unter 65 Jahren. Lehrerinnen sind dabei mit einem Anteil von rund zwei Dritteln etwas stärker vertreten als Lehrer. Das Fahrrad wird von elf

Personen normalerweise auf dem Weg zur Schule genutzt und ist damit das am häufigsten gewählte Verkehrsmittel, gefolgt vom Pkw, den zehn Lehrerinnen und Lehrer für den Weg zur Schule nutzen. Die eigene Informiertheit während der Phase des Verkehrsversuchs wird sehr ähnlich eingeschätzt wie die eigene Informiertheit unter den Schülerinnen und Schüler: die eine Hälfte fühlte sich sehr gut oder gut, die andere Hälfte weniger gut oder gar nicht informiert.

Auswirkungen des Verkehrsversuchs

Aus Sicht der Lehrerinnen und Lehrer haben sich im Zuge des Verkehrsversuchs besonders positive Veränderungen für die Verkehrssituation von Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern ergeben. Die Verkehrssicherheit von Kindern in der Sophienstraße wird ebenso überwiegend als verbessert bewertet. Das persönliche Sicherheitsgefühl sowie die Situation für ältere, mobilitätseingeschränkte Personen werden von jeweils etwas weniger als der Hälfte der Befragten als positiv durch den Verkehrsversuch beeinflusst eingeschätzt.

Negativ wurden durch den Verkehrsversuch aus Sicht der Lehrerinnen und Lehrer ausschließlich Aspekte beeinflusst, die mit dem Pkw in Verbindung stehen: Fast alle gehen von einer etwas verschlechterten oder deutlich verschlechterten Situation für Autofahrende aus. Gleichzeitig gehen fast zwei Drittel der Lehrerinnen und Lehrer im Zuge des Verkehrsversuchs von einem rückläufigen Kfz-Verkehrsaufkommen im direkten Schulumfeld aus. Auch der Verkehrslärm im Bereich der Schule sowie Abgase und schlechte Luftqualität im direkten Schulumfeld werden von mindestens der Hälfte des Kollegiums als verringert

eingeschätzt. Gut die Hälfte gehen aber auch von einem zunehmenden Kfz-Parkplatzsuchverkehr während des Verkehrsversuchs aus. Die eigenen Kfz-Abstellmöglichkeiten werden von beinahe 80 Prozent als etwas verschlechtert oder deutlich verschlechtert beschrieben.

Schließlich wird die Erreichbarkeit des Lessing-Gymnasiums häufiger verschlechtert als verbessert empfunden. Autounabhängige Faktoren werden überwiegend als gleich geblieben eingestuft: Von einem unveränderten Freizeitlärm und von unverändertem Rad-Verkehrsaufkommen gehen in der Sophienstraße gut 80 Prozent aus.

Für die Aufenthaltsqualität in der Sophienstraße brachte der Verkehrsversuch aus Sicht der Lehrerschaft insgesamt positive Veränderungen mit sich. Keine eindeutigen Auswirkungen hatten die verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf das Miteinander im öffentlichen Raum und das Nachbarschaftliche Leben und das Soziale Miteinander, das von den Lehrerinnen und Lehrern vor allem als gleich geblieben, oder aber zu gleichen Anteilen als verbessert oder verschlechtert eingeschätzt wird.

Platz vor dem Lessing-Gymnasium

Fast alle Lehrerinnen und Lehrer haben den Platz vor dem Lessing-Gymnasium wahrgenommen, aber nur drei haben den Platz auch selbst genutzt. Die meisten Lehrenden geben an, dass sie gesehen haben, wie andere die Sitzgelegenheiten in Anspruch genommen haben.

Generell finden rund zwei Drittel die Idee, den Bereich vor der Schule ohne Autos und zum Aufenthalt und Pause machen zu gestalten, sehr gut oder gut.

Die Bewertung des zeitweise eingerichteten Vorplatzes fällt gemischt aus: Etwas weniger als die Hälfte der Lehrerschaft fand den Vorplatz sehr gut oder gut, ebenso viele bewerten jedoch den neu entstandenen Vorplatz als gar nicht gut. Als negative Begleiterscheinungen werden vor allem Verschmutzungen angeführt. Die Lehrerinnen und Lehrer fordern eine durchdachte, gut integrierte Lösung, die den Platz funktional und ästhetisch verbessert und gleichzeitig den Bedürfnissen von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden sowie Anwohnerinnen und Anwohnern gerecht wird.

Verbesserungsmöglichkeiten für den Platz beziehen sich vor allem auf die Sitzgelegenheiten, die wenig einladend wirken. Es wird vorgeschlagen, optisch ansprechendere Bänke aus Holz zu installieren, die auch den verschiedenen Altersgruppen zugänglich sind.

In Bezug auf die Verkehrsführung wird angeregt beide Fahrtrichtungen zu sperren, um Schülerinnen und Schülern die sichere Überquerung der Straße bis zum Gutenbergplatz zu ermöglichen. Ebenso gibt es den Wunsch nach mehr Pflanzen und einer schöneren Möblierung, die besser zum Platz passt. Ein Sitzbereich mit Überdachung und ähnliche Bänke wie in der Röntgenstraße wäre denkbar. Zudem ist eine Beschilderung für Radfahrer sinnvoll, die auf die Nähe von Schulen hinweist und gegenseitige Rücksichtnahme fordert.

Vereinzelte wird darauf hingewiesen, dass der Gutenbergplatz insgesamt nicht genug als Aufenthaltsbereich genutzt werde und eine Umgestaltung wünschenswert sei. Ein Gesamtkonzept für das Viertel sowie die Gestaltung der Ecken des Platzes, die allen Altersgruppen das Sitzen und Kommunizieren ermöglichen, wird vorgeschlagen.

Bewertung des Verkehrsversuchs insgesamt und perspektivische Entwicklung der Verkehrsführung

Die Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs insgesamt fällt aus Sicht der Lehrerinnen und Lehrer zwiespalten aus. Jeweils zehn Lehrkräfte urteilen sehr positiv oder eher positiv beziehungsweise sehr negativ oder eher negativ, während sich nur vier neutrale Stimmen melden.

Als perspektivische Entwicklungen sprechen sich neun Lehrerinnen und Lehrer für Szenario 1 aus, die eine Regelung wie im Verkehrsversuch oder darüber hinausgehende Maßnahmen umfasst. Sechs Personen sind für eine Beibehaltung des Status Quo und sieben Personen wünschen sich nur eine teilweise Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsversuch.



5. Verkehrsversuch aus Sicht der Marktbeschickerinnen und Marktbeschicker

5.1 Methodik

In der Karlsruher Weststadt findet seit mehr als 100 Jahren ein Wochenmarkt auf dem Gutenbergplatz statt, der mit über 60 Händlerinnen und Händlern ein breites Publikum mit Waren versorgt. Um mögliche Effekte des Verkehrsversuchs in der angrenzenden Sophienstraße auf das Marktgeschehen zu untersuchen, wurden vor, während und nach dem Verkehrsversuch Befragungen der Besucherinnen und Besucher sowie Frequenzzählungen an drei Punkten auf dem Gutenbergplatz durchgeführt.

Während der Sommerferien wurde bewusst auf Befragungen und Frequenzzählungen verzichtet. Zur Umsetzung der Befragung und Frequenzzählungen wurde die Cobus Marktforschung GmbH beauftragt. Zusätzlich wurden vom Marktamt nach Beendigung des Verkehrsversuchs Fragebögen an die Beschicker des Marktes gesendet.

5.2 Frequenzzählungen

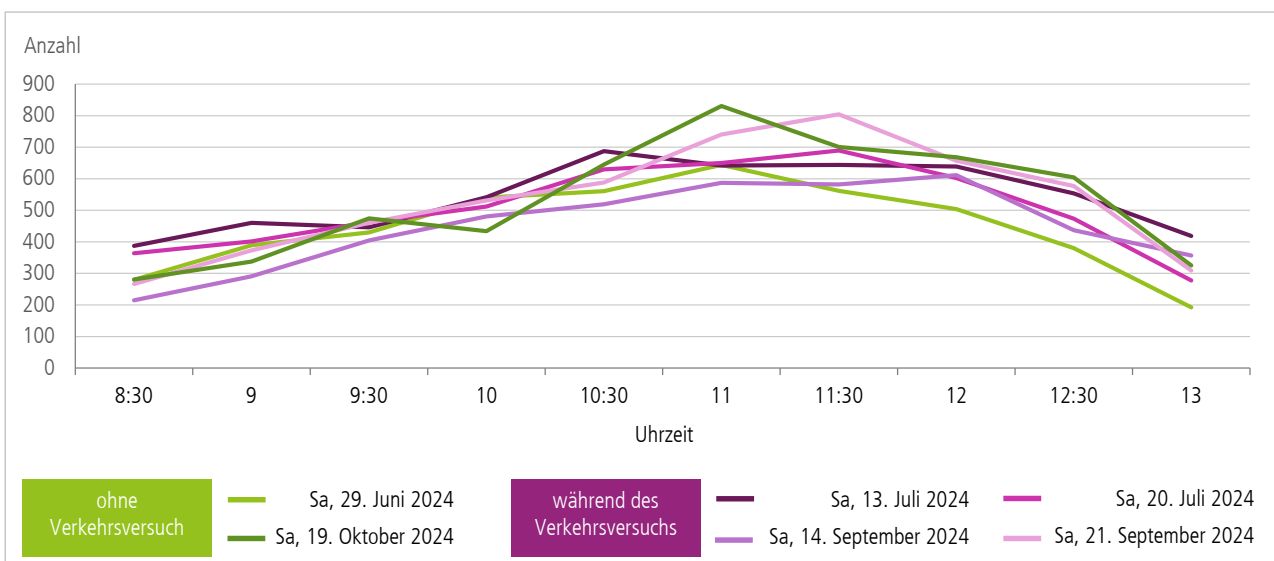
Insgesamt wurden an jeweils einem Samstag vor und nach dem Verkehrsversuch (in den Grafiken in Grüntönen dargestellt) sowie an vier Samstagen während des Verkehrsversuchs (in den Grafiken in Rottönen dargestellt) stündliche Zählungen zwischen 8:30 Uhr und 13 Uhr durchgeführt. Auf dem Markt auf dem Gutenbergplatz zeigt sich vor allem in den Mittagsstunden zwischen 10:30 Uhr und 12 Uhr reger Betrieb, dessen Spitzen meist um 11 Uhr oder 11:30 Uhr erreicht werden (Abbildung 5.1). An keinem der Erhebungstage hat es geregnet. Regen spielte also keinen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

Im Tagesschnitt kommen dabei rund 5.000 Besucherinnen und Besucher auf den Wochenmarkt, wobei an den Samstagen während des Verkehrsversuchs mit 5.067 Personen etwas mehr Publikum angetroffen wird, als ohne Verkehrsversuch (4.892 Personen). Dabei lässt sich während der Phase des Verkehrsversuchs eine leichte Verlagerung der Besucherströme in den nördlichen Teil des Marktes um den Krautkopfbrunnen herum beobachten. Die durchschnittlichen Werte sind für die drei Zählstellen auf dem Markt in Abbildung 5.2 enthalten.

Abbildung 5.1

Besucherzahlen auf dem Markt auf dem Gutenbergplatz im Tagesverlauf

Ergebnisse der Frequenzzählungen an sechs Markttagen zwischen dem 29. Juni 2024 und 19. Oktober 2024

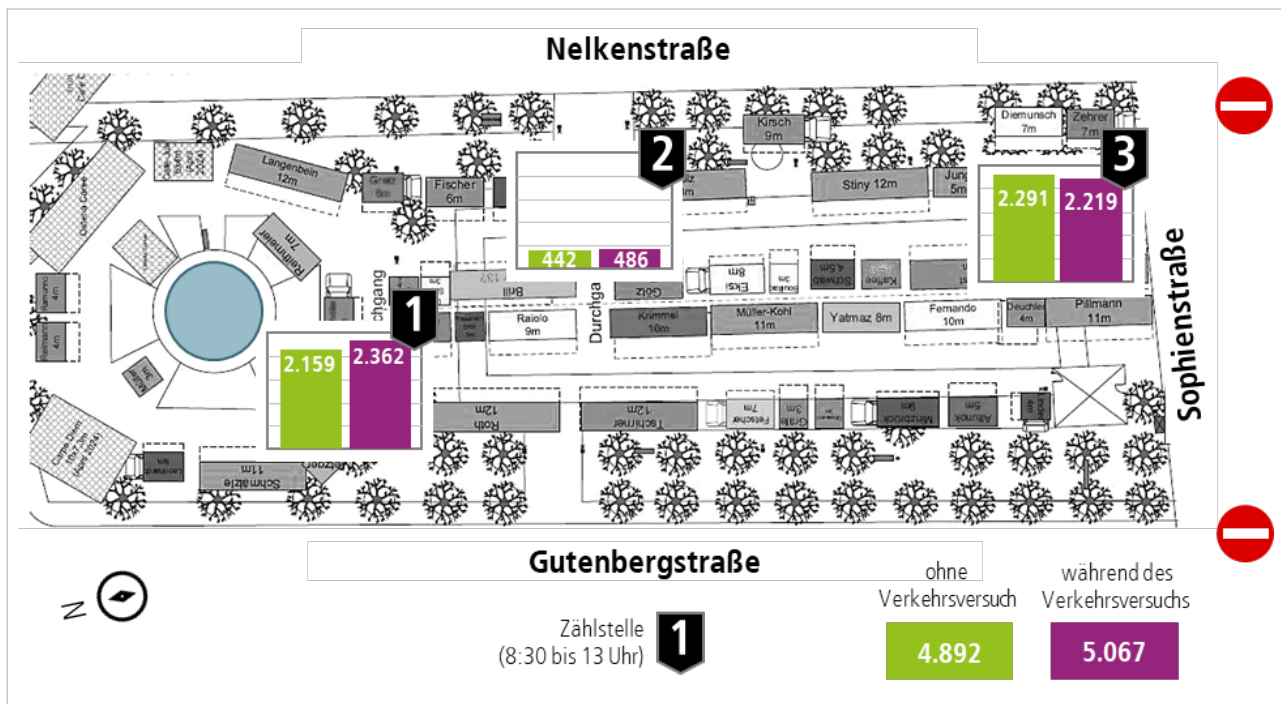


Basis 30.500 Besucherinnen und Besucher des Marktes auf dem Gutenbergplatz.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Abbildung 5.2

Tagesdurchschnitte der Zählungen auf dem Markt auf dem Gutenbergplatz ohne und mit Verkehrsversuch



Basis 30.500 Besucherinnen und Besucher des Marktes auf dem Gutenbergplatz.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



5.3 Besucherstrukturen und Verkehrsmittelwahl

Die soziodemografischen Merkmale der Besucherinnen und Besucher, welche sich an der Umfrage beteiligt haben, können aus Tabelle 5.1 entnommen werden. Unter den auf dem Markt auf dem Gutenbergplatz Angetroffenen sind etwas mehr Frauen (56,7 %) als Männer (43,3 %) vertreten.

Die gesammelten Angaben der Befragten belegen, dass das Marktgeschehen Menschen aller Altersgruppen anzieht. Der Vergleich mit den soziodemografischen Eigenschaften der umliegenden Wohnbevölkerung (Seite 16, Tabelle 2.1) zeigt,

dass Besucherinnen und Besucher im Alter von 45 bis unter 65 Jahren (38,6 %) überdurchschnittlich häufig auf dem Markt auf dem Gutenbergplatz vertreten sind.

Ein Zehntel des Publikums tritt den Weg von außerhalb Karlsruhes zum Markt auf den Gutenbergplatz an, während fast zwei Drittel aus der Weststadt oder einem direkt angrenzenden Stadtteil (62,6 %) und gut ein Viertel (27,4 %) von einem anderen Stadtviertel Karlsruhes aus anreisen.

Tabelle 5.1

Besucherstrukturen beim Markt auf dem Gutenbergplatz

Merkmale der Besucherinnen und Besucher	alle Befragten	ohne Verkehrsversuch	während des Verkehrsversuchs	Befragte mit Antwort
	Anteile in Spaltenprozent			insg. 993
Geschlecht				
Weiblich	56,7	52,6	58,8	563
Männlich	43,3	47,4	41,2	430
Alter				
16 bis unter 25 Jahre	4,1	3,7	4,3	40
25 bis unter 35 Jahre	23,7	26,5	22,2	233
35 bis unter 45 Jahre	19,5	19,2	19,6	192
45 bis unter 65 Jahre	38,6	38,1	38,8	380
65 Jahre oder älter	14,2	12,5	15,1	140
Wohnort				
Weststadt/angrenzender Stadtteil	62,6	64,4	61,8	622
in einem anderen Stadtteil von Karlsruhe	27,4	28,7	26,7	272
außerhalb Karlsruhes	10,0	6,9	11,5	99

Basis 993 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Um zum Markt auf dem Gutenbergplatz zu gelangen nutzen die Besucherinnen und Besucher vorwiegend das Fahrrad / Pedelec (37,8 %) oder kommen zu Fuß (36,9 %). Etwa jede beziehungsweise jeder sechste (17,3 %) nutzt den Pkw als Verkehrsmittel zur Anreise.

Die genutzten Verkehrsmittelwahl unterscheiden sich nach Alter und Wohnort der Befragten (Tabelle 5.2). So liegt etwa der Fahrradanteil über alle Altersgruppen bei mindestens einem Drittel und geht erst ab 65 Jahren auf unter 36 Prozent zurück. Zu Fuß kommen in besonderem Ausmaß die Besucherinnen und Besucher im Alter von 25 bis unter 35 Jahren (47,2 %) auf den Markt. Einen Pkw nutzen grob ein Zehntel der Befragten unter 35 Jahren und ein Fünftel der Befragten ab 35 Jahren. Schließlich macht der Bahnanteil nur unter den jüngsten und ältesten Befragten einen Anteil von mehr als 10 Prozent aus.

Je größer die Distanz des Wohnorts zum Gutenbergplatz, desto häufiger kommt der Pkw bei der Anreise zum Einsatz: Während die Befragten aus der Weststadt oder dem direkt angrenzenden Gebiet nur zu fünf Prozent den Pkw nutzen, sind es unter den von außerhalb nach Karlsruhe kommenden Marktbesuchenden rund 70 Prozent. Das Fahrrad / Pedelec ist dagegen vor allem für die Befragten aus einem weiter entfernten Stadtteil von Karlsruhe das Verkehrsmittel der Wahl (48,5 %).

Tabelle 5.2
Verkehrsmittelwahl der Marktbesuchenden nach Alter und Wohnort der Befragten

	Fahrrad / Pedelec	Pkw	Zu Fuß	Bahn
	Anteile in Zeilenprozent			
Befragte insgesamt	37,8	17,3	36,9	7,7
Altersgruppe				
16 bis unter 25 Jahre	40,0	7,5	40,0	12,5
25 bis unter 35 Jahre	38,2	8,6	47,2	6,0
35 bis unter 45 Jahre	36,5	19,8	37,0	6,8
45 bis unter 65 Jahre	40,5	21,8	30,3	6,3
65 Jahre oder älter	32,9	18,6	35,0	13,6
Wohnort				
Weststadt / angrenzender Stadtteil	37,5	5,0	54,3	3,2
in einem anderen Stadtteil von Karlsruhe	48,5	26,1	7,7	16,5
außerhalb Karlsruhes	10,1	70,7	7,1	11,1

Basis 993 Befragte mit Antwort.
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

5.4 Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Besucherinnen und Besucher des Marktes

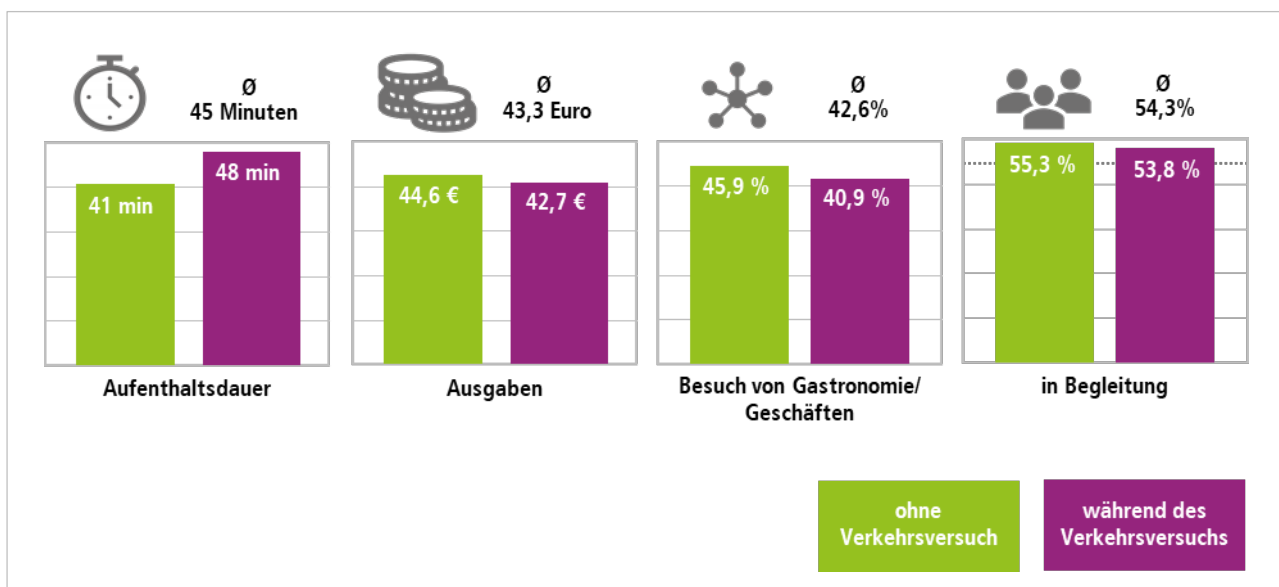
Die Besucherinnen und Besucher des Marktes wurden nach ihren Einkaufs- und Besuchsgewohnheiten gefragt. Dabei zeigen sich Unterschiede zwischen den Markttagen während des Verkehrsversuchs und vor beziehungsweise nach dem Verkehrsversuch. So beträgt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei einem Marktbesuch auf dem Gutenbergplatz rund eine dreiviertel Stunde und fällt während des Verkehrsversuchs (48 Minuten) sieben Minuten länger aus als zur Zeit vor und nach dem Verkehrsversuch (Abbildung 5.3).

Im Durchschnitt geben die Besucherinnen und Besucher während eines Marktbesuchs alles in allem etwa 43 Euro aus, wobei die Ausgaben während des Verkehrsversuchs geringfügig niedriger ausfallen. Ebenso ist der Anteil der Besucherinnen und Besucher, die angeben, den Marktbesuch noch mit dem Besuch der umliegenden Geschäfte oder Gastronomie zu verknüpfen, in der Zeit ohne Verkehrsversuch (45,9 %) höher als während des Verkehrsversuchs (40,9 %).

Abbildung 5.3

Besucherverhalten des Marktpublikums auf dem Gutenbergplatz ohne und mit Verkehrsversuch | Teil 1

- „Wie lange werden Sie sich heute insgesamt etwa auf dem Markt aufhalten?“
 „Was schätzen Sie: Wie hoch werden Ihre Ausgaben auf dem Markt heute alles in allem etwa sein?“
 „Verbinden Sie den Besuch des Marktes auch mit dem Besuch der umliegenden Geschäfte oder Gastronomie?“
 „Mit wem sind Sie heute hier?“



Basis 993 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

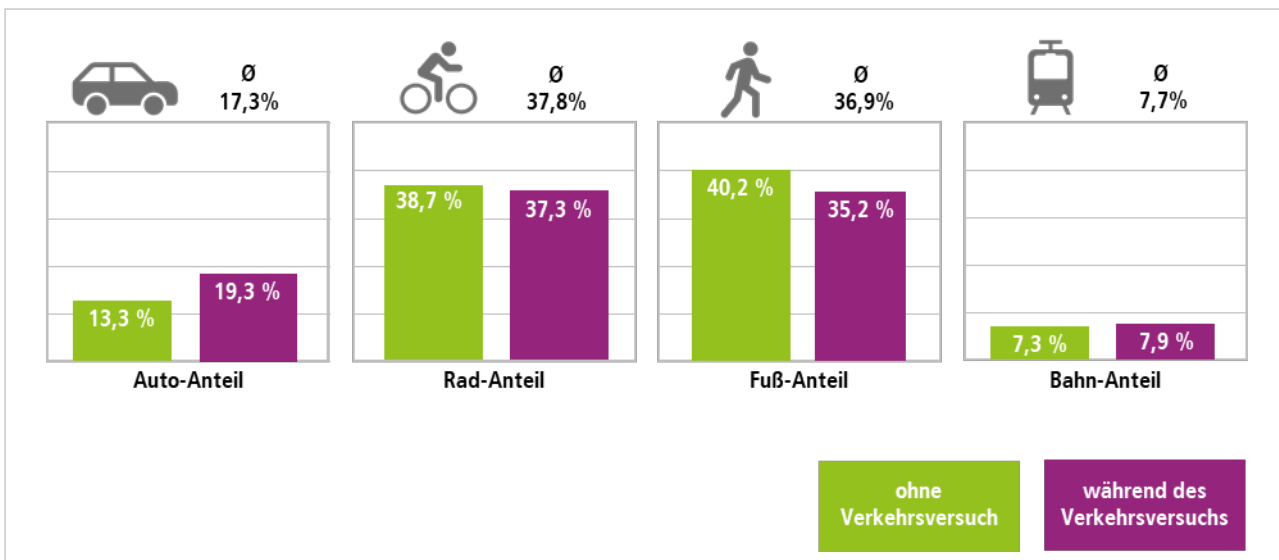
Mehr oder weniger starke Unterschiede zeigen sich auch bei der Wahl des Verkehrsmittels (Abbildung 5.4). So kommen während des Verkehrsversuchs mit 19,3 % mehr Personen mit dem Pkw zum Markt auf den Gutenbergplatz als in der Zeit vor und nach dem Verkehrsversuch (13,3 %). Entsprechend fällt der Anteil zu Fuß auf den Gutenbergplatz kommender Befragter im Zeitraum während des Verkehrsversuchs mit 35,2 % geringer als ohne Verkehrsversuch (40,2 %).

Da allerdings der Anteil auswärtiger Besuchender während der Verkehrsversuchs-Phase deutlich erhöht war und diese hauptsächlich mit dem Pkw anreisen, lassen sich keine Änderungen in der Wahl des Verkehrsmittels aufgrund des Verkehrsversuchs feststellen.

Abbildung 5.4

Besucherverhalten des Marktpublikums auf dem Gutenbergplatz ohne und mit Verkehrsversuch | Teil 2

„Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute hier?“



Basis 993 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Parkplatzsuche der Besucherinnen und Besucher des Marktes

Befragte, die mit Pkw zum Markt auf dem Gutenbergplatz gekommen sind wurden gefragt, wie schwierig es war einen Parkplatz beziehungsweise Halteplatz zu finden. Außerdem wurden Sie gebeten, auf einer Karte den Ort zu markieren an dem sie geparkt haben. Diese markierten Orte sind in zwei Karten für die Zeit ohne Verkehrsversuch (Abbildung 5.5) und während des Verkehrsversuchs (Abbildung 5.6) als Heatmap dargestellt. Dabei zeigt sich, dass die Autofahrenden im Zeitraum mit fest installierten Sperrungen auf der Sophienstraße ins weitere Umfeld ausweichen, um einen Platz für ihr Fahrzeug während des Marktbesuchs zu finden.

Die in Erfahrung gebrachte Schwierigkeit der Parkplatzsuche weist keinen klaren Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch auf (Abbildung 5.7). Zwar ist der Anteil derjenigen, die eine sehr schwere Parkplatzsuche schildern, während des Verkehrsversuchs (16,8 %) höher als ohne Verkehrsversuch (11,6 %). Allerdings liegt die durchschnittliche Angabe der Befragten während des Verkehrsversuchs bei „eher leicht“ und ohne Verkehrsversuch bei „eher schwer“.

Abbildung 5.5

Standorte der abgestellten Pkw von Marktbesuchenden ohne Verkehrsversuch

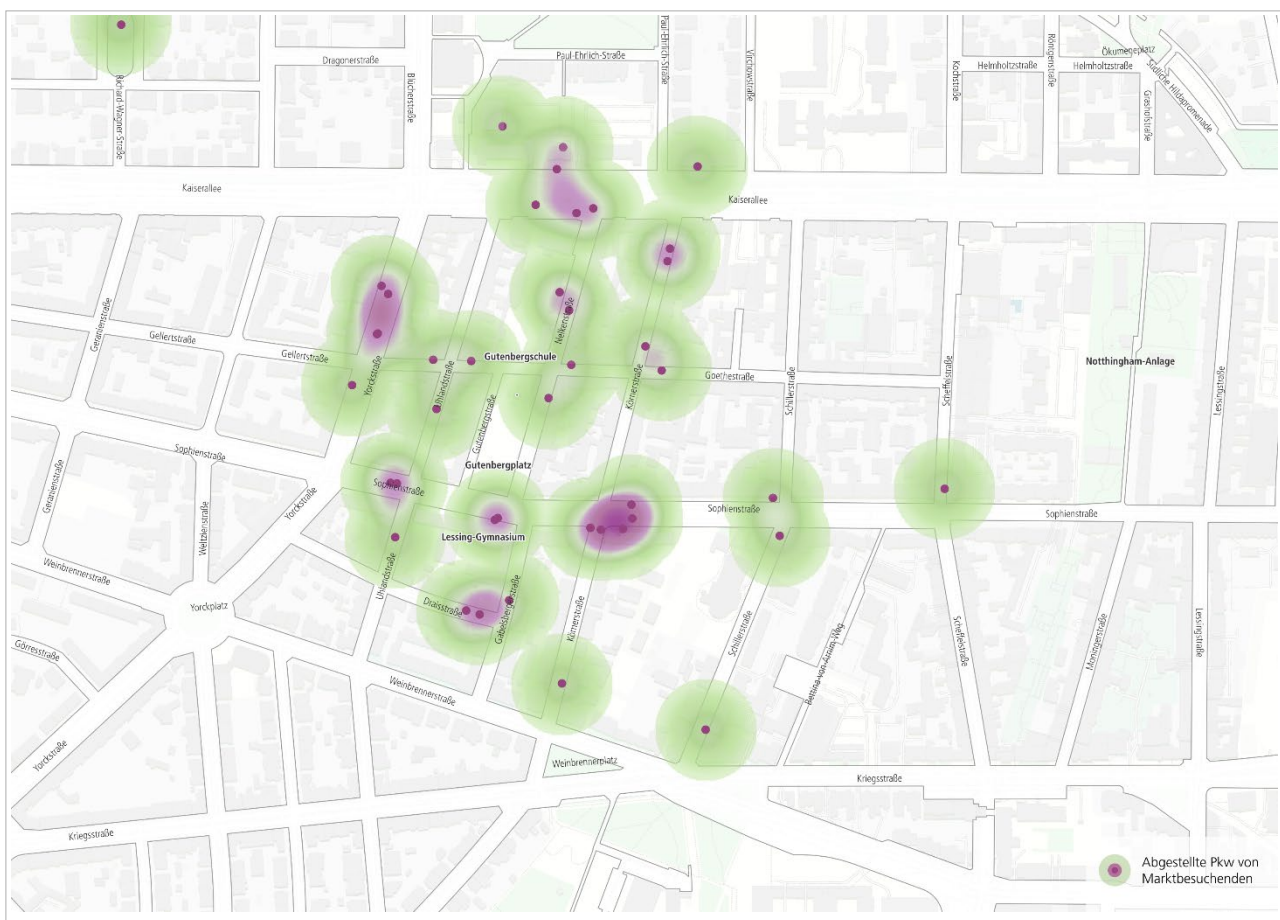
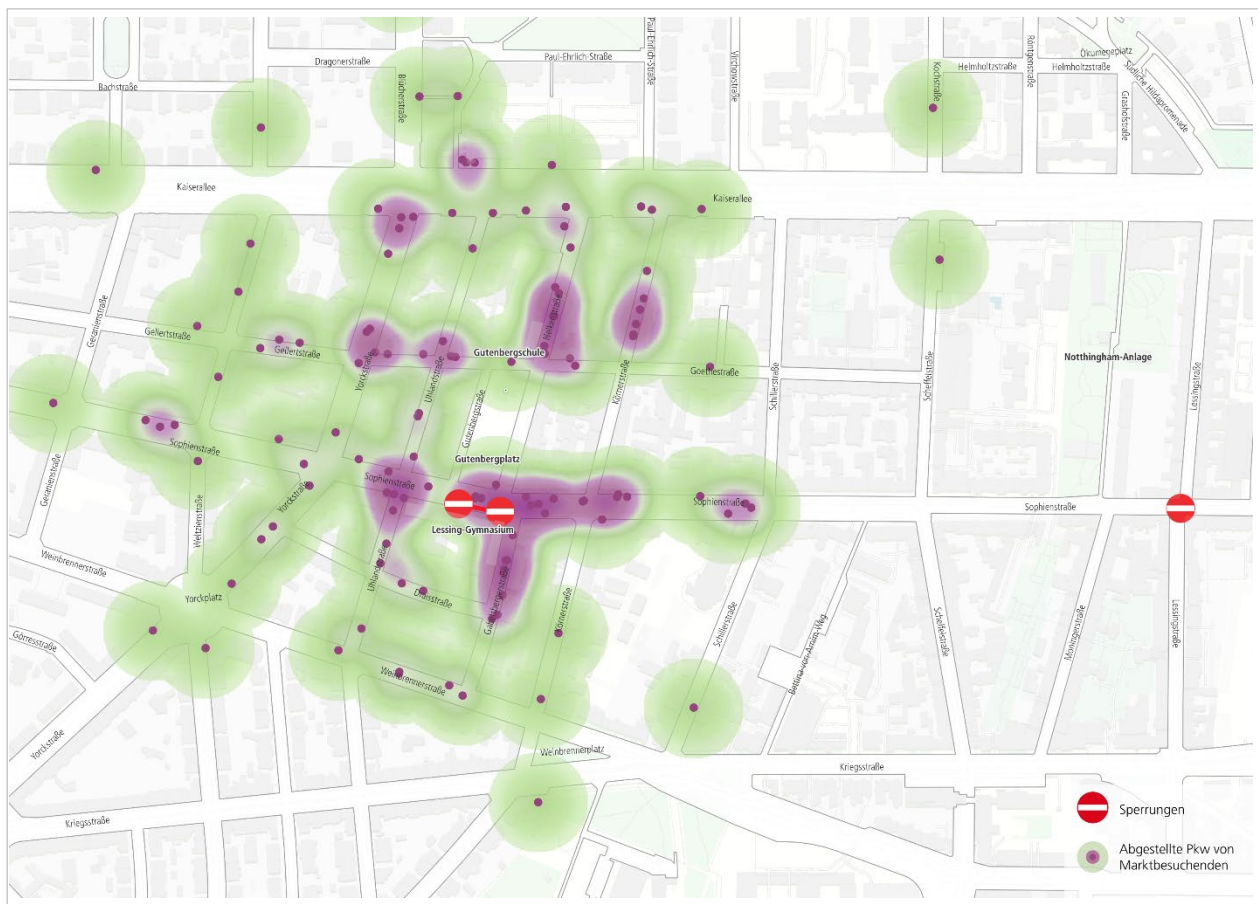


Abbildung 5.6

Standorte der abgestellten Pkw von Marktbesuchenden während des Verkehrsversuch

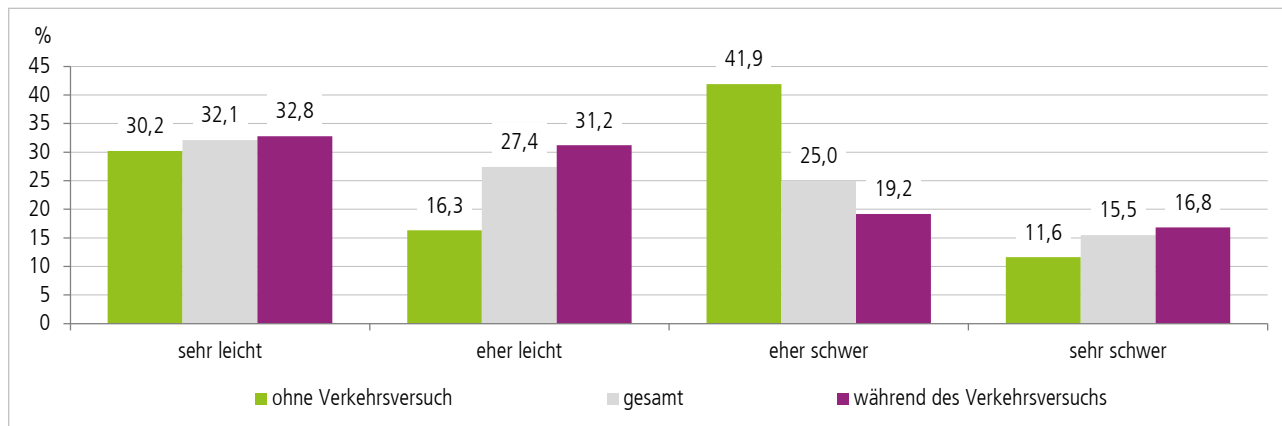


Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.

Abbildung 5.7

Schwierigkeit der Parkplatzsuche mit und ohne Verkehrsversuch | Marktbesuchende^{TG}

„Wie leicht ist es gefallen, den Parkplatz beziehungsweise Halteplatz zu finden?“



TG Teilgruppe: Nur Befragte, die mit dem Pkw angereist sind.

Basis 109 Befragte mit Antwort.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell – Verkehrsversuch Sophienstraße | Umfragen.



5.5 Stimmungsbild unter den Marktbesucherinnen und Marktbesuchern

Auch die Betreiberinnen und Betreiber der Stände des Marktes auf dem Gutenbergplatz wurden im Nachgang zum Verkehrsversuch zu einer Umfrage eingeladen. Leider gingen lediglich neun auswertbare Fragebögen ein. Aufgrund dieser zahlenmäßig geringen Rückmeldungen (bei einer Rücklaufquote von 14 Prozent) wird im Folgenden nur eine knappe textliche Auswertung der wesentlichen Erkenntnisse ohne Abbildungen, Tabellen oder Prozentangaben gegeben.

Die befragten Besucher sind alle am Donnerstag auf dem Markt auf dem Gutenbergplatz vertreten. Donnerstags und samstags sind jeweils sechs der neun Marktstände auf dem Platz vertreten. Insgesamt geben die Besucher im Durchschnitt an, zur Zeit des Verkehrsversuchs „weniger gut“ über den Verkehrsversuch in der Sophienstraße informiert gewesen zu sein.

In Form von drei Freitextfeldern konnten die Standbetreiberinnen und -betreiber Auskunft über die am häufigsten gehörten Kommentare der Kundschaft zum

Verkehrsversuch geben. Diese Kommentare der Kundschaft fielen nach Auskunft der Marktbesucher fast ausschließlich negativ aus.

Die Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf verschiedene Aspekte in Bezug auf das eigene Gewerbe werden im Durchschnitt sämtlich als „etwas verschlechtert“ eingestuft. Diese Aspekte umfassen im Einzelnen (in der Reihenfolge von negativer nach positiver bewertet) die Gewinnung neuer Kundschaft, Erreichbarkeit des Gewerbes für die Kundschaft, Gesamtsituation für das Gewerbe, Zufriedenheit der Kundschaft, Entwicklung der Kundenfrequenz, Qualität der Geschäftslage für das eigene Gewerbe, Umsatz und schließlich überwiegend als „gleich geblieben“ bewertet die Erreichbarkeit des Marktstandes mit dem eigenen Gefährt.

Abschließend sprechen sich sechs der neun Befragten bezüglich der gewünschten zukünftigen Verkehrsführung für eine Beibehaltung der Situation wie vor dem Verkehrsversuch aus.



6. Anhang

Postwurfsendung Infoschreiben zur Verkehrsführung



Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt, 76124 Karlsruhe

Stadt Karlsruhe | Stadtplanungsamt
Verkehr

An
Bürgerinnen und Bürger der Weststadt

Kaiserallee 4, 76133 Karlsruhe
Sachbearbeitung: Johannes Schell
Zimmer: 226
Telefon: 0721 133-6163
Fax: 0721 133-6109
E-Mail: bereich.v@stpla.karlsruhe.de

Haltestelle: Mühlburger Tor

Juni 2024

Verkehrsführung in der Sophienstraße und Lessingstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

ab voraussichtlich 1. Juli bis Anfang Oktober 2024 wird sich die Verkehrsführung in der Sophienstraße und der Lessingstraße ändern.

Der Gemeinderat hat im Oktober 2023 beschlossen, den Kfz-Durchgangsverkehr in der Sophienstraße zu reduzieren. Dafür sprechen Gründe der Verkehrssicherheit. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen sollen zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs erprobt werden.

Gemeinsam mit Mitgliedern des Gemeinderates, dem Bürgerverein, ansässigen Unternehmen, Verbänden und Schülervertretern des Lessinggymnasiums wurden in einem Workshop folgende konkrete Maßnahmen erarbeitet:

- Einrichtung einer „Diagonalsperre“ an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße und Umdrehung der Einbahnstraßenrichtung in der nördlichen Lessingstraße (Dauer ca. 1. Juli bis Anfang Oktober 2024). Hierdurch soll insbesondere auch eine Umfahrung der Reinhold-Frank-Straße unterbunden werden.
- Sperrung der Südfahrbahn der Sophienstraße vor dem Lessinggymnasium zwischen Gutenberg- und Gabelsberger Straße für den Kfz-Verkehr (Dauer ca. 1. Juli bis Anfang Oktober 2024).
- Sperrung der Nordfahrbahn der Sophienstraße zwischen Nelken- und Gutenbergstraße für den Kfz-Verkehr (Dauer etwa ab Ende August/Anfang September bis Anfang Oktober 2024).

Was bedeutet das für mich, wenn ich Auto fahre?

Sie erreichen nach wie vor Ihr Ziel in der Sophienstraße, müssen jedoch gegebenenfalls einen anderen Weg wählen.

– 2 –

Mit dem Auto kann man während der Dauer des Verkehrsversuches an der Lessingstraße nicht mehr in der Sophienstraße von Westen nach Osten bzw. umgekehrt fahren. Es ist an dieser Kreuzung dann nur noch möglich, von Osten nach Norden zu fahren und von Westen nach Süden bzw. umgekehrt.

Auf der Höhe des Gutenbergplatzes wird es dann für Autos nicht mehr möglich sein, von Westen nach Osten und umgekehrt zu fahren.

Was bedeutet das für mich, wenn ich zu Fuß unterwegs bin?

Es ändert sich nichts. Sollte durch diese Maßnahme der Kfz-Verkehr in der Sophienstraße nachlassen, können Sie jedoch sicherer die Straße überqueren.

Was bedeutet das für mich, wenn ich Fahrrad fahre?

Es ändert sich nichts. Sollte durch diese Maßnahme der Kfz-Verkehr in der Sophienstraße nachlassen, kommt es vermutlich zu weniger Überholsituationen durch Kraftfahrzeuge und die Verkehrssicherheit erhöht sich.

Nach Ende des Verkehrsversuchs soll eine Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner und der unmittelbar vom Verkehrsversuch betroffenen Geschäfte in der Weststadt zu dem Verkehrsversuch stattfinden. Dann besteht die Möglichkeit, dass Sie uns Ihre Erfahrungen und Anregungen mitteilen.

Bis dahin können Sie uns Ihre Anregungen unter stpla@karlsruhe.de mitteilen.

Der Verkehrsversuch wird Anfang Oktober 2024 beendet. Alle Erfahrungen werden ausgewertet und dann im Frühjahr 2025 dem Gemeinderat mitgeteilt. Dieser entscheidet dann, ob es zu einer dauerhaften Veränderung in der Verkehrsführung der Weststadt kommt und wie diese dann aussieht.

Freundliche Grüße



Ulrich Wagner

Einladung Anwohnerinnen und Anwohner



Stadt Karlsruhe, 76124 Karlsruhe, Stadtplanungsamt

Stadt Karlsruhe | Stadtplanungsamt
Amtsleitung

Herrn / Frau

761__ Karlsruhe

Kaiserallee 4, 76133 Karlsruhe
Telefon: 0721 133-1225, Fax: 0721 133-1069
E-Mail: stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de

14. Oktober 2024

Einladung zur Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße

Sehr geehrter Herr / geehrte Frau,

Ihre Meinung ist uns wichtig. Im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024 wurde ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Für die Untersuchung ist es uns sehr wichtig, die Erfahrungen und Wünsche der Anwohnenden zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße zu erfahren.

Daher lade ich Sie herzlich ein, an der Umfrage teilzunehmen. Bitte nehmen Sie sich etwa 15 Minuten Zeit, die Fragen bis zum 3. November 2024 im Internet unter **umfrage.karlsruhe.de/sophien/** zu beantworten.

Ihr persönlicher Zugangscode lautet: **hxxxxr**

Wenn Sie den Fragebogen lieber schriftlich ausfüllen möchten oder sonstige Rückfragen haben, wenden Sie sich bitte per E-Mail (stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de) oder telefonisch unter 0721 133-1225 an die Mitarbeitenden des Amtes für Stadtentwicklung. Bitte beachten Sie auch die beigefügten Hinweise zum Datenschutz.

Mit bestem Dank für Ihre Unterstützung und freundlichen Grüßen

Karmann-Woessner

Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner

Direkt zur Umfrage:



Erinnerung
Anwohnerinnen und Anwohner



Stadt Karlsruhe, 76124 Karlsruhe, Stadtplanungsamt

Stadt Karlsruhe | Stadtplanungsamt
Amtsleitung

Herrn / Frau

761__ Karlsruhe

Kaiserallee 4, 76133 Karlsruhe
Telefon: 0721 133-1225, Fax: 0721 133-1069
E-Mail: stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de

30. Oktober 2024

Freundliche Erinnerung zur Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße

Sehr geehrter Herr / geehrte Frau,

Ihre Meinung ist uns wichtig. Im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024 wurde ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Für die Untersuchung ist es uns sehr wichtig, die Erfahrungen und Wünsche der Anwohnenden zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße zu erfahren. Daher lade ich Sie herzlich ein, an der Umfrage teilzunehmen. Bitte nehmen Sie sich etwa 15 Minuten Zeit, die Fragen bis zum **17. November 2024** im Internet unter **umfrage.karlsruhe.de/sophien/** zu beantworten.

Ihr persönlicher Zugangscode lautet: **dxxxx0**

Sollten Sie inzwischen bereits an der Umfrage teilgenommen haben, danke ich Ihnen sehr herzlich. Dann ist dieses Erinnerungsschreiben für Sie ohne Bedeutung.

Wenn Sie den Fragebogen lieber schriftlich ausfüllen möchten oder sonstige Rückfragen haben, wenden Sie sich bitte per E-Mail (stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de) oder telefonisch unter 0721 133-1225 an die Mitarbeitenden des Amtes für Stadtentwicklung. Bitte beachten Sie auch die beigefügten Hinweise zum Datenschutz.

Mit bestem Dank für Ihre Unterstützung und freundlichen Grüßen

Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner

Direkt zur Umfrage:





Stadt Karlsruhe, 76124 Karlsruhe, Stadtplanungsamt

Gewerbebetrieb
Sophienstraße xx
76135 Karlsruhe

Stadt Karlsruhe | Stadtplanungsamt
Amtsleitung

Kaiserallee 4, 76133 Karlsruhe
Telefon: 0721 133-1225, Fax: 0721 133-1069
E-Mail: stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de

14. Oktober 2024

Einladung zur Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Meinung ist uns wichtig. Im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024 wurde ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Für die Untersuchung ist es uns sehr wichtig, neben den Anwohnenden auch die Gewerbetreibenden vor Ort zu hören und deren Erfahrungen und Wünsche zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße zu erfahren.

Daher lade ich Sie herzlich ein, an der Umfrage teilzunehmen. Bitte nehmen Sie sich etwa 15 Minuten Zeit, die Fragen bis zum 3. November 2024 im Internet unter **umfrage.karlsruhe.de/gewerbesophien/** zu beantworten.

Ihr persönlicher Zugangscode lautet: **kxxxxr**

Wenn Sie den Fragebogen lieber schriftlich ausfüllen möchten oder sonstige Rückfragen haben, wenden Sie sich bitte per E-Mail (stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de) oder telefonisch unter 0721 133-1225 an die Mitarbeitenden des Amtes für Stadtentwicklung. Bitte beachten Sie auch die beigefügten Hinweise zum Datenschutz.

Mit bestem Dank für Ihre Unterstützung und freundlichen Grüßen

Karmann-Woessner

Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner

Direkt zur Umfrage:



Erinnerung:
Betriebe

Stadt Karlsruhe, 76124 Karlsruhe, Stadtplanungsamt

Stadt Karlsruhe | Stadtplanungsamt
Amtsleitung

Gewerbebetrieb
Sophienstraße xx
761__ Karlsruhe

Kaiserallee 4, 76133 Karlsruhe
Telefon: 0721 133-1225, Fax: 0721 133-1069
E-Mail: stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de

30. Oktober 2024

Freundliche Erinnerung zur Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Meinung ist uns wichtig. Im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024 wurde ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Für die Untersuchung ist es uns sehr wichtig, neben den Anwohnenden auch die Gewerbetreibenden vor Ort zu hören und deren Erfahrungen und Wünsche zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße zu erfahren. Daher lade ich Sie herzlich ein, an der Umfrage teilzunehmen. Bitte nehmen Sie sich etwa 15 Minuten Zeit, die Fragen bis zum **17. November 2024** im Internet unter **umfrage.karlsruhe.de/gewerbesophien/** zu beantworten.

Ihr persönlicher Zugangscode lautet: **6xxxxr**

Sollten Sie inzwischen bereits an der Umfrage teilgenommen haben, danke ich Ihnen sehr herzlich. Dann ist dieses Erinnerungsschreiben für Sie ohne Bedeutung.

Wenn Sie den Fragebogen lieber schriftlich ausfüllen möchten oder sonstige Rückfragen haben, wenden Sie sich bitte per E-Mail (stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de) oder telefonisch unter 0721 133-1225 an die Mitarbeitenden des Amtes für Stadtentwicklung. Bitte beachten Sie auch die beigefügten Hinweise zum Datenschutz.

Mit bestem Dank für Ihre Unterstützung und freundlichen Grüßen

Karmann-Woessner

Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner

Direkt zur Umfrage:



**Einladung:
Lessing-Gymnasium | Schülerinnen und Schüler**

Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt, 76124 Karlsruhe

An
Schülerinnen und Schüler des Lessinggymnasiums

Stadt Karlsruhe | Stadtplanungsamt
Verkehr

Kaiserallee 4, 76133 Karlsruhe
Sachbearbeitung: Johannes Schell
Zimmer: 226
Telefon: 0721 133-6164
Fax: 0721 133-6109
E-Mail: bereich.v@stpla.karlsruhe.de

Haltestelle: Mühlburger Tor

14. Oktober 2024

Einladung zur Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße

Liebe Schülerinnen und Schüler des Lessinggymnasiums,

eure Meinung ist uns wichtig. Im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024 wurde ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Nun ist es für die weiteren Planungen sehr wichtig, die Erfahrungen und Wünsche der Schülerinnen und Schüler des Lessinggymnasiums zu erfahren.

Daher lade ich euch herzlich ein, an der Umfrage teilzunehmen. Bitte nehmt euch etwa 15 Minuten Zeit, die Fragen bis zum 10. November 2024 im Internet unter **umfrage.karlsruhe.de/lessing/** zu beantworten. Gerne könnt ihr dies auch gemeinsam im Unterricht tun.

Wenn ihr Rückfragen habt, wendet euch bitte per E-Mail (stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de) oder telefonisch unter 0721 133-1225 an die Mitarbeitenden des Amtes für Stadtentwicklung. Bitte beachtet auch die beigefügten Hinweise zum Datenschutz.

Mit bestem Dank für eure Unterstützung und freundlichen Grüßen

Johannes Schell

Direkt zur Umfrage:



**Einladung:
Lessing-Gymnasium | Lehrerinnen und Lehrer**

Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt, 76124 Karlsruhe
An
Lehrerinnen und Lehrer des Lessinggymnasiums

Stadt Karlsruhe | Stadtplanungsamt
Verkehr

Kaiserallee 4, 76133 Karlsruhe
Sachbearbeitung: Johannes Schell
Zimmer: 226
Telefon: 0721 133-6164
Fax: 0721 133-6109
E-Mail: bereich.v@stpla.karlsruhe.de

Haltestelle: Mühlburger Tor

14. Oktober 2024

Einladung zur Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße

Sehr geehrte Lehrerinnen und Lehrer des Lessinggymnasiums,

Ihre Meinung ist uns wichtig. Im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024 wurde ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Nun ist es für die weiteren Planungen sehr wichtig, die Erfahrungen und Wünsche der Anwohnenden zur Verkehrsregelung in der Sophienstraße zu erfahren.

Daher lade ich Sie herzlich ein, an der Umfrage teilzunehmen. Bitte nehmen Sie sich etwa 15 Minuten Zeit, die Fragen bis zum 10. November 2024 im Internet unter **umfrage.karlsruhe.de/gym/** zu beantworten.

Wenn Sie den Fragebogen lieber schriftlich ausfüllen möchten oder sonstige Rückfragen haben, wenden Sie sich bitte per E-Mail (stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de) oder telefonisch unter 0721 133-1225 an die Mitarbeitenden des Amtes für Stadtentwicklung. Bitte beachten Sie auch die beigefügten Hinweise zum Datenschutz.

Mit bestem Dank für Ihre Unterstützung und freundlichen Grüßen

Johannes Schell

Direkt zur Umfrage:



Hinweise zum Datenschutz

Verantwortlicher für die Datenverarbeitung

Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup
Stadt Karlsruhe
Karl-Friedrich-Straße 10
76133 Karlsruhe
E-Mail: datenschutz@zjd.karlsruhe.de
Fax: 0721 133-3059

Beauftragte für den Datenschutz

Stadt Karlsruhe
Stabsstelle Datenschutz
Rathaus am Marktplatz
76124 Karlsruhe
Tel.: 0721 133-3050 / -3055
E-Mail: datenschutz@zjd.karlsruhe.de
Fax: 0721 133-3059

Aufsichtsbehörde

Der Landesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit Baden-Württemberg, Lautenschlagerstraße 20, 70173 Stuttgart, Telefon: 0711 6155410,
E-Mail: poststelle@lfdi.bwl.de

Die von Ihnen online eingegebenen Daten werden über eine SSL-Verbindung (*Secure Sockets Layer* - ein Netzwerkprotokoll zur sicheren Übertragung von Daten) übermittelt, getrennt von Ihrem Namen gespeichert und völlig anonym statistisch ausgewertet. Die Datei mit den Namen der für die Umfrage ausgewählten Personen und ihrer Zugangscodes wird am 20. Dezember 2024 gelöscht – einschließlich der daraus erzeugten Anschriften. Damit kann kein Bezug zu Ihrer Person hergestellt werden.

Mit der Eingabe des Zugangscodes stimmen Sie diesem Vorgehen zu.

Muster der finalen Fragebogen-Variante

Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße



Herzlich Willkommen zur Umfrage unter den **Anwohnenden!**

Im Zeitraum **vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024** wurde auf Beschluss des Gemeinderates ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Dieser bestand aus zwei Komponenten:

I. „Diagonalsperre“ Lessingstraße



An der Kreuzung Sophienstraße / Lessingstraße war die Durchfahrt über die Sophienstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Die Einbahnstraßenregelung in der nördlichen Lessingstraße wurde umgedreht (neu: Fahrtrichtung Nord). Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar.

II. Sperrung Lessinggymnasium / Gutenbergplatz Südfahrbahn



Im Bereich des Lessinggymnasiums / Gutenbergplatz wurde die Südfahrbahn der Sophienstraße (Fahrtrichtung Ost) direkt vor der Schule zur Durchfahrt für den Kfz-Verkehr gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar. Zusätzlich wurden im Bereich der Mittelinsel Parkplätze zugunsten temporärer Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen gesperrt.

Nun werden die Erfahrungen der Anwohnerschaft und der Gewerbetreibenden vor Ort gesammelt, ausgewertet und gemeinsam mit den erfassten Verkehrsdaten im Frühjahr 2025 dem Gemeinderat mitgeteilt. Dieser entscheidet dann, ob und wenn ja, welche dauerhaften Maßnahmen umgesetzt werden. Die Teilnahme an dieser Umfrage ist **freiwillig** und die Ergebnisse werden völlig **anonym** ausgewertet.

- 1. Wie gut waren Sie während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße über den Verkehrsversuch informiert?**
 - ☐ sehr gut
 - ☐ gut
 - ☐ weniger gut
 - ☐ gar nicht
- 2. Wie weit ist Ihr Wohnort vom Verkehrsversuch in der Sophienstraße entfernt?**
 - ☐ direkte Anwohnerschaft (angrenzende Gebäude)
 - ☐ Quer- bzw. Nebenstraßen des Projektgebiets
 - ☐ weitere Nachbarschaft
- 3. Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer folgenden Aktivitäten während des Verkehrsversuchs (1. Juli bis 7. Oktober) im Vergleich zur Zeit davor geändert?**

	häufiger	keine Veränderung	seltener
Suche nach Parkmöglichkeiten für den Pkw	☐	☐	☐
Autofahren in der Sophienstraße	☐	☐	☐
Zufußgehen in der Sophienstraße	☐	☐	☐
Radfahren in der Sophienstraße	☐	☐	☐
Aufenthalt im Öffentlichen Raum um die Sophienstraße	☐	☐	☐
Besuch des Wochenmarktes auf dem Gutenbergplatz	☐	☐	☐
Sonstiges, und zwar: _ _ _	☐	☐	☐

4. Wie haben sich folgende Aufkommen aus Ihrer Sicht während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor verändert?

	deutlich weniger	etwas weniger	gleich geblieben	etwas stärker	deutlich stärker	weiß nicht
Freizeitlärm in Ihrem direkten Wohnumfeld	O	O	O	O	O	O
Verkehrslärm in Ihrem direkten Wohnumfeld	O	O	O	O	O	O
Abgase/ schlechte Luftqualität in Ihrem direkten Wohnumfeld	O	O	O	O	O	O
Kfz-Verkehrsaufkommen in Ihrem direkten Wohnumfeld	O	O	O	O	O	O
Kfz-Verkehrsaufkommen in der Sophienstraße	O	O	O	O	O	O
Rad-Verkehrsaufkommen in der Sophienstraße	O	O	O	O	O	O
Kfz-Parkplatzsuchverkehr	O	O	O	O	O	O
Sonstiges, und zwar: _ _ _	O	O	O	O	O	O

5. Wie haben sich aus Ihrer Sicht die Verkehrssituationen für folgende Personengruppen in der Sophienstraße während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor verändert?

	deutlich verbessert	etwas verbessert	gleich geblieben	etwas verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß nicht
Verkehrssituation für Fußgänger*innen	O	O	O	O	O	O
Verkehrssituation für Radfahrer*innen	O	O	O	O	O	O
Verkehrssituation für Autofahrer*innen	O	O	O	O	O	O
Verkehrssicherheit für Kinder	O	O	O	O	O	O
Verkehrssicherheit für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkung	O	O	O	O	O	O
Ihr persönliches Sicherheitsgefühl im Verkehr	O	O	O	O	O	O
Sonstiges, und zwar: ---	O	O	O	O	O	O

6. Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit folgender Einrichtungen während des Verkehrsversuchs im Vergleich zu vorher?

	deutlich verbessert	etwas verbessert	gleich geblieben	etwas verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß nicht
Erreichbarkeit Ihrer Wohnung	O	O	O	O	O	O
Erreichbarkeit von Geschäften und Dienstleistungen	O	O	O	O	O	O
Erreichbarkeit des Wochenmarkts auf dem Gutenbergplatz	O	O	O	O	O	O
Erreichbarkeit des Lessinggymnasiums	O	O	O	O	O	O
Erreichbarkeit der Gutenbergschule	O	O	O	O	O	O
Erreichbarkeit von Arztpraxen	O	O	O	O	O	O
Ihre Kfz-Abstellmöglichkeiten	O	O	O	O	O	O
Sonstiges, und zwar: ---	O	O	O	O	O	O

7. Wie schätzen Sie die Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße auf folgende Aspekte der Lebensqualität vor Ort ein?

	deutlich verbessert	etwas verbessert	gleich geblieben	etwas verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß nicht
Das Miteinander im öffentlichen Raum	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aufenthaltsqualität (attraktiver Ort, lädt zum Verweilen ein, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Nachbarschaftliches Leben und soziales Miteinander	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ihre persönliche Wohnqualität	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Atmosphäre in der Sophienstraße	☐	☐	☐	☐	☐	☐

8. Haben Sie den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessinggymnasium bemerkt?

- ☐ Ja, ich habe den neu gestalteten Vorplatz gesehen. [► Frage 9](#)
☐ Nein, ich habe den neu entstandenen Vorplatz nicht bemerkt. [► Frage 12](#)

9. Haben Sie den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessinggymnasium genutzt?

- ☐ Ja, ich habe den Vorplatz mehrmals genutzt.
☐ Ja, ich habe den Vorplatz einmal genutzt.
☐ Nein, aber ich habe gesehen wie sich andere Personen dort aufgehalten haben.
☐ Nein, der Platz wurde von niemandem genutzt.

10. Wie gefiel Ihnen der neu entstandene Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessinggymnasium?

- ☐ sehr gut
☐ gut
☐ weniger gut
☐ gar nicht gut

10.1 Bitte beschreiben Sie kurz, warum sie diese Bewertung abgegeben haben?

11. Haben Sie Verbesserungsvorschläge für eine mögliche Gestaltung des Vorplatzes vor dem Lessinggymnasium?

12. Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?

- ☐ sehr positiv
- ☐ eher positiv
- ☐ neutral
- ☐ eher negativ
- ☐ sehr negativ

12.1. Wieso kommen Sie zu dieser Bewertung?

13. Wie sollte die Verkehrsführung Ihrer Meinung nach in Zukunft geregelt werden?

- ☐ Alles sollte so bleiben wie vor dem Verkehrsversuch.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wieder so werden wie während des Verkehrsversuchs.
- ☐ Es sollte nur die Diagonalsperre Lessingstraße, aber nicht der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollte nur der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium, aber nicht die Diagonalsperre Lessingstraße dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollten keine Sperrungen, aber geänderte Verkehrsführungen zur Beruhigung eingeführt werden.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wie im Verkehrsversuch, aber mit folgenden zusätzlichen Veränderungen eingerichtet werden: -----
- ☐ Sonstiges, und zwar: -----

14. Wie zufrieden sind Sie mit den zur Verfügung gestellten Informationen über den Verkehrsversuch?

- ☐ sehr zufrieden
- ☐ eher zufrieden
- ☐ eher unzufrieden
- ☐ sehr unzufrieden

15. Gibt es noch etwas, das Sie gerne zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße sagen möchten oder gab es besondere Vorkommnisse, die sich auf den Verkehrsversuch zurückführen lassen?

Wochenmarkt auf dem Gutenbergplatz**16. Wie häufig besuchen Sie den Wochenmarkt auf dem Gutenbergplatz?**

- ☐ einmal pro Woche oder häufiger
- ☐ mehrmals pro Monat
- ☐ etwa einmal im Monat
- ☐ seltener
- ☐ nie

17. Gibt es Angebote, die Sie auf dem Markt vermissen? Falls ja, welche?

- ☐ Nein, ich vermisse nichts.
- ☐ Ja, ich vermisse: -----

Angaben zur Person

Um Einschätzungen auch nach Teilgruppen auswerten zu können, benötigen wir noch einige statistische Angaben von Ihnen.

18. Geschlecht

- ☐ weiblich
- ☐ männlich
- ☐ divers

19. Alter

- ☐ unter 18 Jahren
- ☐ 18 bis unter 25 Jahre
- ☐ 25 bis unter 35 Jahre
- ☐ 35 bis unter 45 Jahre
- ☐ 45 bis unter 65 Jahre
- ☐ 65 Jahre oder älter

20. Wohnen bei Ihnen im Haushalt Personen unter 18 Jahren?

- ☐ ja [▶ Frage 20.1](#)
- ☐ nein [▶ Frage 21](#)

20.1 Wie haben sich die Aufenthaltsmöglichkeiten (z. B. Spielen / Freunde treffen / Chillen) für die jeweilige Altersgruppe am Gutenbergplatz und in der Sophienstraße mit dem Projekt verändert?

	verbessert	gleich geblieben	verschlechtert	weiß nicht
unter 6 Jahre	☐	☐	☐	☐
6 bis unter 12 Jahre	☐	☐	☐	☐
12 bis unter 18 Jahre	☐	☐	☐	☐

21. Steht Ihrem Haushalt ein Pkw zur Verfügung?

- ☐ ja, ein eigener Pkw
- ☐ ja, über Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing-Anbieter
- ☐ nein

22. Haben Sie eine Mobilitätseinschränkung?

- ☐ ja
- ☐ nein

Vielen Dank für Ihre Teilnahme. Sie haben den Fragebogen erfolgreich ausgefüllt.

Muster der finalen Fragebogen-Variante

Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße



Herzlich Willkommen zur Umfrage unter den **Gewerbetreibenden**!

Im Zeitraum **vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024** wurde auf Beschluss des Gemeinderates ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Dieser bestand aus zwei Komponenten:

I. „Diagonalsperre“ Lessingstraße



An der Kreuzung Sophienstraße / Lessingstraße war die Durchfahrt über die Sophienstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Die Einbahnstraßenregelung in der nördlichen Lessingstraße wurde umgedreht (neu: Fahrtrichtung Nord). Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar.

II. Sperrung Lessinggymnasium / Gutenbergplatz Südfahrbahn



Im Bereich des Lessinggymnasiums / Gutenbergplatz wurde die Südfahrbahn der Sophienstraße (Fahrtrichtung Ost) direkt vor der Schule zur Durchfahrt für den Kfz-Verkehr gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar. Zusätzlich wurden im Bereich der Mittelinsel Parkplätze zugunsten temporärer Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen gesperrt.

Nun werden die Erfahrungen der Anwohnerschaft und der Gewerbetreibenden vor Ort gesammelt, ausgewertet gemeinsam mit den erfassten Verkehrsdaten im Frühjahr 2025 dem Gemeinderat mitgeteilt. Dieser entscheidet dann, ob und wenn ja welche dauerhaften Maßnahmen umgesetzt werden. Die Teilnahme an der Umfrage ist **freiwillig** und die Ergebnisse werden völlig **anonym** ausgewertet.

1. Wie gut waren Sie während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße über den Verkehrsversuch informiert?

- ☐ sehr gut
☐ gut
☐ weniger gut
☐ gar nicht

2. Wie weit ist Ihr Gewerbe vom Verkehrsversuch in der Sophienstraße entfernt?

- ☐ Das Gewerbe ist direkt in der Sophienstraße.
☐ Das Gewerbe ist am Gutenbergplatz.
☐ Das Gewerbe ist in einer Quer- bzw. Nebenstraße der Sophienstraße.
☐ Das Gewerbe ist in der weiteren Nachbarschaft.

Fokus: Gewerbe**3. Hatte Ihr Gewerbe während des Verkehrsversuchs Kundenbetrieb?**

- ☐ ja ▶ Frage 4
☐ nein ▶ Frage 7

4. Hat sich aus Ihrer Sicht während des Verkehrsversuchs die Verkehrsmittelwahl Ihrer Kundschaft geändert?

- ☐ ja ▶ Frage 5
☐ nein ▶ Frage 6
☐ weiß nicht ▶ Frage 6

5. Wie hat sich die Verkehrsmittelwahl Ihrer Kundschaft während des Verkehrsversuchs (1. Juli bis 7. Oktober) im Vergleich zur Zeit davor geändert?

- ☐ Die Kundschaft kam vermehrt zu Fuß.
☐ Die Kundschaft kam vermehrt mit dem Fahrrad.
☐ Die Kundschaft kam vermehrt mit dem Auto.
☐ Die Kundschaft kam vermehrt mit dem ÖPNV.
☐ Sonstiges, und zwar: _____

6. Welche Kommentare zum Verkehrsversuch haben Sie am häufigsten von Ihrer Kundschaft gehört?

- I. _____
 II. _____
 III. _____

7. Wurde Ihr Gewerbe während des Verkehrsversuchs von Anlieferbetrieben angesteuert?

- ☐ Ja ▶ Frage 8
☐ Nein ▶ Frage 10

Fokus: Öffentlicher Raum

11. Wie haben sich folgende Aufkommen aus Ihrer Sicht während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor verändert?

	deutlich weniger	etwas weniger	gleich geblieben	etwas stärker	deutlich stärker	weiß nicht
Kfz-Verkehrsaufkommen im Bereich Ihres Gewerbes	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kfz-Verkehrsaufkommen in der Sophienstraße	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rad-Verkehrsaufkommen in der Sophienstraße	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kfz-Parkplatzsuchverkehr	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges, und zwar: ---	☐	☐	☐	☐	☐	☐

12. Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte in Bezug auf die Sophienstraße während des Verkehrsversuchs verändert?

	deutlich verbessert	etwas verbessert	gleich geblieben	etwas verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß nicht
Atmosphäre in der Sophienstraße	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkehrssituation für Fußgänger*innen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkehrssituation für Radfahrer*innen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkehrssituation für Autofahrer*innen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkehrssicherheit für Kinder	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkehrssicherheit für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkung	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aufenthaltsqualität (attraktiver Ort, lädt zum Verweilen ein, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Qualität der Geschäftslage allgemein	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges, und zwar: ---	☐	☐	☐	☐	☐	☐

13. Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?

- ☐ sehr positiv
- ☐ eher positiv
- ☐ neutral
- ☐ eher negativ
- ☐ sehr negativ

13.1. Wieso kommen Sie zu dieser Bewertung?
-----**14. Wie sollte die Verkehrsführung Ihrer Meinung nach in Zukunft geregelt werden?**

- ☐ Alles sollte so bleiben wie vor dem Verkehrsversuch.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wieder so werden wie während des Verkehrsversuchs.
- ☐ Es sollte nur die Diagonalsperre, aber nicht der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollte nur der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium, aber nicht die Diagonalsperre dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollten keine Sperrungen, aber geänderte Verkehrsführungen zur Beruhigung eingeführt werden.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wie im Verkehrsversuch, aber mit folgenden Veränderungen eingerichtet werden: -----
- ☐ Sonstiges, und zwar: -----

15. Wie zufrieden sind Sie mit den zur Verfügung gestellten Informationen über den Verkehrsversuch?

- ☐ sehr zufrieden
- ☐ eher zufrieden
- ☐ eher unzufrieden
- ☐ sehr unzufrieden

16. Gibt es noch etwas, das Sie gerne zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße sagen möchten oder gab es besondere Vorkommnisse, die sich auf den Verkehrsversuch zurückführen lassen?
-----**Angaben zu Ihrem Gewerbe**

Um Einschätzungen auch nach Teilgruppen auswerten zu können, benötigen wir noch einige statistische Angaben von Ihnen.

17. Welcher Branche ordnen Sie Ihr Gewerbe zu?

- ☐ Einzelhandel, und zwar: -----
- ☐ Gastronomie, und zwar: -----
- ☐ Dienstleistungen, und zwar: -----
- ☐ Handwerk, und zwar: -----
- ☐ Gesundheit, und zwar: -----
- ☐ Sonstiges, und zwar: -----

18. Wie viele Mitarbeitende sind an diesem Standort beschäftigt (Vollzeit oder Teilzeit)?

- ☐ 1 bis 3 Mitarbeitende
- ☐ 4 bis 6 Mitarbeitende
- ☐ 7 bis 9 Mitarbeitende
- ☐ 10 oder mehr Mitarbeitende

Vielen Dank für Ihre Teilnahme. Sie haben den Fragebogen erfolgreich ausgefüllt.



Muster der finalen Fragebogen-Variante

Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße



Herzlich Willkommen zur Umfrage unter den **Schülerinnen und Schülern**!

Im Zeitraum **vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024** wurde ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Dieser bestand aus zwei Komponenten:

I. „Diagonalsperre“ Lessingstraße



An der Kreuzung mit der Lessingstraße war die Durchfahrt über die Sophienstraße für Autos gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Die Einbahnstraßenregelung in der nördlichen Lessingstraße wurde umgedreht (neu: Fahrtrichtung Nord). Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar.

II. Sperrung Lessinggymnasium/Gutenbergplatz Südfahrbahn



Im Bereich des Lessinggymnasiums/Gutenbergplatz wurde die Südfahrbahn der Sophienstraße (Fahrtrichtung Ost) direkt vor der Schule zur Durchfahrt für den Kfz-Verkehr gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar. Zusätzlich wurden im Bereich der Mittelinsel Parkplätze zugunsten oranger Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen gesperrt.

Nun werden die Erfahrungen vor Ort gesammelt, ausgewertet und gemeinsam mit Verkehrsdaten im Frühjahr 2025 dem Gemeinderat mitgeteilt. Dieser entscheidet dann, ob und wenn ja, welche dauerhaften Maßnahmen umgesetzt werden. Die Teilnahme an der Umfrage ist **freiwillig** und die Ergebnisse werden völlig **anonym** ausgewertet.

1. Wie gut warst Du während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße über den Verkehrsversuch informiert?

☐ sehr gut
☐ gut
☐ weniger gut
☐ gar nicht

2. Wie weit ist Dein Wohnort vom Verkehrsversuch in der Sophienstraße entfernt?

☐ Ich wohne in unmittelbarer Nähe zur Schule.
☐ Ich wohne in der Weststadt, aber etwas entfernt.
☐ Ich wohne in einem anderen Stadtteil von Karlsruhe.
☐ Ich wohne außerhalb von Karlsruhe.

3. Mit welchem Verkehrsmittel kommst Du in der Regel im Sommer zur Schule?

- ☐ Ich komme zu Fuß.
- ☐ Ich komme mit dem Rad.
- ☐ Ich komme mit Bus oder Bahn.
- ☐ Ich werde mit dem Auto gebracht.
- ☐ Sonstiges, und zwar: _ _ _

4. Hast Du das Gefühl, dass während des Verkehrsversuchs mehr oder weniger Verkehr in der Sophienstraße unterwegs war?

	deutlich weniger	etwas weniger	gleich geblieben	etwas stärker	deutlich stärker	weiß nicht
Autos	O	O	O	O	O	O
Fahrräder	O	O	O	O	O	O

5. Wie hat sich aus Deiner Sicht die Verkehrssituationen für folgende Personengruppen in der Sophienstraße während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor verändert?

	deutlich verbessert	etwas verbessert	gleich geblieben	etwas verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß nicht
Verkehrssituation für Fußgänger*innen	O	O	O	O	O	O
Verkehrssituation für Radfahrer*innen	O	O	O	O	O	O
Verkehrssituation für Autofahrer*innen	O	O	O	O	O	O
Verkehrssicherheit für Kinder	O	O	O	O	O	O
Dein persönliches Sicherheitsgefühl im Verkehr	O	O	O	O	O	O

6. Hat sich für Dich die Erreichbarkeit folgender Einrichtungen während des Verkehrsversuchs im Vergleich zu vorher verändert?

	deutlich verbessert	etwas verbessert	gleich geblieben	etwas verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß nicht
Erreichbarkeit von Geschäften und Dienstleistungen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Erreichbarkeit des Lessinggymnasiums	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges, und zwar: ---	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7. Hat sich Dein Schulweg durch den Verkehrsversuch in der Sophienstraße verbessert oder verschlechtert?

- ☐ verbessert
☐ gleich geblieben
☐ verschlechtert

8. Hast Du den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessinggymnasium bemerkt?

- ☐ Ja, ich habe den neu gestalteten Vorplatz gesehen. [► Frage 9](#)
☐ Nein, ich habe den neu entstandenen Vorplatz nicht bemerkt. [► Frage 12](#)

9. Hast Du den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessinggymnasium genutzt?

- ☐ Ja, ich habe den Vorplatz mehrmals genutzt.
☐ Ja, ich habe den Vorplatz einmal genutzt.
☐ Nein, aber ich habe gesehen wie sich andere Personen dort aufgehalten haben.
☐ Nein, der Platz wurde von niemandem genutzt.

10. Wie findest Du generell die Idee den Bereich vor der Schule ohne Autos und zum Aufenthalt und Pause machen zu gestalten?

- ☐ sehr gut
☐ gut
☐ weniger gut
☐ gar nicht gut

11. Wie gefiel Dir der eingerichtete Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessinggymnasium während des Verkehrsversuchs?

- ☐ sehr gut
☐ gut
☐ weniger gut
☐ gar nicht gut

11.1 Was hat Dir am Vorplatz besonders gefallen?

11.2 Was hat Dich am Vorplatz gestört / sollte verbessert werden?

12. Wie fandest Du den Verkehrsversuch in der Sophienstraße insgesamt?

- ☐ sehr gut
- ☐ gut
- ☐ weniger gut
- ☐ schlecht

13. Wie sollte die Verkehrsführung Deiner Meinung nach in Zukunft geregelt werden?

- ☐ Alles sollte so bleiben wie vor dem Verkehrsversuch.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wieder so werden wie während des Verkehrsversuchs.
- ☐ Es sollte nur die Diagonalsperre Lessingstraße, aber nicht der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollte nur der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium, aber nicht die Diagonalsperre Lessingstraße dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollten keine Sperrungen, aber geänderte Verkehrsführungen zur Beruhigung eingeführt werden.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wie im Verkehrsversuch, aber mit folgenden zusätzlichen Veränderungen eingerichtet werden: -----
- ☐ Sonstiges, und zwar: -----

14. Gibt es noch etwas, das Du gerne zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße sagen möchtest?

Angaben zur Person

Um Einschätzungen auch nach Teilgruppen auswerten zu können, benötigen wir noch einige statistische Angaben von Dir.

15. Geschlecht

- ☐ weiblich
- ☐ männlich
- ☐ divers

16. Alter

- ☐ unter 16 Jahre
- ☐ 16 Jahre
- ☐ 17 Jahre
- ☐ 18 Jahre oder älter

Vielen Dank für Deine Teilnahme. Du hast den Fragebogen erfolgreich ausgefüllt.



Muster der finalen Fragebogen-Variante

Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße



Herzlich Willkommen zur Umfrage unter den **Lehrerinnen und Lehrern**!

Im Zeitraum **vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024** wurde auf Beschluss des Gemeinderates ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Dieser bestand aus zwei Komponenten:

I. „Diagonalsperre“ Lessingstraße



An der Kreuzung Sophienstraße/Lessingstraße war die Durchfahrt über die Sophienstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Die Einbahnstraßenregelung in der nördlichen Lessingstraße wurde umgedreht (neu: Fahrtrichtung Nord). Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar.

II. Sperrung Lessinggymnasium/Gutenbergplatz Südfahrbahn



Im Bereich des Lessinggymnasiums/Gutenbergplatz wurde die Südfahrbahn der Sophienstraße (Fahrtrichtung Ost) direkt vor der Schule zur Durchfahrt für den Kfz-Verkehr gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar. Zusätzlich wurden im Bereich der Mittelinsel Parkplätze zugunsten temporärer Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen gesperrt.

Nun werden die Erfahrungen vor Ort gesammelt, ausgewertet und im Frühjahr 2025 dem Gemeinderat mitgeteilt. Dieser entscheidet dann, ob es zu einer dauerhaften Veränderung in der Verkehrsführung der Weststadt kommt und wie diese dann aussieht. Die Teilnahme an der Umfrage ist **freiwillig** und die Ergebnisse werden völlig **anonym** ausgewertet.

- 1. Wie gut waren Sie während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße über den Verkehrsversuch informiert?**
 - ☐ sehr gut
 - ☐ gut
 - ☐ weniger gut
 - ☐ gar nicht
- 2. Wie weit ist Ihr Wohnort vom Verkehrsversuch in der Sophienstraße entfernt?**
 - ☐ Ich wohne in der Weststadt.
 - ☐ Ich wohne in einem anderen Stadtteil von Karlsruhe.
 - ☐ Ich wohne außerhalb von Karlsruhe.
- 3. Wie haben sich folgende Aufkommen aus Ihrer Sicht während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor verändert?**

- ☐ sehr gut
☐ gut
☐ weniger gut
☐ gar nicht

- O gut

- O weniger gut

- ☐ gar nicht

2. Wie weit ist Ihr Wohnort vom Verkehrsversuch in der Sophienstraße entfernt?
- ☐ Ich wohne in der Weststadt.
 - ☐ Ich wohne in einem anderen Stadtteil von Karlsruhe.
 - ☐ Ich wohne außerhalb von Karlsruhe.

- O Ich wohne in der Weststadt.

- O Ich wohne in einem anderen Stadtteil von Karlsruhe.

- O Ich wohne außerhalb von Karlsruhe.

3. Wie haben sich folgende Aufkommen aus Ihrer Sicht während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor verändert?

[illegible]

4. Wie haben sich aus Ihrer Sicht die Verkehrssituationen für folgende Personengruppen in der Sophienstraße während des Verkehrsversuchs im Vergleich zur Zeit davor verändert?

	deutlich verbessert	etwas verbessert	gleich geblieben	etwas verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß nicht
Verkehrssituation für Fußgänger*innen	O	O	O	O	O	O
Verkehrssituation für Radfahrer*innen	O	O	O	O	O	O
Verkehrssituation für Autofahrer*innen	O	O	O	O	O	O
Verkehrssicherheit für Kinder	O	O	O	O	O	O
Verkehrssicherheit für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkung	O	O	O	O	O	O
Ihr persönliches Sicherheitsgefühl im Verkehr	O	O	O	O	O	O
Sonstiges, und zwar:	O	O	O	O	O	O

5. Wie schätzen Sie die Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße auf folgende Aspekte vor Ort ein?

	deutlich verbessert	etwas verbessert	gleich geblieben	etwas verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß nicht
Das Miteinander im öffentlichen Raum	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aufenthaltsqualität (attraktiver Ort, lädt zum Verweilen ein, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Nachbarschaftliches Leben und soziales Miteinander	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Erreichbarkeit des Lessinggymnasiums	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ihre Kfz-Abstellmöglichkeiten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges, und zwar: ---	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Haben Sie den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessinggymnasium bemerkt?

- ☐ Ja, ich habe den neu gestalteten Vorplatz gesehen. [► Frage 7](#)
☐ Nein, ich habe den neu entstandenen Vorplatz nicht bemerkt. [► Frage 11](#)

7. Haben Sie den neu entstandenen Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessinggymnasium genutzt?

- ☐ Ja, ich habe den Vorplatz mehrmals genutzt.
☐ Ja, ich habe den Vorplatz einmal genutzt.
☐ Nein, aber ich habe gesehen wie sich andere Personen dort aufgehalten haben.
☐ Nein, der Platz wurde von niemandem genutzt.

8. Wie finden Sie generell die Idee, den Bereich vor der Schule ohne Autos und zum Aufenthalt und Pause machen zu gestalten?

- ☐ sehr gut
☐ gut
☐ weniger gut
☐ gar nicht gut

9. Wie gefiel Ihnen der neu entstandene Vorplatz mit Sitzgelegenheiten vor dem Lessinggymnasium?

- ☐ sehr gut
☐ gut
☐ weniger gut
☐ gar nicht gut

9.1 Bitte beschreiben Sie kurz, warum sie diese Bewertung abgegeben haben?

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge für eine mögliche Gestaltung des Vorplatzes vor dem Lessinggymnasium?

11. Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?

- ☐ sehr positiv
- ☐ eher positiv
- ☐ neutral
- ☐ eher negativ
- ☐ sehr negativ

11.1. Wieso kommen Sie zu dieser Bewertung?

12. Wie sollte die Verkehrsführung Ihrer Meinung nach in Zukunft geregelt werden?

- ☐ Alles sollte so bleiben wie vor dem Verkehrsversuch.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wieder so werden wie während des Verkehrsversuchs.
- ☐ Es sollte nur die Diagonalsperre, aber nicht der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollte nur der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium, aber nicht die Diagonalsperre dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollten keine Sperrungen, aber geänderte Verkehrsführungen zur Beruhigung eingeführt werden.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wie im Verkehrsversuch, aber mit folgenden Veränderungen eingerichtet werden: -----
- ☐ Sonstiges, und zwar: -----

13. Wie zufrieden sind Sie mit den zur Verfügung gestellten Informationen über den Verkehrsversuch?

- ☐ sehr zufrieden
- ☐ eher zufrieden
- ☐ eher unzufrieden
- ☐ sehr unzufrieden

14. Gibt es noch etwas, das Sie gerne zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße sagen möchten oder gab es besondere Vorkommnisse, die sich auf den Verkehrsversuch zurückführen lassen?

Angaben zur Person

Um Einschätzungen auch nach Teilgruppen auswerten zu können, benötigen wir noch einige statistische Angaben von Ihnen.

15. Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie in der Regel im Sommer zur Schule?

- ☐ zu Fuß
- ☐ mit dem Rad
- ☐ mit dem ÖPNV
- ☐ mit dem Auto
- ☐ Sonstiges, und zwar: _ _ _

16. Geschlecht

- ☐ weiblich
- ☐ männlich
- ☐ divers

17. Alter

- ☐ unter 25 Jahren
- ☐ 25 bis unter 35 Jahre
- ☐ 35 bis unter 45 Jahre
- ☐ 45 bis unter 65 Jahre
- ☐ 65 Jahre oder älter

Vielen Dank für Ihre Teilnahme. Sie haben den Fragebogen erfolgreich ausgefüllt.



Muster der finalen Fragebogen-Variante

Umfrage zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße



Herzlich Willkommen zur Umfrage unter den **Marktbeschickern!**

Im Zeitraum **vom 1. Juli bis zum 7. Oktober 2024** wurde auf Beschluss des Gemeinderates ein Verkehrsversuch in der Sophienstraße durchgeführt. Dieser bestand aus zwei Komponenten:

I. „Diagonalsperre“ Lessingstraße



An der Kreuzung Sophienstraße/Lessingstraße war die Durchfahrt über die Sophienstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Die Einbahnstraßenregelung in der nördlichen Lessingstraße wurde umgedreht (neu: Fahrtrichtung Nord). Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar.

II. Sperrung Lessinggymnasium/Gutenbergplatz Südfahrbahn



Im Bereich des Lessinggymnasiums/Gutenbergplatz wurde die Südfahrbahn der Sophienstraße (Fahrtrichtung Ost) direkt vor der Schule zur Durchfahrt für den Kfz-Verkehr gesperrt. Radfahrende konnten weiterhin durchfahren. Alle Ziele waren durchgehend auch mit dem Auto erreichbar. Zusätzlich wurden im Bereich der Mittelinsel Parkplätze zugunsten temporärer Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen gesperrt.

Nun werden die Erfahrungen vor Ort gesammelt, ausgewertet gemeinsam mit den erfassten Verkehrsdaten im Frühjahr 2025 dem Gemeinderat mitgeteilt. Dieser entscheidet dann, ob und wenn ja welche dauerhaften Maßnahmen umgesetzt werden. Die Teilnahme an der Umfrage ist **freiwillig** und die Ergebnisse werden völlig **anonym** ausgewertet.

1. Wie gut waren Sie während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße über den Verkehrsversuch informiert?

- ☐ sehr gut
- ☐ gut
- ☐ weniger gut
- ☐ gar nicht

Fokus: Kundschaft

2. An welchen Markttagen sind Sie auf dem Wochenmarkt am Gutenbergplatz vertreten?

- ☐ dienstags
- ☐ donnerstags
- ☐ samstags

3. Hat sich aus Ihrer Sicht während des Verkehrsversuchs die Verkehrsmittelwahl Ihrer Kundschaft geändert?

- ☐ ja ▶ Frage 4
- ☐ nein ▶ Frage 5
- ☐ weiß nicht ▶ Frage 5

4. Wie hat sich die Verkehrsmittelwahl Ihrer Kundschaft während des Verkehrsversuchs (1. Juli bis 7. Oktober) im Vergleich zur Zeit davor geändert?

- ☐ Die Kundschaft kam vermehrt zu Fuß.
- ☐ Die Kundschaft kam vermehrt mit dem Fahrrad.
- ☐ Die Kundschaft kam vermehrt mit dem Auto.
- ☐ Die Kundschaft kam vermehrt mit dem ÖPNV.
- ☐ Sonstiges, und zwar: _____

5. Welche Kommentare zum Verkehrsversuch haben Sie am häufigsten von Ihrer Kundschaft gehört?

- I. _____
- II. _____
- III. _____

6. Beschäftigen Sie Verkaufspersonal für die Beschickung des Wochenmarktes auf dem Gutenbergplatz?

- ☐ ja, und zwar _ _ Personen ▶ Frage 7
- ☐ nein, ich arbeite alleine ▶ Frage 8

7. Welche Kommentare zum Verkehrsversuch haben Sie am häufigsten von Ihrem Verkaufspersonal gehört?

1. _____

||. _____

III. _____

8. Wie haben sich aus Ihrer Sicht die folgenden Aspekte in Bezug auf Ihr Gewerbe während des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße verändert?

* Bitte versuchen Sie dabei mögliche saisonale Effekte (z. B. durch die Sommerferien) auszublenden.

	deutlich verbessert	etwas verbessert	gleich geblieben	etwas verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß nicht
Erreichbarkeit Ihres Marktstandes mit Ihrem Gefährt	O	O	O	O	O	O
Erreichbarkeit Ihres Gewerbes für die Kundschaft	O	O	O	O	O	O
Zufriedenheit der Kundschaft	O	O	O	O	O	O
Entwicklung der Kundenfrequenzierung Ihres Gewerbes *	O	O	O	O	O	O
Gewinnung neuer Kundschaft	O	O	O	O	O	O
Umsatz Ihres Gewerbes *	O	O	O	O	O	O
Qualität der Geschäftslage für Ihr eigenes Gewerbe	O	O	O	O	O	O
Gesamtsituation für Ihr Gewerbe	O	O	O	O	O	O
Sonstiges, und zwar:	O	O	O	O	O	O

Fokus: Öffentlicher Raum

9. Wie bewerten Sie den Effekt des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße insgesamt?

- ☐ sehr positiv
- ☐ eher positiv
- ☐ neutral
- ☐ eher negativ
- ☐ sehr negativ

9.1. Wieso kommen Sie zu dieser Bewertung?

10. Wie sollte die Verkehrsführung Ihrer Meinung nach in Zukunft geregelt werden?

- ☐ Alles sollte so bleiben wie vor dem Verkehrsversuch.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wieder so werden wie während des Verkehrsversuchs.
- ☐ Es sollte nur die Diagonalsperre Lessingstraße, aber nicht der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollte nur der Vorplatz vor dem Lessinggymnasium, aber nicht die Diagonalsperre Lessingstraße dauerhaft eingerichtet werden.
- ☐ Es sollten keine Sperrungen, aber geänderte Verkehrsführungen zur Beruhigung eingeführt werden.
- ☐ Die Sophienstraße sollte wie im Verkehrsversuch, aber mit folgenden zusätzlichen Veränderungen eingerichtet werden: -----
- ☐ Sonstiges, und zwar: -----

11. Wie zufrieden sind Sie mit den zur Verfügung gestellten Informationen über den Verkehrsversuch?

- ☐ sehr zufrieden
- ☐ eher zufrieden
- ☐ eher unzufrieden
- ☐ sehr unzufrieden

12. Gibt es noch etwas, das Sie gerne zum Verkehrsversuch in der Sophienstraße sagen möchten oder gab es besondere Vorkommnisse, die sich auf den Verkehrsversuch zurückführen lassen?

13. Gibt es noch etwas, dass Sie gerne zum Markt auf dem Gutenbergplatz mitteilen möchten?

Vielen Dank für Ihre Teilnahme. Sie haben den Fragebogen erfolgreich ausgefüllt.