



## 2. Auswertung der Anwohnerbefragung

Zur Befragung der Anlieger wurden insgesamt in etwa 750 Fragebögen an die Haushalte der betroffenen Straßen verteilt (Muster siehe Anlage). Auf diesen konnten die Anwohner anmerken, welche Aspekte ihnen an der gegenwärtigen Verkehrsregelung gefallen oder missfallen und welche der folgend genannten Verkehrsregelung sie bevorzugen:

- 1) Ehemalige Regelung (vor Versuch am 20.01.2020)
- 2) Mozart-, Stein- und Abschnitte der R.-Breitscheidt-Straße als Einbahnstraße (Regelung vom 20.01.2020 – 31.01.2023)
- 3) Zusätzlich noch die H.-Heine- und Abschnitte der Bäckerstraße als Einbahnstraße (Versuchsregelung seit 01.02.2023)

Für diese Präferenz konnten die Anwohner Gründe angeben.

Beim Fachdienst Verkehrsmanagement sind 56 Rückmeldungen zum Einbahnstraßenversuch eingegangen. Davon sprachen sich 17 Personen für die ehemalige Regelung vor den Verkehrsversuchen aus. Fünf Anwohner präferierten die Versuchsanordnung aus dem Zeitraum vom 20.01.2020 bis zum 31.01.2023. Während sich sechs weitere Bewohner gegen die aktuelle Verkehrsregelung ohne Nennung einer expliziten Präferenz aussprachen, forderten 29 Bürger die Beibehaltung der gegenwärtigen Einbahnstraßenanordnung.

| Präferenz          | Für Regelung von 2020 | Für Regelung 2020 - 2023 | Für Aktuelle Regelung | Gegen aktuelle Regelung |
|--------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Rückmeldungen (57) | 17                    | 5                        | 29                    | 6                       |

### Ergebnisse der Befragung

Grundsätzlich können die Beobachtungen und Argumente der Anwohner grob in fünf Kategorien einsortiert werden.

- 1) Verkehrsverlagerung (Lärm und Stau)
- 2) Parken (Parkplatzsuche und Parkplatzsituation)
- 3) Erreichbarkeit und Wege (Zeitverlust, Klima, Flexibilität und Komplexität)
- 4) Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Konflikte, Geschwindigkeit / Sicherheit und Regelbruch)
- 5) Schutzbedürftigkeit von Kindern, Schülern und älteren Menschen

Häufig (20) wurde zu der gegenwärtigen Regelung positiv angemerkt, dass diese am Wohnort zur Verringerung des Verkehrs und somit insbesondere auch nachts zur Lärminderung geführt habe – diese Personen sprachen sich allesamt für die Beibehaltung der gegenwärtigen Verkehrsregelung aus. Demgegenüber wurde mehrfach (4) bemängelt, dass diese Regelung zu einer höheren Verkehrs- und Lärmbelastung in der Mozartstraße (Abschnitt zwischen Bäckerstraße und Demmlerplatz) geführt habe – hiervon gaben zwei Bewohner an, dass sie eine Überführung der Versuchsphase I (Regelung vom 20.01.20 – 31.01.23) bevorzugen, zwei Personen sprachen sich gegen die Beibehaltung der Versuchsphase II aus, ohne Nennung konkreter Präferenz. Ferner gaben vier Person an, dass insgesamt weniger Verkehrsaufkommen vorhanden sei.

Ferner wurde jedoch kritisch angemerkt, dass eine Verlagerung des Verkehrs auf die Friedensstraße (6) stattgefunden habe und dadurch vermehrt Stau am Knoten Friedensstraße / Wittenburger Straße / Voßstraße (3) entsteht. Zusätzlich gaben (3) weitere Personen an, dass der Verkehrsversuch in der aktuellen Anordnung allgemein zu mehr Stau geführt habe. Als Ursache hierfür wurde gesehen, dass durch die Einbahnstraßenregelung Wegeoptionen entfallen. Die mangelnde Flexibilität und hohe Komplexität wurde dementsprechend häufig (12)

negativ angemerkt – insbesondere im Zusammenhang mit Baustellen im Zuge des Fernwärmeausbaus (3) und den benötigten Verkehrsschildern.

Hierdurch bedingt wurden häufig (13) die notwendigen Umwege und längeren Fahrten bemängelt – insbesondere (12) auch im Zuge der Parkplatzsuche. Der dadurch entstehende Zeitverlust und die negativen Folgen (6) für die Umwelt und das Klima sowie den höheren Benzinverbrauch (2) wurden bemängelt.

Die obigen Beobachtungen wurden jedoch nicht von allen Befragten geteilt: Drei Personen gaben an, dass die Parkplatzsuche bzw. -situation durch die aktuelle Verkehrsregelung entspannter sei und eine weitere Person sah weiterhin eine gute Erreichbarkeit innerhalb des Stadtviertels gegeben.

Mehrfach (13) wurde an der gegenwärtigen Verkehrsregelung positiv angemerkt, dass durch den entfallenden Gegenverkehr ein Rückgang an Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern zu beobachten war bzw. mehr Platz vorhanden sei. Eine Person merkte hingegen an, dass auch vorher aufgrund der Grundstückszufahrten genügend Fläche zum Ausweichen vorhanden gewesen sei. Der Wegfall des Gegenverkehrs wurde jedoch nicht bloß positiv bewertet: Mehrere Personen (3) sahen hierin eine Ursache für höhere gefahrene Geschwindigkeiten bzw. weitere Anwohner (3) nahmen allgemein höhere Geschwindigkeiten wahr. Eine Person sah jedoch eine höhere Verkehrssicherheit durch die momentane Lösung. Zwei weitere Personen betonten zusätzlich, dass es durch den Einrichtungsverkehr übersichtlicher für Kinder und ältere Menschen geworden sei. Demgegenüber befürchteten einige Personen (3) negative Auswirkung auf die Sicherheit der Schüler der Friedensschule, da dort nun ein höheres Verkehrsaufkommen bestehe. In diesem Zusammenhang wurden auch stärkere Kontrollen (4) gefordert, da mehrfach entgegen der zulässigen Fahrtrichtung in den Einbahnstraßen oder mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wurde. Zweimal wurde in diesem Kontext angemerkt, dass insbesondere die gegen die Einbahnstraßenrichtung fahrenden Verkehrsteilnehmer mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind und dadurch ein Risiko für Kinder darstellen. Zwei weitere Personen sahen in diesem Sachverhalt (Fahren entgegen der Einbahnstraße) hingegen einen Indikator für die mangelnde Akzeptanz der Einbahnstraßenregelung.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass bei den Bewohnern des Bereiches kein eindeutiges Stimmungsbild für oder gegen eine Option existiert, jedoch eine leichte Tendenz zur Beibehaltung der aktuellen Regelung vorherrscht.

### *3. Auswertung der Zählungen und Messungen*

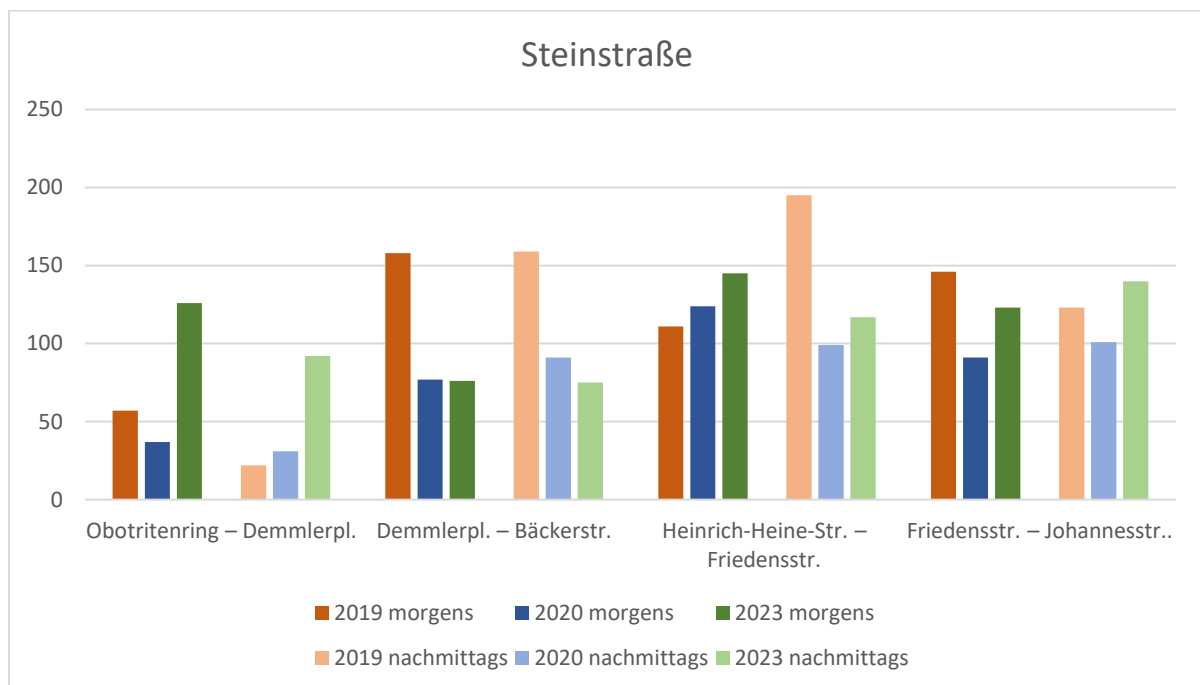
Zur differenzierten Einschätzung der Auswirkungen wurde das Meinungsbild durch quantitative Daten ergänzt. Dazu wurden einerseits die Verkehrsbelastung an den betroffenen Kreuzungen des Versuchs durch Zählungen sowie andererseits die gefahrenen Geschwindigkeiten innerhalb der Mozart-, Stein- und Rudolf-Breitscheid-Str. durch Messungen an vergleichbaren Wochentagen im Jahr 2019, 2020 und 2023 erhoben. Da 2020 aufgrund der Corona-Pandemie das Verkehrsverhalten zeitweise stark vom Regelfall abwich, wurden zur Gewährleistung der Validität und Vergleichbarkeit der Messdaten möglichst einschränkungsfreie Zeiträume gewählt (keine Ausgangsbeschränkungen, niedrige Inzidenzen, etc.).

#### *3.1. Ergebnisse der Verkehrszählung*

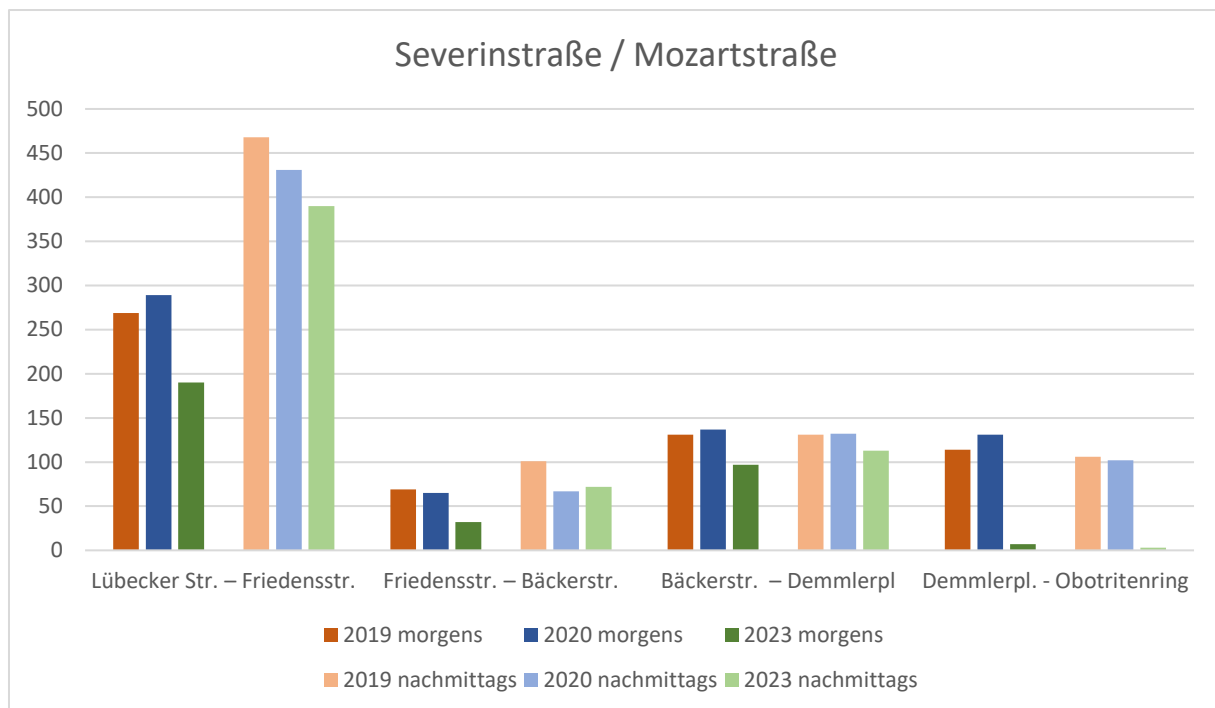
Die Verkehrszahlen der Stein-, Mozart-, R.-Breitscheid- und Friedensstraße sowie des Demmlerplatzes wurden am 24. / 25.9.2019, am 11.11.2020 und am 30.03. / 19.04.2023 jeweils zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr erhoben. Somit liegen Daten zur

Verkehrsbelastung zu jeder der drei unterschiedlichen Regelungen vor und können verglichen werden. Ferner wurde am 08.06.2021 aufgrund einiger Einwände seitens der Anwohner das Verkehrsaufkommen in der Bäcker- und Heinrich-Heine-Straße gezählt und Vergleichswerte am 30.03.2023 (H.-Heine-Straße) und am 21.09.2023 (Bäckerstraße) erhoben.

Die Erhebung auf der Steinstraße zeigte auf einigen Abschnitten eine Abnahme der Verkehrszahlen von 2019 auf 2020 sowie eine geringfügige bis mittlere Zunahme von 2020 zu 2023 – wobei die Zahlen von 2023 in der Regel noch unter denen aus 2019 bleiben. Erkennbare Ausnahme hiervon bildet der kurze Abschnitt zwischen Obotritenring und Demmlerplatz, dessen Verkehrsaufkommen aufgrund des temporären baustellenbedingten Richtungswechsels auf den parallelen Abschnitt der Mozartstraße im Jahr 2023 stark höher ausfiel - es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich der Verkehr nach Abschluss der Baumaßnahme Justizzentrum wieder gleichmäßiger auf die parallelen Straßenabschnitte verteilt. Gleichfalls wies der Abschnitt an der Friedensschule 2023 die höchsten und 2019 die niedrigsten Zahlen auf. Auch auf dem Abschnitt zwischen Friedens- und Johannesstraße wurde im Jahr 2023 nachmittags der höchste Vergleichswert erhoben.

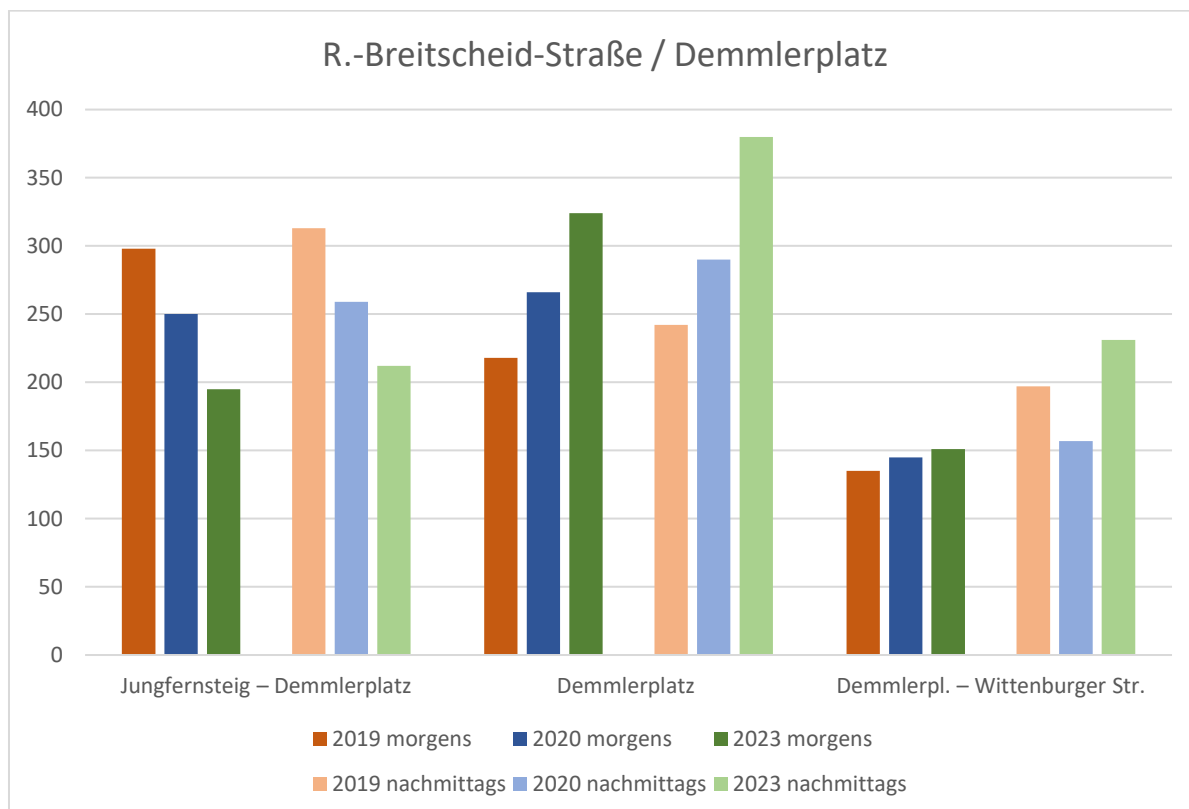


Der Mozartstraße kann ausgehend vom Jahr 2019 generell eine Verkehrsabnahme attestiert werden. Dies lief in der Regel sukzessiv mit einer Verringerung von Jahr zu Jahr ab, lediglich für den Abschnitt Severinstraße (zwischen Lübecker und Friedensstraße) wurden 2020 die meisten Kfz gezählt. Aufgrund der Baustelle Justizzentrum wurde die Richtung der bereits vor dem Versuch existierende Einbahnstraßenregelung zwischen Demmlerplatz und Obotritenring 2021 gedreht, sodass hier 2023 lediglich 7 Kfz morgens und 3 Kfz in der Nachmittagszeit registriert wurden.

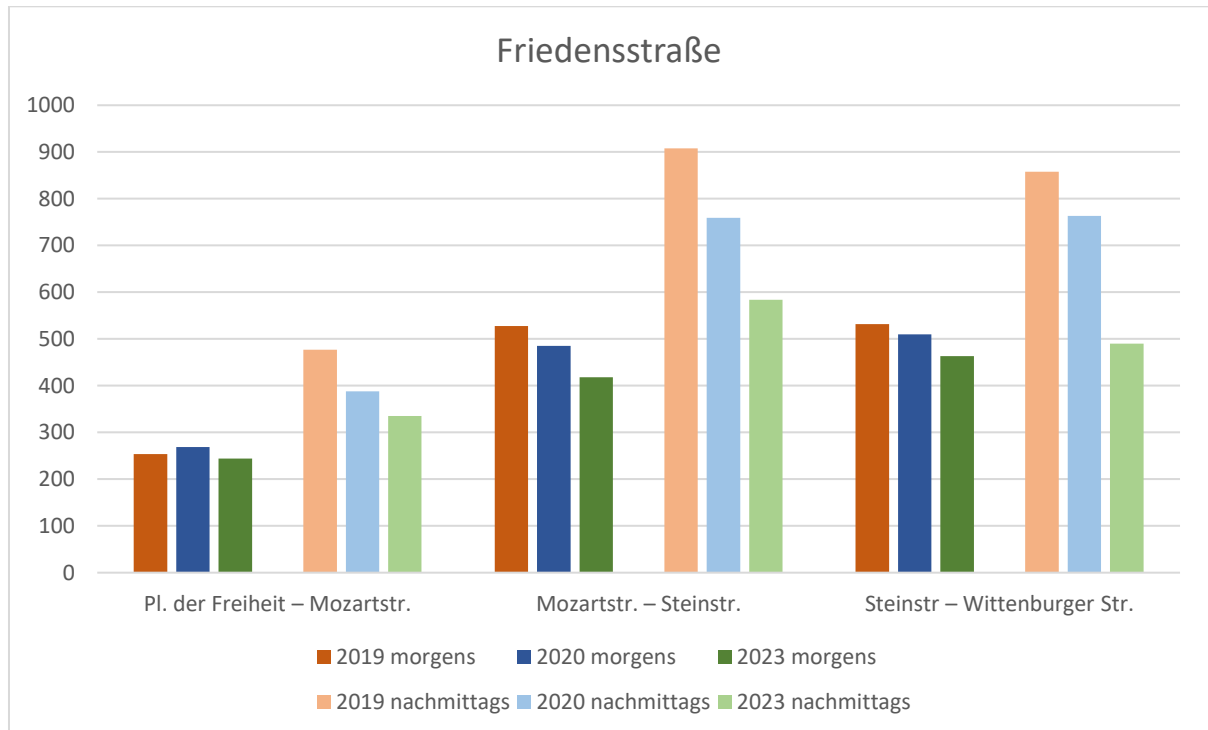


2020 wurde der Abschnitt vom Jungfernstieg bis zum Demmlerplatz der **Rudolf-Breitscheid-Str.** zur Einbahnstraße deklariert und als solche in der aktuellen Versuchskonstellation beibehalten. Bereits in der Zählung 2019 waren nur ca. 20 % der Kfz in Richtung Platz der Freiheit unterwegs.

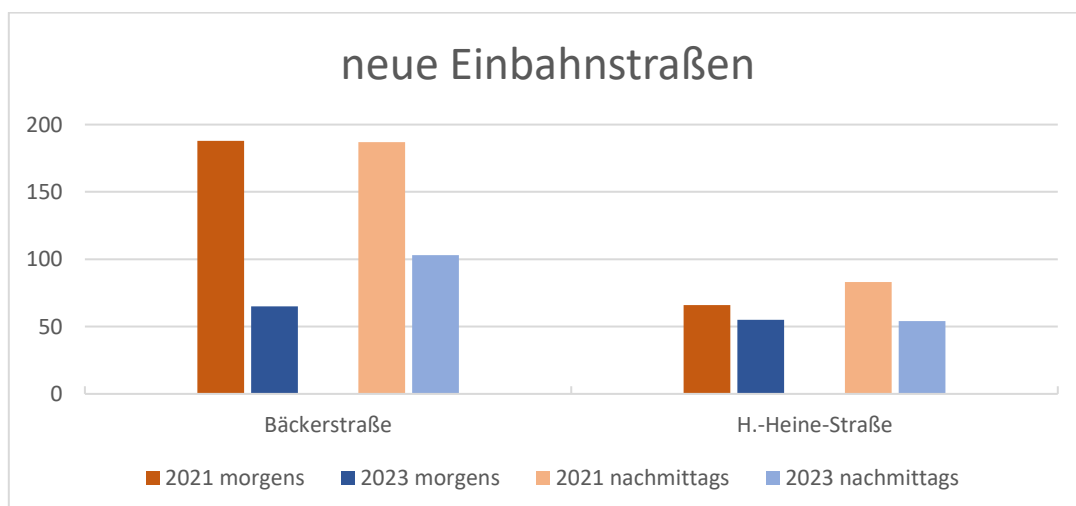
Während auf dem nördlichen Abschnitt sukzessiv eine Abnahme der Verkehrsmengen festgestellt wurde, nahmen diese im Bereich des Demmlerplatzes und des südlichen Abschnittes stetig von Jahr zu Jahr zu. Innerhalb des Bereichs des eigentlichen Demmlerplatzes ist ein deutlicher Verkehrszuwachs seit dem Ausgangsjahr 2019 erkennbar.



Auf der Friedensstraße lässt sich ein sukzessiver Rückgang der Verkehrszahlen feststellen, sodass die 2023 erhobenen Zahlen deutlich geringer gegenüber denjenigen von 2019 ausfielen. Insbesondere im südlichen Abschnitt war ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Demnach können die durch mehrere Befragte geäußerten Schilderungen zum Mehrverkehr auf der Friedensstraße durch die Zählwerte nicht bestätigt werden.



Die im Jahr 2021 erhobenen Verkehrszahlen zeigen eine tägliche Belastung von 780 Kfz auf der Bäcker- und 350 Kfz auf der Heinrich-Heine-Straße. Der überwiegende Anteil des Verkehrs war in nördlicher Richtung unterwegs, da die jeweils benachbarten Straßen (Rudolf-Breitscheid-Straße und Friedensstraße) nur in südlicher Richtung befahrbar sind. Insbesondere in der Bäckerstraße konnte nach Einrichtung der Einbahnstraßen 2023 ein deutlicher Rückgang des Verkehrs beobachtet werden, welcher ebenfalls, jedoch in einem geringeren Ausmaß in der H.-Heine-Straße festgestellt wurde. Zum extremen Verkehrsrückgang auf der Bäckerstraße muss angemerkt werden, dass diese Zählung erst im September erfolgt ist. Zu dieser Zeit wurden die Schüler der Friedensschule sanierungsbedingt am Schulstandort Weststadt unterrichtet, sodass der Hol- und Bringverkehr der Schüler unterblieb. Dies könnte wesentlich zur Reduzierung beigetragen haben.



Insgesamt wurde die Verkehrsbelastung an 16 Straßenabschnitten erhoben. Im südwestlichen Bereich ließ sich auf drei Straßenabschnitten eine Verkehrszunahme beobachten. Demgegenüber wurden auf 9 Abschnitten 2019 die stärkste Verkehrsbelastung gezählt. Gleichfalls wurde auf den beiden Abschnitten Bäcker- und Heinrich-Heine-Straße eine Verkehrsabnahme von 2021 auf 2023 festgestellt. Auf den beiden östlichen Abschnitten der Steinstraße (vor Friedensschule und zwischen Friedens- und Johannesstraße) unterschieden sich die Maxima anhand der Tageszeit.

Bei Betrachtung der Gesamtheit aller Abschnitte liegt die Annahme einer allgemeinen Verkehrsabnahme im Stadtviertel deutlich näher als die einer Verkehrszunahme aufgrund der Einbahnstraßenregelung. Mit Blick auf die Abnahme auf der Friedensstraße und Zunahme auf dem Bereich Demmlerplatz / südliche R.-Breitscheidt-Straße kann jedoch festgestellt werden, dass der Kfz-Verkehr das Stadtviertel vermehrt in der Nähe des Obotritenringes verlässt.

### 3.2. Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung

Die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten jeweils kurz nach Sommerende 2019 (September / Oktober) bzw. kurz vor Sommeranfang 2020 (Juni). Aufgrund technischer Einschränkungen konnten 2023 keine Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden. Bei der Analyse der Messdaten wurden die jeweils verkehrsrechtlich gültigen Fahrtrichtungen berücksichtigt, d.h. 2019 Fahrten in beide Richtungen und 2020 Fahrten in die erlaubte Fahrtrichtung.

Maßgebend für die Beurteilung ist die Geschwindigkeit, welche 85 % der Fahrzeuge nicht überschreiten, da dieser Wert nicht durch wenige, sehr schnell fahrende Pkw (statistische Ausreißer) beeinflusst wird und somit repräsentativ ist. In der Regel wird das generelle Geschwindigkeitsniveau einer Straße als bedenklich eingestuft, wenn der Wert das Tempolimit deutlich übersteigt.

In der **Mozartstr.** wurde die Geschwindigkeit auf der Höhe von Hausnummer 15 gemessen. Es ergaben sich keine statistisch signifikanten Änderungen der gefahrenen Geschwindigkeiten seit der Versuchseinführung.

| <b>Mozartstr. 15</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>Veränderung (ger.)</b> |
|----------------------|-------------|-------------|---------------------------|
| V <sub>85</sub>      | 20,8 km/h   | 19,6 km/h   | -6 %                      |
| Anteil > 30 km/h     | 1,9 %       | 1,6 %       | -0,3 %                    |
| Anteil > 35 km/h     | 0,4 %       | 0,2 %       | -0,2 %                    |

**Gemessene Geschwindigkeiten 2019 und 2020 auf der Mozartstr.**

Innerhalb der **Rudolf-Breitscheid-Str.** verringerten sich die gemessenen Geschwindigkeiten während des Versuchs geringfügig. Hier zeigt vor allem die Sperrung in Richtung Jungfernstieg / Platz der Freiheit positive Wirkung, da ein Großteil der Geschwindigkeitsübertretungen in dieser Richtung erfolgten (ca. 7 % des Verkehrs in dieser Richtung).

| <b>R.-Breitscheid-Str. KITA</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>Veränderung (ger.)</b> |
|---------------------------------|-------------|-------------|---------------------------|
| V <sub>85</sub>                 | 24,5 km/h   | 22,8 km/h   | -7 %                      |
| Anteil > 30 km/h                | 4,8 %       | 2,8 %       | -2,0 %                    |
| Anteil > 35 km/h                | 1,0 %       | 0,8 %       | -0,2 %                    |

**Gemessene Geschwindigkeiten 2019 und 2020 auf der Rudolf-Breitscheid-Str.**

Mittels der auf Höhe von Hausnummer 30 gemessenen Geschwindigkeiten konnte festgestellt werden, dass in der **Steinstr.** zwar eine geringfügige Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit stattgefunden hatte, sich diese jedoch lediglich an das bereits niedrige Geschwindigkeitsniveau der anderen Straßen anpasste und weiterhin deutlich unterhalb der

erlaubten 30 km/h lag. Demnach sind keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erkennbar.

| Steinstr. 30     | 2019      | 2020      | Veränderung (ger.) |
|------------------|-----------|-----------|--------------------|
| V <sub>85</sub>  | 15,9 km/h | 20,3 km/h | +28 %              |
| Anteil > 30 km/h | 0,4 %     | 1,3 %     | +0,9 %             |
| Anteil > 35 km/h | 0,1 %     | 0,4 %     | +0,3 %             |

#### Gemessene Geschwindigkeiten 2019 und 2020 auf der Steinstr.

Da die gemessenen Fahrten in den Jahren 2019 und 2020 bis auf einen geringfügigen Anteil (0,1 bis 2,8 % der gemessenen Fahrten) im Rahmen der erlaubten Geschwindigkeit stattfanden, konnten keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit durch die Einbahnstraßenregelung abgeleitet werden.

Gleichfalls ist davon auszugehen, dass auch 2023 die Geschwindigkeitsvorgaben von maximal 30 km/h an den Messpunkten der Vorjahre durch die meisten Fahrzeugführer eingehalten wurden. Wesentlich für diese Einschätzung sind drei Gründe:

Erstens wurde an den konkreten Stellen von 2020 auf 2023 keine Änderung der Verkehrsregelung vorgenommen. Zweitens wurde bereits mit der Einbahnstraßenregelung aus 2020 die zulässige Geschwindigkeit an diesen Messstellen größtenteils eingehalten. Drittens wird fachlich davon ausgegangen, dass die Fahrbahnoberfläche in Pflasterbauweise ein maßgeblicher Faktor ist, der die Fahrzeugführer davon abhält, schneller zu fahren.

#### 4. Exkurs: Fahrbahnoberfläche und Verkehrslärm

Im Vergleich zu weiteren Anliegerstraßen im Stadtgebiet kann dem Bereich generell ein niedriges Verkehrsaufkommen attestiert werden. Demgegenüber muss für die Einschätzung der Verkehrslärmbelastung jedoch nicht nur das Verkehrsaufkommen, sondern auch die Fahrbahnoberfläche berücksichtigt werden. Die Beschaffenheit und Material der Straßenoberfläche beeinflusst das Rollgeräusch, welches aus der Wechselwirkung zwischen Reifen und Fahrbahn entsteht und die wesentliche Geräuschemission der Kfz in den Straßenabschnitten mit Pflasterbauweise ist. Dieser Zusammenhang wurde mehrfach systematisch untersucht:

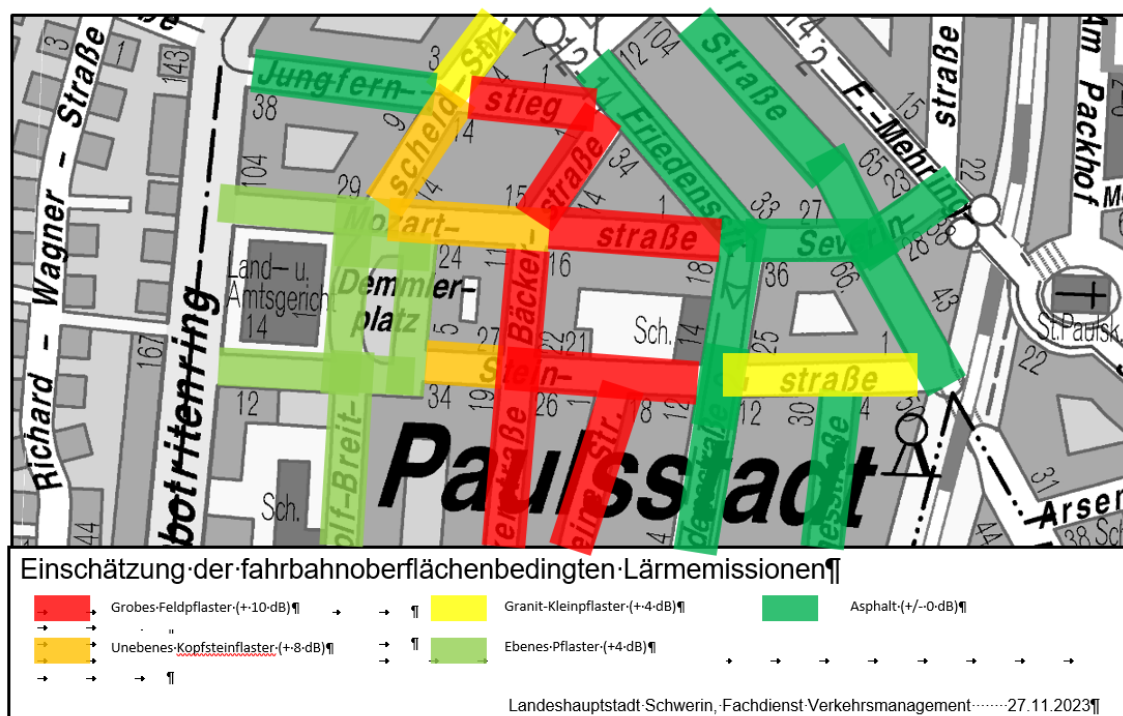
Neben dem Einfluss von Fugenmaß, Pflasterverband sowie Steingröße wirkt sich insbesondere die (Un-)Ebenheit der Steine stark negativ auf die Lärmemission gegenüber herkömmlichen Asphalt aus<sup>1</sup>. In diesem Zusammenhang attestierte die Hansestadt Rostock<sup>2</sup> ebenem Pflaster eine höhere Geräuschemission um 6 – 7 dB(A) sowie unebenem Pflaster eine Pegelerhöhung um 9-12 dB(A) im Vergleich zu Asphaltbeton. Letzteres entspräche einer subjektiv empfundenen Verdoppelung der Lautstärke. Im Rahmen des EU Projektes Silence wurden die unterschiedlichen Arten der Pflasterbauweise hinsichtlich ihrer Lärmqualität eingeschätzt<sup>3</sup> - wobei grobes Feldpflaster als lauteste Oberflächengestaltung eingeordnet wurde. Die Pflasterbauweisen sind, wie in der folgenden Tabelle dargestellt, auch in der Paulsstadt vorzufinden

<sup>1</sup> Andersen, B.; Bendtsen, H; Kragh, J. und S. Thomsen (2007): Noise from streets with paving stones. Danish Road Institute. 154. S. 19.

<sup>2</sup> Hansestadt Rostock (2004): Planungsgrundsätze zum Einsatz von Pflasterbelägen. Anhang S. 9.

<sup>3</sup> Sandberg, U. and H. Bendtsen (2007): Possibilities to reduce tyre/road noise emission on paving stones and other block surfaces. S. 35. [Die dB-Vergleichswerte beziehen sich dabei auf eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h]

|                                                                 |                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Grobes Feldsteinpflaster<br>mehr als. 10 dB lauter als Asphalt  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bäckerstraße,</li> <li>• H.-Heine-Straße,</li> <li>• Mozartstraße (zw. Friedens- und Bäckerstraße),</li> <li>• Steinstraße (zw. Friedens- und Bäckerstraße)</li> </ul>                            |
| Unebenes Kopfsteinpflaster (90°)<br>ca. 8 dB lauter als Asphalt |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• R.-Breitscheid-Straße (zw. Jungfernstieg und Mozartstr.),</li> <li>• Mozartstraße (zw. Bäckerstraße und R.-Breitscheid-Str.),</li> <li>• Steinstraße (zw. Bäckerstraße und Demmlerpl.)</li> </ul> |
| Granit-Kleinpflaster<br>ca. 4 dB lauter als Asphalt             |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Steinstr.(zwischen Friedensstr. und Lübecker Str.)</li> </ul>                                                                                                                                     |
| Ebenes Pflaster (90 °)<br>ca. 4 dB lauter als Asphalt           |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demmlerplatz,</li> <li>• R.-Breitscheidt-Str. (zw. Demmlerpl. und Wittenburger Str.),</li> <li>• Mozartstr. (zw. Demmlerpl. und Obotritenring)</li> </ul>                                         |



Während Straßen und Straßenabschnitte mit höherer Verkehrsbelastung (Friedensstraße, Severinstraße) in der Regel in Asphaltbauweise befestigt sind, konnte insbesondere auf Straßenabschnitten mit problematischer Fahrbahnoberfläche (rot und orange in der Karte) eine Verkehrsabnahme erhoben werden. Auch mit Blick auf das deutlich ruhigere ebene Pflaster um den Demmlerplatz kann eine geringe Verlagerung in diese Richtung akzeptiert werden.

## *5. Fazit und Ausblick*

In Bezug auf das Parkraumangebot gab es durch die probeweise Einführung der Einbahnstraßenregelung keine Veränderung. Der von Teilen der Anwohner wahrgenommene erhöhte Aufwand für die Parkplatzsuche konnte in den Zahlen nicht abgelesen werden; generell nahm die Verkehrsbelastung in den erprobten Straßenabschnitten ab und abgesehen vom Demmlerplatz wurde keine intensive Verkehrsverlagerung gezählt. Auswirkungen durch baustellenbedingte Änderungen der Verkehrsführung (z.B. Baustelle Justizzentrum) auf das Verkehrsverhalten können methodisch jedoch nicht genau prognostiziert werden.

Aufgrund des geringen Zuspruches von 5 Bewohnern zur Versuchsphase 1 (Einbahnstraßenkonstellation zwischen 2020 und 2023) werden lediglich Vor- und Nachteile der ehemaligen Verkehrsregelungen mit Zweirichtungsverkehr gegenüber der aktuellen Einbahnstraßenverkehrsregelung abgewogen.

Während 29 der eingegangenen Fragebogen die Einbahnstraßen im gegenwärtigen Zustand befürworteten, entsprach diese Regelung nicht der Präferenz von 28 Anwohnern (hiervon sprachen sich 17 explizit für die ursprüngliche Regelung aus und weitere Personen gaben an, mit der derzeitigen Regelung nicht zufrieden zu sein).

Hier gilt es, die Abnahme von Konflikten und Straßenverkehrslärm als Argument für die gegenwärtige Situation gegenüber der mangelnden Flexibilität und den allgemein längeren Wegen – insbesondere auch bei der Parkplatzsuche – abzuwägen. Aus den erhobenen Zahlen konnten jedoch weder eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit noch eine vermehrte Stauanfälligkeit und Mehrverkehrsaufkommen abgelesen werden. Ganz im Gegenteil wurde überwiegend eine Abnahme des Verkehrs festgestellt, wobei gerade beim Knoten Friedensstraße / Wittenburger Straße eine besonders starke Verkehrsabnahme gegenüber 2019 stattgefunden hat (obwohl dies seitens einiger Bewohner anders wahrgenommen wurde). Gleichmaßen ist davon auszugehen, dass eine signifikante Verlängerung der Wege der Anwohner durch das Viertel bei der Parkplatzsuche und aufgrund von Umwegen in den Verkehrserhebungen als Mehrverkehr abzulesen sein müsste, da so ein Durchfahren mehrerer Abschnitte bzw. ein mehrmaliges Durchfahren einzelner Abschnitte durch den selben Verkehrsteilnehmer die Folge wäre. Aufgrund der generellen Tendenz der Verkehrsabnahme in der Summe der Abschnitte fehlt hier eine empirische Evidenz, um diese Beobachtungen zu untermauern.

Insbesondere unter der Berücksichtigung, dass die Verkehrsabnahme überwiegend an Straßenabschnitten mit „lauter“ Fahrbahnoberfläche festgestellt wurde und die Abnahme des Verkehrslärms besonders häufig positiv angemerkt wurde, kann eine dauerhafte Beibehaltung der derzeitigen Einbahnstraßenregelung empfohlen werden. Allerdings sind die Untersuchungsergebnisse nicht derart eindeutig, dass die anderen Varianten komplett auszuschließen wären.