

Vorlage Nr.: 2025/0311

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle:
Stadtplanungsamt

Sophienstraße für den Radverkehr optimieren Evaluations-Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Verkehrsversuch

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	03.07.2025	2	Ö	Entscheidung

Am 25. Mai 2023 wurde der interfraktionelle Gemeinderats-Antrag „Sophienstraße für den Radverkehr optimieren“ gestellt. Diesem Antrag wurde vom Gemeinderat (GR) am 24. Oktober 2023 zugestimmt. Damit wurde die Verwaltung beauftragt, einen Verkehrsversuch in der Sophienstraße im Sommer 2024 durchzuführen und die finale Ausgestaltung zu erproben.

Aus den Evaluations-Ergebnissen zum Verkehrsversuch ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Die Diagonalsperre an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße hat sich bewährt und wird zur dauerhaften Umsetzung empfohlen.
- Die Poller am Lessing-Gymnasium östlich der Gutenbergstraße haben zu nachteiligen Verkehrsverlagerungen geführt. Daher wird diese Maßnahme nicht zur dauerhaften Umsetzung empfohlen. Etwa ein Jahr nach Einrichtung des modalen Filters an der Lessingstraße wird erneut der Durchgangsverkehr am Lessing-Gymnasium erhoben. Die Ergebnisse werden dem Planungsausschuss mitgeteilt.
- Die geschaffene Aufenthaltsqualität auf fünf Parkierungsflächen wurde nicht wie von den Antragsstellenden erhofft genutzt. Die Nachfrage rechtfertigt zunächst lediglich die Umwandlung einer Parkierungsfläche. Sobald die Mittel für eine qualitätsvolle Möblierung und deren Unterhalt bereitstehen, wird diese Maßnahme im Dialog mit dem Lessing-Gymnasium umgesetzt.

Der Planungsausschuss stimmt den Empfehlungen der Verwaltung zu.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: ca. 5.000 Euro Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor-thema: Mobilität
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

Erläuterungen

Die ausführliche Zusammenfassung der Evaluation liegt als Anlage H (Historie) bei

Herleitung

Am 25. Mai 2023 wurde der interfraktionelle GR-Antrag „Sophienstraße für den Radverkehr optimieren“ gestellt. Diesem Antrag wurde vom GR am 24. Oktober 2023 zugestimmt. Damit wurde die Verwaltung beauftragt, einen Verkehrsversuch in der Sophienstraße im Sommer 2024 durchzuführen und die finale Ausgestaltung zu erproben.

Ziel des Antrages war es, die Sophienstraße von Kfz-Durchgangsverkehr zu befreien. Dies sollte durch die Einrichtung einer „Fußgängerzone, Rad frei“ bzw. einer Fahrradstraße ohne den Zusatz „Kfz frei“ am Gutenbergplatz erreicht werden. An zwei Ortsterminen am 5. und 6. Juni 2024 nahmen die Antragstellenden zusammen mit Verwaltung und Betroffenen die verkehrliche Situation in der morgendlichen Spitzenstunde ab 7:15 Uhr in Augenschein.

Mögliche Maßnahmen wurden in einem moderierten Workshop am 12. Juni 2024 den Betroffenen (siehe Teilnehmendenliste, **Anlage 2**) vorgestellt. Einvernehmlich wurde beschlossen, sich auf die Situation der Sophienstraße westlich der Reinhold-Frank-Straße zu konzentrieren. Gemeinsam mit ihnen wurde dann die finale Ausgestaltung des Verkehrsversuchs (Reallabor) erarbeitet:

- Diagonalsperre/Modaler Filter (Poller) an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße
- Umdrehung der Einbahnstraße in der Lessingstraße nördlich der Sophienstraße (**diese Maßnahme bleibt aus Gründen der Verkehrssicherheit dauerhaft erhalten und bedarf keiner Zustimmung durch den Planungsausschuss**)
- Modaler Filter (Poller) auf der Südfahrbahn der Sophienstraße östlich der Einmündung der Gutenbergstraße vor dem Lessing-Gymnasium
- Schaffung von Aufenthaltsqualität durch Bereitstellen von Sitzmöbeln in fünf Parkierungsflächen in der Mittelinsel der Sophienstraße vor dem Lessing-Gymnasium
- Modaler Filter (Poller) auf der Nordfahrbahn der Sophienstraße westlich der Einmündung der Nelkenstraße (diese Maßnahme konnte aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrsrechtes nicht erprobt werden)

Der Verkehrsversuch (Reallabor) fand vom 1. Juli 2024 bis 7. Oktober 2024 statt.

Verkehrliche Auswirkungen des Verkehrsversuchs

Um die verkehrlichen Auswirkungen zu erfassen, wurden vor und während des Verkehrsversuchs Verkehrszählungen durchgeführt (**Anlage 3**).

Fazit der verkehrlichen Auswirkungen

Die **Sperrung in der Sophienstraße am Lessing-Gymnasium** (östlich der Einmündung Gutenbergstraße) führt zu einer deutlichen Verkehrszunahme (+40 %) in der Weinbrennerstraße in östlicher Fahrrichtung. In der Gutenbergstraße verdoppelt sich der Kfz-Verkehr, in der Nelkenstraße wächst er um etwa 40 %. Diese drei Straßenabschnitte sind Bestandteil eines verkehrsberuhigten Bereiches, eine deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrs könnte auch dazu führen, dass die verkehrsberuhigten Bereiche nicht mehr den bundeseinheitlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung entsprechen, da diese nur von sehr geringem Kfz-Verkehr frequentiert werden dürfen.

Fazit: In Kombination mit den Abrollgeräuschen des Kfz-Verkehrs auf dem Kopfsteinpflaster erscheinen diese Auswirkungen der Sperrung am Lessing-Gymnasium nicht verhältnismäßig für das angestrebte Ziel.

Die **Diagonalsperre an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße in Kombination mit der Umdrehung der Einbahnstraßenrichtung im nördlichen Teil der Lessingstraße** führt zu einer deutlichen Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Sophien- und auch der Lessingstraße. Die Zählungen in der Lessingstraße nördlich der Sophienstraße bestätigen die Vermutung, dass dieser Teil der Lessingstraße Schleichverkehr aufnimmt, der die Lichtsignalanlage am Mühlburger Tor vermeiden will.

Die Zählungen in der Lessingstraße südlich der Sophienstraße in Kombination mit der Zählung nördlich der Lessingstraße bestätigen die Vermutung, dass die Lessingstraße Schleichverkehr von der Reinhold-Frank-Straße aufnimmt.

Fazit: Angesichts des deutlichen Rückgangs des Kfz-Verkehrs in der Sophienstraße durch die Diagonalsperre an der Lessingstraße erscheint die Maßnahme hinsichtlich des angestrebten Ziels wirkungsvoll und verhältnismäßig. Die Umdrehung der Einbahnstraße in der Lessingstraße nördlich der Sophienstraße bleibt aus Gründen der Verkehrssicherheit auf jeden Fall erhalten und bedarf keiner Zustimmung durch den Planungsausschuss.

Ergebnisse der Befragungen der Anwohnenden, der Betriebe, am Lessing-Gymnasium und auf dem Markt auf dem Gutenbergplatz

Das Amt für Stadtentwicklung hat umfassende Erhebungen unter den Anwohnenden, Gewerbetreibenden, am Lessing-Gymnasium und unter den Marktbesuchenden und -besuchenden vorgenommen (**Anlage 4**).

Gewünschte perspektivische Entwicklung gemäß den durchgeführten Befragungen

Alle Befragten 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 (Abb. 1.4) 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 Anwohnenden (40,5 %) als auch von den Schülerinnen und Schülern des Lessing-Gymnasium (47,9 %) am häufigsten gewählt.

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 Anwohnenden (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.

Fazit aus der Überlagerung der Befragungsergebnisse mit den verkehrlichen Aspekten

Die Bewertung des Verkehrsversuchs fällt in der Anwohnerschaft insgesamt leicht positiv aus. Der Wohnort innerhalb des Untersuchungsgebiets spielt bei dieser Bewertung neben der Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt eine Rolle. Man kann an der negativen Bewertung in der Gabelsberger-, Drais- und Nelkenstraße erkennen, dass die negativen Auswirkungen, beispielsweise Auswirkungen auf die Parkplatzsuche (Abb. 2.13) und Aufenthaltsqualität (Abb. 2.10) im Zusammenhang mit der Sperrung der Sophienstraße am Lessing-Gymnasium zu sehen sind. Dies deckt sich mit den empfundenen und

messbaren Kfz-Verlagerungen und Mehrbelastungen um diesen Bereich. Die positiven Auswirkungen auf Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Sophien- und Lessingstraße (Abb. 2.9 und Abb. 2.10) lassen sich räumlich eher auf die Diagonalsperre an der Lessingstraße zurückführen. Trotz leichter Zunahmen im Kfz-Verkehr in der Scheffelstraße wird dort der Effekt des Verkehrsversuchs leicht positiv bewertet (Abb. 2.18).

Aus diesen Ergebnissen schließt die Verwaltung, dass durch den Verzicht auf die Sperrung am Lessing-Gymnasium der Anteil derer, die für „Szenario 2: Beibehaltung der Verkehrsführung wie vor dem Verkehrsversuch“ gestimmt haben sinken würde, während die Zustimmungswerte für die Szenarien 1 und 3, also dauerhafte Umsetzung von zumindest Teilen des Verkehrsversuchs gleichzeitig steigen würden. Das Ausmaß der Nutzung des Platzes vor dem Lessing-Gymnasium während des Verkehrsversuchs rechtfertigt nicht, fünf Parkbuchten umzuwidmen. Angesichts der gleichzeitig negativen Bewertung der Veränderungen bei der Parkplatzsuche (Abb. 2.13) scheint die Umgestaltung von nur einer Parkbucht angebracht.

Empfehlung der Verwaltung

Aus den Ergebnissen des Verkehrsversuchs ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Die Diagonalsperre an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße hat sich bewährt und wird zur dauerhaften Umsetzung empfohlen.
- Die Poller am Lessing-Gymnasium östlich der Gutenbergstraße am Lessing-Gymnasium haben zu nachteiligen Verkehrsverlagerungen geführt. Daher wird diese Maßnahme nicht zur dauerhaften Umsetzung empfohlen. Etwa ein Jahr nach Einrichtung des Modalen Filters an der Lessingstraße wird erneut der Durchgangsverkehr am Lessing-Gymnasium erhoben. Die Ergebnisse werden dem Planungsausschuss mitgeteilt.
- Die geschaffene Aufenthaltsqualität auf fünf Parkierungsflächen wurde nicht wie erhofft genutzt. Die Nachfrage rechtfertigt zunächst lediglich die Umwandlung einer Parkierungsfläche. Sobald die Mittel für eine qualitätsvolle Möblierung und deren Unterhalt bereitstehen, wird diese Maßnahme im Dialog mit dem Lessing-Gymnasium umgesetzt.

Bauliche Maßnahmen

Für die Diagonalsperre an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße sind zunächst nur Markierungsarbeiten und das Setzen von Pollern erforderlich. Diese Maßnahmen sollen zu Beginn der Sommerferien 2025 erfolgen. Während des Verkehrsversuchs gewonnene Erkenntnisse zur Optimierung der Markierung und der Lage der Poller sollen, soweit möglich, einfließen. Die Maßnahmen wurden mit der Branddirektion abgestimmt. Es werden herausnehmbare Poller verwendet. Gegebenenfalls wünschenswerte bauliche Anpassungen an den Bordsteinradien sollen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen und die Umsetzung des Modalen Filters im Sommer 2025 nicht verzögern.

Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Die Mittel in Höhe von 5.000 Euro stehen im Jahr 2025 im FinanzHH bei 7.661005.700.001 „Radwege sonstige Maßnahmen“ zur Verfügung.

Beschluss:

Der Planungsausschuss stimmt den Empfehlungen der Verwaltung zu.