Untere Hauptstraße: Anliegen und Themenschwerpunkte

Deskriptive und qualitative Auswertung der Freitexte vom 9. November 2026

1 Datengrundlage und Vorgehen (Methodik)

Die Klassifizierungsdatei enthält die Angaben von 49 Personenkennungen, 87 Freitexte und 127 Zuordnungen zu sieben vorgegebenen Klassen. Die in der Auswertung genannten Gesamtzahlen wurden vollständig bestätigt. Die Datei enthält die zusammengeführten Originalaussagen und die Klassifizierung. Pro Personenkennung und Klasse wurde einmal gezählt; Mehrfachzuordnungen zwischen Klassen blieben erhalten. Prozentwerte beziehen sich auf 49 Personenkennungen und summieren sich daher nicht zu 100 %. Die inhaltliche Verdichtung erfolgte anhand der Originalaussagen innerhalb der vorgegebenen Klassen, ohne erneute Codierung einzelner Aspekte.

49 Personenkennungen · 87 Freitexte · 127 Klassenzuordnungen

2 Häufigkeiten und thematische Verknüpfungen

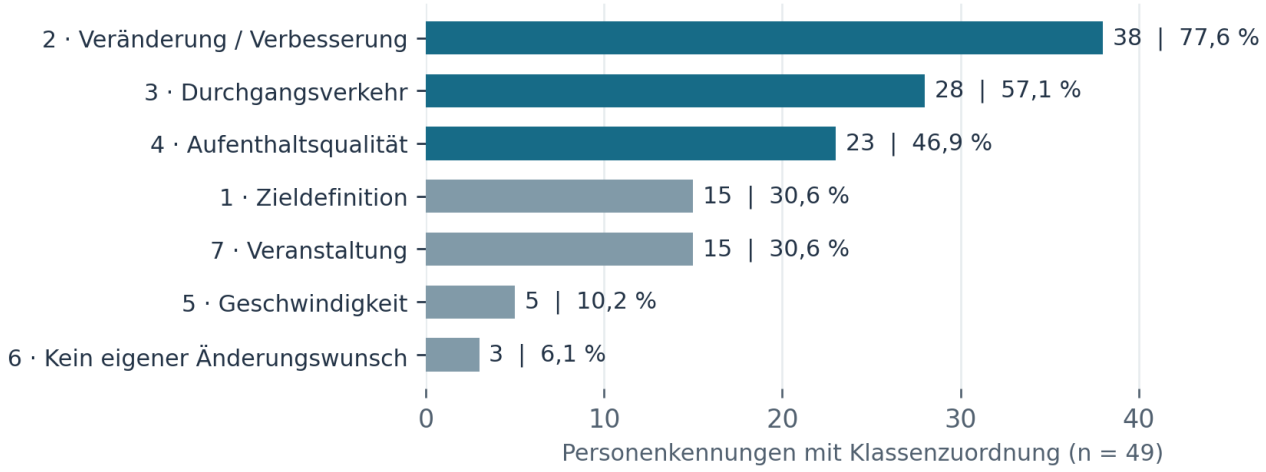


Abb. 1. Klassenhäufigkeiten: Anzahl und Anteil der Personenkennungen; Klassennamen für die Grafik gekürzt. Vollständige Bezeichnungen auf Seite 2.

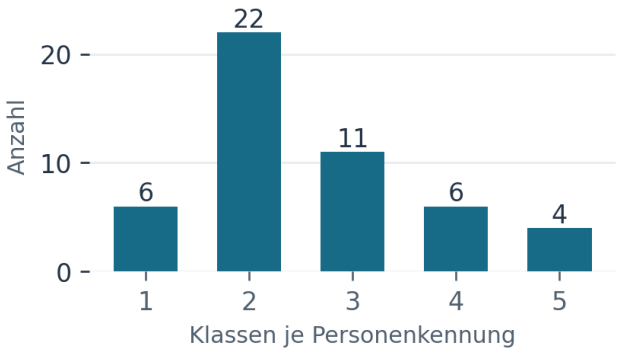


Abb. 2. Verteilung der Anzahl zugeordneter Klassen je Personenkennung (n = 49).

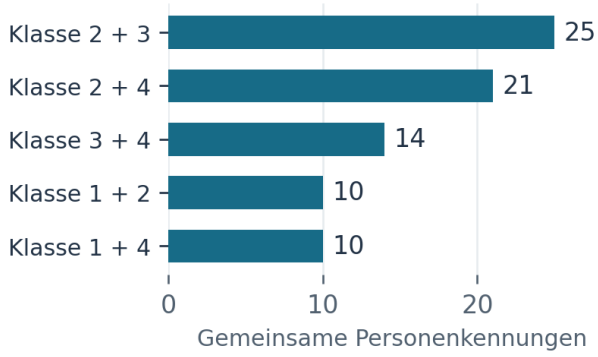


Abb. 3. Die fünf häufigsten Klassenpaare; gezählt auf Ebene der Personenkennungen.

Am häufigsten sind Veränderung/Verbesserung (38; 77,6 %), Durchgangsverkehr (28; 57,1 %) und Aufenthaltsqualität (23; 46,9 %) vertreten. 43 von 49 Personenkennungen (87,8 %) sind mehreren Klassen zugeordnet. Veränderung und Durchgangsverkehr treten bei 25 Kennungen gemeinsam auf; dies beschreibt eine Überschneidung von Themen, keine einheitliche Haltung.

3 Wesentliche Aspekte je Klasse

Die folgenden Schwerpunkte sind qualitative Verdichtungen. Innerhalb der Klassen wurden weder Unterthemenhäufigkeiten noch Wichtigkeitsrangfolgen gemessen.

1 · Zur Zieldefinition (15; 30,6 %)
Im Zentrum stehen ein gemeinsam entwickeltes Zielbild, mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit sowie ein attraktiver Einkaufs- und Begegnungsort. Gleichberechtigung der Verkehrsarten, weniger Autozentrierung, ein vielfältiges Warenangebot und Klimaanpassung werden als miteinander zu verbindende Ziele genannt.

2 · Zur grundsätzlichen Veränderung / gezielten Verbesserung (38; 77,6 %)
Wiederkehrende Vorschläge sind befristete Verkehrsversuche mit anschließender Evaluation, Fußgängerzone oder Sackgasse, Poller, alternative Bus- und Verkehrsführungen sowie konsequente Kontrollen. Vorgeschlagene Versuchszeiträume reichen von drei Monaten bis mindestens einem Jahr. Zugleich werden Feinjustierungen des Bestands und die Sicherung von Erreichbarkeit, Liefer- und Rettungsverkehr verlangt.

3 · Zum Durchgangsverkehr (28; 57,1 %)
Prägend sind Reduzierung beziehungsweise Ausschluss der Durchfahrt und die Nutzung alternativer Routen, etwa über die Cohausenstraße oder Im Angel. Mehrere Aussagen unterscheiden ausdrücklich zwischen unerwünschter Durchfahrt und notwendiger Zufahrt für Anliegende, Lieferungen oder Rettungsdienste. Offen bleiben tatsächliche Verkehrsanteile und mögliche Verlagerungswirkungen.

4 · Zur Aufenthaltsqualität (23; 46,9 %)
Sicherheit und Bewegungsfreiheit zu Fuß, besonders mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen, bilden einen Schwerpunkt. Gewünscht werden mehr Platz, Sitzgelegenheiten, Schatten, Begrünung und kostenfrei nutzbare Begegnungsräume. Ein attraktiver Handel und Gastronomie werden mitgedacht; blockierte Wege und Flächenkonflikte werden kritisiert.

5 · Zur Geschwindigkeit (5; 10,2 %)
Genannt werden als zu hoch wahrgenommene Geschwindigkeiten, stärkere Kontrollen und die Durchsetzung bestehender Regeln. Die Sicherheitskritik betrifft nicht nur Pkw, sondern auch schnell fahrende Fahrräder und E-Scooter. Die Aussagen beschreiben Wahrnehmungen, keine gemessenen Geschwindigkeiten.

6 · Zu Personen, die keine Veränderung anstreben (3; 6,1 %)
Die Positionen unterscheiden sich: weitgehender Bestandserhalt; Bestandserhalt mit Ausnahme des Busverkehrs; kein eigener Änderungswunsch bei gleichzeitiger Offenheit für eine Fußgängerzone. Die Klasse darf deshalb nicht als geschlossener Widerstand gegen Veränderungen interpretiert werden.

7 · Zur Veranstaltung (15; 30,6 %)
Wiederkehrend sind der Wunsch nach Fortsetzung eines konstruktiven Dialogs, breiterer Beteiligung und einem klaren Weg zu gemeinsamer Zielbildung und Entscheidung. Angesprochen werden Stadtbevölkerung, Anliegende, Kinder und Schulen sowie die Einbindung der Verwaltung. Positive Rückmeldungen stehen vereinzelter Kritik an Methoden, fehlenden neuen Erkenntnissen und unzureichender Zielorientierung gegenüber.

4 Einordnung und Schlussfolgerung

Der Datensatz legt nahe, die weitere Diskussion um ein gemeinsames Zielbild, eine überprüfbare Verkehrsvariante und die Sicherung notwendiger Zufahrten zu strukturieren. Ein zeitlich begrenzter Versuch mit vorab festgelegten Messgrößen für Verkehr, Sicherheit, Aufenthalt und wirtschaftliche Entwicklung greift mehrere geäußerte Anliegen auf. Dies ist eine aus den Aussagen abgeleitete Handlungsoption, kein nachgewiesener Konsens.

Grenzen: Die Freitexte sind keine repräsentative Bevölkerungsbefragung. Häufigkeit bedeutet Themenpräsenz, nicht Zustimmung oder individuelle Wichtigkeit. Die vorgegebene Klassifizierung wurde übernommen; eine unabhängige Doppelcodierung oder Prüfung der Übereinstimmung zwischen Codierenden erfolgte nicht. Die angegebenen Zuverlässigkeitswerte wurden nicht als statistische Gewichte verwendet. Mehrere Aussagen sind erkennbar unvollständig; berichtete Verkehrs- und Umsatzwirkungen wurden nicht extern überprüft.

Quelle aller Kennzahlen und Grafiken: Klassifizierung_Freitexte_Mehrfachzuordnungen.csv, bereitgestellte Datei; eigene Berechnungen und qualitative Verdichtung. Veranstaltungsdatum laut Aufgabenstellung.