



Vorherbefragung der Bewohner und Gewerbetreibenden im Berliner Bezirk Pankow (Prenzlauer Berg)

Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 1
im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben
„ParkenBerlin“

Berlin, April 2008

Autoren:

Angelika Uricher
Pierre Karohs

„ParkenBerlin“ ist ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007

Deutsches Institut für Urbanistik

Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

Telefon: 030/39001-252
Telefax: 030/39001-251
E-Mail: lehmbrock@difu.de

Partner:

LK Argus GmbH
Novalisstraße 10
10115 Berlin
VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH
Tempelhofer Damm 1-8
12101 Berlin
Bezirksamt Mitte von Berlin
Mathilde Jacob Platz 1
10551 Berlin

Inhalt

1.	Einordnung ins Gesamtprojekt.....	7
2.	Literaturanalyse	8
3.	Methodik.....	8
3.1	Vorgehensweise	8
3.2	Überprüfen der Stichprobe	11
3.3	Strukturdaten der Erhebung	13
4.	Statistische Auswertung	14
4.1	Bewohner.....	14
4.1.1	Alle Befragten.....	14
4.1.2	Auswertung nach Straßentypen	29
4.2	Gewerbetreibende.....	29
4.2.1	Alle Befragten.....	29
4.2.2	Auswertung nach Straßentypen	43
5.	Fazit und Empfehlungen	44
5.1	Fazit aus der Bewohnerbefragung.....	44
5.2	Fazit aus der Befragung der Gewerbetreibenden.....	45
5.3	Empfehlungen	46

Anhang

Literaturanalyse

Anschreiben Bewohner und Gewerbetreibende

Fragebogen Bewohner und Gewerbetreibende

Verzeichnis der Abbildungen

1	Einbindung der Befragungen in das Gesamtprojekt	7
---	---	---

Verzeichnis der Tabellen

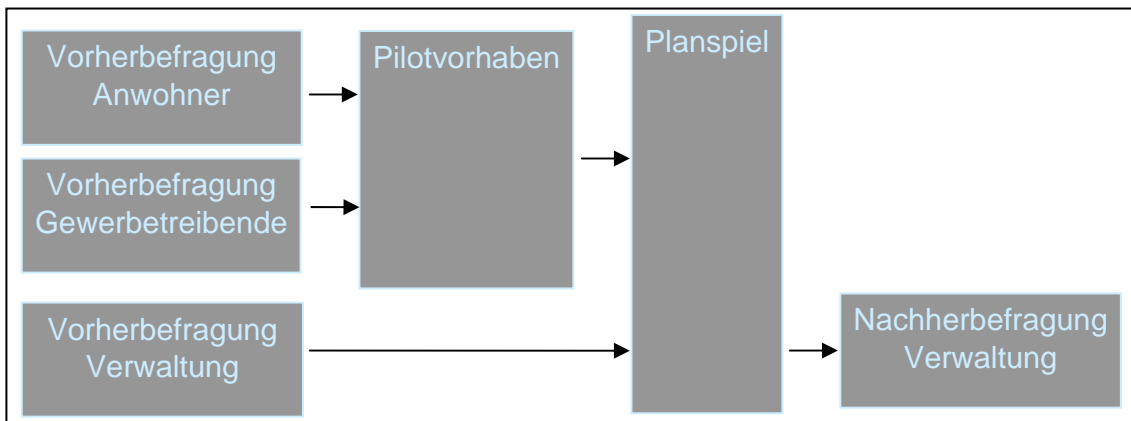
1	Ermittlung der Anzahl der Befragungen pro Straßenabschnitt.....	9
2	Straßentyp I (Überwiegend Wohnen)	11
3	Straßentyp II (Überwiegend Einzelhandel und Gewerbe)	12
4	Straßentyp III (Überwiegend Gastronomie)	12
5	Straßentyp IV (Teilgebiet, benachbart zu vorhandener Parkraumbe- wirtschaftung).....	12
6	Altersstruktur der befragten Bewohner	14
7	Altersstruktur im Bezirk Pankow	14
8	Berufliche Situation	15
9	Haushalteinkommen nach Klassen	15
10	Haushaltseinkommen in Berlin (Mikrozensus 2006)	16
11	Haushaltsstruktur.....	16
12	Pkw Verfügbarkeit in den Haushalten.....	17
13	Persönlicher Führerscheinbesitz	18
14	Pkw Verfügbarkeit der Befragten	18
15	Orte der Parkplätze	18
16	Parken in Wohnortnähe	19
17	Parkplatzsuche zu den verschiedenen Tageszeiten	20
18	Häufigkeit der Pkw Nutzung	20
19	Beurteilung der Parkplatzsituation durch die Bewohner.....	21
20	Interesse an Garagenstellplätzen	21
21	Zahlungsbereitschaft für Garagenstellplätze.....	22
22	Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung.....	22
23	Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten	23
24	Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten	24
25	Befürwortung und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung	25
26	Führerscheinbesitz und Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung	25
27	Führerscheinbesitz und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung	26
28	Gründe für die Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung in Abhängigkeit vom Führerscheinbesitz	26
29	Pkw-Verfügbarkeit und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung.....	27
30	Gründe für die Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit.....	27
31	Anzahl der Besucher, die mit dem Pkw anreisen	28
32	Besucher und Problematik der Parkgebühren	28
33	Vorschläge zur Straßengestaltung	29
34	Betriebe und Branchen.....	30
35	Anzahl der Beschäftigten in den befragten Betrieben.....	31

36	Anzahl der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen.....	31
37	Betriebe mit Pkw	32
38	Betriebe mit Lkw	32
39	Stellplätze der betriebseigenen Fahrzeuge	32
40	Stellplätze der betriebseigenen Fahrzeuge und Anzahl der dort abgestellten Fahrzeuge	33
41	Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen.....	33
42	Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen und Parkplatzprobleme	34
43	Anzahl Beschäftigte mit dienstlicher Nutzung des eigenen Pkws	34
44	Beschäftigte und zur Verfügung stehende Stellplätze	35
45	Förderung von ÖPNV oder Fahrrad durch die Betriebe	35
46	Art der betrieblichen Förderung	35
47	Anzahl der Betriebe mit regelmäßigem Kundenverkehr und durchschnittliche Kunden- bzw. Besucherzahl pro Tag	36
48	Anzahl der Betriebe mit Kundenparkplätzen	36
49	Anzahl der betriebseigenen Kundenparkplätze.....	36
50	Einschätzung der Zahlungsbereitschaft der Kunden für Parken durch die Betriebe	37
51	Betriebe und Flächen für deren Anlieferung	37
52	Beurteilung der Parkplatzsituation durch die befragten Gewerbetreibenden	38
53	Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten	38
54	Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten	39
55	Sonstige Antworten gegen Parkraumbewirtschaftung.....	40
56	Befürwortung und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung durch die Gewerbetreibenden	40
57	Verbesserungsvorschläge und deren Häufigkeiten	41
58	Sonstige Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung.....	42

1. Einordnung ins Gesamtprojekt

Zur Erhebung und Systematisierung der Hemmfaktoren gegenüber einer weiteren Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ausgewählten Gebieten werden in den Berliner Bezirken Pankow und Treptow-Köpenick Befragungen der Bewohner und Gewerbetreibenden durchgeführt. Zentrale Fragen dabei betreffen die eigenen Parkgewohnheiten, die Einschätzung der Parkplatzsituation im eigenen Wohn- bzw. Betriebsumfeld und die Befürwortung oder Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung sowie die Gründe dafür. Zusätzlich sollen Rückkopplungen von den Pilotvorhaben zur Befragung möglich sein in dem Ergebnisse der Pilotvorhaben kritisch hinterfragt werden und Auswertungen im Nachgang zum vorliegenden Bericht durchgeführt werden können. Der vorliegende Bericht stellt somit eine Grundausswertung dar. Die Einordnung in das Gesamtvorhaben ergibt sich aus Abbildung 1.

Abbildung 1: Einbindung der Befragungen in das Gesamtprojekt*



*Quelle: Eigene Darstellung.

Die Ergebnisse der Vorherbefragung der Bewohner und Gewerbetreibenden sind somit eine wichtige Grundlage der Pilotvorhaben „Parkhäuser und Park & Ride“ (AP2), „Einfaches Parken“ (AP5), „Einführung von Stellplatzbauobergrenzen“ (AP 6) und der geplanten Planspiele im Prenzlauer Berg (Pankow) und in Köpenick (AP3). Sie fließen ebenso in die Nachherbefragung der Verwaltung (AP10) ein und sind eine inhaltliche Grundlage der Dissemination innerhalb und außerhalb Berlins (AP 11 und 12).

Die Bewohner wurden unter anderem danach befragt, wo sie ihren Pkw überwiegend parken und ob sie Interesse daran hätten, Ihr Auto in einer Garage abzustellen. Die Auswertung der Antworten hat entsprechende Auswirkungen auf die Bearbeitung von AP 2. Die Antworten auf die Fragen nach Befürwortung oder Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung und deren Gründe sind eine wichtige Grundlage für das Planspiel (AP3) und die begleitende Öffentlichkeitsarbeit bei der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung. Die Frage an die Bewohner, ob deren Besucher häufig mit dem Pkw kommen und ob Parkgebühren für sie Besucher ein Problem wären gibt Hinweise für Ausnahmeregelungen. Die derzeitigen Ausnahmeregelungen für Besucher werden in AP 5 ausführlich dar-

gestellt und aus der Auswertung der Antworten im vorliegenden Bericht werden dort Empfehlungen zur Verbesserung dieser Regelungen erarbeitet.

2. Literaturanalyse

Die Literaturanalyse erfolgte mit der hauseigenen Datenbank (kommunale Umfragedatenbank kommDEMOS). Diese Datenbank enthält speziell Arbeiten, in denen kommunale Befragungen durchgeführt wurden. Titel und Abstracts derjenigen Arbeiten, die aussagekräftige Ergebnisse enthalten, sind im Anhang aufgelistet.

3. Methodik

3.1 Vorgehensweise

Von den insgesamt angestrebten 500 Befragungsdatensätzen sollten 250 im Untersuchungsgebiet Prenzlauer Berg in Pankow gewonnen werden. Dazu wurden 180 Bewohner und 70 Gewerbetreibende befragt.

Da im gesamten Untersuchungsgebiet ca. 60 000 Einwohner gemeldet sind, konnte eine repräsentative Stichprobe mit den 250 zur Verfügung stehenden Befragungen nicht gewährleistet werden. Um dennoch aussagekräftige Daten zu erhalten und die Meinungen der Anwohner und Gewerbetreibenden möglichst differenziert darstellen zu können, wurde das Befragungsgebiet nach Nutzungskriterien gegliedert. Dementsprechend lassen sich folgende vier Straßentypen unterscheiden:


- Typ I: überwiegend Wohnen,
- Typ II: überwiegend Einzelhandel und Gewerbe,
- Typ III: überwiegend Gastronomie,
- Typ IV: Teilgebiet, benachbart zu vorhandener Parkraumbewirtschaftung.

Die Gesamtanzahl der Befragungen wurde gleichmäßig auf die Straßentypen verteilt. Somit ergibt sich eine Anzahl von 45 Anwohnerbefragungen und 17 bzw. 18 Gewerbebefragungen je Straßentyp.

Die Auswahl der einzelnen Straßen und Straßenabschnitte, in denen Befragungen durchgeführt wurden, wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt Pankow vorgenommen. Nachdem die zu befragenden Abschnitte bestimmt waren, musste eine sinnvolle Auswahl der zu befragenden Personen (Probanden) vorgenommen werden. Hierzu wurden mit Hilfe der digitalen Rasterdaten des Landeskartenwerkes von Berlin die Gesamtzahl der Grundstücke in dem entsprechenden Befragungsgebiet ausgezählt. Diese Zahl wurde durch die Anzahl der in diesem Straßentyp durchzuführenden Befragungen (hier: 45) geteilt, womit sich der Befragungsfaktor K ergibt. Teilt man nun die Anzahl der Grundstücke eines Straßenzuges durch den Befragungsfaktor K , ergibt sich die Anzahl der durchzuführenden Befragungen für diesen Abschnitt. Die Vorgehensweise ist in Tabelle 1 beispielhaft für Straßentyp I (überwiegend Wohnen) dargestellt.

Tabelle 1: Ermittlung der Anzahl der Befragungen pro Straßenabschnitt

Straßentyp	Straße	Grundstücke	Befragungen (gerundet)	Befragungsfaktor
Überwiegend Wohnen	Sonnenburgerstraße 54-78	20	4	
	Cantianstraße 17-23	7	1	
	Rhinowerstraße 1-12A	13	3	
	Buchholzerstraße 1-22	22	4	
	Gneiststraße 1-20	18	4	
	Schliemannstraße 14-35	23	4	
	John-Schehr-Straße 1-53	44	9	
	Bernhard-Lichtenberg-Straße 1-23	23	4	
	Eugen-Schönhaar-Straße 1-9	10	2	
	Bötzowstraße 54-63	5	1	
	Dietrich-Bonhoeffer-Straße 1-31	21	4	
Pasteurstraße 1-31	20	5		
Gesamt		226	45	5



Die Auswahl der einzelnen Grundstücke in denen Anwohnerbefragungen durchgeführt wurden, wurde ebenfalls anhand des Landeskartenwerkes von Berlin vorgenommen. Bei der Auswahl wurde insbesondere darauf geachtet, dass die Befragungen den Straßenraum möglichst gleichmäßig abdecken und eine einheitliche Verteilung von Vorderhaus, Seitenflügel und Hinterhaus gegeben ist.

Nachdem die Auswahl der Grundstücke abgeschlossen war, wurden die entsprechenden potenziellen Haushalte bestimmt. Da erfahrungsgemäß mit einer Verweigerungsquote von 75 Prozent zu rechnen ist und auf jedem ausgewähltem Grundstück eine Befragung durchgeführt werden sollte, wurden je vier Haushalte pro Grundstück ausgewählt, die potenziell befragt werden konnten. Die Auswahl erfolgte per Zufallsprinzip mit vorher festgelegten Zufallszahlen, direkt vor Ort. Im gleichen Schritt wurden die Informationsschreiben an die Haushalte verteilt.

Die Befragung der Gewerbetreibenden fand grundsätzlich im dem Gebiet statt, in welchem auch die Anwohnerbefragungen durchgeführt wurden. Die Auswahl der zu befragenden Einzeladressen der Gewerbetreibenden wurde direkt vor Ort vorgenommen. Da unter den Gewerbetreibenden von einer höheren Befragungsbereitschaft ausgegangen werden konnte, wurden hier lediglich dreimal so viele Probanden über das Vorhaben informiert. Die Auswahl erfolgte per Zufallszahlen. Dieses Prinzip konnte in Gebieten mit schwach ausgeprägter Gewerbestruktur allerdings nicht immer aufrechterhalten werden.

Um bei der Auswahl der Probanden aus einem Haushalt eine möglichst hohe Randomisierung zu erhalten, wurde eine für diese Zwecke modifizierte, Next-Birthday-Methode angewandt. Danach musste die Zielperson folgende Kriterien erfüllen, um an der Befragung teilnehmen zu können:

- Mindestens 18 Jahre alt sein,
- im Haushalt leben,
- die deutsche Sprache beherrschen,
- als nächstes Geburtstag haben und
- momentan anwesend sein.

Um bei den Gewerbetreibenden möglichst fundierte Daten zu gewinnen, wurden die Befragungen nur mit leitenden Angestellten, Geschäftsführern oder Inhabern durchgeführt.

Zur Überprüfung des Fragebogens und des Optimierung des generellen Ablaufs wurde vor der eigentlichen Befragung ein Pretest mit zehn Anwohnern und fünf Gewerbetreibenden durchgeführt. Der Pretest ergab eine durchschnittliche Befragungszeit von neun Minuten mit einer Gesamtverweigerung von 47 Prozent. Die Befragungsdaten aus dem Pretest gingen nicht in die Erhebung ein.

Für die Befragung wurde ein standardisierter Fragebogen verwendet. Die Befragungen wurden in Form einer mündlichen Befragung von zuvor geschulten Interviewern durchgeführt. Um die Verweigerungsquote so gering wie möglich zu halten, wurden die Probanden zwei bis drei Tage vor dem Erscheinen der Interviewer mit einem Informationsschreiben, welches den Briefkopf des Bezirksamtes und die Unterschrift des zuständigen Stadtrates enthielt, über die Hintergründe der Befragung und den genauen Befragungszeitraum informiert. Die Kopie eines solchen Schreibens, für Anwohner und Gewerbetreibende, befindet sich im Anhang.

Die Zeiträume in denen die Befragungen angekündigt wurden, waren mit zwei bis maximal drei Tagen möglichst knapp gehalten worden, um die Probanden nicht unnötig hinzuhalten. Der Befragungszeitraum erstreckte sich bei den Anwohnern von jeweils 16 bis 20 Uhr, sowie bei den Gewerbetreibenden von 9 bis 16 Uhr.

Wurde eine Befragung erfolgreich durchgeführt, wurden Absageschreiben an die anderen drei Probanden verteilt und dieses Grundstück nicht weiter befragt. Analog dazu wurden die Gewerbetreibenden mit einem Absageschreiben informiert, sobald die erforderliche Anzahl an Gewerbebefragungen für einen Straßenabschnitt erreicht wurde.

Um ein möglichst genaues Abbild von denjenigen Personen zu erhalten, welche nicht an der Befragung teilnehmen wollten, wurden die Interviewer dazu angehalten, Merkmale wie Geschlecht, Alter sowie den Verweigerungsgrund zu notieren. Im Falle einer Verweigerung aller Probanden eines Hauses, fiel dieses aus dem Befragungspool heraus und wurde auch zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr befragt.

Zweite Befragungswelle

Aufgrund der hohen Verweigerungsquote und der teilweise noch sehr viel schlechteren Erreichbarkeit der Probanden¹, konnten im Zeitraum vom 11.2. bis 29.2.2008 lediglich 65 Prozent der angestrebten 180 Anwohnerbefragungen erzielt werden. Unter den Gewerbetreibenden wurden alle erforderlichen 70 Befragungen durchgeführt.

¹ Eine quantitative Auswertung erfolgt in der endgültigen Fassung.

Um die Gesamtzahl von 180 Anwohnerinterviews zu erhalten, wurde im Zeitraum vom 14.3 bis 20.3.2008 eine zweite Befragungswelle in dem entsprechendem Untersuchungsgebiet durchgeführt. Hierbei wurde auf Grundstücke ausgewichen, welche in naher räumlicher Lage zu den Grundstücken lagen, die nicht befragt werden konnten. Die gleichmäßige Verteilung von Vorderhaus, Seitenflügel und Hinterhaus wurde beibehalten.

Um bei der Nachbefragung eine höhere Rücklaufquote zu erzielen, wurde die Anzahl der potenziell zu befragenden Haushalte pro Grundstück von vier auf sieben erhöht. Um gleichzeitig die hohe Anzahl derjenigen abzufangen, welche während des ersten Befragungszeitraumes nicht anzutreffen waren, wurden für die Nachbefragung zusätzlich zu den benötigten Grundstücken, weitere sogenannte „Pufferhäuser“ mit aufgenommen. Im Falle der Verweigerung oder dem Nichtantreffen aller sieben Probanden eines Hauses, bestand für den Interviewer somit die Möglichkeit auf ein anderes Haus auszuweichen.

Dieses Verfahren zeigte sich im Zuge der Nachbefragung als sehr nützlich, so dass die erforderlichen ausstehenden 35 Prozent der Anwohnerinterviews erreicht werden konnten.

3.2 Überprüfen der Stichprobe

Um die Repräsentativität der Stichprobe und deren Aussagekraft für die ausgewählten Straßentypen zu überprüfen, wird im Folgenden untersucht, inwieweit die in der Befragung erhobenen demografischen Daten von den melderechtlich erfassten Daten des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg² abweichen.

Verglichen werden die Merkmale Geschlecht und Altersstruktur. Zur besseren Differenzierung wird der Vergleich für jeden der vier Straßentypen einzeln vorgenommen. Die statistischen Vergleichsdaten liegen auf Blockebene vor und werden für die einzelnen Straßentypen zusammengefasst.

Die Klassenintervalle in der Altersstruktur zwischen den erhobenen Daten und den statistischen Daten weichen geringfügig voneinander ab. Dies beruht auf der Tatsache, dass die Intervalle für die Befragung in der vorliegenden Untersuchung auf Basis der Kriterien Führerscheinbesitz, Pkw-Verfügbarkeit und Familienbildung erzeugt wurden.

Tabelle 2: Straßentyp I (Überwiegend Wohnen)

Statistik		Befragung (N=42)	
Alter	Anteil %	Alter	Anteil %
18-27	16	18-29	19
27-45	61	30-44	43
45-65	16	45-65	31
>65	7	>65	7
Gesamt	100	Gesamt	100
Männer	51,4	Männer	47,6
Frauen	48,6	Frauen	52,4

² Quellen: Statistisches Landesamt Berlin-Brandenburg, Einwohnerstatistik auf Blockebene Stand 2007.

Tabelle 3: Straßentyp II (Überwiegend Einzelhandel und Gewerbe)

Einwohnerstatistik		Befragung (N= 50)	
Alter in Jahren	Anteil (Prozent)	Alter in Jahren	Anteil (Prozent)
18-27	14	18-29	18
27-45	64,1	30-44	64
45-65	16,3	45-65	14
>65	5,6	>65	4
Gesamt	100	Gesamt	100
Männer	51,5	Männer	56
Frauen	48,5	Frauen	44

Tabelle 4: Straßentyp III (Überwiegend Gastronomie)

Einwohnerstatistik		Befragung (N=46)	
Alter in Jahren	Anteil (Prozent)	Alter in Jahren	Anteil (Prozent)
18-27	13,7	18-29	13
27-45	66,9	30-44	58,7
45-65	14,9	45-65	21,7
>65	4,5	>65	6,5
Gesamt	100	Gesamt	100
Männer	52,2	Männer	54,3
Frauen	47,8	Frauen	45,7

Tabelle 5: Straßentyp IV (Teilgebiet, benachbart zu vorhandener Parkraumbewirtschaftung)

Einwohnerstatistik		Befragung (N=41)	
Alter in Jahren	Anteil (Prozent)	Alter in Jahren	Anteil (Prozent)
18-27	14,1	18-29	19,5
27-45	63,6	30-44	58,5
45-65	18,2	45-65	12,2
>65	4,1	>65	9,8
Gesamt	100	Gesamt	100
Männer	52,4	Männer	61
Frauen	47,6	Frauen	39

Der Vergleich der Daten aus der Einwohnerstatistik für Prenzlauer Berg mit denen aus der Befragung zeigt, dass das Durchschnittsalter der Befragten im Straßentyp II mit dem der Statistik übereinstimmt, in den Straßentypen I, III und IV geringfügig höher ist als in der Statistik. Abweichungen bis zu fünf Prozent zwischen den statistischen Grundlagen und den Befragten sind angesichts der geringen Fallzahl als guter Wert zu betrachten.

Die Verteilung der Geschlechter zeigt, dass beim Straßentyp I mehr Frauen, und bei Typ III bis IV mehr Männer befragt wurden. Auch hier kann die Höhe der Abweichungen mit den geringen Fallzahlen begründet werden.

3.3 Strukturdaten der Erhebung

Die Strukturdaten der Erhebung sind im Folgenden stichwortartig zusammengefasst:

- *Erhebungseinheiten*: Anwohner/Gewerbetreibende
- *Auswahlverfahren (Anwohner)*: Auswahl der Straßenzüge und Grundstücke auf sachkundlicher Basis; Auswahl der Haushalte nach Zufallsverfahren; Auswahl innerhalb des Haushalts nach „Next-Birthday-Methode“
- *Auswahlverfahren (Gewerbe)*: Zufallsauswahl
- *Zeitdimension*: Querschnittsstudie
- *Zeitraum der Datenerhebung*: 11.2. bis 29.2.2008; Nachbefragung: 14.3 bis 20.3.2008
- *Untersuchungsgebiet*: Berlin Pankow, Prenzlauer Berg
- *Technik der Datenerhebung*: mündliche Befragung
- *Anzahl der untersuchten Einheiten* : 250
- *Schritte zur Minimierung der Ausfälle*: Informationsschreiben mit Briefkopf des Bezirksamtes; adäquate Befragungszeit; Erhöhung der potenziell zur Verfügung stehenden Probanden pro Grundstück; „Puffergrundstücke“
- *Erhebungsinstrument*: standardisierter Fragebogen
- *Angaben zum Fragebogen (Anwohner)*: Zahl der Fragen: 19
Inhalte:
 - ▲ demografische Daten,
 - ▲ Pkw-Verfügbarkeit,
 - ▲ Parkplatzsituation,
 - ▲ Pkw-Nutzung,
 - ▲ Parkraumbewirtschaftung (Erfahrung, Meinung),
 - ▲ Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung,
 - ▲ berufliche Situation,
 - ▲ Einkommen
- *Angaben zum Fragebogen (Gewerbe)*: Zahl der Fragen: 19
Inhalte:
 - ▲ allgemeine Angaben (Branche, Betriebsfläche, Beschäftigte)
 - ▲ Kfz-Bestand
 - ▲ Angestelltensituation (Kfz-Nutzung, Park- und Stellplätze, Förderung des ÖPNV)
 - ▲ Kundensituation (Anzahl, Parkplätze, Gebühren)
 - ▲ Parksituation am Betriebsstandort
 - ▲ Parkraumbewirtschaftung (Erfahrung, Meinung)
 - ▲ Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung

4. Statistische Auswertung

4.1 Bewohner


4.1.1 Alle Befragten

Geschlecht und Alter der Befragten

Insgesamt beantworteten 180 Bewohner den Fragebogen, 55 Prozent der Befragten sind männlich und 45 Prozent weiblich. Sie besitzen zu 93 Prozent die deutsche Staatsbürgerschaft und verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Altersgruppen:

Tabelle 6: Altersstruktur der befragten Bewohner

Jahre	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
18 – 29	31	17,2	17,2
30 – 44	102	56,7	73,9
45 – 64	35	19,4	93,3
> 65	12	6,7	100
Fälle	180	100,0	



Ein Altersgruppenvergleich mit den am 30. Juni 2007 vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg erhobenen Daten melderechtlich registrierter Einwohner für den Bezirk Pankow, zeigt deutliche Unterschiede zu den im Untersuchungsgebiet erhobenen Daten. Vor allem die Altergruppe der 30 bis 44-Jährigen ist im Untersuchungsgebiet Prenzlauer Berg deutlich stärker vertreten als im Durchschnitt von ganz Pankow. Insgesamt sind im Gebiet Prenzlauer Berg nur 26 Prozent 45 Jahre und älter, während es in Pankow im Durchschnitt 43 Prozent sind. Die Altergruppe der über 65-Jährigen weicht mit 11,7 Prozentpunkten vom statistischen Mittelwert Pankows ab (siehe Amt für Statistik Berlin-Brandenburg).

Tabelle 7: Altersstruktur im Bezirk Pankow*


	Prozent	Kumulierte Prozente
18-29	21,3	21,3
30-44	35,8	57,1
45-64	24,5	81,6
> 65	18,4	100

*Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.

Berufliche Situation und Haushaltseinkommen

Tabelle 8: Berufliche Situation


		Häufigkeit	Prozent
Wie ist Ihre persönliche berufliche Situation? (Mehrfachnennungen möglich)	Erwerbstätig oder selbständig tätig	126	70,0
	In Ausbildung, Studium	21	11,7
	Hausfrau/Hausmann	2	1,1
	Rentnerin/Rentner	15	8,3
	Arbeitssuchend	17	9,4
	Sonstiges	6	3,3
	Gesamt	180	100
	Gesamt	180	100



70 Prozent der Befragten gaben an, erwerbstätig oder selbständig zu sein. 11,7 Prozent befinden sich in Ausbildung, 9,4 Prozent sind arbeitssuchend und 8,3 Prozent Rentner. Damit liegt die Erwerbstätigenquote deutlich über dem Berliner Durchschnitt und die Arbeitslosenquote (arbeitssuchend) deutlich darunter.

Tabelle 9: Haushaltseinkommen nach Klassen

		Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Gültig	1 < 800	23	13,1	13,1
	2 800 - 1 500	60	34,3	47,4
	3 1 500 - 2 500	45	25,7	73,1
	4 2 500 - 3 500	30	17,1	90,3
	5 > 3 500	17	9,7	100
	Gesamt	175	100	



34,4 Prozent der Befragten gaben ein Nettohaushaltseinkommen von 800 Euro bis 1 500 Euro an; 25,7 Prozent von 1 500 bis 2 500 Euro, 17,1 Prozent zwischen 2 500 und 3 500 Euro und 9,7 Prozent über 3 500 Euro. Insgesamt verfügen 77,1 Prozent der Haushalte über ein Nettoeinkommen zwischen 800 und 3 500 Euro, nur 13,1 Prozent der Haushalte liegen darunter.


Ein Vergleich mit den Daten des Mikrozensus³ aus dem Jahre 2006 zeigt im Untersuchungsgebiet ein erhöhtes Einkommensniveau im Bezug zum Berliner Durchschnitt. Auffällig ist die niedrige Anzahl an Personen mit einem sehr geringen Einkommen (unter 800/900 Euro). Im Untersuchungsgebiet beträgt diese lediglich 13,1 Prozent, wogegen der Berliner Durchschnitt mit 20,71 Prozent um ein Drittel höher liegt. Befinden sich die

3 Der Mikrozensus stellt eine einprozentige repräsentative Stichprobe von der Grundgesamtheit dar.

mittleren Einkommensklassen in etwa im Berliner Durchschnitt, so ist in der höheren Einkommensklasse von 2 500-3 500 (2 600-3 200) eine Differenz von 228 Prozent gegenüber dem Berliner Durchschnitt auszumachen. Diese Zahl ist unter anderem auf die Gentrifizierungsprozesse und die damit einhergehende Aufwertung des Untersuchungsgebietes zurückzuführen.

Tabelle 10: Haushaltseinkommen in Berlin (Mikrozensus 2006)


Einkommen in Euro	Prozent	Kumulierte Prozente
< 900	20,7	20,7
9 00 - 1 500	30,1	50,8
1 500 - 2 600	30,5	81,3
2 600 - 3 200	7,5	88,8
> 3 200	11,2	100
Gesamt	100	



Haushaltsstruktur, Pkw Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz

Tabelle 11: Haushaltsstruktur

	Anzahl der Personen	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Wie viele Personen leben ständig in ihrem Haushalt, davon mit Führerschein, Kinder unter 18 Jahren?	1	68	37,8	37,8
	2	65	36,1	73,9
	3	31	17,2	91,1
	4	12	6,7	97,8
	5	2	1,1	98,9
	6	2	1,1	100
Fälle		180	100	



Fast drei Viertel (73,9 Prozent) der Haushalte sind Ein- oder Zweipersonenhaushalte, lediglich 8,9 Prozent sind Vier- oder Mehrpersonenhaushalte. In 87,8 Prozent der Haushalte gibt es Führerscheinbesitzer, in 45,6 Prozent einen und in 37,8 Prozent zwei. Dies ist im Zusammenhang mit der Motorisierung zu sehen.

Fast drei Viertel (73,9 Prozent) der Haushalte sind Ein- oder Zweipersonenhaushalte, 17,2 Prozent entfallen auf die Dreipersonenhaushalte und lediglich 8,9 Prozent sind Vier- oder Mehrpersonenhaushalte. In 87,8 Prozent der Haushalte gibt es Führerscheinbesitzer, in 45,6 Prozent einen und in 37,8 Prozent zwei. Dies ist im Zusammenhang mit der Motorisierung zu sehen.


Legt man die statistischen Daten des Mikrozensus 2006 zu Grunde, fällt auf, dass die Anzahl der Dreipersonenhaushalte im Untersuchungsgebiet (17,2 Prozent) um nahezu 60

Prozent stärker vertreten ist als im gesamten Berliner Durchschnitt (zehn Prozent). Die Anzahl der ein- oder zwei Personenhaushalte ist dagegen mit 73,9 Prozent gegenüber dem Berliner Durchschnitt von 82,22 Prozent um 8,32 Prozentpunkte verringert. Die Anzahl der Vier- oder Mehrpersonenhaushalte ist im Untersuchungsgebiet (8,9 Prozent) um 1,2 Prozentpunkte höher als im Berliner Durchschnitt (7,7 Prozent), dies entspricht 13,5 Prozent am Anteil dieser Haushalte.

Der Anteil an Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren liegt im Untersuchungsgebiet mit 21 Prozent um knapp ein Fünftel höher als im gesamten Berliner Gebiet. Hier beträgt der Anteil lediglich 17,04 Prozent. Der Anteil an Haushalten mit zwei Kindern oder mehr, entspricht dagegen mit 6,7 Prozent nahezu dem Berliner Durchschnitt von 6,54 Prozent.

Diese Daten unterstreichen die überproportional hohe Zahl an jungen Familien im Untersuchungsgebiet.

Tabelle 12: Pkw Verfügbarkeit in den Haushalten

	Anzahl	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Über wie viele Pkws verfügt Ihr Haushalt?	Keinen	82	45,6	45,6
	1	84	46,7	92,2
	2	14	7,8	100
Fälle		180	100	
				

98 Haushalte (54,4 Prozent) Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. In 46,7 Prozent der Haushalte steht ein Pkw zur Verfügung, in 7,8 Prozent stehen zwei Pkw zur Verfügung. Keinem Haushalt stehen mehr als zwei Pkws zur Verfügung.

Betrachtet man die Motorisierungsrate, fällt auf, dass diese mit 310 Pkw/1 000 Einwohner geringfügig unter dem Berliner Durchschnitt von 317 Pkw/ 0 00 Einwohner liegt. Schaut man sich die Gesamtverteilung von Pkws in Berlin an, lässt sich feststellen, dass eine Motorisierungsrate von 310 Pkw/1000 EW für ein innerstädtisches Gebiet überproportional hoch ausfällt.

Die Zahlen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung weisen in diesen Bezirken (Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, südlicher Teil von Pankow-Prenzlauer Berg) lediglich eine Motorisierungsrate im Bereich unter 300 Pkw/1 000 EW auf. Eine Motorisierungsrate von über 300 Pkw/1 000 EW findet sich eher in randstädtischen Bezirken wie Spandau, Marzahn-Hellersdorf oder Tempelhof-Schöneberg.

Die im Vergleich zu innerstädtischen Gebieten erhöhte Motorisierungsrate im Untersuchungsraum ist unter anderem durch die günstige Einkommenssituation sowie die erhöhten Mobilitätsbedürfnisse der dominierenden Altersklasse der 30-44-Jährigen zu erklären.

Persönlicher Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit

Die Fragen 5 und 6 dienten als Filterfragen. Wurde die Frage 5 mit nein beantwortet, wurde die Befragung mit dem Probanden erst wieder ab Frage 14 (Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung) fortgesetzt. Wurde Frage 5 mit ja aber Frage 6 mit nein beantwortet, wurde die Befragung ebenfalls erst wieder mit Frage 14 fortgesetzt.

Tabelle 13: Persönlicher Führerscheinbesitz



		Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Haben Sie einen Führerschein?	Ja	154	85,6	85,6
	Nein	26	14,4	100
	Fälle	180	100,0	
				


Tabelle 14: Pkw Verfügbarkeit der Befragten

		Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?	Ja	100	65,8	65,8
	Nein	52	34,2	100
	Fälle	152	100,0	
				

Von den Befragten selbst besitzen 85,6 Prozent einen Führerschein. Dieser Anteil ist fast genau so hoch, wie der Anteil der befragten Haushalte mit Führerscheinbesitzern insgesamt (87,8 Prozent). Zur Pkw-Verfügbarkeit gaben 152 Befragte Auskunft. Zu 65,8 Prozent steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung. Offensichtlich haben zwei Befragte auch Zugang zu Pkws, die nicht zum eigenen Haushalt gehören, da nur 98 Haushalte über Pkws zu verfügen.

Orte der Parkplätze


Tabelle 15: Orte der Parkplätze

		Anzahl	Antworten in Prozent
Wo parken Sie Ihre(n) Pkw überwiegend?	Im Straßenraum	90	90,9
	Im Hof des Wohngrundstücks	3	3,0
	In einer gemieteten Garage auf fremdem Grundstück	4	4,0
	Zur Miete im Freien auf unbebautem Grundstück	1	1,0
	Sonstiges	3	3,0
Fälle	99	100	
			

Zu über 90 Prozent wird im öffentlichen Straßenraum geparkt, zu 4,0 in einer gemieteten Garage auf einem fremden Grundstück und nur zu drei Prozent im Hof des Wohngrundstücks. Parken findet folglich fast ausschließlich im öffentlichen Straßenraum statt, private Stellplätze gibt es fast nicht.

Parken in Wohnortnähe

Tabelle 16: Parken in Wohnortnähe

		Anzahl	Antworten in Prozent
Können Sie in der Regel direkt einen gewünschten Parkplatz in Wohnortnähe ansteuern oder müssen Sie einen freien Parkplatz suchen?	Ich kann direkt einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum in Wohnortnähe ansteuern	9	9,7
	Je nach Tageszeit gestaltet sich die Parkplatzsuche kürzer oder länger	64	68,8
	Ich muss regelmäßig mehr als fünf Minuten nach einem freien Parkplatz suchen	18	19,4
	Sonstiges	2	2,2
Fälle		93	100
			


Der Anteil derjenigen die diese Frage beantworteten und sofort einen Straßenparkplatz in Wohnortnähe findet, liegt unter zehn Prozent. Über 90 Prozent gaben an, je nach Tageszeit kürzer oder länger suchen zu müssen oder regelmäßig länger als fünf Minuten. In einer anderen, vergleichbaren Befragung aus dem Jahr 2006 in Berlin-Mitte gaben 77 Prozent der Befragten an, dass sie länger als fünf Minuten suchen müssen. Dort wurde eine durchschnittliche Parkplatzsuchzeit von acht Minuten bei der Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung ermittelt⁴. In der Literatur ist belegt, dass der Parksuchverkehr in seiner Größenordnung häufig überschätzt wird und ein geringerer durchschnittlicher Belegungsgrad der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum infolge Parkgebühren auch den Parksuchverkehr stark reduziert⁵.

4 Michael Volpert, Antje Janssen, Daniel Dorgau, Nicole Löffler, Kerstin Schneider: Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Berlin 2006) Auftragsgutachten des Bezirksamts Mitte von Berlin (Planungsgruppe Nord, Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung).

5 Harald Kipke: Theoretische Überlegungen zum Parksuchverkehr, in: Straßenverkehrstechnik, 37 (1993); Nr. 5, S. 246-249.

Parkplatzsuche zu den verschiedenen Tageszeiten


Tabelle 17: Parkplatzsuche zu den verschiedenen Tageszeiten

		Anzahl	Antworten in Prozent
Zu welcher Tageszeit gestaltet sich die Parkplatzsuche besonders lange?	Vormittags	13	15,9
	Nachmittags	8	9,8
	Abends (ab 18 Uhr)	65	79,3
	Nachts (ab 22 Uhr)	19	23,2
	Am Wochenende	11	13,4
	Zeiten nicht genau definierbar	2	2,4
	Weiß nicht	1	1,2
Fälle			100
			

Knapp 80 Prozent der Befragten gaben an, dass sich die Parkplatzsuche besonders abends nach 18 Uhr schwierig gestaltet. Immer noch 23 Prozent bezeichneten die Parkplatzsuche abends nach 22 Uhr als schwierig. Am wenigsten Probleme gibt es nachmittags mit nur acht Nennungen von knapp zehn Prozent der Befragten (Mehrfachnennungen möglich).

Häufigkeit der Pkw Nutzung

Tabelle 18: Häufigkeit der Pkw Nutzung


		Anzahl	Antworten in Prozent
Wie häufig nutzen Sie Ihren Pkw?	Täglich	34	34,3
	Mehrfach pro Woche	34	34,3
	Ein- bis zweimal pro Woche	22	22,2
	Seltener	9	9,1
Fälle		99	100
			

Von den 100 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht beantworteten 99 diese Frage. Zwei Drittel davon nutzen den Pkw regelmäßig, d.h. täglich oder mehrmals pro Woche. Nur knapp ein Drittel nutzt ihn ein- bis zweimal in der Woche oder weniger.

Beurteilung der Parkplatzsituation im Wohngebiet

Tabelle 19: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die Bewohner

		Anzahl	Antworten in Prozent
Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation in Ihrem Wohngebiet?	Sie ist völlig ausreichend	3	3,0
	Sie ist akzeptabel	24	24,2
	Sie ist problematisch	37	37,4
	Sie ist völlig unzureichend	35	35,4
	Weiß nicht		
Fälle		99	100




Diese 99 Personen gaben ein Urteil über die Parkplatzsituation in ihrem Wohngebiet ab. 37,4 Prozent (37 Nennungen) davon beurteilen sie als problematisch und 35,4 Prozent (35 Nennungen) als völlig unzureichend.

Interesse an Garagenstellplätzen und Zahlungsbereitschaft dafür


Tabelle 20: Interesse an Garagenstellplätzen

		Anzahl	Antworten in Prozent
Haben Sie Interesse ihr Auto in einer Garage abzustellen, falls ja:	In Ihrem Straßenabschnitt?	33	84,6
	In einem anderen Straßenabschnitt?	10	25,6
Fälle		39	100



Diese Frage wurde 97 mal beantwortet, davon 41 (42,3 Prozent) mal mit ja. Bei etwa 75 Prozent von ihnen bezieht sich das Interesse jedoch nur auf eine Garage in direkter Wohnungsnähe im eigenen Straßenabschnitt. Etwa 25 Prozent haben neben Interesse im eigenen Straßenabschnitt auch die Bereitschaft geäußert, ihr Auto auch in einem anderen Straßenabschnitt in eine Garage zu stellen.


Tabelle 21: Zahlungsbereitschaft für Garagenstellplätze

	Euro/Monat	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Wie hoch darf die Garagenmiete sein?	Keine Antwort	142	78,9	78,9
	0	1	0,6	79,4
	10	2	1,1	80,6
	20	4	2,2	82,8
	25	3	1,7	84,4
	30	5	2,8	87,2
	40	1	0,6	87,8
	45	1	0,6	88,4
	50	12	6,7	95,1
	60	3	1,7	96,8
	70	1	0,6	97,4
	100	5	2,8	100
Fälle		180	100	
				

Die Frage danach, wie hoch die Garagenmiete sein darf zeigt, dass die Zahlungsbereitschaft der Befragten sehr gering ist. Über 90 Prozent der Nennungen liegen unterhalb der marktüblichen Miete.

Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 22: Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Haben Sie bereits Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung, falls ja, welche?	Habe problemlos einen Parkplatz gefunden	17	26,2
	Habe das Problem, vorher abzuschätzen, wie lange ich parken will	36	55,4
	Habe Parkautomaten zuerst nicht gefunden	4	6,2
	Parkautomat kaputt	14	21,5
	Hatte zuwenig Kleingeld	26	40,0
	Sonstiges	26	40,0
Fälle		65	100
			

Von den 99 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht, haben bereits 65 (66,7 Prozent) Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung. Über die Hälfte dieser 65 Personen antwortete, dass sie Probleme haben vorher abzuschätzen, wie lange sie parken wollen. 26 Probanden (40 Prozent) antworteten, dass sie zuwenig Kleingeld dabei hatten. D.h. die

anfallenden Kosten sind schlecht im voraus kalkulierbar und es ist nicht klar, wie viel passendes Kleingeld bereitgehalten werden muss. Ein Viertel der Befragten gab an, problemlos einen Parkplatz gefunden zu haben. Die negativen Erfahrungen überwiegen die positiven um ein Vielfaches. Entsprechend der überwiegend negativen Antwortvorgaben des Fragebogens erscheint dies plausibel. Ein Großteil dieser negativen Erfahrungen (75 Prozent) könnte aber mit Handyparken behoben werden (Problem, vorher abzuschätzen, wie lange man parken will, Parkautomaten zuerst nicht gefunden, Parkautomat kaputt, zuwenig Kleingeld).

Von den Befragten hatten 41 (63,1 Prozent) ihre Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung beim Einkaufen gemacht, 31 (47,7 Prozent) beim Besuch von Freunden und Verwandten und 22 am Arbeitsplatz (33,8 Prozent).

Aussagen zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung

Die Fragen 14 und 15 (Befürwortung und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung) wurden allen Befragten gestellt. Damit war es Nichtführerscheinbesitzern und Befragten ohne Pkw-Verfügbarkeit an dieser Stelle erstmals möglich, ihre Meinungen zum Thema Parkraumbewirtschaftung zu äußern.

Tabelle 23: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil	ich als Bewohner eine Vignette bekommen kann, um in meinem Gebiet an Parkautomaten umsonst parken zu können	50	51,0
	der Parksuchverkehr abnimmt	39	39,8
	ich eher einen Parkplatz in Wohnungsnähe finde	56	57,1
	vorhandene Parkplätze nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden sollen	24	24,5
	Kunden und andere Kurzparker bessere Chancen zum Parken bekommen sollen	16	16,3
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	17	17,3
	Sonstiges	4	4,1
Fälle		98	100




Von den Befragten gaben 54,4 Prozent mindestens einen Grund an, aus dem sie Parkraumbewirtschaftung befürworteten.

Mehr als 57 Prozent der Befürworter begründen dies mit der größeren Chance, einen Parkplatz in Wohnungsnähe finden zu können. Die zweithäufigste Begründung war die Anwohnervignette, mit der umsonst an den Automaten geparkt werden kann. Der abnehmende Parksuchverkehr folgt an dritter Stelle der Nennungen bzw. weil Pendler (Langzeitparker) verdrängt werden an vierter Stelle. Bessere Chancen für Kurzparker und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße spielen eine geringe Rolle.

Bewertung der Aussagen zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 24: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung, weil	das Autofahren schon teuer genug ist und ich nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchte	64	43,5
	ich keine Gebühren für Wohnervignetten bezahlen will	61	41,5
	mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	78	53,1
	dadurch für Bewohner kein neuer Parkplatz geschaffen wird	70	47,6
	Beschäftigte auch Parken können sollen	31	21,1
	ich keine permanente Kontrolle wünsche	36	24,5
	Sonstiges	15	10,2
Fälle		147	100
			

Von den Befragten gaben 82 Prozent mindestens einen Grund an, aus dem sie Parkraumbewirtschaftung ablehnen. Insgesamt stehen 206 positiven Antworten zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung 355 ablehnende Antworten gegenüber.


Das meistgenannte Argument von 53,1 Prozent der Ablehner bezieht sich auf Besucher, die dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr finden können. Die Chance, überhaupt einen legalen Parkplatz finden zu können, ist damit weniger in der Wahrnehmung präsent als die anfallenden Kosten. Das zweithäufigste Argument (47,6 Prozent) gegen Parkraumbewirtschaftung ist, dass damit kein neuer Parkplatz geschaffen wird. Offensichtlich ist mit Parkraumbewirtschaftung die Erwartung verknüpft, dass das Angebot dann auch größer wird. 64 Gegner (43,5 Prozent) antworteten, dass Autofahren schon teuer genug ist und sie keine zusätzlichen Parkgebühren bezahlen möchten bzw. 61 (41,5 Prozent), dass sie keine Gebühren für die Anwohnervignette bezahlen möchten.

Die Auswertung der Antworten zur Befürwortung und Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung in Form einer Kreuztabelle zeigt folgende Ergebnisse:

68 von 180 Befragten (37,8 Prozent) haben sowohl positive wie negative Gründe angegeben. 79 von 180 Befragten (43,9) haben nur negative Gründe angegeben. Lediglich 30 von 180 Befragten (16,7 Prozent) haben nur positive Gründe angegeben (vgl. Tabelle 25).

Tabelle 25: Befürwortung und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung


		Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung		
		Nein	Ja	Gesamt
Befürwortung der Parkraumbewirtschaftung	Nein	3	79	82
	Ja	30	68	98
Gesamt		33	147	180



Interessant ist es bei dieser Fragestellung, weiter zu untersuchen, ob sich die Befürwortung oder Ablehnung durch Personen mit Führerschein bzw. mit Pkw-Verfügbarkeit von denjenigen ohne Führerschein bzw. Pkw-Verfügbarkeit unterscheidet. Ob Personen mit Pkw-Verfügbarkeit und in Abhängigkeit von der Häufigkeit der Pkw-Nutzung darauf anders geantwortet haben als Personen ohne Führerschein bzw. Pkw-Verfügbarkeit. Dazu wurden die folgenden Kreuztabellen erstellt:

Tabelle 26: Führerscheinbesitz und Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung


		Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung		
		Nein	Ja	Gesamt
Haben Sie einen Führerschein?	Ja	69	85	154
	Nein	13	13	26
Gesamt		82	98	180



154 Befragte haben einen Führerschein und haben die Frage 14 „Haben Sie einen Führerschein?“ entweder beantwortet oder nicht beantwortet. 55 Prozent haben mit ja geantwortet. 26 Befragte haben keinen Führerschein und haben jeweils zur Hälfte die Frage 14 beantwortet, 13 Befragte ohne Führerschein (50 Prozent) haben einen positiven Grund für die Parkraumbewirtschaftung angegeben. Damit unterscheiden sich die Antworten von Führerscheininhaber und Personen die keinen Führerschein besitzen kaum.

Tabelle 27: Führerscheinbesitz und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

		Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung		
		Nein	Ja	Gesamt
Haben Sie einen Führerschein?	Ja	27	127	154
	Nein	6	20	26
Gesamt		33	147	180




154 Befragte haben einen Führerschein und haben die Frage 15 „Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu? (Mehrfachnennungen möglich. Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung, weil“ entweder beantwortet oder nicht beantwortet. 82 Prozent haben mit ja geantwortet. Von 26 Befragte ohne Führerschein haben 20 Frage 15 beantwortet. 20 Befragte ohne Führerschein (77 Prozent) haben einen ablehnenden Grund gegen die Parkraumbewirtschaftung angegeben. Auch hier unterschieden sich die Antworthäufigkeiten der beiden Gruppen (Führerscheinbesitzer oder nicht) kaum voneinander.

Sowohl bei Befürwortung als auch bei der Ablehnung wurde von Führerscheinbesitzern nur geringfügig häufiger mit ja geantwortet als von Personen ohne Führerschein.

Die Differenzierung nach Begründungen für die Ablehnung ergibt folgendes Bild:

Tabelle 28: Gründe für die Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung in Abhängigkeit vom Führerscheinbesitz (Mehrfachnennungen möglich)


Grund	Anteile der Führerscheinbesitzer (Prozent)	Anteile der Personen ohne Führerschein (Prozent)
Weil ich keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen will	36,3	19,2
Weil mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	44,1	38,5
Weil dadurch kein neuer Parkplatz für Bewohner geschaffen wird	41,6	23,8
Weil Beschäftigte auch Parken können sollen	16,9	19,2
Weil ich keine permanente Kontrolle wünsche	20,8	15,4



Lediglich bei den beiden Gründen, die Autofahrer direkt betreffen (Vignettengebühr und zusätzliche Parkplätze) unterscheiden sich die Anteile zwischen Führerscheinbesitzern und Personen ohne Führerschein. Dies erscheint plausibel, da Personen, die nicht Autofahren davon höchstens als Beifahrer betroffen sein können. Ansonsten sind zwischen den beiden Befragtengruppen keine nennenswerten Unterschiede festzustellen.

Tabelle 29: Pkw-Verfügbarkeit und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

		Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung		
		Nein	Ja	Gesamt
Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?	Ja	17	83	100
	Nein	9	43	52
Gesamt		26	126	152




100 Befragten steht ein Pkw zur Verfügung und sie haben die Frage 15 entweder beantwortet oder nicht beantwortet. 83 Prozent haben mit ja geantwortet. Von 52 Befragten ohne Pkw-Verfügbarkeit haben neun Frage 15 nicht beantwortet (keinen negativen Grund genannt). 43 Befragte ohne Pkw-Verfügbarkeit (83 Prozent haben einen ablehnenden Grund gegen die Parkraumbewirtschaftung angegeben).

Hier unterscheiden sich die Antworthäufigkeiten der beiden Gruppen (Pkw-Verfügbarkeit oder nicht) nicht voneinander.

Die Differenzierung nach Begründungen für die Ablehnung ergibt folgendes Bild:

Tabelle 30: Gründe für die Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen möglich)

Grund	Anteile der Personen mit Pkw-Verfügbarkeit (Prozent)	Anteile der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit (Prozent)
Weil das Autofahren schon teuer genug ist und ich nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchte	42	27
Weil ich keine Gebühren für Bewohner-vignetten bezahlen will	40	29
Weil mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	43	48
Weil dadurch kein neuer Parkplatz für Bewohner geschaffen wird	48	29
Weil Beschäftigte auch Parken können sollen	15	19
Weil ich keine permanente Kontrolle wünsche	19	23



Ebenso wie beim Führerscheinbesitz sind zwischen den beiden Befragtengruppen keine nennenswerten Unterschiede festzustellen. Lediglich bei den drei Begründungen, die Autofahrer direkt betreffen (Parkgebühr, Vignettengebühr und zusätzliche Parkplätze) unterscheiden sich die Anteile zwischen Personen mit und ohne Pkw-Verfügbarkeit.

Besucher mit dem Pkw

Tabelle 31: Anzahl der Besucher, die mit dem Pkw anreisen

		Fälle	Antworten in Prozent
Kommen Ihre Besucher häufig mit dem Pkw?	Ja	73	40,6
	Nein	47	26,1
	Manchmal	59	32,8
	Weiß nicht	1	0,6
Gesamt		180	100





Tabelle 32: Besucher und Problematik der Parkgebühren

		Fälle	Antworten in Prozent
Falls ja, oder manchmal wäre das Bezahlen von Parkgebühren für diese Besucher ein Problem?	Ja	83	62,9
	Nein	31	23,5
	Weiß nicht	18	13,6
Gesamt		132	100




Von den Befragten, die Besuch mit dem Pkw bekommen, gaben 40 Prozent an, dass ihre Besucher häufig mit dem Auto kommen. 26,5 Prozent verneinten dies und 32,8 Prozent antworteten auf diese Frage mit manchmal. Von den 132 (73,3 Prozent) Personen die insgesamt angaben, dass ihre Besucher immer oder manchmal mit dem Pkw kommen, bejahten fast zwei Drittel (83 Personen bzw. 62,9 Prozent) die Frage, dass das Bezahlen von Parkgebühren für die Besucher ein Problem wäre. Nur ein knappes Viertel (31 Personen bzw. 23,5 Prozent) verneinten dies, die übrigen wissen es nicht. Den übrigen 47 Personen, die die Frage, ob sie häufig Besuch mit dem Pkw bekommen, mit nein beantworteten, wurde der zweite Teil der Frage, ob das Bezahlen ein Problem für Besucher wäre, nicht mehr gestellt. Dies zeigt die große Bedeutung der Regelungen für Besucher bei der Einführung von Parkraumbewirtschaftung, die nicht unterschätzt werden dürfen.

Vorschläge zur Straßengestaltung

Tabelle 33: Vorschläge zur Straßengestaltung (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße?	Mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)	28	15,7
	Mehr Platz für Fahrradfahrer	60	33,7
	Bessere und sichere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	51	28,7
	Mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	19	10,7
	Mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	60	33,7
	Einrichtung von Car-Sharing Plätzen im öffentlichen Straßenraum	38	21,3
	Sonstiges	52	29,2
	Alles ist gut, keine Verbesserungsvorschläge	28	15,7
Gesamt		178	100,0



Fast alle Probanden beantworteten die Frage nach konkreten Verbesserungsvorschlägen zur Gestaltung ihrer Straße. Am Häufigsten wurden das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer und mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit mit je 60 mal bzw. von 33,7 Prozent der antwortenden Personen genannt. Danach folgen bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straße (51 mal bzw. 28,7 Prozent). Einrichtung von Car-Sharing-Plätzen, mehr Platz für Fußgänger und Aufenthalt schaffen und mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege wurden von 21,3 Prozent, 15,7 Prozent bzw. 10,7 Prozent der Befragten genannt. Unter Sonstiges wurde insgesamt 14 mal (7,8 Prozent) das Schaffen von zusätzlichen Parkplätzen genannt und damit die Knappheit des Angebotes explizit herausgehoben.

4.1.2 Auswertung nach Straßentypen

Die Auswertung nach Straßentypen liegt derzeit noch nicht vor. Sie wird im Meilensteinbericht nachgereicht.

4.2 Gewerbetreibende


4.2.1 Alle Befragten

Insgesamt beantworteten 72 Gewerbetreibende den Fragebogen, 50 Prozent der Befragten sind männlich und 50 Prozent weiblich.

Standorte, Branche, Betriebsfläche, Anzahl Beschäftigte

Tabelle 34: Betriebe und Branchen

		Anzahl	Antworten in Prozent
In welcher Branche ist der Betrieb hier tätig?	Einzelhandel	26	36,1
	Büro- oder Verwaltungsbetrieb	5	6,9
	publikumsorientierte Dienstleistungen (Bankfilialen, Arztpraxen usw.)	11	15,3
	Kino, Theater oder andere Versammlungsstätten		
	Gaststätten	6	8,3
	Sporthallen, Freizeit-, Fitnesscenter		
	Kranken-, Pflegeeinrichtungen	2	2,8
	Hotels, Beherbergungsbetriebe	2	2,8
	Großhandel, Industrie- und Handwerksbetriebe	8	11,1
	Sonstiges	12	16,7
Gesamt		72	100



72,2 Prozent der Befragten gaben an, dass der jeweilige Betrieb über keine anderen Standorte verfügt.


Der Einzelhandel ist mit einem Anteil von 36,1 Prozent die dominierende Branche. Publikumsorientierte Dienstleistungen weisen mit 15,3 Prozent einen großen Anteil aus. Gaststätten haben mit 8,3 Prozent der Nennungen einen wesentlich geringeren Anteil. 16,7 Prozent der befragten Betriebe ließen sich nicht eindeutig einer der genannten Branchen zuordnen.

Die Frage nach der Größe der Betriebsfläche wurde wie folgt beantwortet:

- 79 Prozent der Befragten gaben eine Betriebsfläche $\leq 150\text{m}^2$ an,
- 54 Prozent der Betriebe weisen eine Fläche $\leq 80\text{m}^2$ auf,
- 13,9 Prozent der Betriebe weisen eine Fläche von 80m^2 auf,
- 9,7 Prozent von 60m^2 ,
- jeweils 6,9 Prozent weisen eine Fläche von 150m^2 bzw. 100m^2 auf.

Tabelle 35: Anzahl der Beschäftigten in den befragten Betrieben

Klasse	Häufigkeit	Prozent
1- 5	59	82,0
6-10	6	8,3
11-20	5	6,9
20-40	2	2,8
N=72	72	100




Die Verteilung der insgesamt 328 Beschäftigten aller befragten Betriebe ist in Tabelle 35 dargestellt. Es lässt sich ablesen, dass es sich dabei ausschließlich um kleine Unternehmen handelt.

Betriebseigene Fahrzeuge und deren Abstellplätze

Es antworteten 35 bzw. 48,6 Prozent der befragten Betriebe, dass sie über eigene Pkw und Lkw verfügen. Insgesamt verfügen sie über 60 Fahrzeuge, davon 49 Pkw und elf Lkw. Inwieweit sie der Belieferung dienen wird in Zusammenhang mit Frage 15 (Wird der Betrieb hier regelmäßig mit Waren beliefert?) ausgewertet.

Tabelle 36: Anzahl der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen


Betriebseigene Fahrzeuge	Häufigkeit	Prozent
Keine	37	51,4
Pkw	29	40,3
Lkw	2	2,8
Pkw und Lkw	4	5,5
N=72	72	100



Über die Hälfte der der befragten Betriebe verfügt über keine eigenen Fahrzeuge.

Tabelle 37: Betriebe mit Pkw


Anzahl der Pkw	Häufigkeit	Prozent
0	39	54,2
1	24	33,3
2	6	8,3
3	2	2,8
7	1	1,4
N=72	72	100



Gut die Hälfte der Betriebe verfügt über keine betriebseigenen Pkw. Drei Betriebe verfügen mit 13 Fahrzeugen über ca. ein Viertel aller Pkw.

Tabelle 38: Betriebe mit Lkw

Anzahl der Lkw	Häufigkeit	Prozent
0	66	91,7
1	3	4,2
2	1	1,4
3	2	2,8
N=72	72	100



Die geringe Lkw-Quote kann als Hinweis auf geringe Notwendigkeit von Lieferzonen verstanden werden und wird in AP 2 weiter untersucht. Geprüft werden sollte in diesem Zusammenhang auch in AP 5, nach welchen Kriterien Lieferzonen in Berlin ausgewiesen werden.

Tabelle 39: Stellplätze der betriebseigenen Fahrzeuge

		Anzahl	Prozent
Wo werden die betriebseigenen Fahrzeuge in der Regel abgestellt? (Mehrfachnennungen möglich)	Auf betriebseigenen Stellplätzen	2	5,7
	Auf anderen, angemieteten Stellplätzen	3	8,6
	Im Straßenraum	32	91,4
	Sonstiges		
Gesamt		35	100





Tabelle 40: Stellplätze der betriebseigenen Fahrzeuge und Anzahl der dort abgestellten Fahrzeuge

Anzahl der Fahrzeuge	Auf betriebseigenen Stellplätzen		Auf anderen, angemieteten Stellplätzen		Im Straßenraum	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	70	97,2	69	95,8	42	58,3
2	1	1,4	3	4,2	20	27,8
3	1	1,4			4	5,6
4					4	5,6
5					1	1,4
Fälle					1	1,4
	72	100	72	100	72	100



Über 90 Prozent der Befragten, die über betriebseigene Fahrzeuge verfügen gaben an, diese im öffentlichen Straßenraum abzustellen.


Von allen 60 betriebseigenen Fahrzeugen werden 49 (83 Prozent) im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Lediglich drei Fahrzeuge stehen auf einem betriebseigenen Stellplatz und drei Fahrzeuge auf angemieteten Stellplätzen. Das bedeutet bei Einführung einer Parkraumbewirtschaftung müssten für 49 Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen beantragt werden, wobei davon 18 Zweit- und Drittfahrzeuge sind. In einem Fall verfügt ein Unternehmen über sieben Fahrzeuge. Die ausführliche Erläuterung des Antragsverfahrens und der Voraussetzungen für die Genehmigung sind im Bericht zu AP 5 enthalten.

Beschäftigte, die nach Kenntnis/Schätzung der Betriebsinhaber mit dem Pkw zum Arbeitsplatz fahren

In 46 (63,9 Prozent) der befragten Betriebe fahren Beschäftigte mit dem Pkw an den Arbeitsplatz. Dabei handelt es sich um insgesamt 95 Personen. Dies entspricht knapp 30 Prozent der Beschäftigten aller befragten Betriebe.

Tabelle 41: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen


Anzahl der Beschäftigten	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
0	26	36,1	36,1
1	19	26,4	62,5
2	14	19,4	81,9
3	8	11,1	93,1
4	3	4,2	97,2
5	1	1,4	98,6
7	1	1,4	100,0
Fälle	72	100	



In 26 (36,1 Prozent) der 72 befragten Betriebe kommt niemand mit dem Pkw. In 33 Prozent aller Fälle sind es ein oder zwei Mitarbeiter, nur in 18 Prozent aller Fälle sind es mehr als zwei Mitarbeiter.

Beschäftigte und Parkplatzprobleme

Tabelle 42: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen und Parkplatzprobleme


		Häufigkeit	Prozent
Haben diese Beschäftigten nach Ihrer Kenntnis Probleme, einen Parkplatz zu finden?	Ja	32	64
	Nein	17	32
	Weiß nicht	1	2
Fälle		50	100
			

Von 32 Befragten wurde angegeben, dass die Beschäftigten Schwierigkeiten haben, einen Parkplatz zu finden, 17 verneinten dies und eine Person konnte keine Angaben machen.

Es kommen nur in 46 Betrieben Beschäftigte mit dem Pkw, aber 50 beantworteten die Frage. Eventuell wurden dabei Beschäftigte an anderen Standorten des Unternehmens mitgezählt oder die Inhaber sind hier im Gegensatz zu Frage 7 mit enthalten.

Dienstliche Nutzung des eigenen Pkws tagsüber durch die Beschäftigten


Tabelle 43: Anzahl Beschäftigte mit dienstlicher Nutzung des eigenen Pkws

		Häufigkeit	Prozent
Sind die Beschäftigten tagsüber auf die dienstliche Nutzung des eigenen Pkws angewiesen?	Ja	24	34,8
	Nein	45	65,2
Fälle		50	
			

Ein Drittel der Befragten antwortete, dass die Pkws auch dienstlich genutzt werden. Das betrifft etwa die Hälfte aller Betriebe, in denen die Beschäftigten mit dem Auto kommen. Im Falle einer Parkraumbewirtschaftung stellt sich dann die Frage, ob für diese Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen notwendig wären oder das Ziehen eines Parkscheins zumutbar wäre. Zwei Drittel derjenigen die die Frage beantworteten verneinten die Notwendigkeit der dienstlichen Nutzung des privaten Pkw.

Betriebseigene oder vom Betrieb angemietete Stellplätze für Beschäftigte

Tabelle 44: Beschäftigte und zur Verfügung stehende Stellplätze

		Häufigkeit	Prozent
Stehen den Beschäftigten betriebseigene oder vom Betrieb angemietete Stellplätze zur Verfügung?	Ja	4	5,6
	Nein	68	94,4
Fälle		72	100
			

Den Beschäftigten stehen in vier Betrieben betriebliche Parkplätze zur Verfügung, wobei diese in einem Betrieb kostenpflichtig sind. Somit müssen 84 Beschäftigte, die mit dem Pkw zum Arbeitsplatz fahren diesen im öffentlichen Straßenraum abstellen. Der Anteil der Unternehmen die Beschäftigten Stellplätze zur Verfügung stellen ist klein im Vergleich zur Zahl der Unternehmen die den ÖPNV und das Fahrrad für den Arbeitsweg fördern.

Förderung der ÖPNV Nutzung oder des Fahrrads durch die Betriebe

Tabelle 45: Förderung von ÖPNV oder Fahrrad durch die Betriebe



		Häufigkeit	Prozent
Wird von betrieblicher Seite die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads für den Arbeitsweg gefördert?	Ja	11	15,3
	Nein	61	84,7
Fälle		72	100
			

Tabelle 46: Art der betrieblichen Förderung


		Anzahl	Prozent
Mit folgenden Maßnahmen wird von betrieblicher Seite die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads für den Arbeitsweg gefördert	Job-Ticket	4	36,4
	Besonders gesicherte/überdachte Fahrradabstellplätze	3	27,3
	Andere	5	45,5
Fälle		12	100
			

Elf Prozent der Betriebe fördern die Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrads, wobei auch unter „Andere“ vier Maßnahmen genannt wurden, die sich auf den ÖPNV beziehen und nur eine auf das Fahrrad. Damit fördern mehr als doppelt so viele Betriebe die ÖPNV oder Fahrradnutzung im Vergleich zu denen, die einen betriebseigenen Stellplatz anbieten.

Regelmäßiger Besucher- bzw. Kundenverkehr

Tabelle 47: Anzahl der Betriebe mit regelmäßigem Kundenverkehr und durchschnittliche Kunden- bzw. Besucherzahl pro Tag

Anzahl der Kunden pro Tag	Häufigkeit	Prozent
1 - 5	15	22,1
6 - 10	19	27,9
11 - 50	24	35,3
> 50	10	14,7
Fälle	68	100



Von den 72 befragten Betrieben haben fast alle (97 Prozent) regelmäßigen Besucher- bzw. Kundenverkehr. Die Hälfte davon aber maximal zehn Kundenbesuche pro Tag. Für die meistgenannten Branchen Einzelhandel, publikumsorientierte Dienstleistungen und Gaststätten erscheint die Anzahl der Besucher im Vergleich zu anderen Untersuchungen sehr niedrig⁶.

Betriebseigene Parkplätze für Besucher

Tabelle 48: Anzahl der Betriebe mit Kundenparkplätzen

		Anzahl	Prozent
Stehen Ihren Besuchern betriebseigene Kundenparkplätze zur Verfügung?	Ja	7	10,1
	Nein	62	89,9
Fälle		12	100





Tabelle 49: Anzahl der betriebseigenen Kundenparkplätze

Anzahl der betriebseigenen Kundenparkplätze	Häufigkeit	Prozent
0	65	90,3
1	1	1,4
2	5	6,9
4	1	1,4
Fälle	72	100




6 Michael Lehmbruck und Monika Hertel: Begründung und Entwurf einer Rechtsverordnung zur Begrenzung des Stellplatzbaus, Berlin 2005.

Sieben Befragte gaben an, dass ihre Betriebe für Kunden Parkplätze zur Verfügung stellen. Es handelt sich um insgesamt 15 Stellplätze. Das bedeutet, dass fast alle Kunden den öffentlichen Straßenraum als Kurzparker in Anspruch nehmen.

Problematik von Parkgebühren für Besucher –bzw. Kunden, wenn sich dadurch die Chance auf einen Parkplatz erhöht

Tabelle 50: Einschätzung der Zahlungsbereitschaft der Kunden für Parken durch die Betriebe

		Häufigkeit	Prozent
Wäre das Bezahlen von Parkgebühren für Ihre Besucher- bzw. Kunden ein Problem, wenn sich dadurch die Chance auf einen Parkplatz erhöht?	Ja	31	44,9
	Nein	22	31,9
	Weiß nicht	16	23,2
Fälle		69	100




Weniger als die Hälfte der Befragten gibt an, dass das Bezahlen von Parkgebühren für Besucher und Kunden ein Problem sein könnte.

Warenbelieferung

Tabelle 51: Betriebe und Flächen für deren Anlieferung

		Anzahl	Prozent
Wird der Betrieb hier regelmäßig mit Waren beliefert und wenn ja, wo?	Über Flächen zur Anlieferung auf dem Betriebsgelände	3	5,8
	Im Straßenraum mit ausgewiesener Ladezone	3	5,8
	Im Straßenraum ohne ausgewiesene Ladezone	46	88,5
Fälle		52	100




Die befragten Betriebsinhaber gaben zu 72 Prozent an, regelmäßig mit Waren beliefert zu werden. Die Anlieferung erfolgt zu 88,5 Prozent und damit fast vollständig im Straßenraum ohne ausgewiesene Ladezone.

Beurteilung der Parkplatzsituation am Betriebsstandort

Tabelle 52: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die befragten Gewerbetreibenden

	Für Kunden		Für Beschäftigte		Für betriebseigene Fahrzeuge	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Völlig ausreichend	10	13,9	11	15,9	7	17,9
Akzeptabel	11	15,3	14	20,3	7	17,9
Problematisch	27	37,5	22	31,9	11	28,2
Völlig unzureichend	24	33,3	22	31,9	13	33,3
Weiß nicht					1	2,6
Fälle	72	100	69	100	39	100




Die Parkplatzsituation wird von ca. 65 Prozent als problematisch oder völlig unzureichend beurteilt. Die Unterschiede in der Bewertung für Kunden, Beschäftigte und betriebseigene Fahrzeuge sind dabei gering. Das erstaunt nicht, da alle drei Gruppen zum überwiegenden Teil auf den öffentlichen Straßenraum als Parkplatz angewiesen sind. Dennoch wird die Situation für Kunden geringfügig schlechter als für Beschäftigte und betriebseigene Fahrzeuge bewertet, also diejenige Gruppe, die als Kurzparker am meisten von Parkraumbewirtschaftung profitieren könnte.

Bewertung der Aussagen zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 53: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich)


		Anzahl	Prozent
Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil	dann unsere Kunden besser einen Parkplatz finden	9	47,4
	weil der Parksuchverkehr abnimmt	8	42,1
	dann die Belieferung meines Betriebes besser klappt	5	26,3
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	9	47,4
	konsequente Parkraumbewirtschaftung in allen Berliner Innenstadtbezirken einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann	7	36,8
	Sonstiges	2	10,5
Fälle		21	100



Insgesamt gab es 40 Nennungen, die die Einführung von Parkraumbewirtschaftung befürworten. 29 Prozent aller Befragten nannten mindestens einen Grund zur Befürwortung. Die wichtigsten Argumente für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung aus Sicht der Gewerbetreibenden sind die Verbesserung der Parkplatzsituation für Kunden und der Rückgang von Falschparkern. Beide Argumente wurden von knapp der Hälfte aller Befürworter genannt. Verbesserung der Belieferung spielt nur eine geringe Rolle).

Bewertung der Aussagen zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 54: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich)

		Anzahl	Prozent
Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung,	da ich Umsatzeinbußen befürchte und die Kundenzahl zurückgeht	23	38,3
	weil unsere Kunden sich dann weniger Zeit nehmen und weniger Geld ausgeben	23	38,3
	weil ich nicht einsehe, dass ein Gut, das bisher kostenlos war, plötzlich Geld kosten soll	33	55,0
	weil ich eine permanente Kontrolle auf der Straße ablehne	22	36,7
	weil ich keine Gebühren für Parkvignetten bezahlen möchte	31	51,7
	Sonstiges	10	16,7
Fälle		61	100
			

Insgesamt gab es 142 Nennungen, die die Einführung von Parkraumbewirtschaftung ablehnen. 85 Prozent der Befragten nannten mindestens einen Grund zur Ablehnung. Mehr als die Hälfte von Ihnen begründete es mit den dadurch entstehenden Kosten und der Gewohnheit, dass Parken bisher kostenfrei ist. Diese Argumente wiegen noch stärker als die Befürchtung durch Kundenrückgang finanzielle Einbußen zu erleiden.

Der Vergleich von Tabelle 50 mit Frage 18: Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu? Ich bin gegen Parkraumbewirtschaftung“ zeigt, dass Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung dreimal häufiger als befürwortende Argumente genannt wurden und dass zumindest einige der Befürworter durchaus auch Argumenten gegen die Bewirtschaftung zugestimmt haben.

Tabelle 55: Sonstige Antworten gegen Parkraumbewirtschaftung



<ul style="list-style-type: none"> ↪ Regularien müssen eingeführt werden mit Geld, da freiwillig nichts passiert ↪ Evtl. Beschränkung von Tourismus ↪ Abzocke ↪ Vignetten ändern nichts an Parksituation; bringt alles nichts ↪ Nur Kosten, keine Verbesserung; Nachteile für Personal und Besucher ↪ Unwirtschaftlich; Kosten rechtfertigen nicht die Einnahmen ↪ Hohe Betriebskosten für Kundendienstfahrzeuge ↪ Kunden kommen eher abends, ab 16 Uhr bis 18 Uhr Parken schlecht; Halte- und Parkverkehrszone bis eine Stunde ↪ Parkplatzangebot nimmt dadurch nicht zu ↪ Lösung des Parkplatzproblems ist unabhängig von Parkgebühren, zu wenig Parkplätze 	
---	---

Tabelle 56: Befürwortung und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung durch die Gewerbetreibenden

		Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung		
Befürwortung der Parkraumbewirtschaftung		Nein	Ja	Gesamt
	Nein	6	45	51
	Ja	5	16	21
	Gesamt	11	61	72



Die Auswertung der Antworten zur Befürwortung und Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung in Form einer Kreuztabelle zeigt folgende Ergebnisse: 16 von 72 Befragten (22,2 Prozent) haben sowohl positive wie negative Gründe angegeben. 45 von 72 Befragten (62,5) haben nur negative Gründe angegeben. Lediglich fünf von 72 Befragten (6,9 Prozent) haben nur positive Gründe angegeben (vgl. Tabelle 52).

Tabelle 51 enthält die Argumente der Gegner, die unter „Sonstiges“ zusammengefasst wurden. Sie zeigt, dass unter den Befragten auch Skepsis herrscht, ob die Parksituation durch die Einführung von Bewirtschaftung besser wird.

Konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung der Straßen

Tabelle 57: Verbesserungsvorschläge und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Prozent
Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße?	Mehr Platz für Fußgänger (z.B. Sitzmöglichkeiten), mehr Möglichkeiten zur Präsentation von Waren schaffen	12	19,7
	Mehr Platz für Fahrradfahrer	21	34,4
	Bessere und sichere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	20	32,8
	Mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	10	16,4
	Mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	19	31,1
	Einrichtung von Car-Sharing-Plätzen im öffentlichen Straßenraum	12	19,7
	Sonstiges	33	54,1
Fälle	61	100	



Das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer sowie besseren und sicheren Möglichkeiten zur Querung der Straßen wurden jeweils von ca. einem Drittel der Befragten und am häufigsten befürwortet. Die Hälfte der Befragten machte unter Sonstiges eigene Vorschläge (siehe Frage 19: „Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße [Mehrfachnennung möglich), wobei das Schaffen von mehr Parkplätzen in verschiedener Form insgesamt sechsmal genannt wurde. Vier Nennungen bezogen sich auf Verbesserungen für den Fahrradverkehr (Mehrfachnennung möglich).

Tabelle 58: Sonstige Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung

~ Parkhäuser zentral
~ Spielstraße
~ Größere Parkfläche für Besucher wegen Kulturangebot in der Max-Schmeling-Halle
~ Fahrradweg
~ Park+Ride-Plätze schaffen, Bedarfsampel für Straßenbahn (Haltestelle Milastr.)
~ Mehr freie Parkplätze schaffen
~ Mehr Abstellanlagen für Fahrräder
~ Besserer Schutz der Grünanlagen, Fahrradständer
~ Stolperlöcher auf Gehwegen beseitigen
~ Parkplätze markieren um "Wildparken" zu verhindern
~ Mehr Beleuchtung; keine Touristen-Busse; Radwege; mehr Sauberkeit
~ Ausbesserung der Gehwege; Freihaltung der Kreuzung von parkenden Autos
~ Parkplätze die gemietet werden können; Anwohner-Parkzonen
~ Bürgersteige sollten gewerblich für Gastronomie genutzt werden können
~ Bessere Fahrradwege
~ Fußweg miserabel, Pflasterung schlechter Zustand, Laternen optisch nicht zutreffend, dreckig, Hundedreck!
~ Asphaltierung – Lärmbelästigung; Bürgersteig begradigen
~ Bei Neubau Tiefgarage einplanen
~ Asphaltierung der Straße
~ Lärminderung durch Asphaltierung
~ Alles super!
~ Bessere Beleuchtung (heller); Parknischen auf dem Mittelstreifen
~ Ausbesserung der Bürgersteige
~ Sicherheit für Kinder; von Lkw-Verkehr befreien
~ Art der Stellplätze verändern
~ Ladezone; Koordinierung der Baumaßnahmen
~ Parkhäfen vergrößern
~ Auf einer Seite Parkzone, auf anderer Seite Ladezone
~ Einführung von Querparken; Verschmalern übermäßig breiter Fußwege
~ Parken auf Bürgersteigen ermöglichen (breit genug)
~ Parkhäuser schaffen


4.2.2 Auswertung nach Straßentypen

Die Auswertung der Fragen

16: Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation an Ihrem Standort?

17: Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu? Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung (Mehrfachnennung möglich).

18: Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu? Ich bin gegen Parkraumbewirtschaftung (Mehrfachnennung möglich).

19: Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße (Mehrfachnennung möglich).

nach Straßentypen zeigte keine so großen Unterschiede wie im Voraus angenommen. Hier können möglicherweise auch andere Aspekte eine Rolle spielen, beispielsweise das Verhältnis Angebot und Nachfrage nach Parkplätzen nachts, das hier nicht untersucht wurde.

Aufgrund der geringen Fallmenge sind Interpretationen hier nur sehr vorsichtig möglich. Es bleibt die Auswertung der Bewohnerbefragung nach Straßentypen abzuwarten, der eine wesentlich größere Fallmenge zugrunde liegt. Eventuell sind weitere Untersuchungen durchzuführen, um sichere Ergebnisse zu erhalten.

5. Fazit und Empfehlungen

5.1 Fazit aus der Bewohnerbefragung

Im befragten Gebiet sind Ein- und Zweipersonenhaushalte geringer vertreten als im Berliner Durchschnitt. Die Motorisierungsquote ist geringfügig höher als im Durchschnitt der innerstädtischen Gebiete. Die Haushaltseinkommen sind relativ hoch, ebenso die Erwerbstätigenquote. Die Arbeitslosenquote ist gering. Es gibt mehr Kinder als im Durchschnitt in Pankow und Berlin.

Ganz überwiegend wird im öffentlichen Straßenraum geparkt. Nur ein geringer Anteil findet direkt einen Parkplatz, aber auch nur ein geringer Anteil der Befragten muss regelmäßig länger als fünf Minuten suchen. Abends nach 18 Uhr gibt es die größten Schwierigkeiten einen Parkplatz zu finden, wenn die heimkehrenden Anwohner, Gastronomiebesucher und Kunden sich gegenseitig Konkurrenz machen. Private Stellplätze gibt es fast nicht.

Von denjenigen Befragten, die über einen Pkw verfügen, nutzen drei Viertel ihn täglich oder mehrmals die Woche.

Die Parkplatzsituation wird von mehr als 70% der Bewohner als problematisch oder völlig unzureichend beurteilt. Die Bereitschaft, eine Garage in einer anderen Straße als der Wohnstraße anzumieten, ist gering. Die Zahlungsbereitschaft der Befragten für Garagemieten ist noch geringer. Über 90 Prozent der Nennungen liegen unterhalb der marktüblichen Miete.

Einstellungen zur Parkraumbewirtschaftung

Die 180 Befragten gaben 206 befürwortende und 355 ablehnende Antworten zum Thema Parkraumbewirtschaftung ab. Damit ist eine negative Grundtendenz bei der Einstellung zum Thema Parkraumbewirtschaftung festzustellen. Wenn Parkraumbewirtschaftung befürwortet wird, dann damit dass es leichter ist einen Parkplatz in Wohnungsnähe zu finden. Ablehnung wird überwiegend damit begründet, dass Besucher dann nicht mehr kostenlos parken können.

Häufigste Argumente für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind:

- Ich kann eher einen Parkplatz in Wohnungsnähe finden (56 Nennungen).
- Als Bewohner kann ich eine Vignette bekommen und damit in meinem Gebiet an Parkautomaten umsonst parken (50 Nennungen).
- Der Parksuchverkehr nimmt ab (39 Nennungen).

Häufigste Argumente gegen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind:

- Mein Besuch findet dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr (78 Nennungen).
- Dadurch wird für Bewohner kein neuer Parkplatz geschaffen (70 Nennungen).
- Autofahren ist schon teuer genug, ich möchte keine zusätzlichen Parkgebühren bezahlen (64 Nennungen).

Die Gestaltungswünsche der Bewohner bezogen sich besonders häufig auf das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer (60 Nennungen) und die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit (60 Nennungen).

Die Auswertungen getrennt nach Führerscheinbesitz bzw. Pkw-Verfügbarkeit zeigen, dass zwischen Besitz/Verfügbarkeit und Nichtbesitz/Nichtverfügbarkeit keine großen Unterschiede in der Einstellung zum Thema Parkraumbewirtschaftung bestehen. Auch das Argument „weil mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet“ wurde von Führerscheinbesitzern nur geringfügig häufiger genannt als von Personen ohne Führerschein bzw. von Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit häufiger als von Personen mit Pkw-Verfügbarkeit.

5.2 Fazit aus der Befragung der Gewerbetreibenden

Es handelt sich bei den befragten Betrieben ausschließlich um kleine Unternehmen. Fast alle befragten Unternehmen geben an, regelmäßigen Kundenverkehr zu haben. Es gibt aber kaum betriebseigene Kundenparkplätze

Betriebseigene Fahrzeuge werden zu über 90 Prozent im öffentlichen Straßenraum abgestellt, die Pkw der allermeisten Beschäftigten ebenso. In der Hälfte der Betriebe in denen die Beschäftigten mit dem Pkw an den Arbeitsplatz kommen, werden diese auch dienstlich genutzt. Das betrifft ein Drittel aller befragten Betriebe.

Die Anlieferung erfolgt fast vollständig im öffentlichen Straßenraum ohne ausgewiesene Ladezonen, wobei das kein großes Problem darstellt. Die Parkplatzsituation wird aber von mehr als 70% aller befragten Gewerbetreibenden als problematisch oder völlig unzureichend beurteilt.

Einstellungen zur Parkraumbewirtschaftung

Die 72 Befragten gaben 40 befürwortende und 142 ablehnende Antworten zum Thema Parkraumbewirtschaftung ab. Damit ist auch bei den Gewerbetreibenden eine negative Grundtendenz bei der Einstellung zu diesem Thema festzustellen. Häufigste Argumente für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind:

- Unsere Kunden finden dann besser einen Parkplatz (neun Nennungen)
- Es gibt weniger Falschparker und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße (9 Nennungen)
- Der Parksuchverkehr nimmt ab (8 Nennungen)

Häufigste Argumente gegen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind:

- Es nicht einsehbar ist, warum ein bisher kostenloses Gut plötzlich Geld kosten soll (33 Nennungen)
- Ich möchte keine Gebühren für Parkvignetten bezahlen (31 Nennungen)
- Ich befürchte Umsatzeinbußen und die Kundenzahl geht zurück (23 Nennungen)

Die Gestaltungswünsche der Gewerbetreibenden bezogen sich besonders häufig auf das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer (21 Nennungen) und dem Ergreifen von Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit der Autos (19 Nennungen).

Die Bereitschaft für Parken Geld auszugeben ist bei den Gewerbetreibenden noch geringer als bei den Bewohnern.

5.3 Empfehlungen

Ziel und Methode der Parkraumbewirtschaftung (Verbesserung durch Bewirtschaftung und nicht durch Stellplatzbau) müssen vorab so vermittelt werden, dass eine größere Akzeptanz besteht.

Parkraumbewirtschaftung ist vermutlich dann leichter vermittelbar, wenn Angebot und Nachfrage bei einer Bewirtschaftung in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.

Die Einführung von neuen bewirtschafteten Gebieten und Ausweitung bereits bewirtschafteter Gebiet sollte in Zukunft durch eine positive aktive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Die Ausnahmenregelungen für Besucher sollten flexibler gestaltet werden (siehe dazu auch Einfaches Parken. Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 5 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“). Folgende Möglichkeiten sollten im weiteren Verlauf des Projekts weiter untersucht werden:

- Mehr Straßenraumgestaltung,
- niedrigere Gebühr der Bewohnervignette,
- Schaffung neuer Parkgelegenheiten,
- Duldung illegalen Nachtparkens,
- Handy Parken stärker vermarkten.

Anhang

Literaturanalyse

Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung: Befragung von Anwohnern zum Anwohnerparken im Gereonsviertel (Köln)

Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge

„Im Jahre 1993 wurden im Gereonsviertel in Köln die Parkraumbewirtschaftung und das Anwohnerparken – insbesondere reservierte Abend- und Nachtparkplätze für Einwohner – eingeführt. Dadurch soll die Chance der Anwohner verbessert werden, in der Nähe der Wohnung einen Parkplatz zu finden ... Zwar wird in den Medien gelegentlich über das Anwohnerparken berichtet, repräsentative Aussagen über die Akzeptanz der Anwohnerbevorrechtigung beim *Parken* liegen jedoch nicht vor ... Das Amt für Statistik und Einwohnerwesen führte daher im Auftrag des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik erstmalig eine repräsentative Untersuchung in dem hierfür ausgewählten Gereonsviertel durch. So sollten verlässliche Aussagen zum dortigen Verkehrs- und Parkverhalten sowie zur Akzeptanz des Anwohnerparkens gewonnen werden“ (S. 5). Die Befragung der Anwohner erbrachte u.a. die folgenden Ergebnisse: Bei den Anwohnern findet das Anwohnerparken insgesamt eine überaus große Akzeptanz. Etwa jeder zweite (deutsche) Haushalt im Gereonsviertel beteiligt sich am Anwohnerparken. Vier Fünftel davon haben darüber hinaus einen Ausweis mit dem Zusatz „Roter Punkt“, der auch tagsüber das *Parken* an besonderen Plätzen ohne spezielle Gebühr erlaubt. Bemängelt wird u.a. die unvollständige Beschilderung und Kennzeichnung der Anwohnerparkplätze, deren Zahl darüber hinaus für nicht ausreichend gehalten wird. „Dieses Ergebnis steht in gewissem Widerspruch zu den ebenfalls getroffenen Feststellungen der gesunkenen Suchdauer“ (S. 7). Pkw-Besitzer ohne Anwohnerparkausweis sind keine Gegner des Anwohnerparkens, sie verfügen in der Regel über andere Parkmöglichkeiten (Stellplatz, Garage). Drei Viertel der Inhaber des Parkausweises beurteilen das Verwaltungsverfahren der Antragstellung positiv. Die Höhe der jährlichen Gebühr wird von 60% als angemessen beurteilt, 36 % hingegen finden diese zu hoch. difu/br

Bearbeiter/Institution:

Köln, Stadtverwaltung, Amt für Statistik und Einwohnerwesen

Auftraggeber/Institution:

Köln, Stadtverwaltung, Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Datenerhebung/Institution:

Köln, Stadtverwaltung, Amt für Statistik und Einwohnerwesen

Erhebungseinheiten:

Familien/Haushalte; Grundgesamtheit bilden die 1900 Haushalte, in denen Personen mit Hauptwohnsitz im Gereonsviertel im Alter von 18 - 75 Jahren leben.

Auswahlverfahren:

Einfache Zufallsauswahl

Zeitdimension:

Querschnittsstudie-teilw. Replikation; Parallelbefragungen bei Gewerbetreibenden und auswärtigen Parkern

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 01.03.1995; Erhebungsende: 31.05.1995

Untersuchungsraum:

Köln; (Nordrhein-Westfalen); Der Stadtteil Köln-Gereonsviertel wurde ausgewählt, weil die Bevölkerung hier ausreichende Erfahrungen mit dem Anwohnerparken sammeln konnten, und die Erinnerung an die vorherige Situation noch nicht verblasst war.

Technik der Datenerhebung:

Postalische Befragung

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang: 1256; Anzahl der Einheiten: 613; Rücklaufquote: 48.8 %

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

Rücklaufförderung: 1 Erinnerungsschreiben bei den 829 Haushalten, die nach vier Wochen noch nicht geantwortet hatten.

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Verkehr (080); Verwaltung (112)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 43

Deskriptoren zum Fragebogen:

Parkraumbewirtschaftung; Anwohnerparken (Gesamtbewertung; Informationsstand; Informationsdefizit); Anwohnerparkausweis (Art; Verlängerungsabsicht; Antragstellung; Bewertung; Verbesserungsmöglichkeit; Gebühr); *Parken* (Ort; Uhrzeit; Parkplatzsuche; Zeitaufwand; Veränderung); Roter Punkt; Fremdparken (Häufigkeit; Kontrolle; Behinderung); Tempo-30-Regelung (Informationsdienst; Bekanntheit; Inanspruchnahme; Bewertung); Gäste (Parkplatzsuche; Parkmöglichkeit); Sozialstatistik (Geburtsjahr; Familienstand; Haushaltsgröße; Pkw-Anzahl; Berufstätigkeit; Arbeitsort; Arbeitsweg)

Publikationen:

Stadt Köln Der Oberstadtdirektor, Amt für Statistik und Einwohnerwesen. Das Anwohnerparken im Gereonsviertel 1995. Zur Erfahrung mit der Parkraumbewirtschaftung und dem Anwohnerparken von Anwohnern, Geschäftsinhabern und auswärtigen Parkern. in: Kölner Statistische Nachrichten, (1996) S3 Köln, Dezember 1995

Lebensverhältnisse Kölner Bürger im Rahmenplanungsgebiet Sülz (Köln)*Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge*

Im Herbst 1986 wurden im Rahmenplanungsgebiet Köln-Sülz verschiedene Primärerhebungen durchgeführt, mit deren Ergebnissen eine Wohnumfeld- und Standortbeurteilung ermöglicht werden sollte. Hierfür wurden eine (telefonische) Bewohnerbefragung sowie

Befragungen von Passanten und Geschäftsinhabern durchgeführt, ergänzende Informationen wurden aus einer Verkehrs- und Passantenzählung gewonnen. Erhebungsziel war u.a., einer bis dahin wesentlich auf Vermutungen über die Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung gründenden kommunalpolitischen Debatte gesicherte statistische Informationen zuzuführen. Die Bewohnerbefragung hatte u.a. die folgenden Ergebnisse: Insgesamt wird das Gebiet positiv bewertet. Hierzu tragen bei die angrenzenden Grünanlagen, die zentrale Lage, gute Verkehrsverbindungen, Häuserrenovierungen und Straßengestaltungen sowie gute Nachbarschaftsbeziehungen. Kritik wird an Wohnumfeldbelastungen durch Individualverkehr, Lärm- und Abgasbelastungen, Behinderungen durch auf Fußwegen parkende Fahrzeuge, an beschränkten Spielmöglichkeiten für Kinder, aber auch an unzureichenden Parkmöglichkeiten geübt. Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung werden differenziert akzeptiert (starke Ablehnung hingegen in der Parallelbefragung bei Geschäftsinhabern). Die Wohnstandortbindung wurde durch Fragen nach der Wohndauer im Stadtteil und nach Umzugsabsichten erkundet. Zwei Drittel haben eine Wohndauer im Viertel von 10 und mehr Jahren. 14 Prozent haben definitive Umzugsabsichten, weitere 4 Prozent wollen möglicherweise umziehen. Aber auch von den Umzugswilligen wollen zwei Drittel im Stadtteil bleiben. difu/bre

Bearbeiter/Institution:

Köln, Stadtverwaltung, Amt für Statistik und Einwohnerwesen

Datenerhebung/Institution:

Köln, Stadtverwaltung, Amt für Statistik und Einwohnerwesen

Erhebungseinheiten:

Personen

Auswahlverfahren:

Einfache Zufallsauswahl; „Zur Durchführung dieser Befragung wurde aus der Einwohnerdatei eine repräsentative Stichprobe von Bürgern des Rahmenplanungsgebiets ausgewählt. Aufgrund dieser Stichprobe konnten im Verlauf einer Woche 997 Interviews realisiert werden“ (S.8).

Zeitdimension:

Querschnittsstudie; Wiederholungsbefragung vorgesehen, um die Wirkung zwischenzeitlich durchgeführter Maßnahmen beurteilen zu können

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 1986 Erhebungsende: 1986

Untersuchungsraum:

Köln-Sülz; NRW; (Regionstyp: Stadtteil; Kommune; Großstadt)

Technik der Datenerhebung:

Telefonische Befragung

Anzahl der Einheiten:

997

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

„Die geringe Ablehnungsquote bzw. die hohe Auskunftsbereitschaft der Befragten lassen auf ein großes Interesse der Bewohner des Rahmenplanungsgebietes an der Untersuchung schließen. Wesentlich dürfte hierzu ein vorweg verschicktes Antwortschreiben, das das (telefonische) Interview ankündigte, beigetragen haben“ (S.8).

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Stadtentwicklung/Städtebau (023); Wanderungen (012); Wohnungswesen (025); Handel und Dienstleistungen (036); Jugendhilfe/Kindergärten (072); Verkehr (080); Umweltschutz (130)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 45

Deskriptoren zum Fragebogen:

Wohnumfeld; Stadtteil (Sozialkontakt; Straßenfest; Grün; Wohngebiet; Stadtbild; Vorteil; Nachteil); Wohnverhältnisse (Rechtsverhältnis; Wohnfläche; Miethöhe; Wohndauer); Umzug (Umzugsplan; Umzugszielort; gewünschter Wohnort); Verkehrsberuhigung (Verkehrsbelastung; Parken; Maßnahme; Einschätzung; Straßenumgestaltung); Pkw (Pkw-Besitz; Parken; Parkproblem; Parkmöglichkeit); Verkehrsmittelbenutzung (Verkehrsmittel; Innenstadt ; ÖPNV; Zufriedenheit; Vorschlag); Fußgänger (Sicherheit; Fußweg; Parkbehinderung); Kinder (Spielmöglichkeit; Verbesserung; Verschlechterung); Einzelhandel (Einkaufsort; Stadtteil; Innenstadt; Einkaufshäufigkeit; Gaststättenbesuch; Cafebesuch); Haushalt (Haushaltsgröße; Alter; Kinder; Hauptverdiener; Haushaltseinkommen); Sozialstatistik (Geschlecht; Geburtsjahr; Schulabschluss; Berufsausbildung; Berufstätigkeit; Familienstand)

Publikationen:

Stadt Köln, Oberstadtdirektor, Amt für Statistik und Einwohnerwesen Lebensverhältnisse Kölner Bürger im Rahmenplanungsgebiet Sülz. Köln: April 1987, Kölner Statistische Nachrichten

Passantenbefragung zur Wirkung der Zonenbeschilderung auf Lade- und Liefermöglichkeiten (Köln-Cityviertel „Nördlich Neumarkt“)

Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge

Im Jahre 1993 wurde im City-Bereich „Nördlich Neumarkt“ eine Zonen-Verkehrsregelung eingeführt. Dabei handelt es sich um eine Tempo 30- und Halteverbot-Zone ohne Einzelausschilderung im Zonengebiet, die aber Be- und Entladen generell überall dort gestattet, wo das die Verkehrsverhältnisse zulassen. Mit der Passantenbefragung sollten Informationen zum Parkverhalten gewonnen werden. Die Befragung erbrachte u.a. die folgenden Ergebnisse: Die mit dem Auto in die Innenstadt kommenden Passanten befürworteten mehrheitlich die derzeit geltende Zonenregelung. „Etwa jeder siebte parkende Autofahrer im City-Viertel „Nördlich Neumarkt“ beachtet die Regelung der Halteverbotszone nicht und parkt sein Fahrzeug in Straßenbereichen, in denen – gem. Zonenregelung – nur zum

Be- und Entladen gehalten werden darf“ (S. 1). "Wenig überraschend nutzen Kölnerinnen und Kölner die Straßen im Untersuchungsgebiet überdurchschnittlich oft zum *Parken*. Passanten, die nicht aus Köln stammen, zieht es dagegen eher in die innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebiets gelegenen Parkhäuser" (S. 4). Die Verkehrsschilder für die Zonenregelung werden von einem erheblichen Teil der Autofahrer nicht wahrgenommen („Tempo 30 – Zone“, „Halteverbot Zone“, Anwohnerparkmöglichkeiten), zudem ist einem Teil von ihnen die Bedeutung der Schilder nicht bekannt. difu/bre

Bearbeiter/Institution:

Köln, Stadtverwaltung, Amt für Statistik und Einwohnerwesen

Auftraggeber/Institution:

Köln, Stadtverw., Amt für Straßen- und Verkehrstechnik

Datenerhebung/Institution:

Köln, Stadtverwaltung, Amt für Statistik und Einwohnerwesen

Erhebungseinheiten:

Personen; Innenstadtbesucher mit Pkw-Anreise

Auswahlverfahren:

„Die Durchführung der Interviews erfolgte an sieben Standorten im Untersuchungsgebiet“ (S. 1).

Zeitdimension:

Querschnittsstudie-teilw. Replikation; Vergleichbarkeit mit der Parallelbefragung der Geschäftsinhaber

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 05.02.1996; Erhebungsende: 08.02.1996; Befragungszeiten jeweils zwischen 10.00 und 13.00 Uhr sowie 14.30 und 17.30

Untersuchungsraum:

Köln – City-Bereich "Nördlich Neumark"; (Nordrhein-Westfalen); (Regionstyp: Kommune; Großstadt; Stadtteil)

Technik der Datenerhebung:

Mündliche Befragung

Anzahl der Einheiten:

1200

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Verkehr (080); Stadtentwicklung/Städtebau (023)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 14

Deskriptoren zum Fragebogen:

Passantenbefragung; Zonen-Verkehrsregelung; Wirkungsanalyse; Tempo 30; Innenstadt (Innenstadtbesuch; Häufigkeit; Verkehrsmittel; Pkw-Nutzung; Parken; Parkscheinautomat; Parkdauer; Beschilderung; Bedeutung; Tempo 30-Zone; Halteverbot-Zone; Anwohnerparken; Zonenbeschilderung); Sozialstatistik (Geschlecht; Altersgruppe; Wohnort)

Publikationen:

Der Oberstadtdirektor der Stadt Köln, Amt für Statistik und Einwohnerwesen. Passanten- und Geschäftsinhaberbefragung im City-Viertel „Nördlich Neumark“. Köln Dialog: Stadtforschung und Statistik für Köln, Köln (o.J.)

Befragung zur Verkehrssituation 2000 (Oberhausen)*Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge*

Mit dieser Befragung soll ein Beitrag der Stadtverwaltung zur Einbeziehung der Bürger als Kunden der Verkehrsplanung geleistet werden. Da die in Oberhausen durchgeführten Bürgerbefragungen ergeben haben, dass Verkehrsprobleme zu den von den Bürgern neben dem Problem der Arbeitslosigkeit wichtigsten Problembereichen gehören, war ein zusätzlicher Anlass zur Durchführung einer eigenen Verkehrsbefragung gegeben. Die Befragung hatte u.a. die folgenden Ergebnisse: Lediglich 15 % der Oberhausener haben kein Auto. 32 % stellen ihren PKW auf der Strasse ab. „Die allgemeine Einschätzung der Verkehrssituation hängt sehr stark von den persönlichen Erfahrungswerten der Befragten ab: Erwerbstätige beurteilen die Verkehrssituation weit kritischer als die älteren Bürgerinnen und Bürger“ (S.7). „Obwohl sich das Angebot des ÖPNV in Oberhausen seit Einführung der Straßenbahn und der Netzumstellung 1996 aus Sicht der Oberhausener deutlich verbessert hat, zeigt sich dennoch, dass unabhängig vom Reisezweck, der PKW immer noch das überwiegend genutzte Verkehrsmittel ist. Fast 76 % der Befragten nutzen danach mehr oder weniger regelmäßig den PKW, um die unterschiedlichsten Fahrziele zu erreichen“ (S.7). Häufigster Mobilitätsanlass ist der Einkauf für den täglichen Bedarf, der von 50 % der Befragten zu Fuß oder mit dem Fahrrad vorgenommen wird. Für den aperiodischen Bedarf ist bei 76 % der PKW das benutzte Verkehrsmittel. „Dies führt zu starken Verkehrsbelastungen in den entsprechenden Versorgungszentren“ (S.8). Die Parkplatzsituation wird von mehr als der Hälfte der Befragten als gut bezeichnet. Im Wohngebiet ist der Straßenverkehrslärm die Lärmquelle mit der stärksten Belastungswirkung. In den vergangenen zehn Jahren hat diese Lärmbelastung zugenommen. difu/bre

Bearbeiter/Name:

Baum, Dieter; Hönscheid, Manuela; Schönfeld-Nastoll, Ulrike

Bearbeiter/Institution:

Oberhausen, Stadtverwaltung, Fachbereich Stadtentwicklung; Oberhausen, Stadtverwaltung, Bereich Statistik und Wahlen

Datenerhebung/Institution:

Oberhausen, Stadtverwaltung, Bereich Statistik und Wahlen

Erhebungseinheiten:

Personen; Bürger im Alter ab 14 Jahren

Auswahlverfahren:

Einfache Zufallsauswahl; Auswahlgrundlage: Melderegister

Zeitdimension:

Querschnittsstudie

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 01.11.2000

Untersuchungsraum:

Oberhausen; (Nordrhein-Westfalen); (Regionstyp: Kommune; Großstadt)

Technik der Datenerhebung:

Postalische Befragung; Freiumschlag

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang: 5000; Anzahl der Einheiten: 2164; Rücklaufquote: 44.5 % ; Repräsentativitätsprüfung anhand der Merkmale Geschlecht und Altersgruppe

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

Rückaufförderung: Persönliches Anschreiben, Freiumschlag, 1 Erinnerungsschreiben

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Verkehr (080)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 29

Deskriptoren zum Fragebogen:

Verkehrsbefragung; Haushalt (PKW-Anzahl; Stellplatz; Fahrradanzahl); Fahrradnutzung (Fahrradroutenwahl; Radwegenetz; Verbesserungsmöglichkeit); Wegewahl; Verkehrsmittel; Häufigkeit (Bedarf, periodischer; Bedarf, aperiodischer; Behördengang; Arzt; Restaurant); PKW-Nutzung (Parken; Parkplatzsuche; Dauer; Parkplatzangebot; Bewertung); Fußgänger (Wegeangebot); ÖPNV (Bewertung; ÖPNV-Nutzung; Zufriedenheit; Informiertheit); Berufstätige; Auszubildende (Verkehrsmittelbenutzung; Arbeitsplatzentfernung; Arbeitsort; Zeitaufwand; Verkehrsbehinderung); Verkehrssituation (Gesamtbewertung); Wohnumgebung (Eisenbahnlärm; Straßenverkehrslärm; Fluglärm; Industrielärm; Gewerbelärm) Sozialstatistik (Alter; Geschlecht; Wohnstrasse; Beschäftigung)

Publikationen:

Stadt Oberhausen, Der Oberbürgermeister. Verkehrsbefragung 2000. Beiträge zur Stadtentwicklung. Oberhausen, August 2001.

Bewertung der Innenstadt durch die Bevölkerung (Augsburg)

Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge

Am 22.1.2001 beschloss der Stadtrat, die Verkehrsplanung für die Innenstadt wegen zu großer Dissense auszusetzen „und in einem extern moderierten Mediationsverfahren die Möglichkeiten eines kompromissfähigen Konzeptes auszuloten“ (S.3). Als Ergebnis einer Ausschreibung wurde der Auftrag an die Arbeitsgemeinschaft Citycom (Moderation/Mediation), omniphon (Durchführung und Auswertung der Begleituntersuchungen) und Prof. Dr. Monheim (wissenschaftliche Begleitung) vergeben. Der Auftrag bestand nicht in der Erstellung eigener Planungskonzepte, „sondern in der Unterstützung des Forum Innenstadt Augsburg bei der Suche nach Lösungsmöglichkeiten“ (S.3). Zur Stärkung der Informationsbasis wurden im Jahr 2003 eine Haushaltsbefragung sowie eine Befragung von Passanten durchgeführt. Die Haushaltsbefragung erbrachte u.a. die folgenden Ergebnisse: Sie informiert über den Weg zur Innenstadt (Verkehrsmittel und Parken), die Tätigkeiten beim Innenstadtbesuch, das generelle Einkaufsverhalten, die Bewertung der Innenstadt (Einkaufen, Gastronomie, Verweilen, Kultur, Erreichbarkeit), über Strassen und Plätze, Stärken und Schwächen sowie über gewünschte Entwicklungen. „Die Befragungsergebnisse bilden nicht nur eine wichtige Entscheidungsgrundlage für den Abwägungsprozess des Innenstadtforums, sondern liefern auch Empfehlungen zur Positionierung der Innenstadt in den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie und Tourismus“ (S.14). difu/br

Bearbeiter/Name:

Monheim, Rolf; Heller

Bearbeiter/Institution:

Univ. Bayreuth, Abt. Angewandte Stadtgeographie, Fachgruppe Geowissenschaften; Augsburg, Forum Innenstadt

Auftraggeber/Institution:

Augsburg, Stadtverwaltung

Finanzierende Stelle/Institution:

Augsburg, Stadtverwaltung

Datenerhebung/Institution:

Omniphon Gesellschaft für dialogmarketing und marktforschung mbH, Leipzig

Erhebungseinheiten:

Familien/Haushalte

Auswahlverfahren:

Innerhalb des Haushalts galt: Zufallsauswahl einer Person ab 15 Jahre im Haushalt

Zeitdimension:

Querschnittsstudie-teilw. Replikation; Parallel durchgeführt Passantenbefragung

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 2003; Erhebungsende: 2003; Oktober

Untersuchungsraum:

Augsburg; (Bayern); Innenstadt

Technik der Datenerhebung:
Telefonische Befragung

Anzahl der Einheiten:

1000; Repräsentativität: „Die Stichprobe wurde nach folgenden Faktoren gewichtet, um repräsentative Ergebnisse für die Bevölkerung im Einzugsbereich der Innenstadt zu erreichen: Altersstruktur, Geschlechterverteilung, Haushaltsgröße, Bevölkerungsverteilung, Bahnanschluss. Die Repräsentativität unterliegt der Einschränkung, dass bei regelmäßigen Besuchern eine höhere Antwortbereitschaft vorherrscht. Die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung sind daher positiv verzerrt“ (S.17).

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

Rückaufforderung: Anschreiben zur Ankündigung des Telefoninterviews

Erhebungsinstrument:

Teilstandard. Fragebogen

Sachgruppen:

Stadtentwicklung/Städtebau (023); Handel und Dienstleistungen (036); Fremdenverkehr (037); Kulturelle Einrichtungen (052); Verkehr (080); Öffentliche Sicherheit (100); Wahlen (120)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 124

Deskriptoren zum Fragebogen:

Innenstadt; Haushaltsbefragung; Kommunalpolitik; Mediation; City-Galerie (Kaufhaus; Zugehörigkeit; Innenstadt; Bewertung); Innenstadt (Stärke; Schwäche); Innenstadtbesuch (Besuchshäufigkeit; Wochentag; Tag; Abend; Dauer; Hauptgrund; Begleitung; Geldausgabe; Verkehrsmittel); Verkehrsmittelbenutzung (Bahn; ÖPNV; Parken; Parkgebühr); Fußweg (Vorteil; Nachteil); CityGalerie (Besuch; Wochentag; Geldausgabe; Verkehrsmittel); Stadtbummel; Besuchshäufigkeit (Änderung); Pkw (Parkplatz; Parkplatzsuche; Parkhaus; Parkgebühr); Parkplatzangebot (Bewertung); Kulturangebot (Besuch; Bewertung); Sicherheit, öffentliche (Ort, unsicherer; Grund); Lärmbelästigung; Bürgerbeteiligung (Forum Innenstadt; Bekanntheit; Bewertung); Sozialstatistik (Geburtsjahr; Tätigkeit; Wohndauer; Haushaltsgröße; Geschlecht)

Publikationen:

Heller, Jochen. Monheim, Rolf. Die Augsburger Innenstadt im Bild von Verhalten und Einstellungen der Besucher und Bevölkerung. Leipzig, Bayreuth, Januar 2004. (PDF)

Bürgerbefragung 1999 (Neuss)

Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge

Diese ist die Dritte der im zweijährigem Abstand wiederholten und als Mehrthemenbefragung konzipierten Neusser Bürgerbefragungen. Schwerpunktthema war die Neusser Innenstadt. Die Befragung hatte u.a. die folgenden Ergebnisse: Die Wohnzufriedenheit hat sich gegenüber 1997 leicht erhöht, 4,6 % waren (sehr) unzufrieden. Starke Streuungen ergibt die Zufriedenheit mit der Wohngegend auf Stadtteilebene. Die Wirtschaftslage wird gegenüber 1997 optimistischer eingeschätzt. „Getragen werden die optimistischen Einschätzungen ... insbesondere von Selbständigen und Angestellten, während Arbeiter und Beamte überdurchschnittlich oft ihre wirtschaftliche Lage im nächsten Jahr pessimistisch einschätzen“ (S.18). 20 % schätzen ihren Arbeitsplatz als unsicher ein. Ein der wiederholte gestellten Fragen erkundet die Einschätzung von Veränderungen in der Stadt in den letzten Jahren. Danach sind z.B. die Wohnsituation sowie das Kulturangebot „besser“ geworden. „Ganz deutlich wird, dass die Einkaufsmöglichkeiten und die Innenstadtatmosphäre sich in der Meinung der Befragten deutliche verschlechtert haben“ (S.26). „Bei der ... Frage, in welchen Aufgabenbereichen die Stadt mehr Geld ausgeben sollte, spiegelt sich das Problembewusstsein der Bürger erneut. In folgenden Bereichen wurde die Kategorie „mehr Geld“ am häufigsten genannt: Ausbildungsplätze, Schulen, Wirtschafts- und Arbeitsplatzförderung, Jugendeinrichtungen, Krankenhäuser, Alteneinrichtungen, Kindergärten“ (S.27) ... „Weniger Geld soll insbesondere ausgegeben werden in den Bereichen: Museum, städtische Konzerte, Bücherei, Straßenbau Theater, Parkplätze“ (S.29). Die Innenstadt wurde im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit untersucht. Außerdem wurden Bewertungen für die Bereiche „Kinoangebot“, „Gaststätten, Kneipen“, „Angebot an Geschäften“, „Cafes“, „Speiserestaurants“, „Möglichkeiten zum Bummeln und Flanieren“, „Angebot an Theatern und Museen“, „Atmosphäre“ sowie „Plätze zum Verweilen“ erkundet. Besonders das Kinoangebot wurde gut bewertet, schlechte Noten erhielten „Plätze zum Verweilen“, „Atmosphäre“ und die „Außengastronomie“. Außerdem sollten einzelne Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt bewertet werden. difu/br

Bearbeiter/Institution:

Neuss, Stadtverwaltung

Datenerhebung/Institution:

Neuss, Stadtverwaltung, Statistikstelle

Erhebungseinheiten:

Personen; Einwohner ab 18 Jahre einschließlich Ausländer.

Auswahlverfahren:

Einfache Zufallsauswahl

Zeitdimension:

Trendstudie; Dritte der im zweijährigem Abstand wiederholten Befragungen.

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 1999; Erhebungsende: 1999

Untersuchungsraum: Neuss; (Nordrhein-Westfalen); „Die Auswahl war räumlich gegliedert, so dass ... auch Untersuchungen auf der Ebene von Zusammenfassungen von Statistischen Bezirken möglich sind“ (S.9).

Technik der Datenerhebung:

Postalische Befragung

Charakteristika der Erhebungssituation:

Datenschutz: „Die Befragung wurde organisiert, durchgeführt und ausgewertet in der nach Landesdatenschutzgesetz abgeschotteten Statistikstelle im Amt für Wirtschaftsförderung... Die Briefe an die Bürger enthielten den Fragenbogen, ein Anschreiben des Bürgermeisters und einen Rücksendeumschlag, auf dem die Rücklaufkontrollnummer eingetragen war. Hierdurch wurde verhindert, dass Befragte erinnert wurden, die den Fragebogen zurückgesandt hatten“ (S.10).

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang: 3161; Anzahl der Einheiten: 1509; Rücklaufquote: 47.7 % ; Gegenüber 1997 hat sich der Rücklauf um 13 Prozentpunkte erhöht. „Gemessen an der Gesamtbevölkerung im Alter von 18 Jahren und älter bilden die 1509 Fragebogen einen Anteil von 1,2 %. Damit liegt der Neusser Bürgerumfrage ein höherer Anteil an Befragten zugrunde wie dem Mikrozensus“ (S.9). Repräsentativitätsprüfung anhand der Merkmale Geschlecht und Alter sowie nach statistischen Bezirken.

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

Erinnerungsschreiben im Dezember

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Stadtentwicklung/Städtebau (023); Kulturelle Einrichtungen (052); Sportanlagen (063); Jugendhilfe/Kindergärten (072); Verkehr (080); Finanzen (111); Imageanalyse (113)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 30

Deskriptoren zum Fragebogen:

Bürgerbefragung; Stadtverbundenheit (Wohndauer; Wohnung; Stadtteil; Zufriedenheit); Wirtschaftslage (Beurteilung; Prognose; Arbeitsplatzsicherheit); Stadtimage (Stadteigenschaft; Bewertung); Stadtentwicklung (Verbesserung; Verschlechterung; Arbeitsmarkt; Wirtschaftsentwicklung; Wohnen; Kultur; Einkaufen; Infrastruktur; Freizeitangebot; Innenstadt; ÖPNV); Stadtfinanzen (Einsparmöglichkeiten; Mehrausgaben; Aufgabe; Stadtgrün; Park; Umweltschutz; Kindergarten; Schule; Jugendeinrichtung; Alteneinrichtung; Krankenhaus; Schwimmbad; Sport; ÖPNV; Fahrradweg; Straßenbau; Parkplatz; Wohnungsbau; Arbeitsplatzförderung; Ausbildungsplatz; Bücherei; Museum; Konzert; Theater; Heimatpflege); Innenstadt (Erreichbarkeit; Verkehrsmittelbenutzung; **Parken**; Innenstadtbewertung; Innenstadtveränderung; Maßnahme; Bewertung; Veranstaltung); Sozialstatistik (Geschlecht; Geburtsjahr; Staatsangehörigkeit; Schulabschluss; Berufsstellung; Erwerbstätigkeit)

Publikationen:

Stadt Neuss, Fachbereich Wirtschaft und Finanzen, Amt für Wirtschaftsförderung. Ergebnisse der Neusser Bürgerbefragung 1999. Beiträge zur Stadtentwicklung und Statistik Nr. 63. Neuss, Juli 2000.

Bürgerbefragung zum Stadtimage (Cottbus)*Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge*

Die Stadt Cottbus schloss mit der CMT Cottbus GmbH einen Geschäftsbesorgungsvertrag zu Durchführung einer Imageanalyse, in der außerdem auf die Fragenbereiche Cottbus als Wohn- und Einkaufsort, Bewertung der Verkehrssituation, der Kultur- und Freizeitangebote, auf Bewertungen der Bereiche Sicherheit und Soziales sowie auf die Bewertung der Stadtverwaltung eingegangen werden sollte. Die Befragung erbrachte u.a. die folgenden Ergebnisse: Ein herausragender Imagefaktor ist für die Befragten der Fußballclub FC Energie (20 %), gefolgt von „Branitzer Park“, Spreewald und der BUGA (9 %). „Welches sind nach Ihrer Meinung die 3 wichtigsten Aufgaben, welche die Stadt Cottbus in den nächsten Jahren in Angriff nehmen muss?“ Mit einem vorgegebenen Antwortkatalog ergab sich folgende Priorität: „Schaffung von Arbeitsplätzen“ (77 %), „Beseitigung des Wohnungsleerstands“ (37 %), Mehr tun im Städtebau / für die Stadtgestaltung (32 %). Ein Katalog zur Messung der Zufriedenheit mit einzelnen Lebensbedingungen ergab die höchsten Unzufriedenheitswerte mit den Bereichen „Angebot an Arbeitsplätzen“ (31 %), dem „Angebot an Ausbildungsplätzen, Lehrstellen“ (21 %) sowie den „Einkommen, Verdienstmöglichkeiten“ (16 %). Mit der Entwicklung der Stadt in den vergangenen zehn Jahren sind 5 % sehr zufrieden, 38 % zufrieden, 39 % finden sie „befriedigend“ und 12 % sind (sehr) unzufrieden. difu/br

Bearbeiter/Name:

Hesse, Reiner; Heine, Peter; Meffert, Andrea

Bearbeiter/Institution:

Cottbus, Stadtverwaltung, Dezernat Bildung und Kultur; City Management Cottbus

Auftraggeber/Institution:

Cottbus, Stadtverwaltung, Dezernat Wirtschaft und Umwelt

Datenerhebung/Institution:

City Management Cottbus

Erhebungseinheiten:

Personen; „Cottbuser Bürger“ ab 18 Jahre

Auswahlverfahren:

Geschichtete Zufallsauswahl; Auswahlgrundlage: Melderegister des Einwohnermeldeamts. Schichtung nach Altersstruktur und Verteilung auf die Stadtteile

Zeitdimension:

Querschnittsstudie

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 2000; Erhebungsende: 2000

Untersuchungsraum:

Cottbus; (Brandenburg); (Regionstyp: Kommune; Großstadt; Stadtteil)

Technik der Datenerhebung:

Postalische Befragung

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang: 4000; Anzahl der Einheiten: 1270; Rücklaufquote: 31.8 % ; Auswertbar waren 1243 Fragebögen. Die Rücklaufquote ist „für eine postalische Befragung ein mehr als zufriedenstellendes Ergebnis“ (S.2). Repräsentativitätsprüfungen ergaben einen zu geringen Ausländeranteil gemessen an der Grundgesamtheit sowie nach Stadtteilen eine „eindeutige Unterrepräsentation“ von drei Stadtteilen (S.8)

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

Rücklaufförderung: Begleitschreiben des OB

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen; 1 offene Frage. Fragebogenmuster aus Gera und Kaiserslautern, ansonsten ist der Fragebogen eine Eigenentwicklung (S.1).

Sachgruppen:

Stadtentwicklung/Städtebau (023); Ausländer (013); Freizeitverhalten (014); Wohnungswesen (025); Verkehr (080) ; Imageanalyse (113)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 44

Deskriptoren zum Fragebogen:

Bürgerbefragung; Stadtimage (Assoziation; Stadtlogo; Bekanntheit; Differential, semantisches); Stadtprobleme, wichtigste (Stadtaufgabe; Priorität); Lebensbedingungen (Zufriedenheit; Stadtentwicklung); Wohnen (Wohnform; Wohnumfeld; Stadtverbundenheit); Einkaufen (Einkaufsort; Zufriedenheit); Verkehrsmittelbenutzung; Parken; Innenstadt (Parksituation); Verkehrsinvestition (Priorität); Freizeitangebot (Bewertung; Nutzung); Sicherheit, öffentliche; Ausländerintegration; Internet (Zugang; Nutzung); Arbeitszufriedenheit; Stadtverwaltung (Besuch; Zufriedenheit; Verbesserungsmöglichkeit); Hochschule (Hochschulstandort; Assoziation); Sozialstatistik (Geschlecht; Altersgruppe; Staatsangehörigkeit; Stadtteil)

Publikationen:

CMT Cottbus GmbH, Citymanagement Cottbus in Kooperation mit der Stadt Cottbus, Bürgermeister und Dezernent Wirtschaft und Umwelt. Stadtleitbild Cottbus - Ergebnisse der Bürgerbefragung, Stand: 21.6.01.

Bürgerumfrage 1998 (Dessau)

Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge

Nach Befragungen in den Jahren 1992, 1993 und 1995 ist das die vierte Dessauer Bürgerbefragung, mit der „der Dialog zwischen der Stadtverwaltung und den Bürgern fortgesetzt werden sollte Der Erfolg dieser Umfragen und ihr Einfluss auf kommunale Planungen sowie die damit verbundene Berücksichtigung der Interessen der Bürger sind Anlass, diese kommunalen Umfragen auch in Dessau zur Tradition werden zu lassen“ (S. 4). Ein aktueller Anlass ergab sich zusätzlich daraus, dass die Stadt im Forschungsfeld „Städte der Zukunft“ des Bundesbauministeriums mitarbeitet (Güstrow, Münster, Heidelberg). „Die gemeinsame Geschäftsgrundlage des Forschungsprojekts sieht vor, dass sich alle vier Städte zu einer Bürgerumfrage 1998 verpflichten“ (S. 4). Die Befragung erbrachte u.a. die folgenden Ergebnisse: Schwerpunkte der Mehrthemenumfrage sind Fragen zu den kommunalen Lebensbedingungen, zur Wohnsituation und den Wohnwünschen, zum Einkaufsverhalten, zur Beurteilung der Innenstadt, zur Arbeit der Stadtverwaltung, zum Thema Verkehr und Parken, zum Image der Stadt sowie zur wirtschaftlichen Situation. In der Innenstadt fanden in den letzten 5 Jahren erhebliche auch bauliche Veränderungen (u.a. ECE-Einkaufszentrum und Rathausneubau) statt, aber nur 14 % meinen, dass sie ihren Vorstellungen entspräche. 83% finden, dass noch Verbesserungen nötig seien. Insbesondere Maßnahmen zur „Aufwertung der Innenstadt“ werden zahlreich und an Einzelbeispielen genannt. Die Mehrzahl der Innenstadtbesucher kommt mit dem Pkw dorthin. Das Umzugsverhalten wird vom Hauptgrund „Erwerb von Haus-/Wohneigentum“ bestimmt (19 %), gefolgt von der „unbefriedigenden Ausstattung“ der Vorwohnung (16 %) und den „privaten Gründen“, die sich aus dem Familienzyklus ergeben (14 %). Für diejenigen, die einen Umzug planen, werden der gewünschte Wohntyp, der Umzugszielort und die Motive erkundet. Außerdem wird das Thema „Wohnen im Alter“ behandelt. Der Fragenkomplex „Arbeit der Stadtverwaltung aus Bürgersicht“ will Beiträge zu Wirksamkeit der Maßnahmen der Verwaltungsreform liefern. Am häufigsten wird das Bürgeramt aufgesucht, gefolgt vom Wohnungs- und Straßenverkehrsamt. Unter acht vorgegebenen Bewertungskriterien für die Zufriedenheit mit der Stadtverwaltung konzentriert sich die Kritik („sehr unzufrieden“) auf die Verständlichkeit der Formulare (7 %), die Bearbeitungszeit (6 %) und die Öffnungszeiten (4 %). Vergleich von 13 Ämtern schneidet das Bürgeramt durchgehend gut ab. Alle Bürger erhalten seit 1993 kostenfrei das Amtsblatt zugeschickt. Hierzu wird das Interesse der Bürger an Zustellung und Inhalt erfragt. Bei der Nutzung städtischer Einrichtungen wird die Besuchshäufigkeit für das Theater, Museen, die Schwimmhalle, Bibliothek, die VHS und den Zoo erfragt. Anhand eines Katalogs von 32 Einrichtungen wird die Lebensqualität im Sinne der Bewertung kommunaler Lebensbedingungen untersucht. Schlecht schneiden das Arbeitsplatz- und Lehrstellenangebot, die Freizeitzentren für Kinder und Jugendclubs ab. difu/bre

Bearbeiter/Name:
Goder, Christine

Bearbeiter/Institution:
Dessau, Stadtverwaltung, Bereich Stadtentwicklung

Datenerhebung/Institution:
Dessau, Stadtverwaltung, Bereich Stadtentwicklung

Erhebungseinheiten:

Personen; Dessauer Bürger im Alter von 18 und 75 Jahren.

Auswahlverfahren:

Einfache Zufallsauswahl; „Nach den von uns vorgegebenen Kriterien (Alter, Geschlecht, Stadtteil) wurden 5000 Adressen aus der Einwohnermeldedatei der Stadt Dessau mittels eines Zufallsverfahrens gezogen. Dies entspricht ca. einer 5,6%igen Repräsentativauswahl“ (S. 4).

Zeitdimension:

Trendstudie; Bürgerbefragungen 1992, 1993 und 1995

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 14.05.1999; Erhebungsende: 15.07.1999

Untersuchungsraum:

Dessau; (Sachsen-Anhalt); (Regionstyp: Kommune; Stadtteil; Großstadt)

Technik der Datenerhebung:

Postalische Befragung

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang: 5000; Anzahl der Einheiten: 2329; Rücklaufquote: 46.6 % ; Rücklauf nach Wochen: 1. Woche 24 %, 2. Woche 41 %, 3. Woche 22 %, 4. Woche 9%, 5. Woche 2 %, 6. Woche 2 % Überprüfung der Repräsentanz anhand der Merkmale Alter, Geschlecht und Stadtteil. Die stärksten Abweichungen gegenüber den Erwartungswerten ergeben sich bei den Altersgruppen (18-25 Jahre: - 2,8 % / 56-64 Jahre: + 3,5 %). Die höhere Teilnahmebereitschaft in den oberen Altersgruppen wird auch bei anderen Bürgerumfragen beobachtet.

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

Maßnahmen zur Rücklauferhöhung: Mitteilungen in der Lokalpresse und im Rundfunk. Erinnerungsschreiben nach 2 Wochen

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen; "Zur inhaltlichen Gestaltung des Fragebogens waren alle Ämter aufgerufen. Die Wünsche der Fachämter wurden dabei weitestgehend berücksichtigt" (S. 4).

Sachgruppen:

Stadtentwicklung/Städtebau (023); Wanderungen (012); Wohnungswesen (025); Arbeitsmarkt (031); Wirtschaft (030); Bildung und Kultur (050); Kulturelle Einrichtungen (052); Gesundheitswesen (060); Sozialwesen (070); Verkehr (080); Verwaltung (112); Imageanalyse (113)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 67

Deskriptoren zum Fragebogen:

Bürgerbefragung; Innenstadt (Bewertung; Verkehrsmittelbenutzung; Erreichbarkeit; Parken); Stadtimage (Eigenimage; Eigenschaften; Bewertung); Einkaufen (Einkaufsmöglichkeiten; Stadt; Stadtteil; Bewertung; Lebensmittel; Einkaufsort; Bedarf, langlebiger; Einkaufs-

ort; Innenstadt; Stadtteil; außerhalb); Lebensqualität; Lebensbedingung (Infrastruktureinrichtung, öffentliche; Infrastruktureinrichtung, private; Bewertung); Wohnen (Rechtsverhältnis; Wohnfläche; Wohnungszufriedenheit); Wohnumfeld (Umfeldfaktor; Wichtigkeit); Umzug (Umzugsplan; Umzugsgrund; Wohnung, gesuchte; Wohnort, gesuchter); Stadtverwaltung (Amt, besuchtes; Zufriedenheit; Ausschilderung; Öffnungszeit; Wartezeit; Behandlung; Bearbeitungszeit; Beratung; Formularverständlichkeit; Wartezone); Bürgeramt (Bekanntheit; Rathausbau; Bewertung); Verkehr (Verkehrsmittelbenutzung; Pkw-Nutzung; ÖPNV-Bewertung); Parkplatzangebot; Tourist-Information;

Publikationen:

Oberbürgermeister der Stadt Dessau, Bereich Stadtentwicklung. Bürgerumfrage 1998. Beiträge zur Stadtentwicklung, 02/1999. Dessau, September 1999

Bürgerumfrage 1992 (Dessau)

Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge

Mit der Bürgerbefragung 1992 eröffnet auch die Stadt Dessau eine Reihe als Trendstudie angelegter und jährlich wiederholter Befragungen. Thematische Schwerpunkte der Umfrage bilden Fragen zu den Wohnbedingungen, zur wirtschaftlichen Lage und dem Arbeitsmarkt, zur Infrastruktur und zum Verkehrsverhalten. Außerdem werden Fragen zur Familienplanung und zum Wohnen alter Menschen gestellt. Dem Städtevergleich dienen Fragen aus Bürgerbefragungen anderer Städte. Als charakteristisch für die Dessauer Befragung kann die starke Orientierung auf eine Auswertung nach Stadtteilen angesehen werden, womit auf die Besonderheit der Siedlungsstruktur (räumlich abgeteilte Vorortlagen) eingegangen wird. Die Umfrage hatte u.a. die folgenden Ergebnisse: Bei der Einschätzung der wirtschaftlichen Lage wiederholt sich der auch aus anderen Bürgerbefragungen beobachtete Befund, dass jeweils die allgemeine Lage tendenziell schlechter bewertet wird als die persönliche wirtschaftliche Situation. Ansonsten zeichnet sich die deutlich prekäre Situation derjenigen ab, die arbeitslos, in Umschulung, Kurzarbeit oder im ABM-Bereich tätig sind. Bei den Fragen zur Verkehrsmittelwahl wird eine herausragende Rolle der Fahrradbenutzung beim Arbeitsweg deutlich. Den Katalog von Fragen zur Wohnungsversorgung runden Fragen zur künftig gewünschten Wohnform bzw. zur Bereitschaft zum Erwerb von Wohneigentum ab. Die Fragen zu verschiedenen Formen des Wohnens alter Menschen zeigen mit Abstand den Wunsch, möglichst lange in der vertrauten Wohnung leben zu wollen. Ein breiter Fragenkatalog spezifiziert verschiedene Aspekte, nach denen "kommunale Lebensbedingungen" bewertet werden sollen. Hierbei wird eine Gemengelage von privaten, öffentlichen sowie staatlichen bzw. kommunalen Tätigkeitsfeldern einbezogen. Die Auswertung der Befragungsergebnisse nach Stadtteilen erbringt "deutliche strukturelle und territoriale Disproportionen" im Stadtgebiet" (S. 87). difu/Bre

Bearbeiter/Name:

Goder, Christine; Graf, Petra

Bearbeiter/Institution:

Dessau, Stadtverwaltung, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Datenerhebung/Institution:

Dessau, Stadtverwaltung, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Erhebungseinheiten:

Personen; Grundgesamtheit: Dessauer Bürger im Alter von 15 bis 75 Jahren. "Repräsentativität sollte hinsichtlich Alter, Geschlecht und Stadtteil gewährleistet sein" (S. 7)

Auswahlverfahren:

Einfache Zufallsauswahl; Auswahlatz 4%

Zeitdimension:

Trendstudie

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 01.09.1992; Erhebungsende: 23.10.1992

Untersuchungsraum:

Dessau; (Regionstyp: Kommune; Mittelstadt; Stadtteil)

Technik der Datenerhebung:

Postalische Befragung

Charakteristika der Erhebungssituation:

„76 Prozent machten von der ... Frage nach Wünschen oder Vorschlägen an die Stadtverwaltung Gebrauch. 10 % war der Fragebogen zu lang, 9 % eher zu kurz“ (S. 107).

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang: 4000; Anzahl der Einheiten: 1893; Rücklaufquote 48%. Die Überprüfung von erwarteten und in der Stichprobe realisierten Anteilswerten ergab bei Geschlecht und Herkunft nach Stadtteilen keine signifikanten Abweichungen. Abweichungen treten jedoch auf bei den Anteilen jüngerer Altersgruppen sowie in der Besetzung nach Familienstand.

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

Pressearbeit, Tombola

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Stadtentwicklung/Städtebau (023); Natürliche Bevölkerungsbewegung (011); Wanderungen (012); Wohnungswesen (025); Arbeitsmarkt (031); Alteneinrichtungen (071); Verkehr (080); Imageanalyse (113)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 60

Deskriptoren zum Fragebogen:

Arbeitsplatz (Arbeitsort; Pendler; Arbeitsweg; Zeitaufwand; Verflechtung; Verkehrsmittel; Arbeitsplatzsicherheit); Wohnen (Rechtsverhältnis; Gebäudealter; Wohndauer; Wohneigentum; Zimmerzahl; Wohnfläche; Wohngeld; Wohnungsprivatisierung; Wohnwunsch); Mobilität (Umzugsplanung; Wanderungsmotiv); Alterswohnung (Wohnwunsch; Wohn-

form; Altenheim; Altenwohnanlage); Stadtimage (Innenimage; Lebensbedingung; Zufriedenheit; Infrastruktur; Kultur; Soziales; Sicherheit; Dienstleistung; Einzelhandel; Restaurant; Verkehr; Abfall; Stadtverwaltung); Verkehr (PKW-Besitz; Garage; Parken; PKW-Verzicht; ÖPNV); Familienplanung (Kinderwunsch; Kinderbetreuung); Flugplatz; Sozialstatistik (Altersgruppe; Geschlecht; Familienstand; Tätigkeit; Schulabschluss; Ausbildung)
 Publikationen: Stadtverwaltung Dessau, Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik. Bürgerumfrage 1992. Dessau 1993.

Wohnungs- und Haushaltserhebung 2002 (Erfurt)

Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge

In Erfurt dient seit einer Reihe von Jahren eine jährlich wiederholte Mehrthemenbefragung der Erhebung von Informationen über die Bewertung der Lebensbedingungen durch die Bevölkerung. „In jedem Jahr gibt es einen Standardteil mit Fragen zur Person, zum Haushalt und zu den Wohnverhältnissen. Dazu gehören solche Fragen wie Alter, Geschlecht und Fragen zur Erwerbstätigkeit, aber auch Größe und Nettoeinkommen des Haushalts. Des Weiteren werden abgefragt die Wohndauer, der Vermieter, die Größe der Wohnung und die Höhe der Miete. Zu diesen Angaben existieren schon aussagekräftige Zeitreihen. Fragen zum Image der Stadt aus der Sicht der Befragten sind ebenfalls ein fester Bestandteil der Erhebung. Auch hier lassen sich Entwicklungstendenzen verfolgen. Der variable Teil des Fragebogens beinhaltet mehrere verschieden große Themenkomplexe zu Fragen aus Ämtern der Stadtverwaltung, von Eigenbetrieben oder von Beteiligungsgesellschaften der Stadt. Das diesjährige Interesse galt u.a. den Themen Verkehr, Ehrenamt, Bürgerbeteiligung und Wasserversorgung“ (S.7). difu/br

Bearbeiter/Name:

Schubert, Eberhard

Bearbeiter/Institution:

Erfurt, Stadtverwaltung, Bereich Statistik und Wahlen

Datenerhebung/Institution:

Erfurt, Stadtverwaltung, Bereich Statistik und Wahlen

Erhebungseinheiten:

Personen; Grundgesamtheit: Volljährige Personen mit Hauptwohnsitz in Erfurt

Auswahlverfahren:

Einfache Zufallsauswahl; Auswahlgrundlage: Einwohnermelderegister

Zeitdimension:

Trendstudie

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 2002; Erhebungsende: 2002; März

Untersuchungsraum:

Erfurt; (Thüringen); (Regionstyp: Kommune; Großstadt)

Technik der Datenerhebung:

Postalische Befragung

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang: 4105; Anzahl der Einheiten: 1913; Rücklaufquote: 46.6 %

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen; Standardfragen + jährlich wechselnder Teil des Fragebogens mit variablen Fragen

Sachgruppen:

Stadtentwicklung/Städtebau (023); Wohnungswesen (025); Handel und Dienstleistungen (036); Freizeitverhalten (014); Kulturelle Einrichtungen (052); Gesundheitswesen (060); Verkehr (080); Ver- und Entsorgung (090); Öffentliche Sicherheit (100); Finanzen (111); Verwaltung (112); Imageanalyse (113); Umweltschutz (130)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 50

Deskriptoren zum Fragebogen:

Bürgerbefragung; Wohnen (Einzug; Haustyp; Vermieter; Wohnungsgröße; Miete); Zufriedenheit (Veränderung); Stadtimage; Besuchshäufigkeit (Einrichtung, städtische); Verkehr (Fahrradanzahl; Pkw-Anteil; Fahrstil; Radfahren; Verkehrsbedingungen; Städtevergleich; Parken; Innenstadt; Parkhaus; ÖPNV; Bewertung); Ehrenamt (Tätigkeit); Einkaufen (Einkaufsort; Warenart; Häufigkeit; Bedarf, täglicher); Trinkwasser (Zufriedenheit); Umzugswunsch (Grund); Zukunftserwartungen; Stadtplanung; Bürgerbeteiligung; Kommunalfinanzen (Ausgabenprioritäten); Kleingartenbesitz; Umweltschutz; Sozialstatistik (Alter; Geschlecht; Qualifikation, berufliche; Tätigkeit, ausgeübte; Wirtschaftszweig; Haushaltsgröße)

Publikationen:

Landeshauptstadt Erfurt, Bereich Statistik und Wahlen. Wohnungs- und Haushaltserhebung 2002 - Erste summarische Auswertung. Kommunalstatistisches Heft 44. Erfurt, November 2002.

Wohnungs- und Haushaltserhebung 1993 (Erfurt)*Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge*

Im Jahre 1992 hatte die Erfurter Ratsversammlung die Einführung regelmäßig zu wiederholender Bürgerbefragungen beschlossen. Damit sollte eine zusätzliche statistische Datenquelle erschlossen werden, mit deren Hilfe u.a. für die konzeptionelle Stadtentwicklung notwendige Informationen gewonnen werden können. Gegenüber dem Vorjahr wurden an der Umfrage 1993 einige Änderungen vorgenommen. So wurde der Befragungszeitraum auf das Frühjahr vorgezogen, außerdem wurde der Stichprobenumfang verdoppelt. In der hier ausgewerteten ersten Veröffentlichung werden u.a. die folgenden Ergebnisse mitgeteilt: Insgesamt wird differenziert nach personenbezogenen, haushaltsbezogenen sowie wohnungsbezogenen Ergebnissen. Die personenbezogene Auswertung behan-

delt das Themenfeld der Meinungen zum Image der Stadt und ihrer Lebensbedingungen (Verdienst- und Einkaufsmöglichkeiten, Verkehr und ÖPNV, Stadtbild und Grünanlagen, Dienstleistungen im privaten und kommunalen Bereich, soziale Infrastruktur). Bei der Frage nach der Einschätzung der wirtschaftlichen Lage fällt auch hier auf, dass die allgemeine Lage deutlich schlechter eingestuft wird als die persönliche Situation. Die haushaltsbezogenen Informationen informieren über statistische Haushaltsmerkmale im Hinblick auf Größe und Zusammensetzung, Einkommen und Erwerbstätigkeit, Kreditaufnahme und Verschuldung. Die wohnungsbezogenen Ergebnisse stellen die Wohnungsversorgung dar und erstrecken sich darüber hinaus auf eine Einschätzung des Wohnumfeldes. difu/Bre

Bearbeiter/Institution:

Erfurt, Stadtverwaltung, Statistisches und Wahlamt

Datenerhebung/Institution:

Erfurt, Stadtverwaltung, Statistisches und Wahlamt

Erhebungseinheiten:

Personen

Auswahlverfahren:

Geschichtete Zufallsauswahl; Auswahlgrundlage Melderegister/ Grundgesamtheit Bürger im Alter von 18 bis 70 Jahren

Zeitdimension:

Trendstudie

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 06.05.1993; Erhebungsende: 10.06.1993

Untersuchungsraum:

Erfurt; (Thüringen); (Regionstyp: Kommune; Großstadt)

Technik der Datenerhebung:

Postalische Befragung

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang: 4015; Anzahl der Einheiten: 2257; Rücklaufquote 56,2 %

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

„Begleitet wurde die Erhebung durch eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit mit vier Presseveröffentlichungen und 3 Pressegesprächen. Zum Ablauf der Rücksendefrist erhielten alle Befragten nochmals eine postalische Erinnerung“ (S. 5).

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Stadtentwicklung/Städtebau (023); Wohnungswesen (025); Arbeitsmarkt (031); Handel und Dienstleistungen (036); Verkehr (080); Ver- und Entsorgung (090); Imageanalyse (113); Wahlen (120)

*Angaben zum Fragebogen:**Deskriptoren zum Fragebogen:*

Wohnen (Wohnungsgröße, Vermietung; Miete; Wohngeld; Modernisierung; Wohnungsausstattung; Parkplatz; Wohndauer; Wohnwunsch); Wohnumfeld (Einschätzung; Ausstattung); Stadtentwicklung (Stadtimage; Eigenimage; Wirtschaftsentwicklung) Einkaufen; Supermarkt; Einkaufsort; Universitätsgründung; Stadtgestalt; Städtebau); Arbeitsmarkt (Arbeit; Ausbildung); Verkehr (Pkw-Besitz; Fahrrad; Parken), Kommunalpolitik (Interesse; Sonntagsfrage); Haushalt (Größe; Struktur; Einkommen, Kreditaufnahme, Verschuldung; Müll; Ferienerreise); Sozialstatistik (Alter; Geschlecht; Familienstand, Erwerbstätigkeit)

Publikationen:

Landeshauptstadt Erfurt; Stadtverwaltung, Statistisches und Wahlamt. Wohnungs- und Haushaltserhebung 1993 - Erste summarische Auswertung. Kommunalstatistische Hefte 11 (1993) Erfurt, Juli 1993

Wohn- und Lebensbedingungen nach der Sanierung (Hannover-Linden-Süd)*Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge*

„Nachdem die 1972 eingeleitete Sanierung im Stadtteil Linden-Süd praktisch abgeschlossen ist, stellte sich die Aufgabe, einen Überblick über die jetzt dort bestehenden Wohn- und Lebensbedingungen und ihre Einschätzung durch die Bewohner zu gewinnen. Zu diesem Zwecke führte das Referat für Stadtentwicklung ... eine repräsentative Umfrage unter den volljährigen Bewohnern des Sanierungsgebiets durch“ (S. 9). Diese Befragung hatte u.a. die folgenden Ergebnisse (Zusammenfassung S. 13ff.): In der Sozialstruktur der Bewohner findet sich als auffälliges Merkmal eine Ausländerquote von 27 % gegenüber 9 % für Hannover insgesamt. Die Altersstruktur kennzeichnet ein hoher Anteil junger Bewohner: 42 % sind im Gebiet jünger als 30 Jahre, in Hannover 36 %. Hinzu kommen ein vergleichsweise niedriges Ausbildungsniveau auch unter den deutschen Bewohnern, eine hohe Arbeitslosenquote, niedrige Haushaltseinkommen sowie ein niedriger Motorisierungsgrad. Deutsche Bewohner leben überwiegend in Ein- und Zweipersonenhaushalten ohne Kinder, Ausländer in Drei- und Mehrpersonenhaushalten mit Kindern. Von den Bewohnern bewerten 60 % die Sanierung uneingeschränkt positiv, die Verbesserungen werden im schöneren Erscheinungsbild, in den Fußgängerzonen und in der Verbesserung der Wohnverhältnisse gesehen. 5 % bewerten höhere Mieten als Nachteil, darüber hinaus werden Verkehrs- und Parkprobleme sowie Veränderungen der Bewohnerstruktur genannt. Die Wohnsituation im eigenen Haus bewerten 47 % als sehr gut oder gut, 39 % als mittelmäßig, 14 % als schlecht bzw. sehr schlecht. „Die ungünstigste Bewertung erfahren nicht die ältesten, sondern die Häuser aus den Jahren 1919 bis 1948“ (S. 17). Die Skaleneinstufung der eigenen Wohnung ergibt im Mittelwert +2,1 (Deutsche +2,5, nicht-türkische Ausländer +1,4, Türken-0,6). 72 % finden die Miethöhe angemessen, 20 % äußern Umzugsabsichten. 55 % fühlen sich durch Lärm belastet, 19 % davon in erheblichem Umfang. difu/Bre

Bearbeiter/Name:

Deckert, Peter

Bearbeiter/Institution:

Hannover, Stadtverwaltung, Referat für Stadtentwicklung

Datenerhebung/Institution:

Hannover, Stadtverwaltung, Referat für Stadtentwicklung

Erhebungseinheiten:

Personen

Auswahlverfahren:

Geschichtete Zufallsauswahl; Grundgesamtheit: Bewohner des Sanierungsgebiets im Alter von 18 und mehr Jahren. Da das Sanierungsgebiet statistisch nicht definiert ist, wurde eine Zufallsstichprobe aus der Einwohnerdatei des größeren statistischen Bezirks gezogen. "Um mit einer Stichprobe die angestrebte Größenordnung von 500 Fällen im Sanierungsgebiet zu erhalten, war es erforderlich, jeden 14. erwachsenen Bewohner auszuwählen. Da erfahrungsgemäß nicht alle ausgewählten Personen auch erreichbar bzw. zu einem Interview bereit sind, mussten Möglichkeiten zum Ausgleich von Ausfällen vorgesehen werden. Für die deutschen Bewohner geschah das in der Weise, dass als Ersatz eine andere deutsche Person innerhalb desselben Hauses zu befragen war. Auf die ausländischen Bewohner, die aus sprachlichen Gründen nach Nationalitäten getrennt befragt werden mussten, war dieses Verfahren nicht zweckmäßig ... Daher wurde die Auswahlquote für die Ausländer verdoppelt" (S. 128f.). Sortierung der Adressen nach Straßen und Hausnummern.

Zeitdimension:

Querschnittstudie

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 25.11.1988; Erhebungsende: 15.12.1988

Untersuchungsraum:

Hannover-Linden-Süd; (Regionstyp: Großstadt; Kommune)

Technik der Datenerhebung:

Mündliche Befragung

Charakteristika der Erhebungssituation:

Für die deutschen Bewohner wurden als Gesprächspartner Mitarbeiter des städtischen Interviewerstabes eingesetzt, für die Ausländer Landsleute.

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang: 526; Anzahl der Einheiten: 494

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Stadtentwicklung/Städtebau (023); Ausländer (013); Wohnungswesen (025); Verkehr (080); Umweltschutz (130)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 52

Deskriptoren zum Fragebogen:

Sanierung; Wirkungsanalyse; Wohnen (Wohndauer; Wohnzufriedenheit; Bekannter; Sozialkontakt); Sanierungsauswirkung (Vorteil; Nachteil); Stadtteilmwertung (Barometer; Vorteil; Nachteil); Einzelhandel (Lebensmitteleinkauf; Freizeiteinrichtung); Freizeit (Art; Einrichtung; Nutzung); Wohngebäude (Zustand; Gebäudealter); Wohnungsmodernisierung (Maßnahme; Mangel; Modernisierungsbedarf); Wohnung (Zimmerzahl; Wohnfläche; Bewohnerzahl; Rechtsverhältnis; Kinder; Sozialwohnung; Miete; Wohngeld; Heizung; Wohnungsausstattung; Wohnungsbewertung); Umzugswunsch (Umzugsgrund; Wohnwunsch; Wohnort); PKW-Besitz (Garage; Stellplatz; Parken; Zahlungsbereitschaft); Verkehr (Verkehrsmittelbenutzung; Arbeitsweg; Zeitaufwand); Lärm (Lärmbelästigung; Störung); Sozialstatistik (Altersgruppe; Berufsausbildung; Tätigkeit; Einkommensgruppe; Nationalität); Interviewerrating (Geschlecht; Gebäudealter)

Publikationen:

Deckert, Peter. Landeshauptstat Hannover, Der Oberstadtdirektor, Referat Stadtentwicklung. Wohn- und Lebensbedingungen in Hannover Linden-Süd nach der Sanierung. Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage. Schriften zur Stadtentwicklung (41), Hannover, März 1989.

Verkehrsberuhigung oder Fußgängerbereich/Einzelhändlerbefragung (Selb)*Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge*

Seit Mitte der 60-er Jahre ist in Selb die Schaffung eines großflächigen Fußgängerbereichs in der Innenstadt geplant. Seit 1983 ist als Kompromiss eine Lösung realisiert, nach der das hintere, etwa 300 Meter lange Teilstück der Hauptgeschäftsstraße zwar fußgängerfreundlich umgebaut wurde, der Autoverkehr jedoch am Vormittag (6.00-14.00) im verkehrsberuhigten Bereich zugelassen ist. Mit der Untersuchung (Diplomarbeit) soll nach dem Erfolg dieser Lösung gefragt werden: "Kann sie mehr sein als ein Kompromiss und ist sie eventuell gar ein Modell, das auch anderen Städten zur Nachahmung empfohlen werden kann?" (S.9). Für die Untersuchung wurden verschiedene Primärerhebungen durch geführt (Passanten-, Autofahrer-, Einzelhändlerbefragung). Die Befragung der Einzelhändler hatte u.a. die folgenden Ergebnisse: Die nach Altersstruktur und Investitionsplänen befragten Geschäftsinhaber antworteten so, dass der Gesamteindruck einer eher stagnierenden Innenstadtentwicklung entsteht: Es werden kaum Modernisierungen geplant, stattdessen werden häufig Geschäftsaufgaben erwartet. Nur 27% begrüßen z.B. die Einrichtung von Verkaufs- und Angebotsständen im Straßenraum (Die Parallelbefragung der Innenstadtbesucher ergab, dass sich das mehr als 50% der Passanten wünschen). Insgesamt wird die Verkehrsregelung von den Händlern vollkommen anders als von den Passanten eingeschätzt. Die Händler wünschen mehrheitlich eine uneingeschränkte Befahrbarkeit der zentralen Einkaufsstraße (Die Passanten ziehen die gegenwärtig geltenden Regelung der teilweisen Verkehrsberuhigung vor). „Eine ganztägige Fußgängerzone wird nahezu einstimmig abgelehnt“ (S.99). „Insgesamt fällt auf, dass die Wünsche der Einzelhändler denen der Passanten, also der potentiellen Kunden, diametral gegenüberstehen“ (S.100). difu/bre

Bearbeiter/Name:

Sonntag, Rudolf

Bearbeiter/Institution:

Univ. Bayreuth, Institut für Geowissenschaften, Abt. Angewandte Stadtgeographie

Datenerhebung/Institution:

Univ. Bayreuth, Institut für Geowissenschaften, Abt. Angewandte Stadtgeographie

Erhebungseinheiten:

Betriebe/Unternehmungen; Einzelhändler

Auswahlverfahren:

Totalerhebung; Alle Geschäfte der Innenstadt

Zeitdimension:

Querschnittsstudie

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 1986 (05) Erhebungsende...: 1986 (05)

Untersuchungsraum:

Selb; BAYR; (Regionstyp: Stadtteil; Kommune; Mittelstadt)

Technik der Datenerhebung:

Schriftliche Befragung

Anzahl der Einheiten:

Vorgesehener Erhebungsumfang:

110 Anzahl der Einheiten: 86; Rücklaufquote: 78.2 %

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

Pressearbeit Lokalzeitung / Begleitschreiben "Werbering Selber Samstag"

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Handel und Dienstleistungen (036); Verkehr (080); Stadtentwicklung/Städtebau (023)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 24

Deskriptoren zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 24 Deskriptoren zum Fragebogen Einzelhändler; Einzelhandelsbetrieb (Branche; Betriebsfläche; Rechtsverhältnis; Beschäftigte; Stellplatz; Investitionsabsicht); Fußgängerzone (Anlieferung; Auslieferung; Problem; Zufriedenheit; Bewertung); Änderung; Kundenaufkommen; Forderung; Ausweitung; Stadtgestaltung; Parken (Parkplatzangebot; Einschätzung)

Publikationen:

Sonntag, Rudolf (Verf.) Universität Bayreuth, Institut für Geowissenschaften (Hrsg.) Verkehrsberuhigung oder Fußgängerbereich? Erfahrungen mit der Umgestaltung von Geschäftsstraßen in Selb. Bayreuth: 1987, Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, H.56

Verkehrsberuhigung oder Fußgängerbereich/Passantenbefragung (Selb)

Fragestellung der Untersuchung und Ergebnisauszüge

Seit Mitte der 60-er Jahre ist in Selb die Schaffung eines großflächigen Fußgängerbereichs in der Innenstadt geplant. Seit 1983 ist als Kompromiss eine Lösung realisiert, nach der das hintere, etwa 300 Meter lange Teilstück der Hauptgeschäftsstraße zwar fußgängerfreundlich umgebaut wurde, der Autoverkehr jedoch am Vormittag (6.00-14.00) im verkehrsberuhigten Bereich zugelassen ist. Mit der Untersuchung (Diplomarbeit) soll nach dem Erfolg dieser Lösung gefragt werden: „Kann sie mehr sein als ein Kompromiss und ist sie eventuell gar ein Modell, das auch anderen Städten zur Nachahmung empfohlen werden kann?“ (S.9). Für die Untersuchung wurden verschiedene Primärerhebungen durchgeführt (Passanten-, Autofahrer-, Einzelhändlerbefragung). Die Befragung der Passanten in der Innenstadt hatte u.a. die folgenden Ergebnisse: Die Meinung der Einzelhändler zur Verkehrsberuhigung wird von der Annahme geprägt, ein großer Teil der Kunden komme mit dem eigenen PKW in die Innenstadt und wolle auch dort parken. Die Passantenbefragung zeigte hingegen, dass an normalen Werktagen 51 % der Innenstadtbesucher zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommt. Umgekehrt dominieren PKW-Besucher an Samstagen (60 %) und aus eingemeindeten Ortsteilen (über 85 %). Hauptgrund für das Aufsuchen der Innenstadt ist das Einkaufen, nur 13 % der Besucher haben nichts gekauft. Zweiter Besuchsgrund sind freizeitorientierte Tätigkeiten, wobei die Übergänge fließend sind. Bei der Besuchshäufigkeit geben Besucher von auswärts zu 37 % an, mehrmals pro Woche (zu 31 % einmal pro Woche) zu kommen. Die (ungefähren) Ausgaben pro Innenstadtbesucher betragen im Durchschnitt 40 DM am Werktag, 59 DM am Samstag, pro Autofahrer DM 52, pro Fußgänger DM 36. difu/bre

Bearbeiter/Name:

Sonntag, Rudolf

Bearbeiter/Institution:

Univ. Bayreuth, Institut für Geowissenschaften, Abt. Bearbeiter/Institution:

Erhebungseinheiten:

Personen; Passanten

Auswahlverfahren:

Quotenauswahl; Jugendliche unter 15 Jahren und Durchreisende wurden nicht befragt. Die Verteilung der Interviews entspricht in etwa der tageszeitlichen Verteilung der Passanten. Aus Passantengruppen wurde nur eine Person befragt.

Zeitdimension:

Querschnittsstudie-teilw. Replikation; Parallelbefragung in Marktredwitz

Zeitraum der Datenerhebung:

Erhebungsbeginn: 1986 (05) Erhebungsende.: 1986 (07) "Befragt wurde ... an Dienstagen und Donnerstagen repräsentativ für alle Wochentage und an kurzen Samstagen. Lange Samstage sind in vieler Hinsicht eine Ausnahmesituation und wurden deshalb ausgespart" (S.32).

Untersuchungsraum:

Selb; BAYR; (Regionstyp: Kommune; Mittelstadt)

Technik der Datenerhebung:

Mündliche Befragung

Charakteristika der Erhebungssituation:

„Trotz einer Befragungsdauer von rund acht Minuten kam es nicht zu Befragungsabbrüchen“ (S.31).

Anzahl der Einheiten:

350

Schritte zur Minimierung der Ausfälle:

Ankündigung in Lokalzeitung.

Erhebungsinstrument:

Standardisierter Fragebogen

Sachgruppen:

Handel und Dienstleistungen (036); Verkehr (080); Stadtentwicklung/Städtebau (023)

Angaben zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 26

Deskriptoren zum Fragebogen:

Zahl der Fragen: 26; Deskriptoren zum Fragebogen Innenstadt (Verkehrsmittel; Parkstandort; Besuchszweck; Zielanzahl; Aufenthaltsdauer); Einkauf (Einkaufshöhe; Einkaufshäufigkeit); Verkehrsberuhigung (Parkmöglichkeit; Parkhäufigkeit; Einkaufsgewohnheit; Änderung); Fußgängerbereich (Ausweitung; Einschätzung; Begründung; Gestaltung); Sozialstatistik (Wohnort; Tätigkeit; Altersgruppe; Geschlecht)

Publikationen:

Sonntag, Rudolf (Verf.) Universität Bayreuth, Institut für Geowissenschaften (Hrsg.) Verkehrsberuhigung oder Fußgängerbereich? Erfahrungen mit der Umgestaltung von Geschäftsstraßen in Selb. Bayreuth: 1987, Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, H.56

Analyse und Bewertung der Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung speziell in den Abend- und Nachtstunden. (dt.) (Zus.:dt.)

TU Berlin, Fakultät V - Verkehrs- und Maschinensysteme (Hrsg.)

Kaden, Lutz (Verf.)

Berlin (2006); 222, 44 S.; Abb., Tab., Kt., Lit. (tech. Diss.; TU Berlin 2006)

Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Die Arbeit untersucht, ob und unter welchen Voraussetzungen die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung auch in den Abend- und Nachtstunden erfolgreich zur Steuerung des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden kann. Im Zeitraum 2000-2002 wurde eine vielschichtige empirische Vorher/Nachher-Untersuchung in der Berliner Spandauer Vorstadt durchgeführt, in der erstmalig eine Bewirtschaftungszeit von 9 bis 24 Uhr an allen Tagen

der Woche umgesetzt wurde. Die Erhebung zeigt, in den Abend- und Nachstunden im Gegensatz zu den Tagesstunden, einen deutlich geringeren Auslastungsrückgang, keine dominierende Verdrängung von Beschäftigten, keine Beeinträchtigung der Nachbargebiete, steigende Parkdauer der Kurz- und Mittelzeitparker und den dominierenden Einfluss der intensiveren Parkraumüberwachung. Die Erhebungsergebnisse bilden die Datenbasis für den zweiten Teil der Untersuchung. Mit Hilfe der Korrelations- und Regressionsrechnung wird darin die Richtung und die Stärke des Einflusses ausgewählter Einflussfaktoren auf die Wirkungsweise der Parkraumbewirtschaftung am Tage und in den Abend- und Nachstunden bestimmt und quantifiziert. Im Ergebnis der Arbeit liegen so Zusammenhänge zwischen wesentlichen Einflussgrößen und den Auswirkungen der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung in Form von linearen Regressionsgleichungen vor. Die entwickelten Formeln ermöglichen es, insbesondere die Parkraumauslastungsänderung in Folge der Einführung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung auf der Basis der Parkraumauslastung im Vorher-Zeitraum und der Einwohnerzahl blockkantenscharf zu prognostizieren. goj/difu

Local authorities ought to be prepared to review the demand for, and availability of, car parking space. One of the essential preconditions for controlling time limited - and locally available - space is awareness of different user groups' demand during the day. The innovative Bergmann/Frewein Method 2003 makes it possible to ascertain parking space demand levels at given times of the day. It was developed as part of an investigation into car parking in Steyr. The existing methods to assess demand have relied solely on selected data, which has not allowed taking into account local conditions or any known user behaviour. This innovative method facilitates the creation of modules based on comprehensive empirical traffic data and incorporates theory-based aspects of parking habits related to demand changes of different user groups during the day. difu

Schlagwörter:

Individualverkehr; Ruhender Verkehr; Innenstadt; Parken; Stellplatz; Nutzer; Nachfrageentwicklung; Befragung; Parkraum; Tageszeit; Wochentag; Parkraumbewirtschaftung; Planungsgebiet

Regionalbezug:

Berlin-Mitte; BLN

Institutionenbezug:

Spandauer Vorstadt

Zeitbezug:

2000-2002

Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte

Planungsgruppe Nord, Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung

Volpert, Michael; Janssen Antje; Dorgau Daniel; Löffler, Nicole; Schneider, Kerstin (Verf.)

Berlin (2006); Auftragsgutachten des Bezirksamts Mitte von Berlin

Wesentliche Ergebnisse der Erfolgskontrolle

Die durchgeführten Untersuchungen zum Parkraumbestand, zur Parkraumnachfrage sowie zur Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung ergaben zusammenfassend folgendes Bild:

- Die Parkraumbewirtschaftungszonen in der City-Ost zeichnen sich durch eine in weiten Teilen hohe Nutzungsdichte, Nutzungsmischung und Zentralität aus. Durch die vielfältigen Überlagerungen von Wohnnutzung, Arbeitsplätzen, Einzelhandel sowie kulturellen und gastronomischen Einrichtungen bestehen in vielen Bereichen Konkurrenzen um den bestehenden Parkraum. Besonders ausgeprägt ist dieser in der Spandauer Vorstadt (Zone 29) sowie im Bereich Unter den Linden/Gendarmenmarkt/Friedrichstraße (Zonen 1, 2 und 15) und im unmittelbaren Umfeld des Alexanderplatzes (Zone 3).
- In den bewirtschafteten Gebieten sind insgesamt etwa 16.000 Stellplätze im Straßenraum vorhanden, hiervon ca. 3 000 ausschließlich für Bewohnerparken. Darüber hinaus stehen weitere ca. 5 000 Stellplätze in privat bewirtschafteten, für die Allgemeinheit zugänglichen Sammelanlagen zur Verfügung (z.B. in Parkhäusern, Tiefgaragen etc.).
- Die Auslastung aller Stellplätze im Straßenraum liegt im Durchschnitt bei 71 Prozent. Die höchsten Auslastungen mit über 100 Prozent treten in der Zone 29 Spandauer Vorstadt auf. In den anderen Zonen sind Überlastungserscheinungen nur punktuell und zu bestimmten Zeiten festzustellen.
- Die Auslastung der privat bewirtschafteten Stellplätze bleibt weit hinter der Auslastung im Straßenraum zurück. Im Schnitt liegt diese an Werktagvormittagen bei 29 Prozent, Parkhäuser und Tiefgaragen weisen damit noch erhebliche Kapazitäten auf.
- In der Spandauer Vorstadt ist – auch bei der weiterhin höchsten Auslastung im Untersuchungsgebiet – die Parkraumnachfrage seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung Anfang 2002 deutlich zurückgegangen. Vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung konnte die Parkraumnachfrage nicht gedeckt werden, der Parksuchverkehr führte zu allen Tageszeiten zu erheblichen Belastungen im Straßennetz. Der Erfolg der Parkraumbewirtschaftung in der Spandauer Vorstadt wird auch von der Wohnbevölkerung bestätigt, die zu 70 Prozent zufrieden oder überwiegend zufrieden mit der Parkraumbewirtschaftung ist.
- In den Untersuchungsgebieten steht den Bewohnern in der Regel ausreichend Parkraum zur Verfügung. 6 500 Stellplätze werden maximal von den Bewohnern nachgefragt. Die Nachfrage beträgt von sechs Prozent aller Stellplätze in der Zone 1 bis zu 63 Prozent aller Stellplätze in der Zone 29. Bei hohen Bevölkerungsdichten treten in Teilbereichen auch Überlastungserscheinungen auf, in der Zone 29 auffällig auch in den reinen Bewohnerparkzonen.
- Parkraumkonkurrenzen zwischen Bewohnern und Besuchern treten insbesondere im Umfeld kultureller Einrichtungen auf. Mit Ausnahme der Zone 29 – Spandauer Vorstadt besteht zu den Zeiten von Abendveranstaltungen keine Parkraumbewirtschaftung. Darüber hinaus sind östlich des Potsdamer Platzes Verdrängungseffekte auf-

grund der längeren und kostenintensiveren Bewirtschaftung der angrenzenden Bewirtschaftungszone zu beobachten.

- Neben den Bewohnern belegen in erheblichem Maße auch Dauerparker mit Betriebsvignette oder Ausnahmegenehmigung den Parkraum. Im Schnitt 15 Prozent aller Stellplätze, in der Zone 1 vormittags bis zu 38 Prozent der Stellplätze werden durch Gewerbetreibende oder Beschäftigte genutzt.
- Der Anteil der Parkvorgänge mit Parkschein ist dagegen gering. Knapp 2 000 Stellplätze (zwölf Prozent) sind zur Nachmittagsspitze mit zahlenden überwiegend Kurzparkern belegt. 60 Prozent der Parkscheine sind für einen Zeitraum unter zwei Stunden ausgestellt. Neben den zahlenden Kurzparkern besteht eine beinahe identisch große Gruppe an Schwarzparkern, die ohne Parkschein oder Genehmigung ihr Fahrzeug abstellen. Auch deren Parkdauer ist in der Regel gering.
- Die Akzeptanz von Ladezonen sinkt bei steigendem Parkdruck. Insbesondere in der Zone 29 werden die Regelungen für Ladezonen missachtet. In den Zonen 1 und 2 treten Parkvorgänge in Ladezonen im Umfeld von Friedrichstraße/Gendarmenmarkt zu den Abend- und Nachtstunden auf.
- Die Einnahmen aus Parkscheinautomaten liegen im Untersuchungsgebiet bei jährlichknapp sechs Mio. Euro. Hinzu kommen Einnahmen aus dem Modellversuch Handparken, die bei etwa einem Prozent der Einnahmen aus den Parkscheinautomaten liegen.
- Die Einnahmeverluste durch Schwarzparken liegen in den Bewirtschaftungszone der City Ost jährlich bei ca. 5,3 Mio. Euro. Dem stehen etwa 3,02 Mio. Euro aus Verwarn- und Bußgeldern in den bewirtschafteten Bereichen der City Ost⁷ gegenüber.
- Die Kosten der Parkraumbewirtschaftung (Überwachung, Betrieb) liegen bei etwa 4,1 Mio. Euro. Der jährliche Überschuss aus der Parkraumbewirtschaftung beträgt bei Berücksichtigung der Einnahmen aus Parkscheinautomaten sowie aus Verwarn- und Bußgeldern 4,9 Mio. Euro.

⁷ Voraussichtliche Bezirkseinnahmen (82 Prozent der Verwarn- und Bußgelder); eine exakte Berechnung ist wegen der jährlichen Schwankungen nicht möglich.

Anschreiben Bewohner und Gewerbetreibende

Bezirksamt Pankow von Berlin Abteilung Öffentliche Ordnung

Ordnungsamt, Tiefbauamt, Veterinär- und Lebensmittelaufsichtsamt



Bezirksstadtrat

Bezirksamt Pankow von Berlin
Postfach 73 01 13 – 13062 Berlin (Postanschrift)

GeschZ. BzStR Ord

Dienstgebäude:
Darßer Str. 203
13088 Berlin

Telefon: (030) 90295-8500

Telefax: (030) 90295-8537

E-Mail-Adresse:

[jens-holger.kirchner@](mailto:jens-holger.kirchner@ba-pankow.verwalt-berlin.de)

ba-pankow.verwalt-berlin.de

(E-Mail-Adresse nicht für Dokumente
mit elektronischer Signatur)

**An Haushalte
Berlin Prenzlauer Berg**

Februar 2008

Befragung

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin führt derzeit das Projekt „Parkraummanagement in Berlin“ durch. Das Projekt wird in der Initiative „Mobilität 21 – Beispiele für innovative Verkehrslösungen“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Das Bezirksamt Pankow von Berlin, Abteilung Öffentliche Ordnung, ist als assoziierter Partner an dem Projekt beteiligt.

Am Beispiel des Parkens in Berlin sollen u. a. Wege aufgezeigt werden, wie die vielerorts festzustellenden Vorbehalte gegenüber der Parkraumbewirtschaftung überwunden werden können, wie die Situation der Bewohner bei knappem Parkplatzangebot mit neuartigen Konzepten verbessert werden kann und wie eine einfachere Nutzung öffentlicher Straßenparkplätze erreicht werden kann.

In der Berliner Verkehrsentwicklungsplanung ist die schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle innerstädtischen Gebiete mit starker Parkraumnachfrage sowie die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete als Lösungsstrategie enthalten. Dies betrifft auch den Prenzlauer Berg.

Ein wichtiges Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist es, die in solchen dichtgenutzten Gebieten bestehenden Parkplatzkonflikte zu entschärfen. Weiterhin sollen die innerstädtischen Wohngebiete vom Parksuchverkehr entlastet werden. Dies geschieht, in dem der zusätzlich zum Parkraumbedarf der Wohnbevölkerung bestehende weitere Bedarf z.B. von Arbeitsplatzinhabern, Einkaufenden, Gaststättenbesuchern usw. durch Kostenpflicht und Zeitbegrenzungen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wird.

Verkehrsverbindungen
Bus: 255
Endhaltestelle:
Schwarzelfenweg

Eingang:
Darßer Str. 203
13088 Berlin

Bankverbindungen
Berliner Sparkasse
Konto 4163610001
BLZ 100 500 00

Berliner Bank
Konto 7183995000
BLZ 100 200 00

Postbank Berlin
Konto 246176104
BLZ 100 100 10

Um hierfür noch gezieltere Informationen zu erhalten, werden in ausgewählten Gebieten in Pankow und Köpenick Bewohner, Gewerbetreibende und Verwaltungsmitarbeiter über ihre Einstellung zum Thema Parkraumbewirtschaftung befragt. Wir möchten Sie deshalb als Bewohner des Prenzlauer Berges bitten, uns Ihre Einschätzungen und Meinungen zur Parkraumbewirtschaftung und der Parksituation in Ihrem Wohngebiet mitzuteilen.

Dazu wird Sie ein Interviewer im Zeitraum vom bis zwischen und Uhr persönlich besuchen und befragen. Die Befragung wird etwa 20 Minuten dauern.

Wir würden uns freuen, wenn Sie sich die Zeit nehmen und die Fragen beantworten. Die Beantwortung der Fragen ist selbstverständlich freiwillig. Alle Angaben werden anonym behandelt. Die Angabe Ihrer Adresse dient lediglich der Zuordnung zu einer bestimmten Parksituation in einem jeweiligen Gebiet.

Falls Sie im angekündigten Zeitraum verhindert sein sollten, würden wir uns sehr freuen, wenn Sie sich unter folgender Telefonnummer melden und einen neuen Termin vereinbaren könnten.

Ihre (anonymisierten) Antworten werden ausgewertet, aufbereitet und fließen in das Forschungsprojekt ein.

Diese Befragung wird von mir als Leiter der Abteilung Öffentliche Ordnung des Bezirksamtes Pankow von Berlin ausdrücklich unterstützt.

Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen



Jens Holger Kirchner
Bezirksstadtrat
Leiter der Abteilung Öffentliche Ordnung

Ansprechpartner:

Michael Lehm Brock (Projektleiter)
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Tel: 030/39001-252
E-mail: Lehm Brock@difu.de

Angelika Uricher
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Tel: 030/39001-240
E-mail: Uricher@difu.de

Bezirksamt Pankow von Berlin Abteilung Öffentliche Ordnung

Ordnungsamt, Tiefbauamt, Veterinär- und Lebensmittelaufsichtsamt



Bezirksstadtrat

Bezirksamt Pankow von Berlin
Postfach 73 01 13 – 13062 Berlin (Postanschrift)

GeschZ. BzStR Ord

**An Gewerbetreibende
Berlin, Prenzlauer Berg**

Dienstgebäude:
Darßer Str. 203
13088 Berlin
Telefon: (030) **90295-8500**
Telefax: (030) **90295-8537**
E-Mail-Adresse:
jens-holger.kirchner@
ba-pankow.verwalt-berlin.de
(E-Mail-Adresse nicht für Dokumente
mit elektronischer Signatur)

Februar 2008

Befragung

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin führt derzeit das Projekt „Parkraummanagement in Berlin“ durch. Das Projekt wird in der Initiative „Mobilität 21 – Beispiele für innovative Verkehrslösungen“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Das Bezirksamt Pankow von Berlin, Abteilung Öffentliche Ordnung, ist als assoziierter Partner an dem Projekt beteiligt.

Am Beispiel des Parkens in Berlin sollen u. a. Wege aufgezeigt werden, wie die vielerorts festzustellenden Vorbehalte gegenüber der Parkraumbewirtschaftung überwunden werden können, wie die Situation der Bewohner und Gewerbetreibenden bzw. deren Kunden bei knappem Parkplatzangebot mit neuartigen Konzepten verbessert werden kann und wie eine einfachere Nutzung öffentlicher Straßenparkplätze erreicht werden kann.

In der Berliner Verkehrsentwicklungsplanung ist die schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle innerstädtischen Gebiete mit starker Parkraumnachfrage sowie die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete als Lösungsstrategie enthalten. Dies betrifft auch den Prenzlauer Berg.

Die in solchen dichtgenutzten Gebieten bestehenden Parkplatzkonflikte zu entschärfen ist ein wichtiges Ziel der Parkraumbewirtschaftung. Darüber hinaus sollen die innerstädtischen Wohngebiete vom Parksuchverkehr entlastet werden. Dies geschieht, in dem der zusätzlich zum Parkraumbedarf der Wohnbevölkerung bestehende weitere Bedarf z.B. von Arbeitsplatzinhabern, Einkaufenden, Gaststättenbesuchern usw. durch Kostenpflicht und Zeitbegrenzungen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wird.

Verkehrsverbindungen
Bus: 255
Endhaltestelle:
Schwarzelfenweg

Eingang:
Darßer Str. 203
13088 Berlin

Bankverbindungen
Berliner Sparkasse
Konto 4163610001
BLZ 100 500 00

Berliner Bank
Konto 7183995000
BLZ 100 200 00

Postbank Berlin
Konto 246176104
BLZ 100 100 10

Um hierzu noch gezieltere Informationen zu erhalten, werden in ausgewählten Gebieten in Pan-
kow und Köpenick Bewohner, Gewerbetreibende und Verwaltungsmitarbeiter über ihre Einstel-
lung zum Thema Parkraumbewirtschaftung befragt. Wir möchten Sie deshalb als Gewerbetrei-
bender des Prenzlauer Berges bitten, uns Ihre Einschätzungen und Meinungen zur Parkraum-
bewirtschaftung und der Parksituation an Ihrem Gewerbestandort mitzuteilen.

Dazu wird Sie ein Interviewer im Zeitraum vom bis zwischen und
Uhr persönlich besuchen und befragen. Die Befragung wird etwa 20 Minuten dauern.

Wir würden uns freuen, wenn Sie sich die Zeit nehmen und die Fragen beantworten. Die Beant-
wortung der Fragen ist selbstverständlich freiwillig. Alle Angaben werden anonym behandelt. Die
Angabe Ihrer Adresse dient lediglich der Zuordnung zu einer bestimmten Parksituation in einem
jeweiligen Gebiet.

Falls Sie im angekündigten Zeitraum verhindert sein sollten, würden wir uns sehr freuen, wenn
Sie sich unter folgender Telefonnummer melden und einen neuen Termin vereinbaren könnten.

Ihre (anonymisierten) Antworten werden ausgewertet, aufbereitet und fließen in das For-
schungsprojekt ein.

Die Befragung wird von mir als Leiter der Abteilung Öffentliche Ordnung des Bezirksamtes Pan-
kow von Berlin ausdrücklich unterstützt.

Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen



Jens Holger Kirchner
Bezirksstadtrat
Leiter der Abteilung Öffentliche Ordnung

Ansprechpartner:
Michael Lehm Brock (Projektleiter)
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Tel: 030/39001-252
E-mail: Lehm Brock@difu.de

Angelika Uricher
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Tel: 030/39001-240
E-mail: Uricher@difu.de

Fragebogen Bewohner und Gewerbetreibende

Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“
der Förderinitiative Mobilität 21
des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
– Vorher-Befragung der Bewohner –

Einführung

- Vorzeigen der Bescheinigung des Difu (Ausweis und Vorstellung Difu)
- Vorstellung des Interviewers
- Keine Weitergabe der Daten und anonymisierte Auswertung

Kurze Einleitung – Vorstellen der Befragung und Wirkungsabsicht

- Nicht-repräsentative Befragung zur Einschätzung der Parkplatzsituation in Prenzlauer Berg bei Bewohnern und Gewerbetreibenden
- Erhebung der Einstellung bei Bewohnern und Gewerbetreibenden zur Parkraumbewirtschaftung
- Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative „Mobilität 21“
- Nur auf Nachfrage: Keine Vorbereitung/kein Zusammenhang zu konkreten Planungen zur Aufstellung von Parkscheinautomaten

Vom Interviewer auszufüllen

Kennziffer		
-------------------	--	--

Interviewer-Nr. Befragten-Nr.

Kennziffer bitte immer auf dem Deckblatt und der ersten Seite des Fragebogens eintragen!

Geschlecht des/der Befragten:

- männlich
 weiblich

1. Wie alt sind Sie?

- 18-29 Jahre
 30-44 Jahre
 45-64 Jahre
 > 65 Jahre

2. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt?

- insgesamt Personen
 davon mit Führerschein Personen
 Kinder unter 18 Jahren Personen

3. Besitzen Sie die deutsche Staatsbürgerschaft?

- ja
 nein

4. Über wie viele Pkw verfügt Ihr Haushalt?

..... Pkw

5. Haben Sie einen Führerschein?

- ja
 nein

(Wenn nein, weiter mit Frage 14)

6. Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?

- ja
 nein

(Wenn nein, weiter mit Frage 14)

ParkenBerlin

7. Wo parken Sie Ihre(n) Pkw überwiegend? (Antwortvorgaben vorlesen!)

- im Straßenraum
- im Hof des Wohngrundstücks (Weiter mit Frage 10)
- in einer gemieteten Garage auf fremdem Grundstück (Weiter mit Frage 10)
- zur Miete im Freien auf unbebautem Grundstück (Weiter mit Frage 10)
- Sonstiges:

8. Können Sie in der Regel direkt einen gewünschten Parkplatz in Wohnortnähe ansteuern oder müssen Sie einen freien Parkplatz suchen? (Antwortvorgaben vorlesen!)

- ich kann direkt einen öffentlichen Parkplatz in Wohnortnähe ansteuern (Weiter mit Frage 10)
- je nach Tageszeit gestaltet sich die Parkplatzsuche kürzer oder länger
- ich muss regelmäßig mehr als fünf Minuten nach einem freien Parkplatz suchen
- Sonstiges: (Weiter mit Frage 10)

9. Wann gestaltet sich die Parkplatzsuche besonders lange? (Antwortvorgaben vorlesen!)

- vormittags
- nachmittags
- abends (ab 18 Uhr)
- nachts (ab 22 Uhr)
- am Wochenende

(Nicht vorlesen!)

- Zeiten nicht genau definierbar
- weiß nicht

10. Wie häufig nutzen Sie Ihren Pkw?

- täglich
- mehrfach pro Woche
- ein- bis zweimal pro Woche
- seltener

11. Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation in Ihrem Wohngebiet? (Antwortvorgaben vorlesen!)

- sie ist völlig ausreichend
- sie ist akzeptabel
- sie ist problematisch
- sie ist völlig unzureichend
- weiß nicht

12. Hätten Sie Interesse, Ihr Auto in einer Garage abzustellen?

- Ja → in Ihrem Straßenabschnitt? In einem anderen Straßenabschnitt?
Wie hoch darf die Garagenmiete sein? bisEuro/Monat
- Nein

13. Haben sie bereits Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung (Parkautomaten oder Bewohnervignette)?

(Bei Nachfrage, kurze Definition: Parkraumbewirtschaftung umfasst allgemein alle Maßnahmen zur Regulierung des Parkplatzangebotes, wie z. B. Parkscheinautomaten)

- ja
- nein

↳ falls ja, wie waren Ihre Erfahrungen in solch einem Gebiet? (Mehrfachnennungen möglich – Antwortvorgaben vorlesen!)

- ich habe problemlos einen Parkplatz gefunden
- ich habe das Problem, vorher abzuschätzen, wie lange ich parken will
- ich habe den Parkscheinautomaten zuerst nicht gefunden
- der Parkscheinautomat war kaputt
- ich hatte zuwenig Kleingeld
- Sonstiges:

↳ falls ja, wie waren Ihre Erfahrungen in solch einem Gebiet? (Antwortvorgaben vorlesen!)

- Einkaufen, Erledigungen in bewirtschafteten Gebieten
- Besuch von Verwandten/Freunden in bewirtschafteten Gebieten
- Erfahrungen am Arbeitsplatz
- Sonstiges:

14. Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu?

(Mehrfachnennungen möglich. Bitte Fragenblatt vorlegen und auswählen lassen!)

Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil

- ich als Bewohner eine Vignette bekommen kann, um in meinem Gebiet an Parkautomaten umsonst parken zu können
- der Parksuchverkehr abnimmt
- ich eher einen Parkplatz in Wohnungsnähe finde
- dann vorhandene Parkplätze nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden
- Kunden und andere Kurzparker bessere Chancen zum Parken bekommen sollen
- es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht
- Sonstiges:

15. Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu?

(Mehrfachnennungen möglich. Bitte Fragenblatt vorlegen und auswählen lassen!)

Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung, weil

- das Autofahren schon teuer genug ist und ich nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchte
- ich keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen will
- mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet
- dadurch für Bewohner kein neuer Parkplatz geschaffen wird
- Beschäftigte auch Parken können sollen
- ich keine permanente Kontrolle wünsche
- Sonstiges:

16. Kommen Ihre Besucher häufig mit dem Pkw?

- ja
- nein
- manchmal
- weiß nicht

↳ falls ja oder manchmal, wäre das Bezahlen von Parkgebühren für diese Besucher ein Problem?

- ja
- nein
- weiß nicht

ParkenBerlin

17. Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße?
(Mehrfachnennungen möglich. Bitte Fragenblatt vorlegen und auswählen lassen!)

- mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)
- mehr Platz für Fahrradfahrer
- bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straßen
- mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)
- mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos
- Einrichtung von Car-Sharing-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum
- Sonstiges:
- Alles ist gut, keine Verbesserungsvorschläge

18. Wie ist Ihre persönliche berufliche Situation? (Mehrfachnennungen möglich)

- ich bin erwerbstätig oder selbständig tätig
- ich bin in Ausbildung, im Studium
- ich bin Hausfrau / Hausmann
- ich bin Rentnerin / Rentner
- ich bin arbeitssuchend
- Sonstiges:

19. Wie hoch ist ihr durchschnittliches monatliches Haushaltseinkommen insgesamt (Netto)?

Euro (Wenn kein Betrag genannt wird, Kategorien vorlesen)

- < 800 Euro
- 800 – 1500 Euro
- 1500 – 2500 Euro
- 2500 – 3500 Euro
- > 3500 Euro

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“
der Förderinitiative Mobilität 21
des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
– Vorher-Befragung der **Gewerbetreibenden** –

Einführung

- Vorzeigen der Bescheinigung des Difu (Ausweis und Vorstellung Difu)
- Vorstellung des Interviewers
- Keine Weitergabe der Daten und anonymisierte Auswertung

Kurze Einleitung – Vorstellen der Befragung und Wirkungsabsicht

- Nicht-repräsentative Befragung zur Einschätzung der Parkplatzsituation in Prenzlauer Berg bei Bewohnern und Gewerbetreibenden
- Erhebung der Einstellung bei Bewohnern und Gewerbetreibenden zur Parkraumbewirtschaftung
- Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative „Mobilität 21“
- Nur auf Nachfrage: Keine Vorbereitung/kein Zusammenhang zu konkreten Planungen zur Aufstellung von Parkscheinautomaten

Vom Interviewer auszufüllen

Kennziffer		
-------------------	--	--

Interviewer-Nr. Befragten-Nr.

Kennziffer bitte immer auf dem Deckblatt und der ersten Seite des Fragebogens eintragen!

Geschlecht des/der Befragten:

- männlich
 weiblich

1. Hat der Betrieb hier noch weitere Adressen?

- ja
 nein

2. In welcher Branche ist der Betrieb hier tätig?

- Einzelhandel
 Büro- oder Verwaltungsbetrieb
 publikumsorientierte Dienstleistungen (Bankfilialen, Arztpraxen usw.)
 Kino, Theater oder andere Versammlungsstätten
 Gaststätten
 Sporthallen, Freizeit-, Fitnesscenter
 Kranken-, Pflegeeinrichtungen
 Hotels, Beherbergungsbetriebe
 Großhandel, Industrie- und Handwerksbetriebe
 Sonstige

3. Wie groß ist die Betriebsfläche hier?

..... m² Geschossfläche

4. Wie viele Beschäftigte hat der Betrieb hier? (Gemeint ist der befragte Standort)

..... Beschäftigte (Bitte Anzahl eintragen!)

5. Verfügt der Betrieb hier über betriebseigene Fahrzeuge?

- ja
 nein

(Wenn nein, weiter mit Frage 7)

↳ falls ja, (bitte Anzahl eintragen!)

..... Pkw

..... Lkw

ParkenBerlin

6. Wo werden die betriebseigenen Fahrzeuge in der Regel abgestellt? (Bitte ca. Zahl der Fahrzeuge eintragen!)

- auf betriebseigenen Stellplätzen ca. _____ Fahrzeuge
- auf anderen, angemieteten Stellplätzen ca. _____ Fahrzeuge
- im Straßenraum ca. _____ Fahrzeuge
- Sonstiges:

7. Wie viele der Beschäftigten kommen nach Ihrer Kenntnis/Ihrer Schätzung mit dem Pkw zur Arbeit

- : _____ Beschäftigte (bitte Anzahl angeben/schätzen! Wenn „0“, weiter mit Frage 9)
- weiß nicht

8. Haben diese Beschäftigten nach Ihrer Kenntnis Probleme einen Parkplatz zu finden?

- ja
- nein
- weiß nicht

9. Sind die Beschäftigten tagsüber auf die dienstliche Nutzung des eigenen Pkws angewiesen?

- ja
- nein
- weiß nicht

10. Stehen den Beschäftigten betriebseigene oder vom Betrieb angemietete Stellplätze zur Verfügung?

- ja
- nein

↳ falls ja, wie viele Stellplätze? (bitte Anzahl eintragen!)

↳ falls ja, ist dieser Stellplatz für die Beschäftigten kostenpflichtig?

- ja
- nein

11. Wird von betrieblicher Seite die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads für den Arbeitsweg gefördert?

- ja
- nein

↳ falls ja, und zwar mit folgenden Maßnahmen:

- Job-Ticket
- besonders gesicherte/überdachte Fahrradabstellplätze
- andere:

12. Hat der Betrieb hier regelmäßigen Besucher- bzw. Kundenverkehr?

- ja
- nein (wenn nein, weiter mit Frage 15)

↳ falls ja, wie viele Besucher bzw. Kunden kommen durchschnittlich pro Tag? (Antwortvorgaben vorlesen)

- 1 – 5
- 6 – 10
- 11 – 50
- > 50

13. Stehen Ihren Besuchern betriebseigene Kundenparkplätze zur Verfügung?

- ja, Parkplätze (bitte Anzahl eintragen!)
- nein

14. Wäre das Bezahlen von Parkgebühren für Ihre Besucher- bzw. Kunden ein Problem, wenn sich dadurch die Chance auf einen Parkplatz erhöht

- ja
- nein
- weiß nicht

15. Wird der Betrieb hier regelmäßig mit Waren beliefert?

- ja
- nein

↳ falls ja, wo erfolgt die Anlieferung? *(Antwortvorgaben vorlesen)*

- über Flächen zur Anlieferung auf dem Betriebsgelände
- im Straßenraum mit ausgewiesener Ladezone
- im Straßenraum ohne ausgewiesene Ladezone

16. Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation an Ihrem Betriebsstandort? *(Antwortvorgaben vorlesen!)*

	für Kunden	für Beschäftigte	für betriebseigene Fahrzeuge
→ sie ist völlig ausreichend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
→ sie ist akzeptabel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
→ sie ist problematisch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
→ sie ist völlig unzureichend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
→ weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu?

(Mehrfachnennungen möglich. Bitte Fragenblatt vorlegen und auswählen lassen!)

Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil

- dann unsere Kunden besser einen Parkplatz finden
- der Parksuchverkehr abnimmt
- dann die Belieferung meines Betriebes besser klappt
- es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht
- konsequente Parkraumbewirtschaftung einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann
- Sonstiges:

18. Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu?

(Mehrfachnennungen möglich. Bitte Fragenblatt vorlegen und auswählen lassen!)

Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung,

- da ich Umsatzeinbußen befürchte und die Kundenzahl zurückgehen könnte
- weil unsere Kunden sich dann weniger Zeit nehmen und weniger Geld ausgeben
- weil ich nicht einsehe, dass ein Gut, das bisher kostenlos war, plötzlich Geld kosten soll
- weil ich eine permanente Kontrolle auf der Straße ablehne
- weil ich keine Gebühren für Parkvignetten bezahlen möchte
- Sonstiges:

19. Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße?

(Mehrfachnennungen möglich. Bitte Fragenblatt vorlegen und auswählen lassen!)

- mehr Platz für Fußgänger (z.B. Sitzmöglichkeiten), mehr Möglichkeiten zur Präsentation von Waren schaffen
- mehr Platz für Fahrradfahrer
- bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straßen
- mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)
- mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos
- Einrichtung von Car-Sharing Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.