



## Vorherbefragung der Berliner Bezirksverwaltungen

Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 1  
im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben  
„Parken Berlin“

Berlin, August 2009

**Projektleitung:**

Michael Lehmbrock

**Autoren:**

Angelika Uricher

**Statistische Auswertung**

Christa Rothhäusler

**Organisation und Textverarbeitung**

Doris Becker

„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 GmbH**

Straße des 17. Juni 112  
10623 Berlin

Telefon: 030/39001-264

Telefax: 030/39001-251

E-Mail: [lehmbrock@difu.de](mailto:lehmbrock@difu.de), lehmbrock@kabelmail.de

Sitz Berlin, AG Charlottenburg, HRB 114959 B

Steuer-Nr. 27/601/51911

Geschäftsführer: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

**Partner:**

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

10115 Berlin

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

Tempelhofer Damm 1-8

12101 Berlin

Bezirksamt Mitte von Berlin

Karl- Marx-Allee 31

10178 Berlin

## Inhalt

1. Aufbau des Berichts .....	4
2. Zielsetzung des Gesamtprojekts und Einordnung der Vorherbefragung von Verwaltungsangehörigen .....	5
3. Ausgangslage in den Bezirken und den Bezirksverwaltungen .....	8
4. Ziel und Methodik der Befragung, Auswahl und Rücklauf .....	10
5. Ergebnisse der Befragung .....	14
5.1 Auswertung nach Bezirkstypen.....	15
5.2 Auswertung nach Aufgabengebieten .....	18
5.3 Auswertung der Fragen im Vergleich zu Bewohnern und Gewerbetreibenden ...	19
6. Fazit und Empfehlungen.....	24
6.1 Fazit.....	25
6.2 Empfehlungen .....	27
Verzeichnis der Abbildungen	
1: Einbindung der Befragungen in das Gesamtprojekt.....	7
2: Konzept Parkraumbewirtschaftung Planung 2015 .....	9
3: Beantwortete Fragen nach Anteilen .....	15
4: Anteile der beantworteten Fragen nach Bezirkstypen .....	16
5: Angaben zur Art der Parkraumbewirtschaftung in den befragten Berliner Bezirken	17
6: Fachliche Meinung zur Wirkung von Parkraumbewirtschaftung nach Bezirkstypen	17
7: Beurteilung der Parkplatzsituation in dicht bebauten Altbaugebieten durch Bewohner und Bezirksverwaltungen.....	20
8: Gründe zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung durch Bewohner und be- fragte Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen.....	22
9: Gründe zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung durch Bewohner und befragte Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen .....	22
10: Gründe zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung durch Gewerbetreibende und befragte Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen .....	23
11: Gründe zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung durch Gewerbetreibende und befragte Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen .....	24
Tabellenanhang .....	30

## 1. Aufbau des Berichts

Entsprechend der Aufgabenstellung (Verwaltungsbefragung) und des viel geringeren Befragungsumfangs hat dieser Bericht einen gegenüber den vorhergehenden Berichten angepassten Aufbau:

1. Zielsetzung des Gesamtprojekts und Einordnung der Vorherbefragung von Verwaltungsangehörigen
2. Ausgangslage in den Bezirken und Bezirksverwaltungen
3. Ziel und Methodik der Befragung, Auswahl und Rücklauf
4. Ergebnisse der Befragung
5. Fazit und Empfehlungen

Die Inhalte in den einzelnen Kapiteln sind möglichst knapp dargestellt und werden anhand von Grafiken (Karten und Diagrammen) veranschaulicht. Im Abschnitt „Fazit und Empfehlungen“ wird bei einer Reihe von Themen auf andere im vorliegenden Forschungsprojekt erarbeiteten Berichte verwiesen, in denen ausführlichere Erläuterungen zum jeweiligen Thema enthalten sind.

Auf eine ausführliche Darstellung einzelner Befragungsergebnisse wurde zur besseren Lesbarkeit im Bericht verzichtet. Die entsprechenden Tabellen und Kreuztabellen wurden dafür im Anhang zusammengestellt.

## 2. Zielsetzung des Gesamtprojekts und Einordnung der Vorherbefragung von Verwaltungsangehörigen

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) führt das Verbundprojekt „ParkenBerlin – Parkraummanagement in Berlin“ (Förderkennzeichen: 650013/2007), unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21 durch.

Angesichts neuerer technischer Entwicklungen sowohl bei den Parkscheinautomaten als auch von grundsätzlich neuen Systemen (z.B. Handyparken) ist eine flexiblere und kundenfreundlichere Gestaltung der Parkraumbewirtschaftung möglich. Verbunden damit kamen in den letzten Jahren auch neue Angebote auf den Markt, die verschiedene Managementdienstleistungen für Kommunen bereitstellen. Die Randbedingungen, unter denen sich diese Potenziale positiv nutzen lassen, sollen im Forschungsprojekt ParkenBerlin dargestellt werden. Außerdem sollen Verfahren entwickelt werden, die die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung beschleunigen und vereinfachen.

Zentrale Ansatzpunkte des Gesamtprojekts stellen die Erhebung der Hemmfaktoren bei der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung und der Defizite in der Zielerreichung dar. Das Vorhaben besteht deshalb aus folgenden Bausteinen:

- v AP 1: Vorherbefragung der Bewohner und Gewerbetreibenden in den Berliner Bezirken Pankow und Köpenick sowie der Bezirksverwaltungen zur Erhebung und Systematisierung der Hemmfaktoren.
- v AP 2: Pilotvorhaben Parkhäuser und Park-and-Ride: Herausarbeiten von Anhaltspunkten zur besseren Auslastung vorhandener Parkhäuser und Erstellung von Kriterien zur Beurteilung von Neuplanungen. Erstellen eines Überblicks zu den Orten und Auswirkungen des „Wilden Park-and-Ride“.
- v AP 3: Durchführung von zwei Planspielen zur Förderung des Parkraummanagements mit den beteiligten Akteuren in zwei Bezirken (Berlin-Pankow und Berlin-Köpenick).
- v AP 4: Pilotvorhaben „Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum“: Auswertung der bisherigen Erfahrungen mit Car-Sharing-Plätzen im öffentlichen Straßenraum und Erarbeitung von Empfehlungen zur Feinjustierung auf Grundlage der bisherigen Praxis.
- v AP 5: Pilotvorhaben „Einfaches Parken“: Analyse des gebührenpflichtigen Parkens aus Nutzersicht sowie Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen, da von einer Vereinfachung des gebührenpflichtigen Parkens eine höhere Akzeptanz und bessere Zahlungsmoral erwartet werden.
- v AP 6: Pilotvorhaben „Einführung von Stellplatzbauobergrenzen“: Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von verbindlichen Obergrenzen des zulässigen privaten Stellplatzbaus und Umsetzung in Gebieten mit sehr guter ÖPNV-Erschließung.
- v AP 7: Pilotvorhaben „Wirtschaftliches Parkraummanagement“: Erstellung von Kostenbilanzen öffentlicher Straßenparkplätze im Zusammenhang mit öffentlich zugänglichen privaten Garagen durch Recherche, Auswertung und Dokumentation bisheriger Erfahrungen und Daten.
- v AP 8: Pilotvorhaben „Parkgebührengestaltung“: Untersuchung der Auswirkungen von Parkgebührenerhöhungen.

- v AP 9: Pilotvorhaben „Nutzung der Parkscheinautomatendaten zur Optimierung der Verkehrssteuerung“: Entwicklung neuer, innovativer Steuer- und Informationsstrategien für das Verkehrsmanagement in Berlin durch Auswertung der Parkscheinautomatendaten und Durchführung von Tests.
- v AP 10: Nachherbefragung der Verwaltung und Expertenworkshop zur Evaluation: Zur Überprüfung, inwieweit die durchgeführten Planspiele und Ergebnisse der Pilotvorhaben einen Beitrag zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement geleistet haben, werden Nachherbefragungen der Verwaltung sowie ein Expertenworkshop durchgeführt.
- v AP 11: Dissemination in Berlin: Arbeitshilfen, E-Mail-Flyer, Ergebnisworkshop: Zur Verbreitung und Vermittlung der Ergebnisse in Berlin und den Bezirken sollen Arbeitshilfen zu Pilotvorhaben und zur Motivationsförderung in den Bezirken erstellt werden. Während der Projektlaufzeit werden zu ausgewählten Themen E-Mail Flyer erstellt und verschickt sowie zum Projektabschluss eine Fachtagung durchgeführt.
- v AP 12: Dissemination außerhalb Berlins: Überprüfung der Übertragbarkeit des dezentralen Ansatzes zur Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung in Berlin auf Stadtregionen in Flächenländern mittels eines Planspiels in einer Stadtregion (Städteauswahl im Regionalverband Ruhr).
- v AP 13: Projektleitung und -koordination.

Zur Erhebung und Systematisierung der Hemmfaktoren gegenüber einer weiteren Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ausgewählten Gebieten wurden in den Berliner Bezirken Pankow und Treptow-Köpenick Befragungen der Bewohner und Gewerbetreibenden durchgeführt.

Der Bericht zur Vorherbefragung der Bewohner und Gewerbetreibenden im Bezirk Pankow (Prenzlauer Berg) wurde im April 2008 erstellt. Dieser enthält zusätzlich die Literaturanalyse, die mit der hauseigenen Datenbank (kommunale Umfragedatenbank kommDEMOS) durchgeführt wurde. Diese Datenbank enthält speziell Arbeiten, in denen kommunale Befragungen durchgeführt wurden. Titel und Abstracts derjenigen Arbeiten, die aussagekräftige Ergebnisse enthalten, sind dort im Anhang aufgelistet.

Der Bericht zur Vorherbefragung der Bewohner und Gewerbetreibenden im Bezirk Treptow-Köpenick (Altstadt Köpenick und Bölschestraße in Friedrichshagen) wurde im Januar 2009 fertig gestellt. Die Auswertung der Befragung der vier verschiedenen Gebietstypen auf dem Prenzlauer Berg<sup>1</sup> und der Vergleich der Antworten aller sechs insgesamt befragten Teilgebiete sind in diesem Bericht in Abschnitt 4 enthalten.

Bei der Vorherbefragung der Bezirksverwaltungen wurden nicht nur diejenigen befragt, die bereits Erfahrung mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung haben, sondern alle Bezirke in Berlin.

Zentrale Fragen der Erhebung in den Bezirksverwaltungen betreffen:

- v Die Erhebung der Situation des ruhenden Verkehrs im Bezirk,

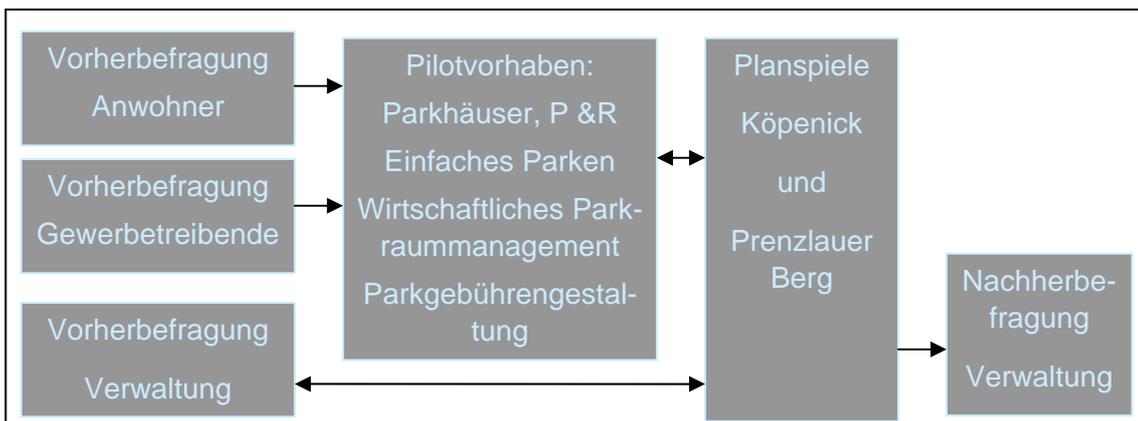
---

1 Gebietstyp 1: Wohnen,  
 Gebietstyp 2: Einzelhandel/Gewerbe,  
 Gebietstyp 3: Gastronomie,  
 Gebietstyp 4: Verdrängung.

- ∨ die Einschätzung der Wirksamkeit des Instruments Parkraumbewirtschaftung und den (geplanten) Einsatz im Bezirk,
- ∨ die Einschätzung der Einstellungen von Bewohnern und Gewerbetreibenden zum Thema Parkraumbewirtschaftung im Bezirk,
- ∨ die Einschätzung der Entscheidungsträger und Beteiligten (Politik, Verwaltung, Interessenverbände) im Bezirk.

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. Außerdem stellt die Verwaltungsbefragung eine Grundlage der Planspiele dar bzw. hatten umgekehrt die bisher vorliegenden Erfahrungen aus den angelaufenen Planspielen in Köpenick und Prenzlauer Berg Auswirkungen auf die Gestaltung des Fragebogens und Durchführung der Verwaltungsbefragung. 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\*



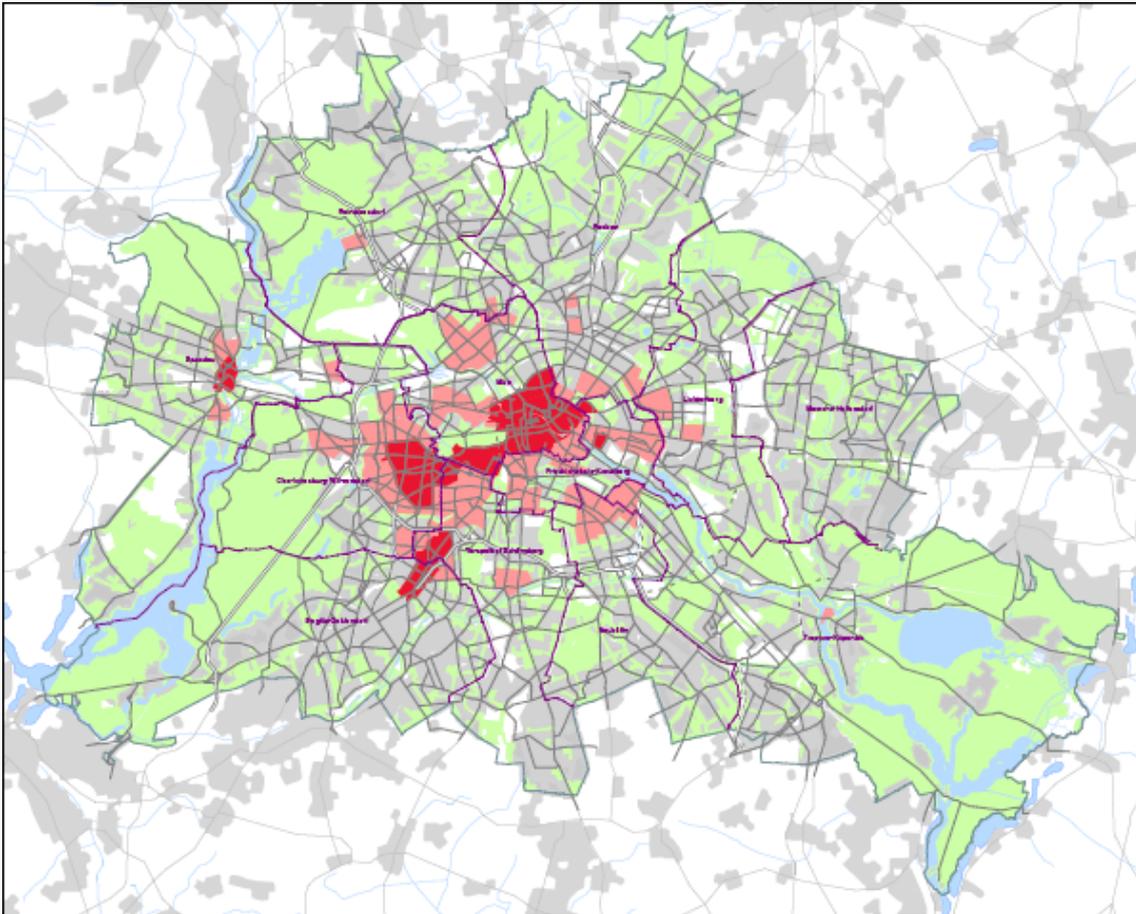
\*Quelle: Eigene Darstellung.

Die Ergebnisse der Vorherbefragung der Verwaltung sind somit eine wichtige Grundlage der Planspiele in den Bezirken Pankow (Einführung von Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg) und Treptow-Köpenick (Einführung von Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick) und der Handlungsempfehlungen für die weitere Umsetzung in Berlin.

### 3. Ausgangslage in den Bezirken und den Bezirksverwaltungen

In den innerstädtischen Berliner Bezirken bestehen teilweise langjährige Erfahrungen mit der Einführung, dem Betrieb und der Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sieht in seiner Teilstrategie „Innere Stadt im Handlungskonzept StEP Verkehr (Bereich innerhalb des S-Bahnringes)“ die schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle innerstädtischen Zielgebiete des Pkw-Verkehrs mit starker Parkraumnachfrage sowie die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete vor. Die Handlungsstrategie für die äußere Stadt beinhaltet ebenfalls Maßnahmen im ruhenden Verkehr, um größere Zentren vom Druck auf den Parkraum zu entlasten. Abbildung 2 „Konzept Parkraumbewirtschaftung Planung 2015“ enthält diejenigen Gebiete, in denen Parkraumbewirtschaftung bis zum Juni 2008 bereits eingeführt wurde sowie die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung identifizierten potenziellen Erweiterungsgebiete und die Bezirksgrenzen. Die Karte beruht auf der Strukturdatenprognose 2015. Danach wurden nur in einem Bezirk (Marzahn-Hellersdorf) keine potenziellen Erweiterungsgebiete der Parkraumbewirtschaftung ausgewiesen. In den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte, Spandau, Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg wurde Parkraumbewirtschaftung in den letzten beiden Jahrzehnten sukzessive eingeführt und ausgeweitet. In den Bezirken Lichtenberg, Neukölln, Pankow, Reinickendorf und Treptow-Köpenick bestehen teilweise großflächige Gebiete intensiver Parkraumnachfrage, die sogenannten potenziellen Erweiterungsgebiete. Einige dieser Bezirke prüfen derzeit die Einführung von Parkraumbewirtschaftung in absehbarer Zeit. Die Zuständigkeit für die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung wurde im Jahr 2002 im Rahmen der Bezirksfusionierung von der Senatsverwaltung auf die Bezirke verlagert. Die Umsetzung erfolgt in den einzelnen Bezirken mit unterschiedlicher Geschwindigkeit.

Abbildung 2: Konzept Parkraumbewirtschaftung Planung 2015\*



- Vorhandene Bewirtschaftungsgebiete
- Gebiete intensiver Parkraumnachfrage (potenzielle Erweiterungsgebiete)
- Übergeordnetes Straßennetz (Bestand 2002)
- Übergeordnetes Straßennetz (Planung 2015)
- Bezirksgrenzen

\*Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung VII, Stand: Juni 2008.

#### 4. Ziel und Methodik der Befragung, Auswahl und Rücklauf

Ziel der Vorherbefragung ist die Erhebung und Strukturierung der Hemmfaktoren für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung – unterschieden nach Akteuren, Betroffenen und Begründungen. Darüber hinaus sind folgende Auswertungen von besonderem Interesse:

- ∨ Inwieweit unterscheiden sich die Einschätzungen aus den Bezirken, die bereits flächenhafte Parkraumbewirtschaftung betreiben von denjenigen aus Bezirken, in denen sich Quartiere mit starker Parkraumnachfrage und damit potenzielle Erweiterungsgebiete befinden, aber noch keine Parkraumbewirtschaftung eingeführt wurde?
- ∨ Welche Zuständigkeiten für die einzelnen Aufgabengebiete (Planung, Anordnung und Beschilderung, Überwachung und Kommunikation) bestehen in den zwölf Berliner Bezirken, da es bisher keine einheitliche Zuordnung gibt? Derzeit können die vier Aufgabengebiete der Parkraumbewirtschaftung bis zu vier unterschiedlichen Stadträten/-rätinnen mit unterschiedlicher Haltung zum Thema Parkraumbewirtschaftung unterstehen.
- ∨ Wie schätzen Verwaltung und Politik die Einstellung der Bewohner und Gewerbetreibenden zum Thema Parkraumbewirtschaftung ein? Wo decken sich diese und wo gibt es Differenzen?

Die Befragung fand im Zeitraum zwischen 15. September und 30. November 2008 statt. Es wurden für alle zwölf Bezirke die jeweils zuständigen Stadträte für die Aufgabenbereiche Planung, Anordnung/Beschilderung (untere Straßenverkehrsbehörde), Überwachung (Ordnungsämter) und Bürgerkommunikation angeschrieben mit der Bitte, die Fragebogen an das jeweils zuständige Amt bzw. den zuständigen Bearbeiter weiterzuleiten.

Insgesamt ergibt sich daraus bei zwölf Bezirken und durchschnittlich vier zuständigen Ämtern eine Grundgesamtheit von 48 zu beteiligenden Dienststellen.

Da der Rücklauf aufgrund der Überlastung der Verwaltungsmitarbeiter und Streiks im Befragungszeitraum sehr schleppend begann, wurde im Oktober und November intensiv telefonisch nachgefragt. Dabei zeigte sich, dass in einigen Bezirken die Aufgabenwahrnehmung in den einzelnen Ämtern doch anders ist als vom Befragungsteam angenommen. Solange die Parkraumbewirtschaftung nicht aktiv betrieben wird und entsprechend die Anforderungen noch im allgemeinen „Verwaltungsgeschäft“ erledigt werden, erklärten sich die entsprechenden Dienststellen für nicht zuständig und reichten den Fragebogen innerhalb des Bezirksamtes weiter. Dies betrifft vor allem Leistungsverwaltungen wie die Ordnungsämter oder die Bürgerämter.

Die planenden Verwaltungen (Stadtplanungsämter und teilweise auch Tiefbauämter, Straßen- und Grünflächenämter) füllten den Fragebogen hingegen eher aus. Wegen der verwaltungsinternen Spezialisierung der Ämter hatten diese jedoch bei speziellen Fragen nicht die notwendige Kompetenz. Dabei bleibt offen, ob mangelnde Zuständigkeit oder mangelnde Kenntnisse dafür ursächlich sind.

Von den zwölf Berliner Bezirken nahmen elf Bezirke an der Befragung teil. Insgesamt wurden 22 ausgefüllte Fragebogen zurückgeschickt. Sie teilen sich wie folgt auf die angesprochenen Aufgabengebiete auf:

Tabelle1: Aufteilung der abgegebenen Fragebogen nach Aufgabengebieten

Aufgabengebiet	Anzahl der abgegebenen Fragebogen
Planung (Planungsamt)	10
Anordnung/Beschilderung (Straßenverkehrsbehörde)	3
Überwachung (Ordnungsamt)	5
Kommunikation nach außen (Bürgeramt)	4
Summe	22



Tabelle 1 zeigt, dass sich die für die Planung zuständigen Ämter am häufigsten an der Befragung beteiligt haben. Insgesamt gaben Planungsämter aus neun der zwölf Bezirke nahezu vollständig ausgefüllte Fragebogen ab. Der Rücklauf der unteren Straßenverkehrsbehörden, der Ordnungsämter und der Bürgerämter war gering:

- ▼ in Bezirken mit potenziellen Erweiterungsgebieten und hohem Parkdruck,
- ▼ ohne bereits umgesetzte flächenhafte Parkraumbewirtschaftung,
- ▼ ohne Teilnahme an den Planspielen im Projekt.

Nach der in Abbildung 2 „Konzept Parkraumbewirtschaftung – Planung 2015“ dargestellten Gebietskulisse von umgesetzten Gebieten der Parkraumbewirtschaftung und potenziellen Erweiterungsgebieten wurden die Bezirke in die folgenden drei Typen eingeteilt:

Typ 1: Bezirke, in denen flächenhafte gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung bereits eingeführt ist (mit PRB):

- ▼ Charlottenburg-Wilmersdorf,
- ▼ Friedrichshain-Kreuzberg,
- ▼ Mitte,
- ▼ Spandau,
- ▼ Steglitz-Zehlendorf,
- ▼ Tempelhof-Schöneberg.

Typ 2: Bezirke, in denen noch keine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt wurde, sich aber Gebiete mit intensiver Parkraumnachfrage und damit potenzielle Erweiterungsgebiete befinden (PRB in Planung):

- ▼ Lichtenberg,
- ▼ Neukölln,
- ▼ Pankow,
- ▼ Reinickendorf,
- ▼ Treptow-Köpenick.

Typ 3: Bezirke in denen derzeit kein akuter Handlungsbedarf besteht (ohne PRB):

- ▼ Mahrzahn-Hellersdorf.

Insgesamt beteiligten sich Bezirke mit hohem Parkdruck und potenziellen Erweiterungsgebieten bzw. gebührenfreiem aber zeitlich befristetem Kurzzeitparken (PRB in Planung) fast genau so häufig an der Befragung wie jene, in denen Parkraumbewirtschaftung bereits eingeführt ist (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2 : Befragte nach Bezirkstypen und Aufgabengebieten

		Bezirk			Gesamt
		Typ 1 PRB bereits eingeführt (mit PRB)	Typ 2 Hoher Parkdruck, pot. Erweiterungsgebiet (PRB in Planung)	Typ 3 Kein akuter Handlungsbedarf (ohne PRB)	
Frage 2: welchem Aufgabengebiet sind Sie zugeordnet?	Planung	4	5	1	10
	Straßenverkehrsbehörde	2	1	0	3
	Ordnungsamt	2	3	0	5
	Bürgeramt	3	1	0	4
Gesamt		11	10	1	22



Im Vergleich der Bezirkstypen ergibt sich nach den Aufgabengebieten ein relativ ausgewogener Rücklauf. Die Planungsämter sind in den Bezirkstypen 1 und 2 etwa gleich häufig vertreten. Von den vier Aufgabenbereichen stammt jeweils etwa die Hälfte der Nennungen von Planungsämtern. Diese sind damit insgesamt überproportional vertreten, aber nicht auf einen Bezirkstyp konzentriert. Die Nennungen der anderen Aufgabenbereiche sind im Bezirkstyp 1 ebenfalls etwa gleich häufig vertreten, während im Bezirkstyp 2 ein Übergewicht der Nennungen von Ordnungsämtern besteht. Insofern ist der Rücklauf im Bezirkstyp 2 verzerrt zugunsten der Planungsämter und Ordnungsämter.

Der Bezirkstyp 3 war erforderlich, um alle Berliner Bezirke in die Befragung einschließen zu können. In diesem Fall waren die Befragungsergebnisse aber sehr unvollständig. Eine weitere Auswertung findet daher nicht oder nur sehr eingeschränkt statt.

Aus Datenschutzgründen wird auf eine differenzierte Auswertung der Befragungsergebnisse zu den einzelnen Bezirken verzichtet.

Ein zentrales Anliegen der Befragung war es, typische Einstellungsunterschiede der Bezirkstypen und der Aufgabenbereiche zu ermitteln. Soweit die Datenlage dazu eindeutige Aussagen zulässt, werden diese im Einzelfall dargestellt und besonders die Nennungen aus den Bezirkstypen 1 und 2 systematisch verglichen.

Die Verwaltungsangehörigen wurden danach befragt, wie sie die Meinung der Betroffenen (Bewohner und Gewerbetreibende) zu den Vor- und Nachteilen der Parkraumbewirtschaftung einschätzen. Entsprechend waren die Bewohner und Gewerbetreibenden in den Gebieten Prenzlauer Berg und Köpenick vorher befragt worden. Auf diese Weise ist ein Vergleich der Einstellungen der Betroffenen und der Einschätzungen der Verwaltungsangehörigen zu der Meinung der Betroffenen möglich.

Bei der Gegenüberstellung beider Befragungen werden jeweils alle Antworten berücksichtigt, ohne eine Begrenzung der Verwaltungsbefragung auf die Antworten aus den Bezirken Pankow und Treptow / Köpenick. Die Fragen zu den Vor- und Nachteilen der Parkraumbewirtschaftung sind allgemein, nicht bezirksspezifisch gestellt und setzen auch nicht eine konkrete Betroffenheit (z.B. Wohnung / Arbeitsplatz in einer Straße mit Park-

raumbewirtschaftung) voraus. Wir halten es daher bei entsprechender Interpretation für gerechtfertigt, die Ergebnisse beider Befragungen zu vergleichen.

## 5. Ergebnisse der Befragung

Der Berliner Senat hat im Stadtentwicklungsplan, Teil Verkehr von 2003<sup>2</sup>, im Lärmmin-  
derungsplan für Berlin von 2008<sup>3</sup> und im Luftreinhalte- und Aktionsplan Berlin 2005-  
2010<sup>4</sup> immer wieder die Parkraumbewirtschaftung als ein wichtiges Instrument zur Steue-  
rung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) herausgestellt. Ausdruck dieser Pla-  
nungsziele und -absichten und der dahinter zurückbleibenden Umsetzung ist die in Ab-  
bildung 2 dargestellte Karte mit den realisierten und geplanten Gebieten der Parkraum-  
bewirtschaftung.

Wird nun nach den Gründen der in einigen Bezirken offensichtlich sehr zurückhaltend  
betriebe-  
nen Umsetzung gefragt, sind Einschätzungen zu den Falschparkerquoten und  
zum Kurzzeitparkdruck eine Möglichkeit, die aus bezirklicher Sicht bestehenden Anlässe  
zur Bewirtschaftung von Stellplätzen auf der Straße darzustellen. Sowohl die Antworten  
zur Frage 9 „Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohen Falschparkerquoten?“ als auch  
zur Frage 10 „Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohem Kurzzeitparkdruck?“ bestäti-  
gen Handlungsbedarf.

Tabelle 3: Falschparkerquoten und hoher Kurzzeitparkdruck

		Frage 10: Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohem Kurzzeitparkdruck?				Gesamt
		Ja	Nein	Weiß nicht	Nicht zu- ständig	
Frage 9: Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohen Falschparkerquoten?	Ja	8	1	2	-	11
	Nein	1	1	-	-	2
	Weiß nicht	-	1	1	-	2
	Nicht zustän- dig	2	-	-	4	6
Gesamt		11	3	3	4	21



Tabelle 3 zeigt, dass von den elf Befragten, die die Frage nach Gebieten mit hohem Kurz-  
zeitparkdruck in ihrem Bezirk bejahten, acht Befragte (d.h. 72 Prozent) auch die Frage  
nach hohen Falschparkerquoten bejahten und umgekehrt.

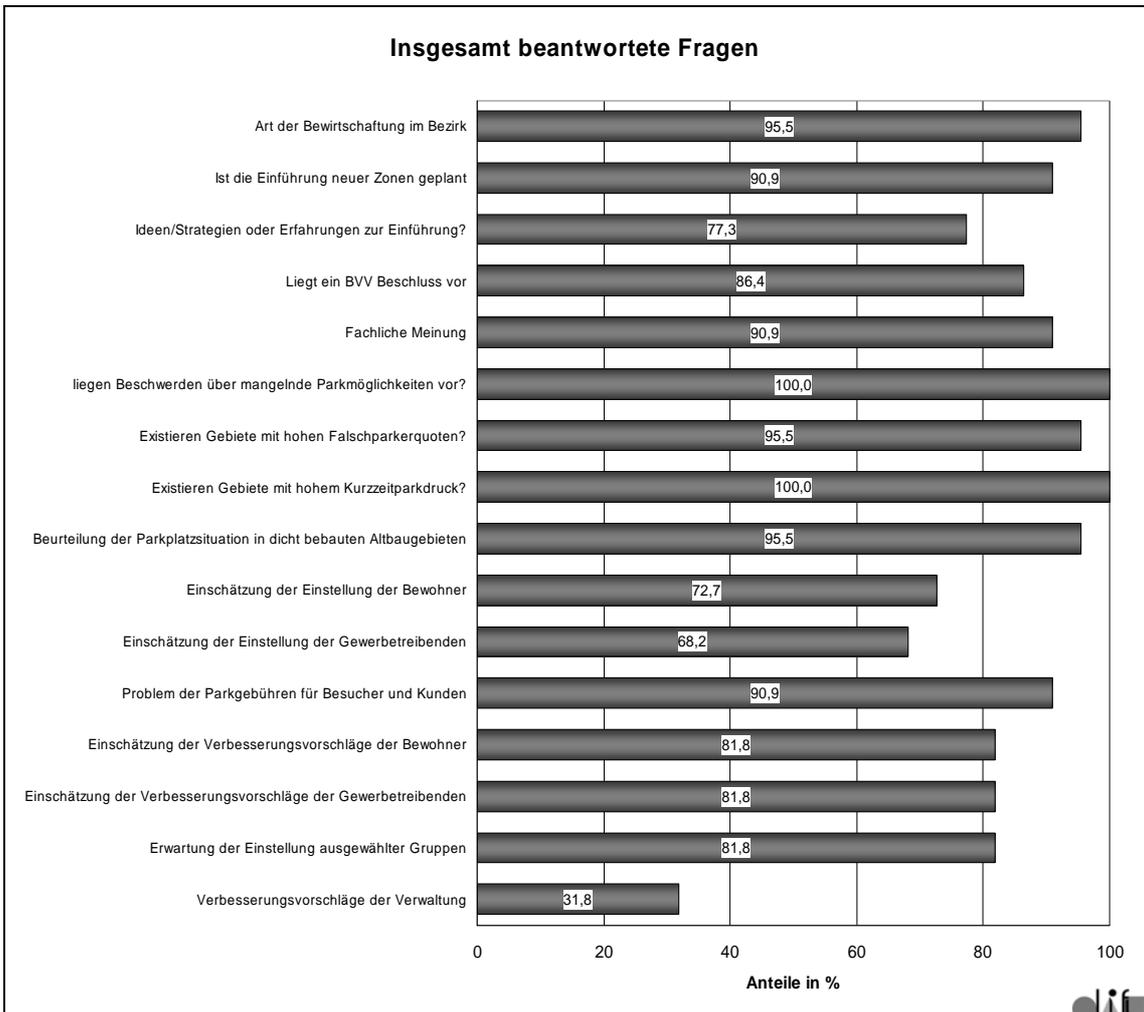
Abbildung 3 zeigt, wie häufig die einzelnen Fragen jeweils beantwortet wurden. Alle Fra-  
gen bis auf die nach Verbesserungsvorschlägen wurden in mehr als 70 Prozent der abge-  
gebenen Fragebogen beantwortet. Am häufigsten wurden die Fragen nach der derzeitigen  
Situation beantwortet (nach Gebieten mit hohem Kurzzeitparkdruck, hohen Falschpar-  
kerquoten, Beschwerden über mangelnde Parkmöglichkeiten und Beurteilung der Park-  
platzsituation in dicht bebauten Altbauquartieren). Die Frage nach Verbesserungsvor-  
schlägen wurde nur zu einem Drittel beantwortet. Daraus lässt sich ableiten, dass die  
Fragen alle Aufgabenbereiche ansprachen.

2 mobil2010 - Stadtentwicklungsplan Verkehr, hrsg. von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin 2003.

3 Lärmmin-  
derungsplan für Berlin, hrsg. von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, Ber-  
lin 2008.

4 Luftreinhalte- und Aktionsplan Berlin 2005-2010, hrsg. von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und  
Verbraucherschutz, Berlin 2005.

Abbildung 3: Beantwortete Fragen nach Anteilen



## 5.1 Auswertung nach Bezirkstypen

In sechs der zwölf Berliner Bezirke wurde gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung bereits eingeführt (siehe Abschnitt 4). Im Bezirk Treptow-Köpenick gibt es derzeit Parkraumbewirtschaftung in Form von zeitlich beschränktem gebührenfreiem Kurzzeitparken mit Parkscheibe. In diesem und vier weiteren Bezirken befinden sich jedoch Gebiete mit intensiver Parkraumnachfrage und damit potenzielle Erweiterungsgebiete (siehe Abbildung 2). Lediglich im Bezirk Marzahn-Hellersdorf ist keine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung aus Sicht der Senatsverwaltungen vorgesehen. In keinem der Bezirke des Typ 2 (Parkraumbewirtschaftung sinnvoll aber (noch) nicht eingeführt) lag zum Zeitpunkt der Befragung ein Beschluss zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung vor<sup>5</sup>, dagegen liegen in vier der sechs Bezirke, die bereits flächenhafte Parkraumbewirtschaftung eingeführt haben, Beschlüsse zur weiteren Ausdehnung vor (Charlottenburg-Wilmersdorf, Mitte, Spandau<sup>6</sup> und Steglitz-Zehlendorf).

5 Die Bezirksverordnetenversammlung Pankow beschloss am 17.6.2009 die Einführung von Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Prenzlauer Berg.

6 In Spandau erfolgte im November 2008 eine weitere Ausdehnung.

Abbildung 4: Anteile der beantworteten Fragen nach Bezirkstypen

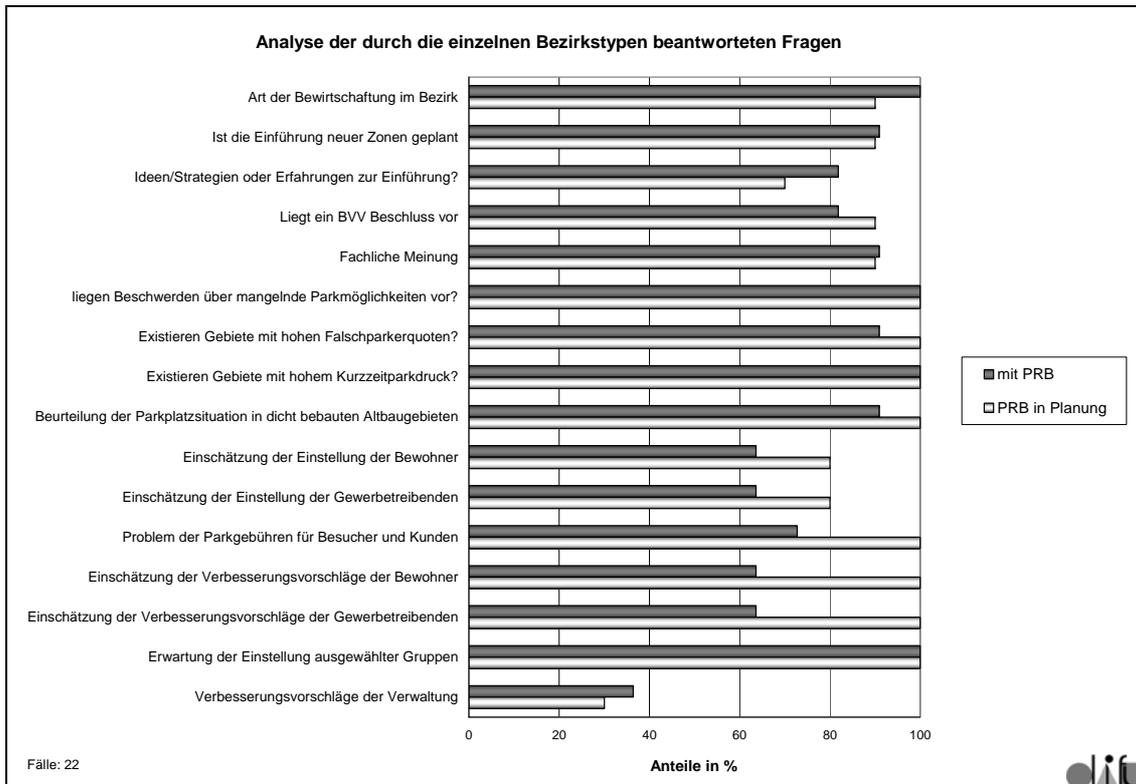
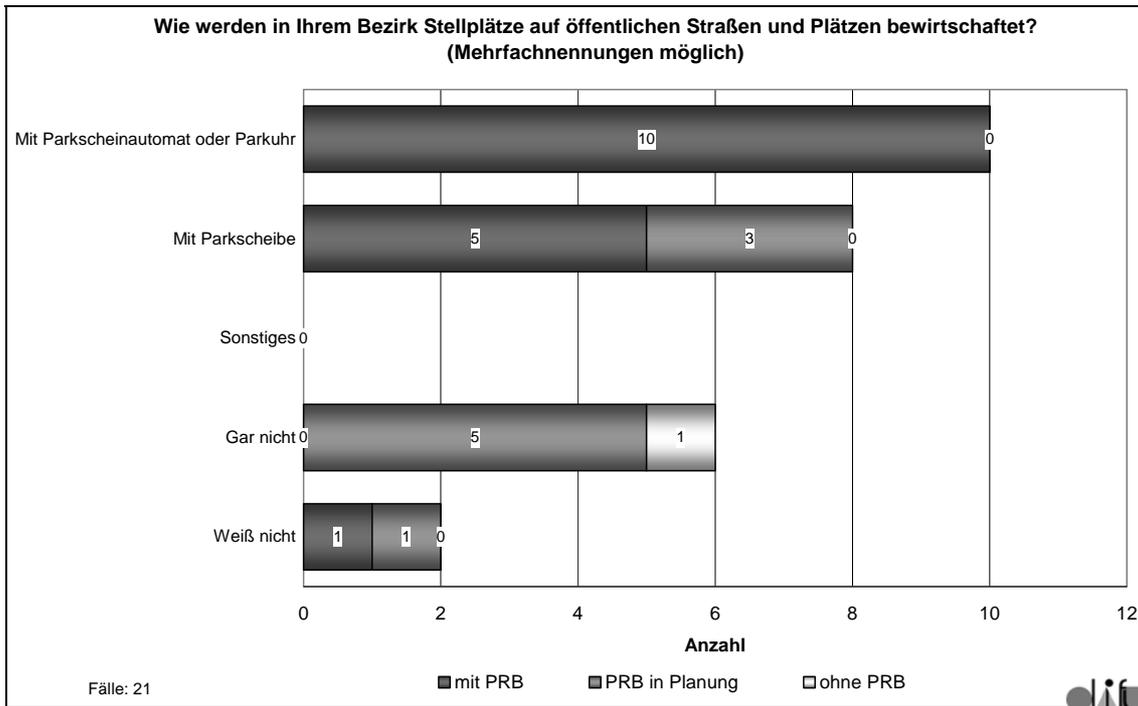


Abbildung 4 zeigt, dass die Fragen überwiegend mit ähnlicher Häufigkeit beantwortet wurden, unabhängig von der Zuordnung zu Typ 1 (Bezirk mit PRB) oder Typ 2 (Bezirk mit PRB in Planung). Im Detail wird deutlich, dass Fragen zur Einschätzung der Meinungen der Bewohner und Gewerbetreibenden von den Typ-2-Bezirken häufiger beantwortet wurden.

Im Folgenden sind die wesentlichen Befragungsergebnisse nach Bezirkstypen grafisch dargestellt und erläutert. Weitere Einzelheiten dazu können dem Tabellenanhang entnommen werden.

Abbildung 5: Angaben zur Art der Parkraumbewirtschaftung in den befragten Berliner Bezirken



In Bezirken des Typs 2 (mit PRB in Planung) antworteten über 50 Prozent, dass nicht bewirtschaftet wird. Ein Drittel der Befragten gibt an, dass dort bereits mit Parkscheiben eine zeitliche Begrenzung des Parkens erfolgt. Nur knapp zehn Prozent der Befragten kennt sich nicht aus. Dies zeigt, dass fast alle befragten Verwaltungsmitarbeiter (22), die antworteten, bereits mit dem Thema beschäftigt waren.

Abbildung 6: Fachliche Meinung zur Wirkung von Parkraumbewirtschaftung nach Bezirkstypen

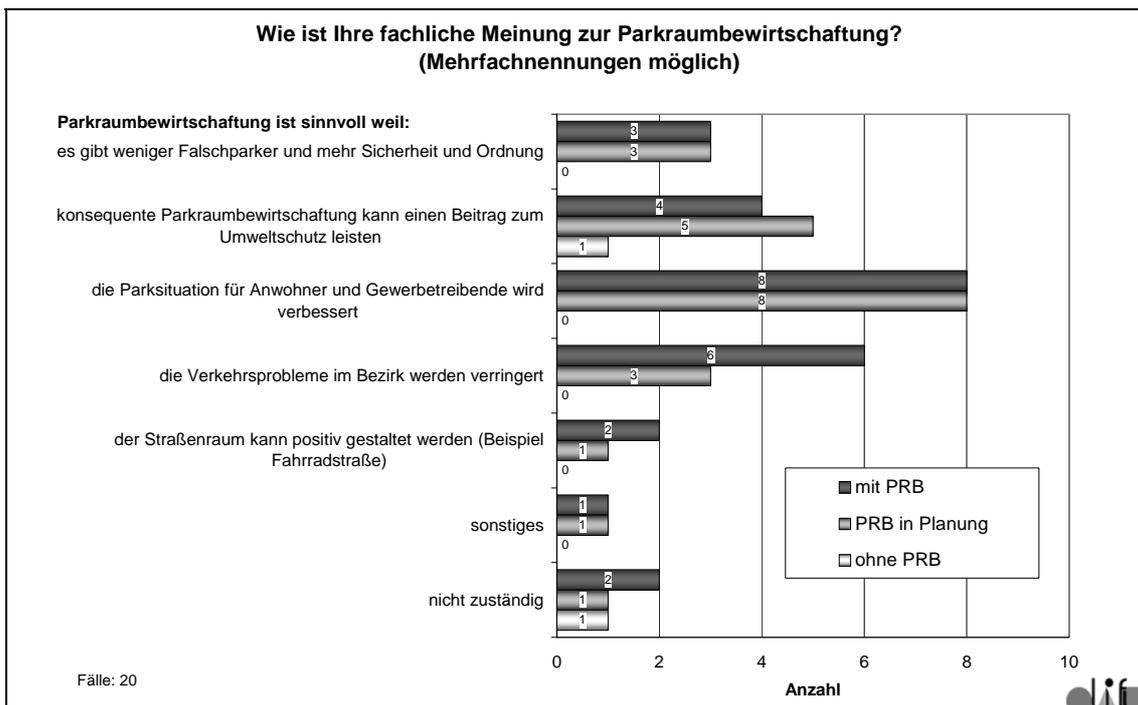


Abbildung 6 zeigt, inwieweit die Erwartungen an die Wirkung von Parkraumbewirtschaftung und die tatsächlichen Erfahrungen in Bezirken, die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung bereits betreiben, voneinander abweichen. So wird von über 90 Prozent der Befragten in Bezirken mit PRB in Planung erwartet, dass sich die Situation für Bewohner und Gewerbetreibende verbessert. Dies wird von 80 Prozent der Befragten mit Erfahrung auch bestätigt. Dagegen erwartet nur ein Drittel in den Bezirken mit PRB in Planung, dass die Verkehrsprobleme im Bezirk verringert werden, während 60 Prozent derjenigen mit Erfahrung die Meinung vertreten, dass sich diese Probleme verringert haben. Die Möglichkeit, den Straßenraum positiv zu gestalten, wird von denjenigen mit Erfahrung zu 20 Prozent genannt, von denjenigen ohne Erfahrung nur zu zehn Prozent. Die Meinung, dass Parkraumbewirtschaftung einen konsequenten Beitrag zum Umweltschutz leisten kann, ist in Bezirken, die (noch) nicht bewirtschaften, deutlich höher vertreten als in Bezirken, die bewirtschaften. Die Wirkungen auf Falschparker und Sicherheit und Ordnung werden gleich hoch eingeschätzt.

Auf die Frage 17 „Welche Einstellung der folgenden Gruppen erwarten Sie bzw. welche Erfahrungen haben Sie bezüglich der Einführung von Parkraumbewirtschaftung gemacht?“ werden jeweils etwa die Hälfte der möglichen Nennungen dafür vergeben, dass Politik, Planende Verwaltung und Straßenverkehrsbehörde die PRB befürworten. Umgekehrt wird bei den Interessenverbänden mit mehr als der Hälfte der Nennungen eine Ablehnung vermutet (vgl. Tabelle 51 im Anhang).

## 5.2 Auswertung nach Aufgabengebieten

In allen zwölf Berliner Bezirken sind die Aufgabengebiete im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung (Planung/Konzepterstellung, Anordnung/Beschilderung, Überwachung, Kommunikation mit den Bürgern bzw. Erstellung von Ausnahmegenehmigungen) zum Zeitpunkt der Befragung auf mehrere Stadträte mit unterschiedlicher politischer Parteizugehörigkeit verteilt. Dies sieht im Einzelnen wie folgt aus:

Tabelle 4: Anzahl der für Parkraumbewirtschaftung zuständigen Stadträte in den Berliner Bezirken

Bezirk	Typ	Anzahl zuständige Stadträte	Zuständige politische Parteien
Charlottenburg-Wilmersdorf	1	4	Bündnis 90/ Die Grünen, SPD, CDU
Friedrichshain-Kreuzberg	1	3	Bündnis 90/ Die Grünen, SPD
Lichtenberg	2	3	SPD, Die Linke
Marzahn-Hellersdorf	3	2	CDU, Die Linke
Mitte	1	3	Bündnis 90/ Die Grünen, SPD, CDU
Neukölln	2	3	SPD, CDU
Pankow	2	2	Bündnis 90/ Die Grünen, CDU
Reinickendorf	2	2	CDU
Spandau	1	3	SPD, CDU
Steglitz-Zehlendorf	1	3	SPD, CDU
Tempelhof-Schöneberg	1	1	SPD
Treptow-Köpenick	2	3	SPD, CDU

Ein Versuch der Zuordnung der eingangs gebildeten Bezirkstypen zu den Parteikonstellationen lässt keinen Rückschluss darauf zu, ob die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung bei bestimmten Parteikonstellationen erfolgreicher ist. Es lässt sich auch kein Zusammenhang zwischen der Zahl der zuständigen Stadträte und dem Umsetzungsstand herstellen. Ob die Verteilung der einzelnen Aufgabengebiete auf mehrere zuständige Stadträte einen wesentlichen Hemmfaktor darstellt oder ob parteipolitische Konkurrenz auf Ebene der Stadträte die Umsetzung behindert, kann hier auch nicht mit Hilfe der Befragung festgestellt werden.

Bezogen auf die fachliche Ebene ist in jedem Fall von Interesse, wer sich von dem Thema angesprochen fühlt und inwieweit die Wirkungen von Parkraumbewirtschaftung bekannt sind bzw. wie sie eingeschätzt werden.

Die Antworten auf die Frage 7 „Was ist ihre fachliche Meinung zur Parkraumbewirtschaftung“ und „Parkraumbewirtschaftung ist sinnvoll, weil“ zeigen, dass Straßenverkehrsbehörden, Ordnungsämter und Planungsämter die einzelnen Kategorien relativ vollständig genutzt haben, um ihre Meinung darzustellen<sup>7</sup>.

Vom Inhalt her wurde von den Vertretern der Planungsämter die größte Wirkungsbandbreite der Parkraumbewirtschaftung angegeben. Hier wurden alle möglichen Wirkungen mehrmals genannt. Alle Vertreter der Straßenverkehrsbehörden und Ordnungsämter äußerten die Meinung, dass Parkraumbewirtschaftung die Situation für Anwohner und Gewerbetreibende verbessert. Von den Vertretern der Planungsämter äußerten dies nur 90 Prozent derjenigen, die den Fragebogen abgaben. Von den Vertretern der Planungsämter und Ordnungsämter sehen 60 Prozent einen hohen Beitrag der Parkraumbewirtschaftung zum Umweltschutz, während die Straßenverkehrsbehörden die Verringerung der Verkehrsprobleme am zweithäufigsten (zu knapp 70 Prozent) nannten. Der Rückgang der Falschparker und damit verbunden mehr Sicherheit und Ordnung wurde von den Planern mit 45 Prozent am häufigsten genannt. Die Befragten der Ordnungsämter nannten diese Auswirkung nur zu 20 Prozent.

### 5.3 Auswertung der Antworten der Bezirksverwaltungen im Vergleich zu Bewohnern und Gewerbetreibenden

Gegenstand dieses Vergleichs der Ergebnisse von zwei unterschiedlichen Befragungen ist einerseits die Einschätzung der Parkplatzsituation durch fachlich zuständige Verwaltungsangehörige auf der einen und der Betroffenen (Bewohner und Gewerbetreibenden) auf der anderen Seite. Es handelt sich also jeweils um die Meinung des Befragten.

Andererseits haben wir aber die Verwaltungsangehörigen auch nach ihrer Einschätzung der Meinung der Betroffenen gefragt. Dies hat folgenden Grund:

Parkraumbewirtschaftung ist ein in der Öffentlichkeit sehr stark wahrgenommenes Arbeitsfeld der Bezirksverwaltungen. In den Bezirken Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf gehören die Ordnungsämter zu den personalstärksten Ämtern (wegen der Parkraumüberwachung). Es ist daher nicht nur von Interesse, welche Meinung die Befragten in den

---

<sup>7</sup> Insgesamt wurden jedoch von den Planungsämtern die meisten Fragebogen abgegeben. Möglicherweise ist der Grund dafür, dass Planer eher bereit sind, einen Fragebogen zu diesem Thema überhaupt auszufüllen, wenn auch nicht alle Fragen beantwortet werden können, während die Teilnehmer aus den anderen Ämtern einen Fragebogen eher gar nicht ausfüllen, wenn sie sich nur teilweise dazu in der Lage sehen.

zuständigen Dienststellen zur Parkraumbewirtschaftung haben, sondern auch, wie die Meinung der Betroffenen eingeschätzt wird. Drei Fragen zu den Vor- und Nachteilen der Parkraumbewirtschaftung waren daher identisch mit den Fragen an die Bewohner und Gewerbetreibenden, mit der Ausnahme, dass die Verwaltungsangehörigen nicht nach ihrer eigenen, sondern nach der Einstellungen der Betroffenen gefragt wurden.

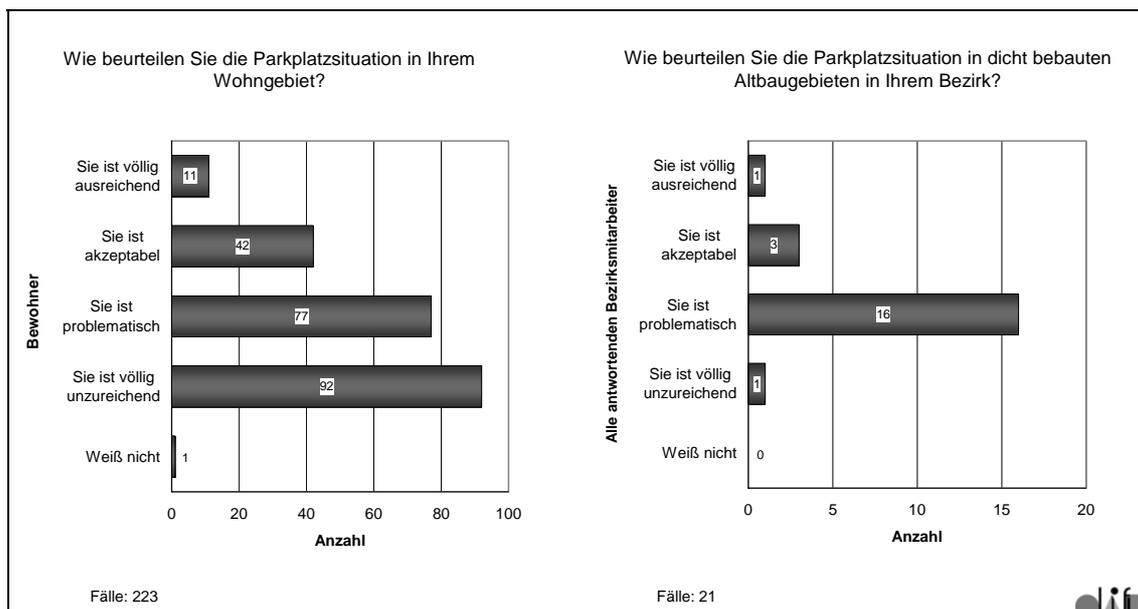
Im Ergebnis wurde die Verwaltungsbefragung mit der Meinung über die Einstellung der Betroffenen und die Befragung der Bewohner und Gewerbetreibenden mit ihrer „originalen“ Einstellung verglichen.

Dabei kommt es nicht auf eine Eins-zu-eins-Übereinstimmung an. Dazu sind die Fallzahlen der Befragungen zu gering und auch zu unterschiedlich. Unterschiedliche Einschätzungen, die sich in der Richtung auch bei mehreren Fragen wiederholen, können hingegen ein Hinweis darauf sein, dass die fachliche Sicht sich von den Prioritäten der Betroffenen unterscheidet. Im Ergebnis können sich daraus wichtige Hinweise für die Öffentlichkeitsarbeit ergeben.

Vergleich der Einschätzungen von Verwaltungsangehörigen und Betroffenen zur Parkplatzsituation in dicht bebauten Altbaugebieten

Der Anteil derjenigen, die die Situation als völlig ausreichend bzw. akzeptabel beurteilen, ist bei den Bewohnern geringfügig höher als bei den Bezirksverwaltungen. Insgesamt wird die Parkplatzsituation in dicht bebauten Altbaugebieten von den befragten Bewohnern aber schlechter beurteilt als von den Bezirksverwaltungen. Während die Verwaltungen die Situation zu 75 Prozent als problematisch und nur zu fünf Prozent als völlig unzureichend beurteilen, halten über 40 Prozent der Bewohner die Situation für unzureichend.

Abbildung 7: Beurteilung der Parkplatzsituation in dicht bebauten Altbaugebieten durch Bewohner und Bezirksverwaltungen



Von den befragten Gewerbetreibenden und Bezirksverwaltungen wird die Parkplatzsituation in dicht bebauten Altbaugebieten in den jeweiligen Bezirken insgesamt negativ beurteilt. Vor allem für Kunden und aus Sicht der Verwaltung wird sie zu ca. 80 Prozent als problematisch bzw. völlig unzureichend eingestuft. Während die Verwaltungen sie jedoch nur zu fünf Prozent als völlig unzureichend einstufen, beurteilen die Gewerbetreibenden die Situation zu 40 bis 50 Prozent als völlig unzureichend. Der Anteil derjenigen, die sie als völlig ausreichend beurteilen, ist bei den Gewerbetreibenden allerdings auf geringem Niveau größer als bei den Bezirksverwaltungen.

Von den Gewerbetreibenden geht die Hälfte davon aus, dass das Bezahlen von Gebühren für ihre Kunden ein Problem wäre, nur ca. 25 Prozent verneinen dies. Die befragten Verwaltungen halten Parkgebühren für weniger problematisch. Hier sind über die Hälfte der Befragten der Meinung, dass diese kein Problem darstellen, nur 35 Prozent sehen dies als Problem.

Vergleich der Einschätzungen von Verwaltungsangehörigen zur Meinung der Bewohner mit der Bewohnermeinung selber

Die Befragten aus den Bezirksverwaltungen erwarten, dass Bewohner Parkraumbewirtschaftung am häufigsten ablehnen, weil dadurch keine neuen Parkplätze geschaffen werden und weil sie meinen, dass ihre Besucher dann keine kostenlosen Parkplätze mehr finden sowie weil Autofahren schon teuer genug ist (jeweils ca. zu 70 Prozent). Das sind auch die Ablehnungsgründe, die von den Bewohnern selbst am häufigsten genannt wurden, jedoch in wesentlich geringerem Maß (jeweils ca. zu 50 Prozent).

Das Argument, dass Besucher in bewirtschafteten Gebieten keine kostenlosen Parkplätze mehr finden und deshalb fern bleiben, wurde im Zusammenhang mit dem Bürgerentscheid in Charlottenburg-Wilmersdorf im Herbst 2007 jedoch auch häufig in den Informationsveranstaltungen und Medien genannt und damit sehr breit gestreut. Das Argument, dass Bewohner keine Gebühren für Vignetten bezahlen wollen, spielt bei diesen keine so große Rolle, wie von den Verwaltungen angenommen, ebenso der Grund, dass Autofahren schon teuer genug ist und die Bezahlung von Parkgebühren deshalb abgelehnt wird. Wichtiger ist dagegen für die Bewohner, dass Parkraumbewirtschaftung keine neuen Parkplätze schafft, Beschäftigte auch Parken können sollen und sie keine permanente Kontrolle wünschen. Hier zeigt sich eine größere Diskrepanz zwischen der Einschätzung der Bewohnerargumente und deren Antworten selbst als bei den Argumenten zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung.

Abbildung 8: Gründe zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung durch Bewohner und befragte Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen

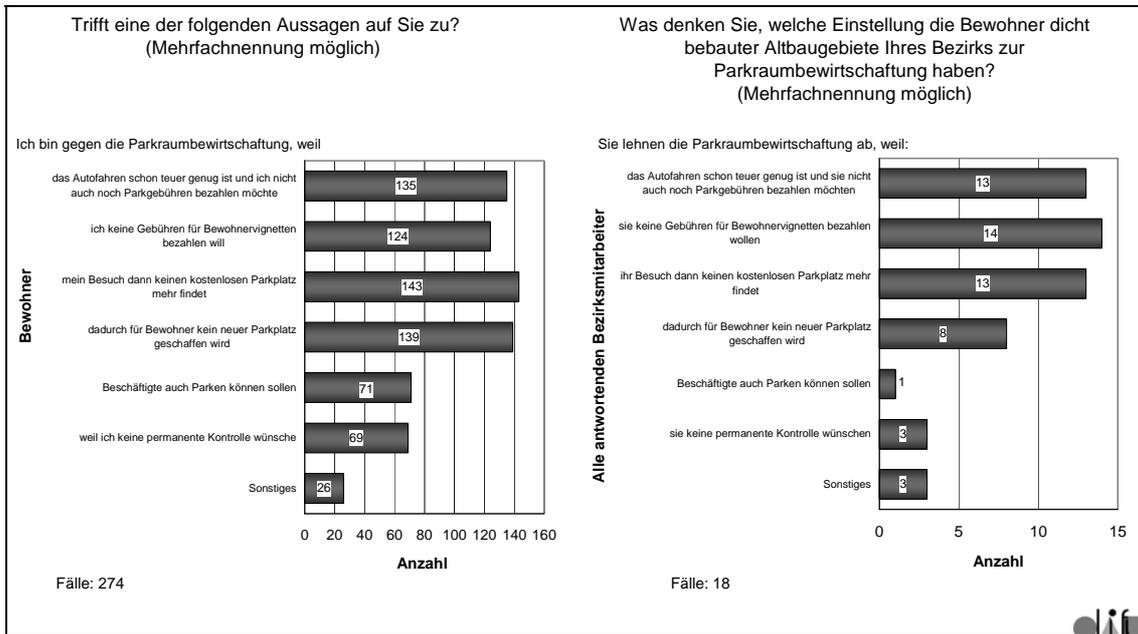
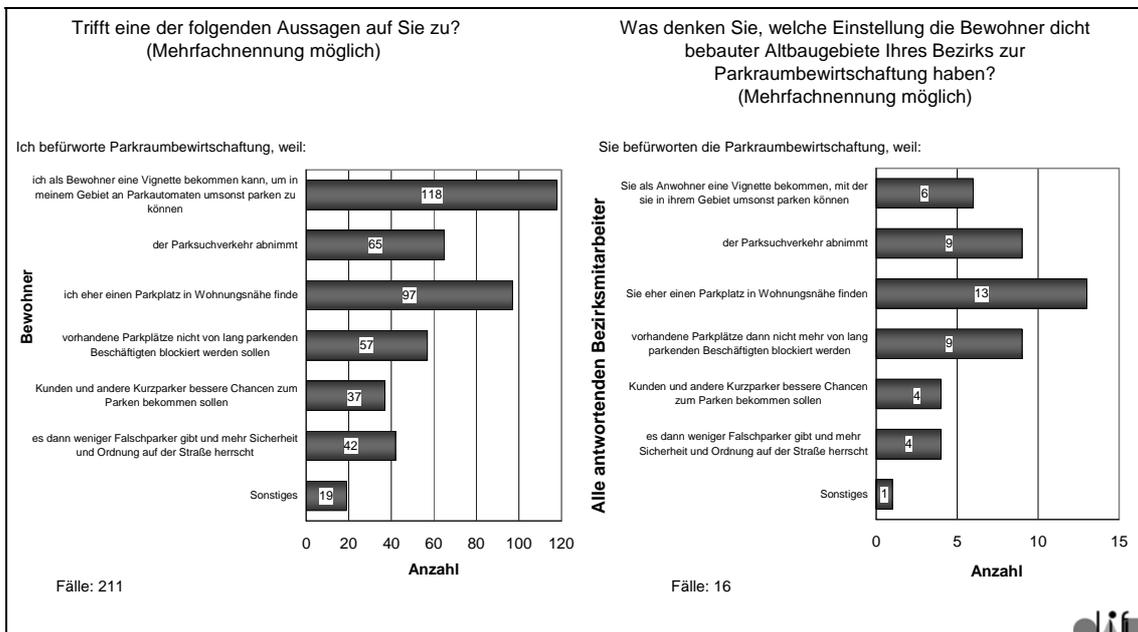


Abbildung 9: Gründe zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung durch Bewohner und befragte Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen

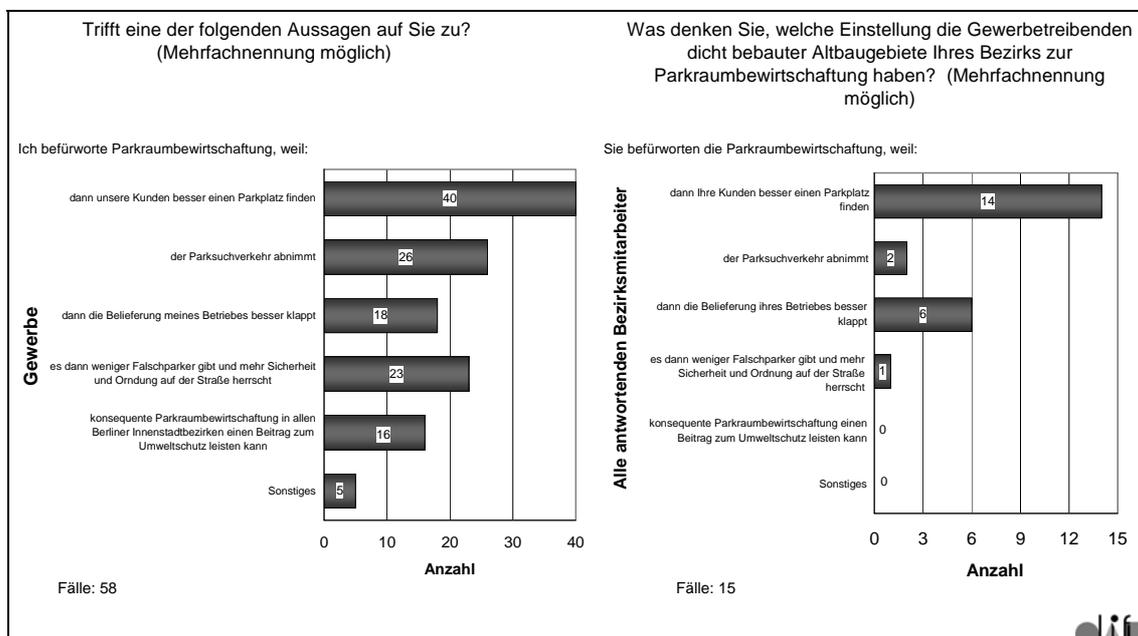


Die häufigsten Verbesserungswünsche der Bewohner sind die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit des MIV und Verbesserungen (mehr Platz) für Fahrradfahrer. Das Problem der hohen Geschwindigkeit bzw. der Wunsch diese zu reduzieren, wird von den Verwaltungen ähnlich hoch als Meinung der Bewohner eingeschätzt. Auffällig ist, dass von den Bewohnern ein größerer Anteil die Situation als in Ordnung bewertet und keine Verbesserungsvorschläge hat als von den Verwaltungen angenommen.

Vergleich der Einschätzungen von Verwaltungsangehörigen zur Meinung der Gewerbetreibenden mit der Meinung der Gewerbetreibenden selber

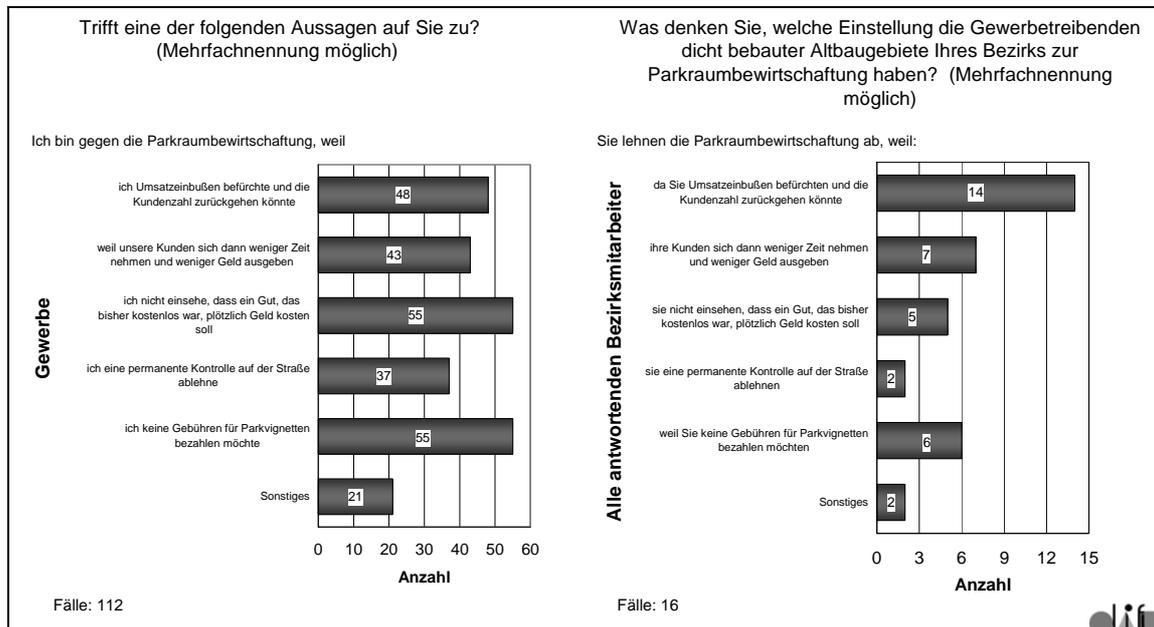
Aus Sicht der Bezirksverwaltungen bekommt die Parkraumbewirtschaftung die größte Zustimmung der Gewerbetreibenden (über 90 Prozent) mit dem Argument, weil ihre Kunden dann besser einen Parkplatz finden. Diese Begründung wird von den Gewerbetreibenden selbst auch am häufigsten genannt. Die Abnahme des Parksuchverkehrs wird von den Gewerbetreibenden zu über 40 Prozent als Vorteil der Parkraumbewirtschaftung genannt. Die Wahrnehmung dieses Vorteils durch die Gewerbetreibenden wurde von der Verwaltung geringer eingeschätzt, dafür der Vorteil bei der Belieferung der Betriebe größer als von diesen selbst.

Abbildung 10: Gründe zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung durch Gewerbetreibende und befragte Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen



Fast 90 Prozent der befragten Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen befürchten, dass die Parkraumbewirtschaftung von Gewerbetreibenden deshalb abgelehnt wird, da sie Umsetzeinbußen befürchten und die Kunden sich weniger Zeit nehmen. Tatsächlich wurde dieser Grund von den Gewerbetreibenden selbst nur zu 40 Prozent genannt. Dafür wurden von diesen die Begründungen „weil ich nicht einsehe, dass ein Gut, das bisher kostenlos war plötzlich Geld kosten soll“ und „weil ich keine Gebühren für Ausnahme genehmigungen (Vignetten) bezahlen will“ sehr viel häufiger von den Befragten angeführt als von den Verwaltungen angenommen.

Abbildung 11: Gründe zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung durch Gewerbetreibende und befragte Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen



Am häufigsten wurden von den Gewerbetreibenden das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer und die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit als Gestaltungsvorschläge für die eigenen Straße genannt und nicht das Schaffen von mehr Platz für Fußgänger und Warenpräsentation, was von der Verwaltung mit 35 Prozent am häufigsten als Verbesserungswunsch angenommen wird. Dies legt nahe dass die Gewerbetreibenden wissen, wie wichtig das Fahrrad für ihre Kunden ist.

## 6. Fazit und Empfehlungen

Zur Erhebung und Systematisierung der Hemmfaktoren gegenüber der weiteren Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung in den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vorgesehenen Gebieten wurden in Berlin-Pankow (Prenzlauer Berg) und Treptow-Köpenick (Altstadt Köpenick) Vorherbefragungen der Bewohner und Gewerbetreibenden durchgeführt. In den Befragungen wurden die Einschätzungen der Bewohner und Gewerbetreibenden erhoben. In einer weiteren Befragung wurden die Einschätzungen der Berliner Bezirksverwaltungen zur Parkraumbewirtschaftung und deren Einschätzung der Einstellung der Bewohner und Gewerbetreibenden in ihrem Bezirk zu diesem Thema erhoben. Die Ergebnisse dieser Verwaltungsbefragung sind im vorliegenden Bericht dokumentiert. Ziel der Befragungen ist die Strukturierung der Hemmfaktoren nach Akteuren und Betroffenen und den sachlichen Gründen sowie die Ableitung von Hinweisen und Empfehlungen daraus für die in Abschnitt 1 dargestellten Pilotprojekte. Zentrale Fragen der Erhebung in den Bezirksverwaltungen betreffen:

- ✓ Die Einschätzung der Ist-Situation des ruhenden Verkehrs im Bezirk,
- ✓ die Einschätzung der Wirksamkeit des Instruments Parkraumbewirtschaftung und den (geplanten) Einsatz im Bezirk,

- ✓ die Einschätzung der Einstellungen von Bewohnern und Gewerbetreibenden im Bezirk zum Thema Parkraumbewirtschaftung,
- ✓ die Einschätzung der Entscheidungsträger und Beteiligten (Politik, Verwaltung, Interessenverbände) im Bezirk.

Von besonderem Interesse ist es Informationen darüber zu gewinnen, inwieweit sich die geäußerten Einstellungen der Bewohner und Gewerbetreibenden und die Einschätzungen der Verwaltungen darüber decken, bzw. inwieweit und wo sie voneinander abweichen.

## 6.1 Fazit

Die Fragen zur Einschätzung der Ist Situation im ruhenden Verkehr wurden fast von allen Befragten und damit am häufigsten beantwortet. Nach Aufgabenbereichen differenziert, haben sich die Planungsämter sehr gut beteiligt. Dies ist vermutlich aber auch auf eine gewisse Arbeitsteilung in der Verwaltung zurückzuführen, die bewirkt, dass alles „Allgemeine“ an die Planungsämter verwiesen wird.

### *Auswertung nach Bezirkstypen*

Am häufigsten wurden die Fragebogen aus Bezirksverwaltungen, die bereits flächenhaft bewirtschaften, beantwortet, am vollständigsten jedoch aus Bezirksverwaltungen, in denen die Nachfrage nach Parkraum intensiv ist und PRB in Planung. Zwei dieser fünf Bezirke prüfen derzeit die Einführung von Parkraumbewirtschaftung bzw. in einem dieser Bezirke hat die BVV mittlerweile beschlossen diese einzuführen. Das erklärt den hohen Rücklauf aus diesen beiden Bezirken, die sich derzeit intensiv mit dem Thema beschäftigen.

Die Auswirkungen von Parkraumbewirtschaftung auf die Bewältigung von Verkehrsproblemen im Bezirk werden unterschiedlich eingeschätzt. Die Befragten in Bezirken mit PRB in Planung erwarten zu über 90 Prozent, dass sich die Situation für Bewohner und Gewerbetreibende verbessert. Dies wird von 80 Prozent der Befragten mit Erfahrung auch bestätigt. Dagegen erwartet nur ein Drittel in den Bezirken mit PRB in Planung, dass die Verkehrsprobleme im Bezirk verringert werden, während 60 Prozent derjenigen mit Erfahrung die Meinung vertreten, dass sich diese Probleme verringert haben.

Mangelnde Parkmöglichkeiten werden aus Bezirken mit PRB in Planung häufiger beklagt als aus solchen mit flächenhafter Bewirtschaftung. Hoher Kurzzeitparkdruck wird in Gebieten mit flächenhafter PRB von über 60 Prozent als Problem genannt. Dieses Problem wird aber auch von den Befragten aus den noch nicht bewirtschaftenden Bezirken (PRB in Planung) häufig (50 Prozent) genannt. Das kann als ein Hinweis darauf gewertet werden, dass erheblicher Kurzparkdruck nicht von der Form der Bewirtschaftung, sondern von anderen Faktoren abhängig ist.

Die Befragten aus den Bezirken, die bereits flächenhaft bewirtschaften, sehen in der Politik und bei allen beteiligten Verwaltungseinheiten eine hohe Zustimmung zur Parkraumbewirtschaftung. Wahrscheinlich werden dort die mit Parkraumbewirtschaftung auf Bezirksebene angestrebten Ziele in hohem Maße erreicht.

In Bezirken, die noch nicht bewirtschaften, aber PRB planen, wird von den Befragten vor allem bei der Politik ein hohes Maß an Befürwortung vermutet, bei der Einschätzung der

anderen Gruppen wird dagegen überwiegend (noch) keine Festlegung auf Pro oder Contra gesehen. Der Anteil derjenigen, die eine Ablehnung erwarten, ist jedoch deutlich höher als in den Bezirken, die bereits bewirtschaften.

#### *Auswertung nach Aufgabengebieten*

Die Betrachtung der Aufgabenverteilung innerhalb der Bezirksverwaltungen zeigt, dass für das „Querschnittsthema“ Parkraumbewirtschaftung drei bis vier verschiedene Ämter und bis zu vier verschiedenen Stadträte zuständig sind. Diese breite Verteilung der einzelnen Aufgabengebiete und Zuständigkeiten kann die Umsetzung erheblich komplizieren und damit einen wesentlichen Hemmfaktor beim Umsetzungsprozess nach einem entsprechenden Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung darstellen.

Von den Vertretern der Planungsämter wurde die größte Wirkungsbandbreite der Parkraumbewirtschaftung angegeben. Fast alle Befragten erwarten, dass Parkraumbewirtschaftung die Situation für Anwohner und Gewerbetreibende verbessert. Der Rückgang der Falschparker und damit verbunden mehr Sicherheit und Ordnung wurde von den Planern mehr als doppelt so häufig wie von den Ordnungsämtern genannt. Hier sind die Erwartungen der Planer offensichtlich höher als in der Realität.

#### *Vergleich der Ergebnisse der Verwaltungsbefragung mit denen der Bewohner- und Gewerbebefragung*

Dieser Vergleich zeigt, dass die Einschätzungen der Bewohner und der Verwaltung über die Einstellung der Bewohner bei einigen Fragen deutlich auseinander gehen. So wird z.B. die Parkplatzsituation in dicht bebauten Altbauquartieren durch die befragten Bewohner schlechter beurteilt als durch die Bezirksverwaltungen.

Bei fast allen Argumenten zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung wird von den Bezirksverwaltungen eine höhere Zustimmung bei den Bewohnern angenommen als diese selbst angeben. Den Vorteil, dass Bewohner eine Ausnahmegenehmigung bekommen können, um an Parkscheinautomaten kostenlos parken zu können, schätzen dies selbst deutlich höher ein als von den Verwaltungen angenommen.

Die Befragten aus den Bezirksverwaltungen erwarten, dass Bewohner Parkraumbewirtschaftung am häufigsten ablehnen, weil dadurch keine neuen Parkplätze geschaffen werden, und weil sie meinen, dass ihre Besucher dann keine kostenlosen Parkplätze mehr finden sowie weil Autofahren schon teuer genug ist (jeweils ca. zu 70 Prozent). Das sind auch die Ablehnungsgründe, die von den Bewohnern selbst am häufigsten genannt wurden, jedoch weniger häufig (jeweils ca. zu 50 Prozent).

Das Argument der Gebührenpflicht für Vignetten spielt bei der Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung durch die Bewohner selbst keine so große Rolle wie von den Verwaltungen angenommen, ebenso die anderen finanziellen Ablehnungsgründe.

Insgesamt zeigt sich bei den ablehnenden Argumenten eine größere Diskrepanz zwischen der Einschätzung der Bewohnerargumente durch die Verwaltung und deren Antworten als bei den Argumenten zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung.

Auch beim Vergleich der Antworten der Gewerbetreibenden und der Einschätzung der Verwaltung dazu gibt es bei einigen Fragestellungen größere Unterschiede.

So wird die Parkplatzsituation für Gewerbetreibende in dicht bebauten Altbauquartieren durch die Bezirksverwaltungen nicht ganz so schlecht wie durch diese selbst beurteilt.

Parkgebühren für Kunden halten die Verwaltungen für weniger problematisch als die Gewerbetreibenden.

Die Zustimmung zur Parkraumbewirtschaftung wird bei fast allen Pro-Argumenten von den Bezirksverwaltungen höher eingeschätzt als von den Gewerbetreibenden selbst. Das Argument, dass Kunden dann besser einen Parkplatz finden, wird überschätzt. Gewerbetreibende erwarten dagegen sehr viel häufiger, dass der Parksuchverkehr abnimmt als von der Verwaltung eingeschätzt.

Die befragten Mitarbeiter der Bezirksverwaltungen befürchten fast vollständig, dass Gewerbetreibende Parkraumbewirtschaftung ablehnen, da sie Umsatzeinbußen befürchten. Tatsächlich wird dieser Grund nur von der Hälfte der Gewerbetreibenden genannt.

Von zwei Dritteln der Gewerbetreibenden und damit am häufigsten wurde das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer und die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit als Gestaltungsvorschläge für die eigene Straße genannt und nicht das Schaffen von mehr Platz für Fußgänger und Warenpräsentation, was von der Verwaltung mit einem Drittel am häufigsten als Verbesserungswunsch angenommen wird. Dies legt nahe, dass die Gewerbetreibenden wissen, wie wichtig das Fahrrad für ihre Kunden ist.

## 6.2 Empfehlungen

### *Zur Konzeption*

In den Befragungen, aber auch in der öffentlichen Diskussion um Befürwortung und Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung wird immer wieder das Argument genannt, dass private Besucher der Bewohner in bewirtschafteten Gebieten nicht mehr kostenlos parken können. Etwa für die Hälfte der befragten Bewohner ist dies ein negativer Effekt der Parkraumbewirtschaftung. Auch die befragten Verwaltungsangehörigen kennen diese Einstellung der Bewohner und bestätigen diese zu 70 Prozent. Daraus resultiert dann die Forderung, dass Ausnahmeregelungen für Gäste und Besucher flexibler gestaltet und auch die Interessen des privaten Besuchs berücksichtigt werden sollten. Hier ist es jedoch schwierig, allen Wünschen und Ansprüchen gerecht zu werden, da großzügige Ausnahmeregelungen die Steuerungsmöglichkeiten durch Parkraumbewirtschaftung verringern oder sogar ganz aufheben können bzw. den Parkraum für die zu „schützenden“ Nutzergruppen wie Bewohner bzw. das Angebot an Kurzparker wiederum reduzieren. Inwieweit separate kostenpflichtige Langzeitparkplätze, wie beispielsweise in Köln angeboten, eine Lösungsmöglichkeit für dieses Problem darstellen, wird im Arbeitspaket 5 Pilotvorhaben „Einfaches Parken“ dieses Forschungsvorhabens diskutiert.

Die derzeitige Parksituation in den dicht besiedelten Altbaugebieten wird von den befragten Bewohnern und Gewerbetreibenden insgesamt schlecht – und auch schlechter als von den Verwaltungen angenommen – beurteilt. Die Erhebung von Parkgebühren für Kunden wird von den Gewerbetreibenden problematischer eingeschätzt als von den Verwaltungen. Die Ablehnung der Parkraumbewirtschaftung durch die Bewohner wegen gebührenpflichtiger Vignetten wird dagegen von den Verwaltungen überschätzt. Eine mögliche Lösung könnte eine Kombination von kostenfreiem, aber zeitlich begrenztem

Kurzparken mit gebührenpflichtigen Ausnahmegenehmigungen für Bewohnerparken darstellen.

Die Bewirtschaftungszeiten sollten – im Hinblick auf die häufig damit begründete Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung – auf das zur Erreichung der Ziele des Parkraumkonzepts unbedingt Erforderliche begrenzt werden.

Parkraumkonzepte müssen so ausgelegt werden, dass für die Bewohner und Gewerbetreibenden eine deutlich feststellbare Verbesserung erreicht wird.

Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Radfahrer und Fußgänger und der Straßenraumqualität sollte ein wesentliches Ziel der Parkraumkonzepte sein und auch deutlich kommuniziert werden. Die in der Befragung festgestellte breite Befürwortung dieser Maßnahmen legt es nahe, Wohn- und Gewerbeumfeldverbesserung mit Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung zu verbinden.

#### *Zur Organisation*

Die Betrachtung der Aufgabenverteilung innerhalb der Bezirksverwaltungen zeigt, dass für das „Querschnittsthema“ Parkraumbewirtschaftung drei bis vier verschiedene Ämter und bis zu vier verschiedene Stadträte zuständig sind.

Vorbereitung, Umsetzung und Betrieb einer einzuführenden Parkraumbewirtschaftung müssen innerhalb der Verwaltung als ein Projekt ganzheitlich organisiert sein. Diese Vorgehensweise lässt positive Auswirkungen auf die zielorientierte Öffentlichkeitsarbeit, eine effektive und aufklärende Überwachungsstrategie und damit auch ein günstiges Aufwands-/Ertragsverhältnis erwarten. Die Arbeitsweise, Aufgaben und Zuständigkeiten eines ämterübergreifenden Teams zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung müssen festgelegt werden.

Von den Bezirken selbst werden Erleichterungen für den Nutzer, z.B. durch eine mögliche Onlinebeschaffung von Anwohnergnetten, und Verbesserungen beim Handyparken angeregt.

#### *Zur Kommunikation*

Auffallend häufig wird der Wunsch nach stadtverträglicherem Verkehr geäußert. Insbesondere nach Förderung des Fahrradverkehrs, Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit des MIV und Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Parkraumbewirtschaftung wird jedoch nicht als Instrument gesehen das helfen kann, diese Wünsche zu realisieren. Die Zusammenhänge sollten sowohl in der Öffentlichkeit als auch verwaltungsintern besser dargestellt und kommuniziert werden.

Das Instrument Parkraumbewirtschaftung kann grundsätzlich auf zwei verschiedene Arten wirken. Gesamtstädtisch kann es zur Steuerung und Reduktion des Pkw-Verkehrs eingesetzt werden, kleinräumig und vor Ort kann die Parkplatzsituation für Bewohner und Kunden entspannt, außerdem die Straßenraumsituation insgesamt für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Dieser Zusammenhang, die Notwendigkeit zur Steuerung und der Vorteil der Verbesserung der kleinräumigen Situation (Win-Win-Situation), sollte von

den zuständigen Verwaltungen bei der Einführung von Parkraumbewirtschaftung klar und offensiv vertreten werden.

Der Zusammenhang, dass Parkraumbewirtschaftung zwar keine zusätzlichen Parkplätze schafft, aber das Angebot an freien verfügbaren Parkplätzen erheblich größer wird, muss klar dargestellt und auch besser kommuniziert werden.

Die in vergleichbaren anderen Gebieten bereits erzielten Verbesserungen (z.B. Altstadt Spandau als Beispiel für die Altstadt von Köpenick) sollten in der Öffentlichkeit so vermittelt werden, dass sich für die Bewohner und Gewerbetreibenden mehr Gewissheit über die Wirkungen von Parkraumbewirtschaftung ergibt.

Die Einführung von neuen bewirtschafteten Gebieten und Ausweitung bereits bewirtschafteter Gebiet sollte durch eine positive aktive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, die geeignet ist, die bestehenden Widerstände und mit der Befragung ermittelten Vorbehalte zu überwinden. Dabei ist es auch erforderlich, teilweise unrealistische Einstellungen der Bewohner und Gewerbetreibenden zum Verhältnis des eigenen und des öffentlichen Beitrags zur Verbesserung der Lage zu hinterfragen.

## Tabellenanhang

Tabelle 1: Art der Bewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 3: Wie werden in Ihrem Bezirk Stellplätze auf öffentlichen Straßen und Plätzen bewirtschaftet? (Mehrfachnennung möglich)	Mit Parkscheinautomat oder Parkuhr	10	47,6
	Mit Parkscheibe	8	38,1
	Sonstiges	-	-
	Gar nicht	6	28,6
	Weiß nicht	2	9,5
<b>Gesamt</b>		<b>21</b>	<b>100</b>



Tabelle 2: Art der Bewirtschaftung, Antworten nach Bezirkstypen

		Typ 1		Typ 2		Typ 3		Gesamt	
		mit Parkraum-bewirtschaftung		Mit intensiver Nachfrage nach Parkraum		ohne Handlungsbedarf			
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Frage 3: Wie werden in Ihrem Bezirk Stellplätze auf öffentlichen Straßen und Plätzen bewirtschaftet? (Mehrfachnennung möglich)	Mit Parkscheinautomat oder Parkuhr	10	90,9	-	-	-	-	10	47,6
	Mit Parkscheibe	5	45,5	3	33,3	-	-	8	38,1
	Sonstiges	-	-	-	-	-	-	-	-
	Gar nicht	-	-	5	55,6	1	100	6	28,6
	Weiß nicht	1	9,1	1	11,1	-	-	2	9,5
<b>Gesamt</b>		<b>11</b>	<b>100</b>	<b>9</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>21</b>	<b>100</b>



Tabelle 3: Art der Bewirtschaftung Antworten nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet								Gesamt	
		Planung		Straßenverkehrsbehörde		Ordnungsamt		Bürgeramt			
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Frage 3: Wie werden in Ihrem Bezirk Stellplätze auf öffentlichen Straßen und Plätzen bewirtschaftet	Mit Parkschein-automat oder Parkuhr	4	44,4	2	66,7	2	40,0	2	50,0	10	47,6
	Mit Parkscheibe	3	33,3	2	66,7	1	20,0	2	50,0	8	38,1
	Sonstiges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Gar nicht	4	44,4	-	-	2	40,0	-	-	6	28,6
	Weiß nicht	-	-	-	-	-	-	2	50,0	2	9,5
Gesamt		9	100	3	100	5	100	4	100	21	100



Tabelle 4: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente
Frage 4: Ist bei Ihnen geplant, neue Zonen mit Parkraumbewirtschaftung einzuführen?	Ja	5	22,7	25,0
	Nein	11	50,0	55,0
	Weiß nicht	4	18,2	20,0
	Gesamt	20	90,9	100
	Fehlend	2	9,1	
Gesamt		22	100	



Tabelle 5: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Antworten nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			Gesamt
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	Mit hoher Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	
Frage 4: Ist bei Ihnen derzeit geplant, neue Zonen mit Parkraumbewirtschaftung einzuführen?	Ja	1	4	0	5
	Nein	7	3	1	11
	Weiß nicht	2	2	-	4
Gesamt		10	9	1	20



Tabelle 6: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Antworten nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 4: Ist bei Ihnen derzeit geplant, neue Zonen mit Parkraumbewirtschaftung einzuführen?	Ja	3	1	1	-	5
	Nein	6	2	3	-	11
	Weiß nicht	-	-	1	3	4
Gesamt		9	3	5	3	20



Tabelle 7: Beschlusslage zur Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent	Gültige Prozente
Frage 6: Liegt ein Beschluss zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung vor?	Ja	4	18,2	21,1
	Nein	12	54,5	63,2
	Weiß nicht	3	13,6	15,8
	Gesamt	19	86,4	100
	Fehlend	3	13,6	
Gesamt		22	100	



Tabelle 8: Beschluss zur Parkraumbewirtschaftung und Strategie

		Anzahl	Prozent
Frage 6: Liegt ein Beschluss zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung vor? Falls ja, welche Strategie sieht der Beschluss vor?	Die Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet, die Einführung soll kurzfristig erfolgen.	1	25,0
	Die Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet, die Einführung soll erfolgen, wenn weitere Voraussetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung erfüllt sind.	1	25,0
	Die Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet, wenn eine kostendeckende Umsetzung gewährleistet ist.	-	-
	Die Parkraumbewirtschaftung wird aus folgendem Grund abgelehnt:	2	50,0
Gesamt		4	100



Tabelle 9: Beschlusslage zur Parkraumbewirtschaftung, Antworten nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			Gesamt
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	
Frage 6: Liegt ein Beschluss zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung vor?	Ja	4	-	-	4
	Nein	5	6	1	12
	Weiß nicht	-	3	-	3
Gesamt		9	9	1	19



Tabelle 10: Beschluss zur Parkraumbewirtschaftung und Strategie nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			Gesamt
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	
Frage 6: Liegt ein Beschluss zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung vor?	Die Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet, die Einführung soll kurzfristig erfolgen.	1	-	-	1
Falls ja, welche Strategie sieht der Beschluss vor?	Die Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet, die Einführung soll erfolgen, wenn weitere Voraussetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung erfüllt sind.	1	-	-	1
	Die Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet, wenn eine kostendeckende Umsetzung gewährleistet ist.	-	-	-	-
	Die Parkraumbewirtschaftung wird aus folgendem Grund abgelehnt:	1	1	-	2
Gesamt		9	9	1	19



Tabelle 11: Beschlusslage zur Parkraumbewirtschaftung nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 6: Liegt ein Beschluss zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung vor?	Ja	1	2	-	1	4
	Nein	9	-	3	-	12
	Weiß nicht	-	-	2	1	3
Gesamt		10	2	5	2	19



Tabelle 12: Beschluss zur Parkraumbewirtschaftung und Strategie nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 6: Liegt ein Beschluss zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung vor?	Die Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet, die Einführung soll kurzfristig erfolgen.	1	-	-	-	1
Falls ja, welche Strategie sieht der Beschluss vor	Die Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet, die Einführung soll erfolgen, wenn weitere Voraussetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung erfüllt sind.	-	-	1	-	1
	Die Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet, wenn eine kostendeckende Umsetzung gewährleistet ist.	-	-	-	-	-
	Die Parkraumbewirtschaftung wird aus folgendem Grund abgelehnt:		1	1	-	2
Gesamt		1	2	1	-	4



Tabelle 13: Gründe zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 7: Parkraumbewirtschaftung ist sinnvoll weil:	Es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	6	30
	Konsequente Parkraumbewirtschaftung einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann	10	50
	Dadurch die Parksituation für Bewohner und Gewerbetreibende verbessert wird	16	80
	Dadurch die Verkehrsprobleme im Bezirk verringert werden	9	45
	Dadurch der Straßenraum positiv gestaltet werden kann (Beispiel Fahrradstraße)	3	15
	Sonstiges	2	10
	Nicht zuständig	4	20
Gesamt		20	100



Tabelle 14: Gründe zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 7: Parkraumbewirtschaftung ist nicht sinnvoll weil:	Eine effiziente Organisation der Überwachung unter den gegebenen Umständen nicht zu gewährleisten ist	2	20
	Der notwendige Aufwand für die Öffentlichkeitsarbeit zu groß wäre	1	10
	Der mir bekannte Parkraumdruck keine Parkraumbewirtschaftung rechtfertigt	3	30
	Sie nicht kostendeckend durchgeführt werden kann	3	30
	Zu wenig Personal zur Verfügung steht	2	20
	Sonstiges	2	20
	Nicht zuständig	4	40
Gesamt		10	100



Tabelle 15: fachliche Meinung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	Mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	Gesamt
Frage 7: Wie ist Ihre fachliche Meinung zur Parkraumbewirtschaftung?  Parkraumbewirtschaftung ist sinnvoll weil:	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	3	3	-	6
	konsequente Parkraumbewirtschaftung einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann	4	5	1	10
	dadurch die Parksituation für Bewohner und Gewerbetreibende verbessert wird	8	8	-	16
	dadurch die Verkehrsprobleme im Bezirk verringert werden	6	3	-	9
	dadurch der Straßenraum positiv gestaltet werden kann (Beispiel: Fahrradstraße)	2	1	-	3
	Sonstiges	1	1	-	2
	Nicht zuständig	2	1	1	4
Gesamt		10	9	1	20

Tabelle 16: fachliche Meinung zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	Mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	Gesamt
Frage 7: Wie ist Ihre fachliche Meinung zur Parkraumbewirtschaftung? Parkraumbewirtschaftung ist nicht sinnvoll weil:	eine effiziente Organisation der Überwachung unter den gegebenen Umständen nicht zu gewährleisten ist		1	1	2
	der notwendige Aufwand für die Öffentlichkeitsarbeit zu groß wäre	-	1	-	1
	der mir bekannte Parkraumdruck keine Parkraumbewirtschaftung rechtfertigt	-	2	1	3
	sie nicht kostendeckend durchgeführt werden kann		2	1	3
	zu wenig Personal zur Verfügung steht	-	1	1	2
	Sonstiges	1	1	-	2
	nicht zuständig	2	1	1	4
Gesamt		3	6	1	10

Tabelle 17: fachliche Meinung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 7: Wie ist Ihre fachliche Meinung zur Parkraumbewirtschaftung?  Parkraumbewirtschaftung ist sinnvoll, weil	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	4	1	1	-	6
	konsequente Parkraumbewirtschaftung einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann	5	1	3	1	10
	dadurch die Parksituation für Bewohner und Gewerbetreibende verbessert wird	7	3	5	1	16
	dadurch die Verkehrsprobleme im Bezirk verringert werden	4	2	2	1	9
	dadurch der Straßenraum positiv gestaltet werden kann (Beispiel: Fahrradstraße)	3	-	-	-	3
	Sonstiges	2	-	-	-	2
	Nicht zuständig	1	-	-	3	4
	<b>Gesamt</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>20</b>



Tabelle 18: Fachliche Meinung zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 7: Wie ist Ihre fachliche Meinung zur Parkraumbewirtschaftung?  Parkraumbewirtschaftung ist nicht sinnvoll, weil	eine effiziente Organisation der Überwachung unter den gegebenen Umständen nicht zu gewährleisten ist	2	-	-	-	2
	der notwendige Aufwand für die Öffentlichkeitsarbeit zu groß wäre	1	-	-	-	1
	der mir bekannte Parkraumdruck keine Parkraumbewirtschaftung rechtfertigt	2	-	1	-	3
	sie nicht kostendeckend durchgeführt werden kann	3	-	-	-	3
	zu wenig Personal zur Verfügung steht	1	1	-	-	2
	Sonstiges	2	-	-	-	2
	Nicht zuständig	1	-	-	3	4
Gesamt		5	1	1	3	10



Tabelle 19: Beschwerden über mangelnde Parkmöglichkeiten

		Anzahl	Prozent	Kumulierte Prozent
Frage 8: Liegen bei Ihnen Beschwerden von Bewohnern und/oder Gewerbetreibenden über mangelnde Parkmöglichkeiten vor?	Ja	14	63,6	63,6
	Nein	4	18,2	81,8
	Nicht zuständig	4	18,2	100
Gesamt		22	100	



Tabelle 20: Beschwerden über mangelnde Parkmöglichkeiten nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			Gesamt
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	Mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	
Frage 8: Liegen bei Ihnen Beschwerden von Bewohnern und/oder Gewerbetreibenden über mangelnde Parkmöglichkeiten vor?	Ja	7	7	-	14
	Nein	1	2	1	4
	nicht zuständig	3	1	-	4
Gesamt		11	10	1	22



Tabelle 21: Beschwerden über mangelnde Parkmöglichkeiten nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 8: Liegen bei Ihnen Beschwerden von Bewohnern und/oder Gewerbetreibenden über mangelnde Parkmöglichkeiten vor?	Ja	6	3	4	1	14
	Nein	3	-	1	-	4
	Nicht zuständig	1	-	-	3	4
Gesamt		10	3	5	4	22



Tabelle 22: Angaben zu Falschparkerquoten nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			Gesamt
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	Mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	
Frage 9: Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohen Falschparkerquoten?	Ja	5	6	-	11
	Nein	-	2	-	2
	Weiß nicht	1	1	-	2
	Nicht zuständig	4	1	1	6
Gesamt		10	10	1	21



Tabelle 23: Angaben zu Falschparkerquoten nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 9: Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohen Falschparkerquoten?	Ja	6	2	3	-	11
	Nein	1	-	1	-	2
	Weiß nicht	1	-	-	1	2
	Nicht zuständig	2	1	-	3	6
Gesamt		10	3	4	4	21



Tabelle 24: Angaben zum Kurzzeitparkdruck

		Anzahl	Prozent	Kumulierte Prozent
Frage 10: Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohem Kurzzeitparkdruck?	Ja	12	54,5	54,5
	Nein	3	13,6	68,2
	Weiß nicht	3	13,6	81,8
	Nicht zuständig	4	18,2	100
Gesamt		22	100	



Tabelle 25: Angaben zum Kurzzeitparkdruck nach Bezirkstypen

Frage 10: Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohem Kurzzeitparkdruck?		Typ Bezirk			Gesamt
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	Mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	
	Ja	7	5	-	12
	Nein	-	3	-	3
	Weiß nicht	2	1	-	3
	Nicht zuständig	2	1	1	4
Gesamt		11	10	1	22



Tabelle 26: Angaben zum Kurzzeitparkdruck nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 10: Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohem Kurzzeitparkdruck?	Ja	3	4	-	12	
	Nein	3	-	-	-	3
	Weiß nicht	1	-	1	1	3
	Nicht zuständig	1	-	-	3	4
Gesamt		10	3	5	4	22



Tabelle 27: Beurteilung der Parkplatzsituation

		Anzahl	Prozent
Frage 11: Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation in dicht bebauten Altbaugebieten in Ihrem Bezirk?	sie ist völlig ausreichend	1	4,8
	sie ist akzeptabel	3	14,3
	sie ist problematisch	16	76,2
	sie ist völlig unzureichend	1	4,8
	Sonstiges	-	-
	weiß nicht	-	-
<b>Gesamt</b>		<b>21</b>	<b>100</b>



Tabelle 28: Beurteilung der Parkplatzsituation nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	Mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	Gesamt
Frage 11: Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation in dicht bebauten Altbaugebieten in Ihrem Bezirk?	Sie ist völlig ausreichend	-	-	1	1
	Sie ist akzeptabel	-	3	-	3
	Sie ist problematisch	9	7	-	16
	Sie ist völlig unzureichend	1	-	-	1
	Sonstiges	-	-	-	-
<b>Gesamt</b>		<b>10</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>21</b>



Tabelle 29: Beurteilung der Parkplatzsituation nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	Gesamt
Frage 11: Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation in dicht bebauten Altbaugebieten in Ihrem Bezirk?	Sie ist völlig ausreichend	1	-	-	-	1
	Sie ist akzeptabel	2	-	1	-	3
	Sie ist problematisch	7	3	3	3	18
	Sie ist völlig unzureichend	-	-	1	-	1
	Sonstiges	-	-	-	-	-
	Weiß nicht	-	-	-	-	-
<b>Gesamt</b>		<b>10</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>21</b>



Tabelle 30: Einschätzung der Bewohnereinstellung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 12: Was denken Sie, welche Einstellung die Bewohner dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben? Sie befürworten die Parkraumbewirtschaftung, weil	Sie als Anwohner eine Vignette bekommen, mit der sie in ihrem Gebiet umsonst parken können	6	37,5
	der Parksuchverkehr abnimmt	9	56,3
	Sie eher einen Parkplatz in Wohnungsnahe finden	13	81,3
	vorhandene Parkplätze dann nicht mehr von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden	9	56,3
	Kunden und andere Kurzparker bessere Chancen zum Parken bekommen sollen	4	25,0
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	4	25,0
	Sonstiges	1	6,3
Gesamt		16	100
			

Tabelle 31: Einschätzung der Bewohnereinstellung zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 12: Was denken Sie, welche Einstellung die Bewohner dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben? Sie lehnen die Parkraumbewirtschaftung ab, weil	das Autofahren schon teuer genug ist und sie nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchten	13	72,2
	Sie keine Gebühren für Wohnervignetten bezahlen wollen	14	77,8
	Ihr Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	13	72,2
	dadurch für Bewohner kein neuer Parkplatz geschaffen wird	8	44,4
	Beschäftigte auch Parken können sollen	1	5,6
	Sie keine permanente Kontrolle wünschen	3	16,7
	Sonstiges	3	16,7
Gesamt		18	100
			

Tabelle 32: Einschätzung der Bewohnereinstellung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	Mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	Gesamt
Frage 12: Was denken Sie, welche Einstellung die Bewohner dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben?  Sie befürworten die Parkraumbewirtschaftung, weil	Sie als Anwohner eine Vignette bekommen, mit der Sie in Ihrem Gebiet umsonst parken können	2	4	-	6
	der Parksuchverkehr abnimmt	5	4	-	9
	Sie eher einen Parkplatz in Wohnungsnähe finden	7	6	-	13
	Vorhandene Parkplätze dann nicht mehr von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden	5	4	-	9
	Kunden und andere Kurzparkler bessere Chancen zum Parken bekommen sollen	1	3	-	4
	es dann weniger Falschparkler gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	2	2	-	4
	Sonstiges	-	-	1	1
Gesamt		7	8	1	16



Tabelle 33: Einschätzung der Bewohnereinstellung zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	Gesamt
Frage 12: Was denken Sie, welche Einstellung die Bewohner dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben? Sie lehnen die Parkraumbewirtschaftung ab, weil	Das Autofahren schon teuer genug ist und Sie nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchten	6	6	1	13
	Sie keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen wollen	8	5	1	14
	Ihr Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	7	6	-	13
	Dadurch für Bewohner kein neuer Parkplatz geschaffen wird	4	4	-	8
	Beschäftigte auch parken können sollen	-	1	-	1
	Sie keine permanente Kontrolle wünschen	1	1	1	3
	Sonstiges	1	1	1	3
<b>Gesamt</b>		<b>8</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>18</b>

Tabelle 34: Einschätzung der Bewohnereinstellung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage12: Was denken Sie, welche Einstellung die Bewohner dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben? Sie befürworten die Parkraumbewirtschaftung, weil	Sie als Anwohner eine Vignette bekommen, mit der Sie in Ihrem Gebiet umsonst fahren können	4	1	-	1	6
	der Parksuchverkehr abnimmt	2	3	2	2	9
	Sie eher einen Parkplatz in Wohnungsnahe finden	6	2	3	2	13
	vorhandene Parkplätze dann nicht mehr von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden	5	-	3	1	9
	Kunden und andere Kurzparker bessere Chancen zum Parken bekommen sollen	2	-	1	1	4
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	3	1	-	-	4
	Sonstiges	1	-	-	-	1
<b>Gesamt</b>		<b>7</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>16</b>

Tabelle 35: Einschätzung der Bewohnereinstellung zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage12: Was denken Sie, welche Einstellung die Bewohner dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben?  Sie lehnen die Parkraumbewirtschaftung ab, weil	das Autofahren schon teuer genug ist und sie nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchten	6	3	2	2	13
	Sie keine Gebühren für Wohnervignetten bezahlen wollen	7	2	4	1	14
	Ihr Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	7	2	3	1	13
	dadurch für Bewohner kein neuer Parkplatz geschaffen wird	4	1	1	2	8
	Beschäftigte auch Parken können sollen	1	-	-	-	1
	Sie keine permanente Kontrolle wünschen	2	-	1	-	3
	Sonstiges	3	-	-	-	3
Gesamt		8	3	5	2	18



Tabelle 36: Einschätzung der Gewerbetreibendeneinstellung zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 13: Was denken Sie, welche Einstellung die Gewerbetreibenden dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben?  Sie befürworten die Parkraumbewirtschaftung, weil	dann Ihre Kunden besser einen Parkplatz finden	14	93,3
	der Parksuchverkehr abnimmt	2	13,3
	dann die Belieferung ihres Betriebes besser klappt	6	40,0
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrsch	1	6,7
	konsequente Parkraumbewirtschaftung einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann	-	-
	Sonstiges	-	-
Gesamt		15	100



Tabelle 37: Einschätzung der Gewerbetreibendeneinstellung zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 13: Was denken Sie, welche Einstellung die Gewerbetreibenden dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben? Sie lehnen die Parkraumbewirtschaftung ab, weil	da Sie Umsatzeinbußen befürchten und die Kundenzahl zurückgehen könnte	14	87,5
	Ihre Kunden sich dann weniger Zeit nehmen und weniger Geld ausgeben	7	43,8
	Sie nicht einsehen, dass ein Gut, das bisher kostenlos war, plötzlich Geld kosten soll	5	31,3
	Sie eine permanente Kontrolle auf der Straße ablehnen	2	12,5
	Sie keine Gebühren für Parkvignetten bezahlen möchten	6	37,5
	Sonstiges	2	12,5
Gesamt		16	100



Tabelle 38: Einschätzung der Gewerbetreibendeneinstellung zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	Gesamt
Frage 13: Was denken Sie, welche Einstellung die Gewerbetreibenden dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben? Sie befürworten die Parkraumbewirtschaftung, weil	dann Ihre Kunden besser einen Parkplatz finden	7	7	-	14
	der Parksuchverkehr abnimmt	1	1	-	2
	dann die Belieferung ihres Betriebes besser klappt	4	2	-	-6
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	-	1	-	1
	konsequente Parkraumbewirtschaftung einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann	-	-	-	-
	Sonstiges	-	-	-	-
Gesamt		7	8	-	15



Tabelle 39: Einschätzung der Gewerbetreibendeneinstellung zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	Gesamt
Frage 13: Was denken Sie, welche Einstellung die Gewerbetreibenden dicht bebauter Altbaugelände Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben? Sie lehnen die Parkraumbewirtschaftung ab, weil	da Sie Umsatzeinbußen befürchten und die Kundenzahl zurückgehen könnte	6	7	1	14
	Ihre Kunden sich dann weniger Zeit nehmen und weniger Geld ausgeben	2	5	-	7
	Sie nicht einsehen, dass ein Gut, das bisher kostenlos war, plötzlich Geld kosten soll	3	1	1	5
	Sie eine permanente Kontrolle auf der Straße ablehnen	1	1	-	2
	Sie keine Gebühren für Parkvignetten bezahlen möchten	3	2	1	6
	Sonstiges	-	1	1	2
Gesamt		7	8	1	16



Tabelle 40: Einschätzung der Gewerbetreibendeneinstellung zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 13: Was denken Sie, welche Einstellung die Gewerbetreibenden dicht bebauter Altbaugelände Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben? Sie befürworten die Parkraumbewirtschaftung, weil	dann Ihre Kunden besser einen Parkplatz finden	5	3	4	2	14
	der Parksuchverkehr abnimmt	2	-	-	-	2
	dann die Belieferung ihres Betriebes besser klappt	4	-	1	1	6
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	1	-	1	-	1
	konsequente Parkraumbewirtschaftung einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann	-	-	-	-	-
	Sonstiges	-	-	-	-	-
Gesamt		6	3	4	2	15



Tabelle 41: Einschätzung der Gewerbetreibendeneinstellung zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 13: Was denken Sie, welche Einstellung die Gewerbetreibenden dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks zur Parkraumbewirtschaftung haben? Sie lehnen die Parkraumbewirtschaftung ab, weil	da Sie Umsatzeinbußen befürchten und die Kundenzahl zurückgehen könnte	7	3	2	2	14
	Ihre Kunden sich dann weniger Zeit nehmen und weniger Geld ausgeben	4	-	2	1	7
	Sie nicht einsehen, dass ein Gut, das bisher kostenlos war, plötzlich Geld kosten soll	3	-	1	1	5
	Sie eine permanente Kontrolle auf der Straße ablehnen	1	-	1	-	2
	Sie keine Gebühren für Parkvignetten bezahlen möchten	2	1	1	2	6
	Sonstiges	2	-	-	-	2
Gesamt		7	3	4	2	16



Tabelle 42: Problem der Parkgebühren für Kunden

		Anzahl	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozent
Frage 14: Was denken Sie, wäre das Bezahlen von Parkgebühren für die Besucher bzw. Kunden der Gewerbetreibenden ein Problem, wenn sich dadurch die Chance auf einen Parkplatz erhöht?	Ja	7	31,8	36,8	36,8
	Nein	10	45,5	52,6	89,5
	Weiß nicht	2	9,1	10,5	100
	Gesamt	19	86,4	100	
	Fehlend	3	13,6		
Gesamt		22	100		



Tabelle 43: Problem der Parkgebühren für Kunden nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			Gesamt
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	
Frage 14: Was denken Sie, wäre das Bezahlen von Parkgebühren für die Besucher- bzw. Kunden der Gewerbetreibenden ein Problem, wenn sich dadurch die Chance auf einen Parkplatz erhöht?	Ja	1	5	1	7
	Nein	5	5	-	10
	Weiß nicht	2	-	-	2
Gesamt		8	10	1	19



Tabelle 44: Problem der Parkgebühren für Kunden nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 14: Was denken Sie, wäre das Bezahlen von Parkgebühren für die Besucher- bzw. Kunden der Gewerbetreibenden ein Problem, wenn sich dadurch die Chance auf einen Parkplatz erhöht?	Ja	4	1	2	0	7
	Nein	4	1	3	2	10
	Weiß nicht	1	1	-	-	2
Gesamt		9	3	5	2	19



Tabelle 45: Einschätzung der Verbesserungsvorschläge der Bewohner zur Straßengestaltung

		Anzahl	Prozent
Frage 15: Was denken Sie, welche konkreten Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung ihrer Straße die Bewohner dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks haben?	mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)	6	33,3
	mehr Platz für Fahrradfahrer	8	44,4
	bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	11	61,1
	mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	7	38,9
	mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	12	66,7
	Einrichtung von Car-Sharing-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum	-	-
	Sonstiges	3	16,7
	Alles ist gut – Bewohner haben keine Verbesserungsvorschläge	1	5,6
Gesamt		18	100



Tabelle 46: Einschätzung der Verbesserungsvorschläge der Bewohner zur Straßengestaltung nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	Gesamt
Frage 15: Was denken Sie, welche konkreten Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung ihrer Straße die Bewohner dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks haben?	mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)	1	4	1	6
	mehr Platz für Fahrradfahrer	1	7	-	8
	bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	5	6	-	11
	mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	4	2	1	7
	mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	5	7	-	12
	Einrichtung von Car-Sharing-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum	-	-	-	-
	Sonstiges	2	1	-	3
	Alles ist gut – Bewohner haben keine Verbesserungsvorschläge	-	-	1	1
Gesamt		7	10	1	18



Tabelle 47: Einschätzung der Verbesserungsvorschläge der Bewohner zur Straßengestaltung nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 15: Was denken Sie, welche konkreten Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung ihrer Straße die Bewohner dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks haben?	mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)	3	1	1	1	6
	mehr Platz für Fahrradfahrer	4	1	2	1	8
	bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	5	2	3	1	11
	mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	4	-	3	-	7
	mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	6	3	3	-	12
	Einrichtung von Car-Sharing-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum	-	-	-	-	-
	Sonstiges	3	-	-	-	3
	Alles ist gut – Bewohner haben keine Verbesserungsvorschläge	1	-	-	-	1
<b>Gesamt</b>		<b>9</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>18</b>



Tabelle 48: Einschätzung der Verbesserungsvorschläge der Gewerbetreibenden zur Straßengestaltung

		Anzahl	Prozent
Frage 16: Was denken Sie, welche konkreten Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung ihrer Straße die Gewerbetreibenden in dicht bebauten Altbaugebieten Ihres Bezirks haben?	mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)	12	66,7
	mehr Platz für Fahrradfahrer	3	16,7
	bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	6	33,3
	mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	4	22,2
	mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	3	16,7
	Einrichtung von Car-Sharing-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum	-	-
	Sonstiges	6	33,3
	Alles ist gut - Gewerbetreibende haben keine Verbesserungsvorschläge	1	5,6
<b>Gesamt</b>		<b>18</b>	<b>100</b>



Tabelle 49: Einschätzung der Verbesserungsvorschläge der Gewerbetreibenden zur Straßengestaltung nach Bezirkstypen

		Typ Bezirk			
		mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung	mit intensiver Nachfrage nach Parkraum	ohne Handlungsbedarf	Gesamt
Frage 16: Was denken Sie, welche konkreten Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung ihrer Straße die Gewerbetreibenden dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks haben?	mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)	4	8	-	12
	mehr Platz für Fahrradfahrer	2	1	-	3
	bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	2	4	-	6
	mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	2	1	1	4
	mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	-	3	-	3
	Einrichtung von Car-Sharing-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum	-	-	-	-
	Sonstiges	4	2	-	6
	Alles ist gut - Gewerbetreibende haben keine Verbesserungsvorschläge	-	-	1	1
Gesamt		7	10	1	18

Tabelle 50: Einschätzung der Verbesserungsvorschläge der Gewerbetreibenden zur Straßengestaltung nach Aufgabengebieten

		Aufgabengebiet				Gesamt
		Planung	Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	
Frage 16: Was denken Sie, welche konkreten Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung ihrer Straße die Gewerbetreibenden dicht bebauter Altbaugebiete Ihres Bezirks haben?	mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)	4	2	5	1	12
	mehr Platz für Fahrradfahrer	22	-	1	-	3
	bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	3	-	3	-	6
	mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	2	-	2	-	4
	mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	2	-	-	1	3
	Einrichtung von Car-Sharing-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum	-	-	-	-	-
	Sonstiges	5	1	-	-	6
	Alles ist gut – Gewerbetreibende haben keine Verbesserungsvorschläge	1	-	-	-	1
<b>Gesamt</b>		<b>9</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>18</b>



Tabelle 51: Einschätzung der Einstellungen wichtiger Gruppen

	Befürwortung		Ablehnung		Keines von beiden		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Frage 17: Welche Einstellung der folgenden Gruppen erwarten Sie bzw. welche Erfahrungen haben Sie bezüglich der Einführung von Parkraumbewirtschaftung gemacht?								
Politik	11	64,7	4	23,5	2	11,8	17	100
Planende Verwaltung	12	66,7	3	16,7	3	16,7	18	100
Straßenverkehrsbehörde	10	58,8	3	17,6	4	23,5	17	100
Ordnungsamt	6	37,5	3	18,8	7	43,8	16	100
Kämmerer	6	46,2	2	15,4	5	38,5	13	100
Interessenverbände	2	13,3	9	60,0	4	26,7	15	100



Tabelle 52: Kurzzeitparkdruck und Falschparkerquoten

		Frage 10: Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohem Kurzzeitparkdruck?				
		Ja	Nein	Weiß nicht	Nicht zuständig	Gesamt
Frage 9: Existieren in Ihrem Bezirk Gebiete mit hohen Falschparkerquoten?	Ja	8	1	2	-	11
	Nein	1	1	-	-	2
	Weiß nicht	-	1	1	-	2
	Nicht zuständig	2	-	-	4	6
Gesamt		11	3	3	4	21

