

Online-Befragung Friedrichshain/Kreuzberg

Erste Ergebnisse Stand 24.08.2021

Methodische Vorbemerkung

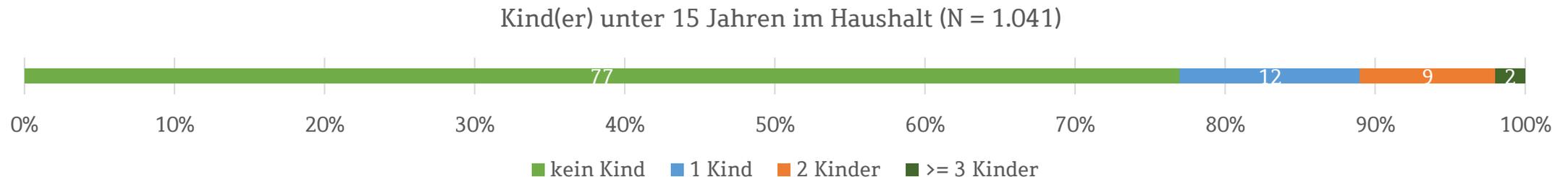
- **Zufällige Auswahl** der Befragten (Zufallsziehung) unter allen Einwohnern ab 16 Jahren aus dem Melderegister von Friedrichshain-Kreuzberg (LABO – Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten)
- **Repräsentative Ergebnisse** für den Stadtbezirk Friedrichshain-Kreuzberg und die beiden Bezirksteile
- **Trendaussagen** für und starke Unterschiede zwischen den LOR sind identifizierbar (aber nicht repräsentativ)
- Gewichtung der Befragungsdaten um unverzerrte Aussagen über die Grundgesamtheit machen zu können: Für die **Gewichtung der Befragungsdaten** wurde ein Ausfallmodell mit folgenden Variablen berechnet:
 - Geschlecht x Alter
 - Staatsangehörigkeit (deutsch/nicht deutsch)
 - Bezirksteil (Friedrichshain/Kreuzberg).

Weiterhin wurde der Anteil der Pkw-Besitzenden mit jenen in der Studie MiD – Mobilität in Deutschland 2017 verglichen. Dabei lag der Fokus auf dem Anteil derer, die über keinen Pkw im Haushalt verfügen. In den MID-Daten sind dies in ganz Deutschland 22,5 Prozent, in Berlin 51,1 Prozent und in den beiden Stadtteilen Kreuzberg und Friedrichshain 67,3 Prozent. Bei den Teilnehmenden an der vorliegenden Studie liegt dieser Anteil bei 55,4 Prozent. Weil hiermit der Anteil aus der MiD zumindest näherungsweise erreicht wurde, war keine Anpassung dieser Verteilung mittels Gewichtung notwendig.

Das Effektivitätsmaß der Gewichtung beträgt 72 Prozent, was einen guten bis sehr guten Wert darstellt. Unter Berücksichtigung der Anpassung der Verteilungen weist dies auf insgesamt nur geringe Selektivitätseffekte in den aktiven Gewichtungsmerkmalen hin. Neben diesem Aspekt belegt auch die gute Teilnahmequote von knapp 20 Prozent, dass das Studienziel erreicht wurde, repräsentative Ergebnisse für den Stadtbezirk Friedrichshain-Kreuzberg und seine beiden Bezirksteile zu ermitteln.“

Stichprobe & Soziodemografie

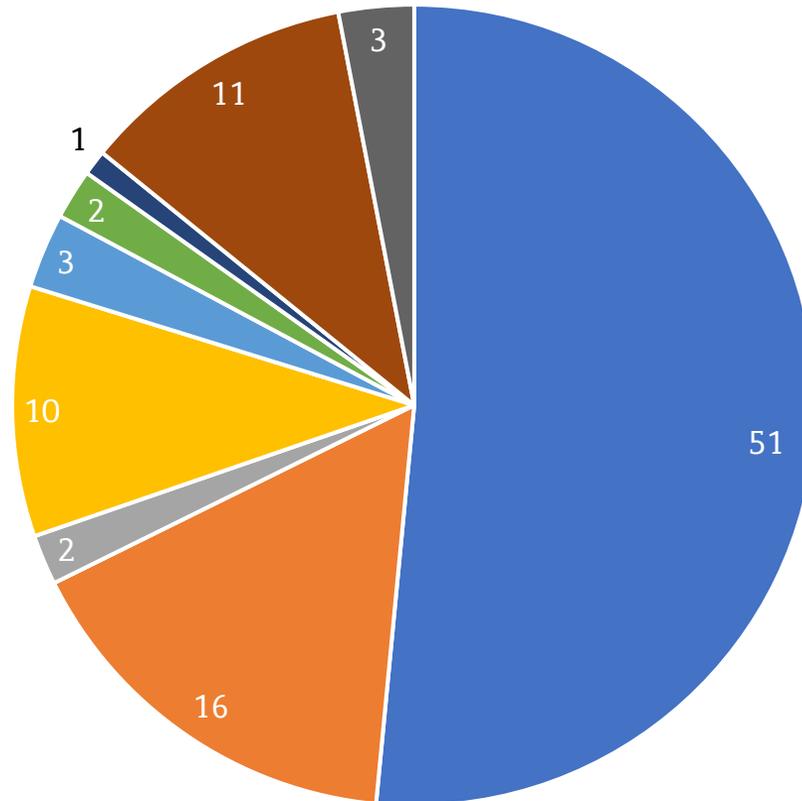
- N = 1.041 Befragte – 550 Personen aus Friedrichshain und 491 aus Kreuzberg
- Ausgewogenes Geschlechterverhältnis (1 Prozent divers)
- **Ø 42 Jahre alt:** 50 Prozent der Befragten sind jünger als 40 Jahre
Verteilung der Befragten auf Altersgruppen:
16-29 Jahre: 17 Prozent; 30 -44 Jahre: 47 Prozent; 45 - 59 Jahre: 20 Prozent; 60 Jahre oder älter: 17 Prozent
- **Migrationshintergrund:**
53 Prozent: Befragte/r *und* beide Elternteile wurden in Deutschland geboren
47 Prozent: Mutter oder Vater der/des Befragten ist im Ausland geboren oder der/die Befragte ist selbst nicht in Deutschland geboren
80 Prozent der Befragten sind in Deutschland geboren
- 26 Prozent leben alleine, 38 Prozent in einem Zwei-Personen-Haushalt, 36 Prozent leben zu dritt oder mit mehr Personen im Haushalt (N = 282 Befragte mit Kind(ern) im Haushalt)
- **66 Prozent haben einen Fachhochschul- oder Universitätsabschluss**



Erwerbstätigkeit

Hauptbeschäftigung
(Angaben in Prozent; N = 1.033)

- Vollzeit erwerbstätig
- Teilzeit erwerbstätig
- geringfügig erwerbstätig
- in Ausbildung
- arbeitslos
- vorübergehend freigestellt
- Hausfrau/Hausmann
- Rentner*in
- Sonstiges



Mehr vollzeiterwerbstätige in F-Hain (57 Prozent) als in Kreuzberg (45 Prozent)

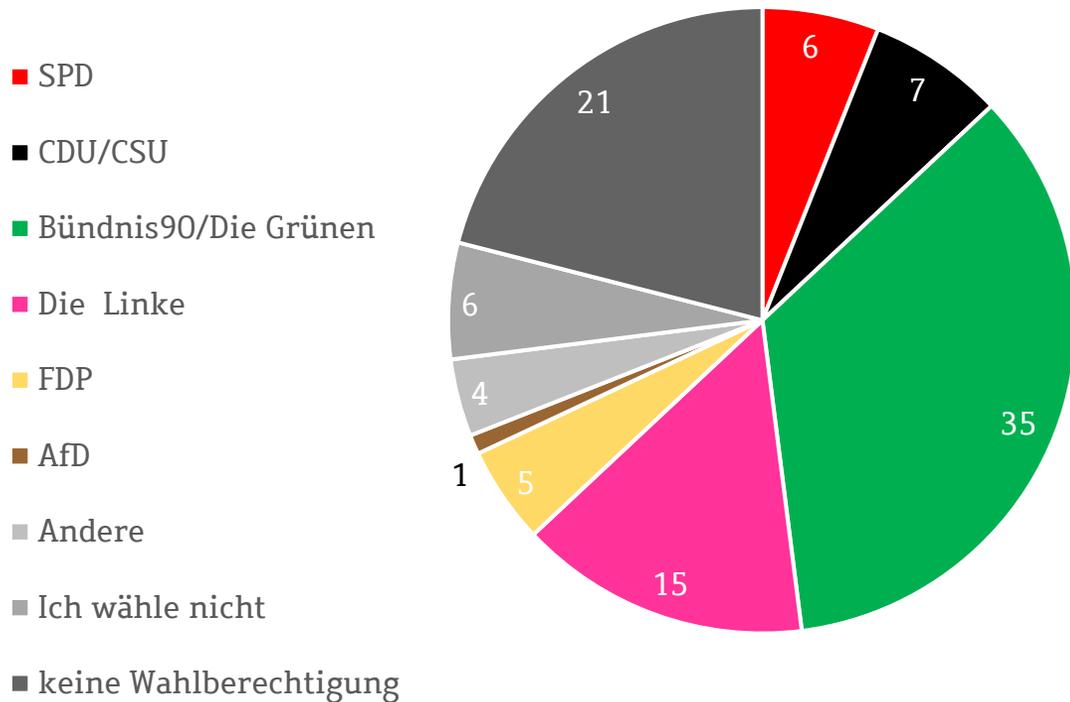
Weniger Rentner*innen in F-Hain (6 Prozent) als in Kreuzberg (16 Prozent)

Tendenziell weniger Azubis/Schüler*innen in F-Hain, dafür mehr Student*innen als in Kreuzberg

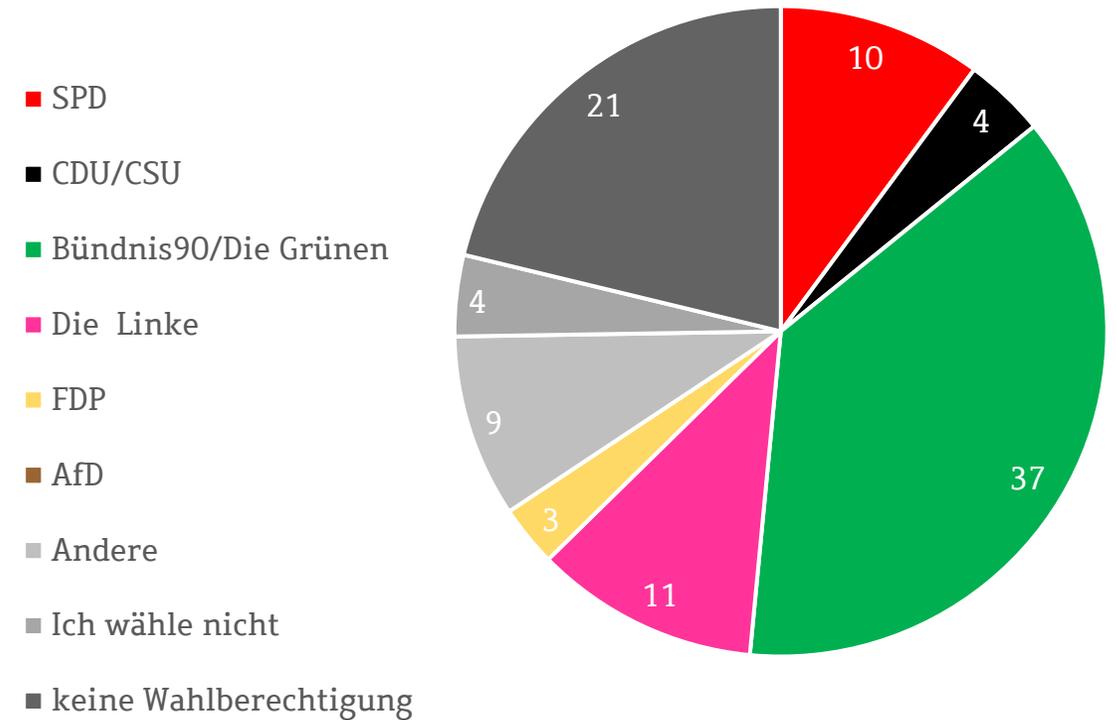
Mehr vorübergehend freigestellte und arbeitslose in F-Hain (6 Prozent) als in Kreuzberg (3 Prozent)

Politische Orientierung

Friedrichshain
(Angaben in Prozent; N = 528)



Kreuzberg
(Angaben in Prozent; N = 471)

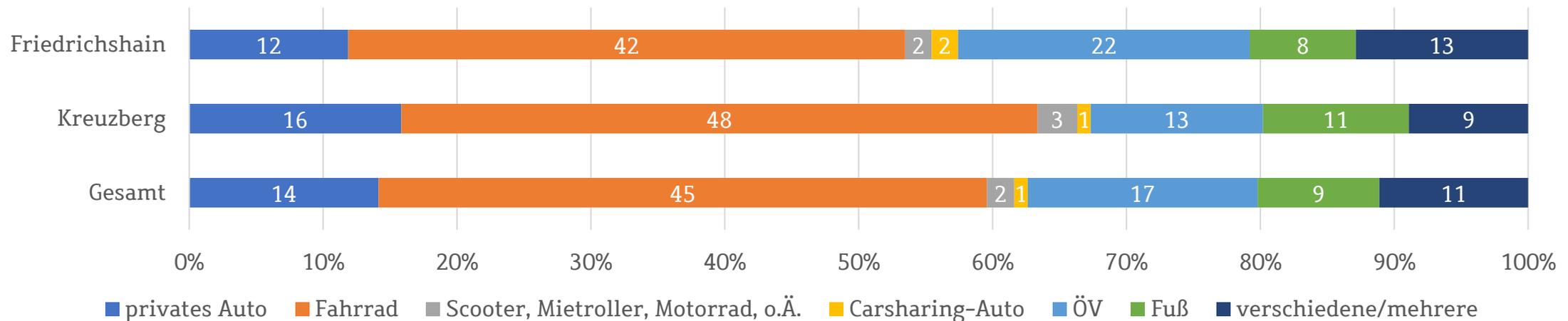


Verkehrsmittelnutzung im Alltag

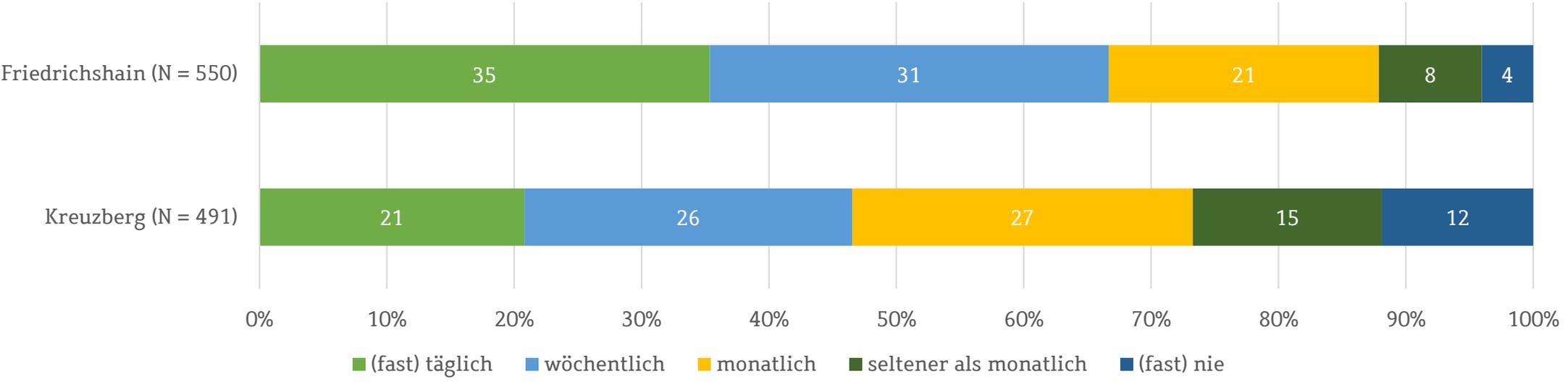
- **80 Prozent** der Befragten haben einen Führerschein
- **44 Prozent** besitzen eine Zeitkarte für den ÖV (48 Prozent der Friedrichshainer*innen, 40 Prozent der Kreuzberger*innen)
- **55 Prozent der Befragten leben in einem autofreien Haushalt** (60 Prozent der Friedrichshainer*innen, 51 Prozent der Kreuzberger*innen)

38 Prozent haben ein Auto, 5 Prozent zwei Autos, 1 Prozent hat ≥ 3 Autos

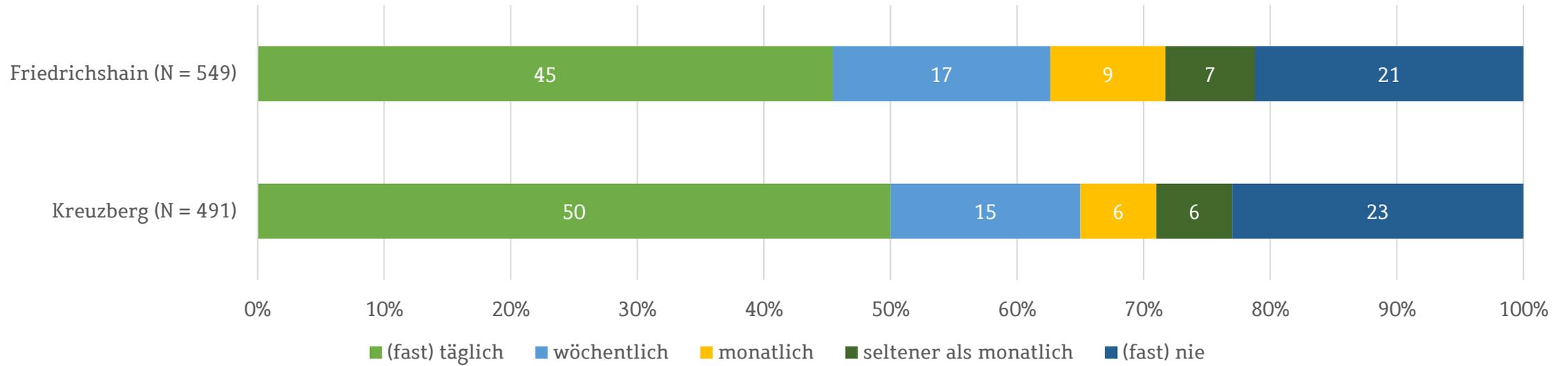
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie im Alltag am liebsten? (N = 1.041)



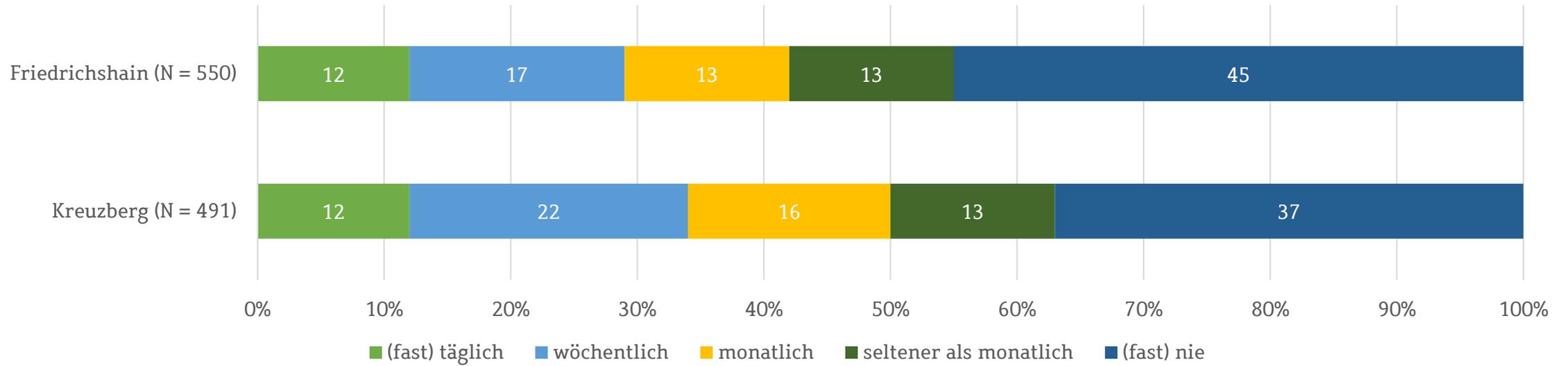
Nutzungshäufigkeit ÖPNV



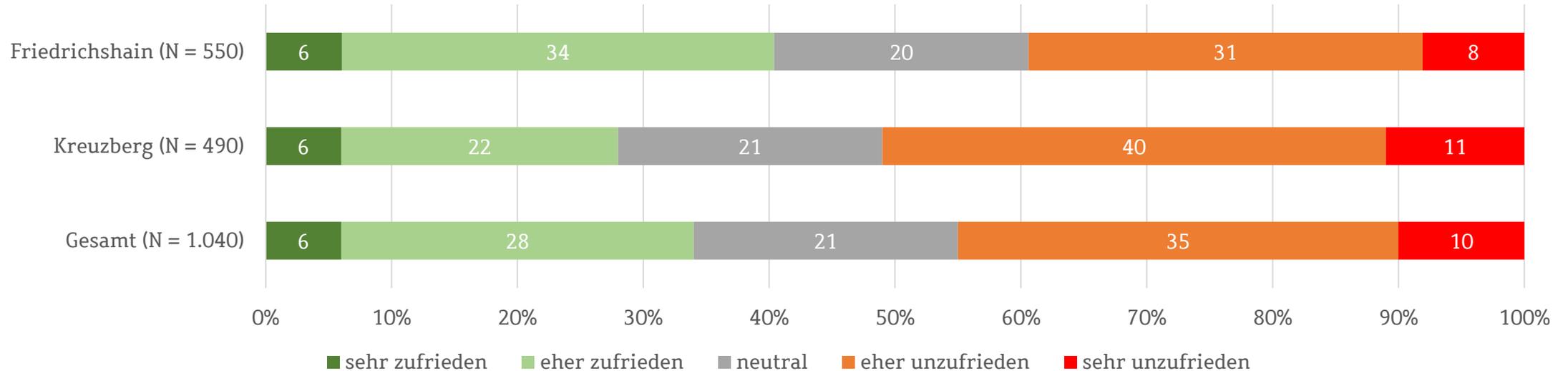
Nutzungshäufigkeit Fahrrad (normales Rad oder E-Bike)



Nutzungshäufigkeit privates Auto



Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Kiez

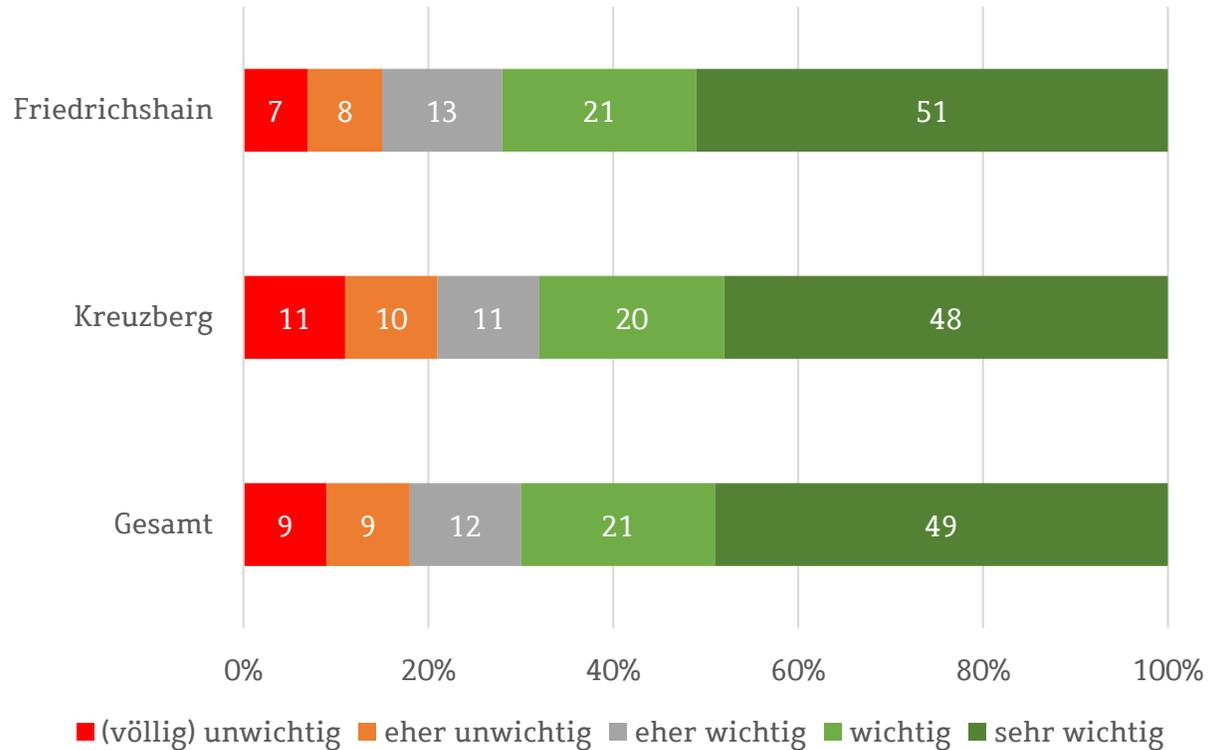


Kreuzberger*innen sind tendenziell unzufriedener mit der Verkehrssituation in ihrem Kiez.

Wichtigkeit verschiedener Maßnahmen im Kiez

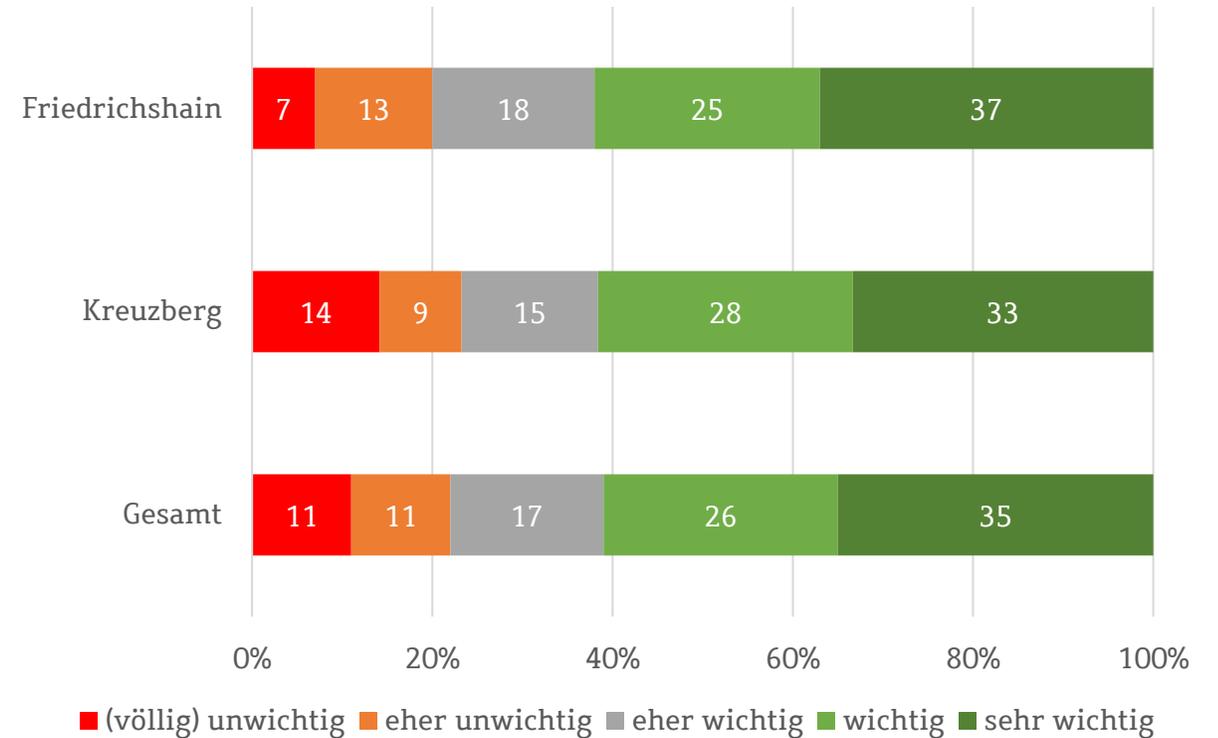
Mehr Platz zum Fahrradfahren

(Angaben in Prozent; N = 1.041)



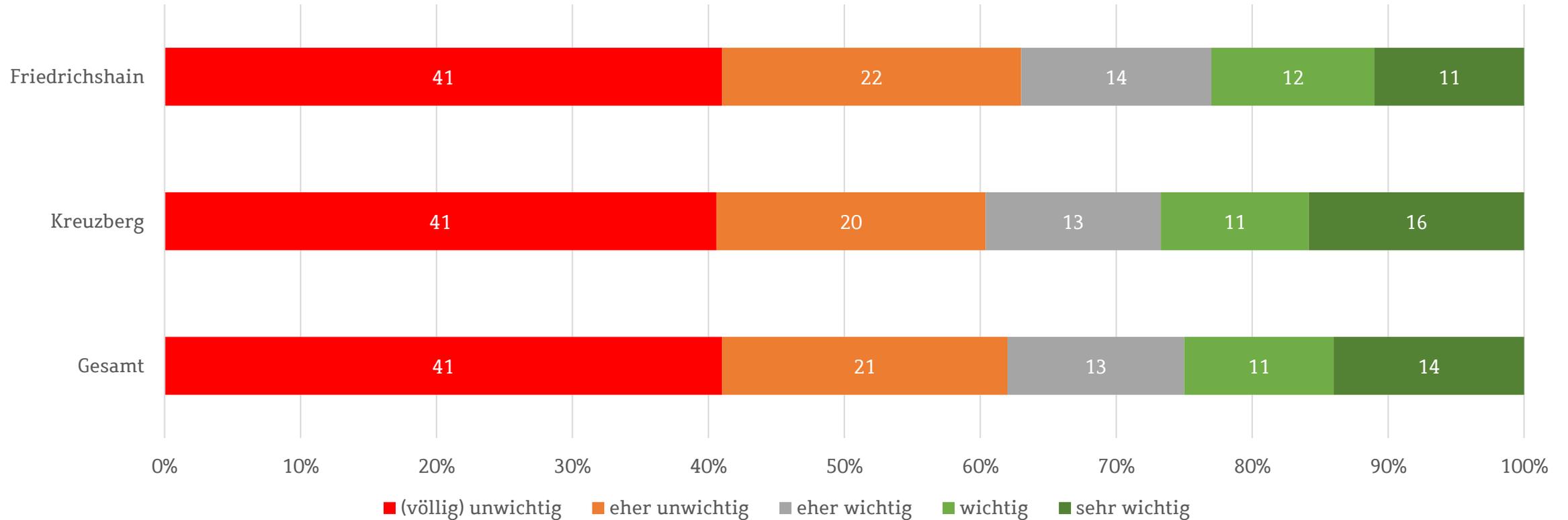
Mehr (sichere) Fahrradabstellanlagen

(Angaben in Prozent; N = 1.039)



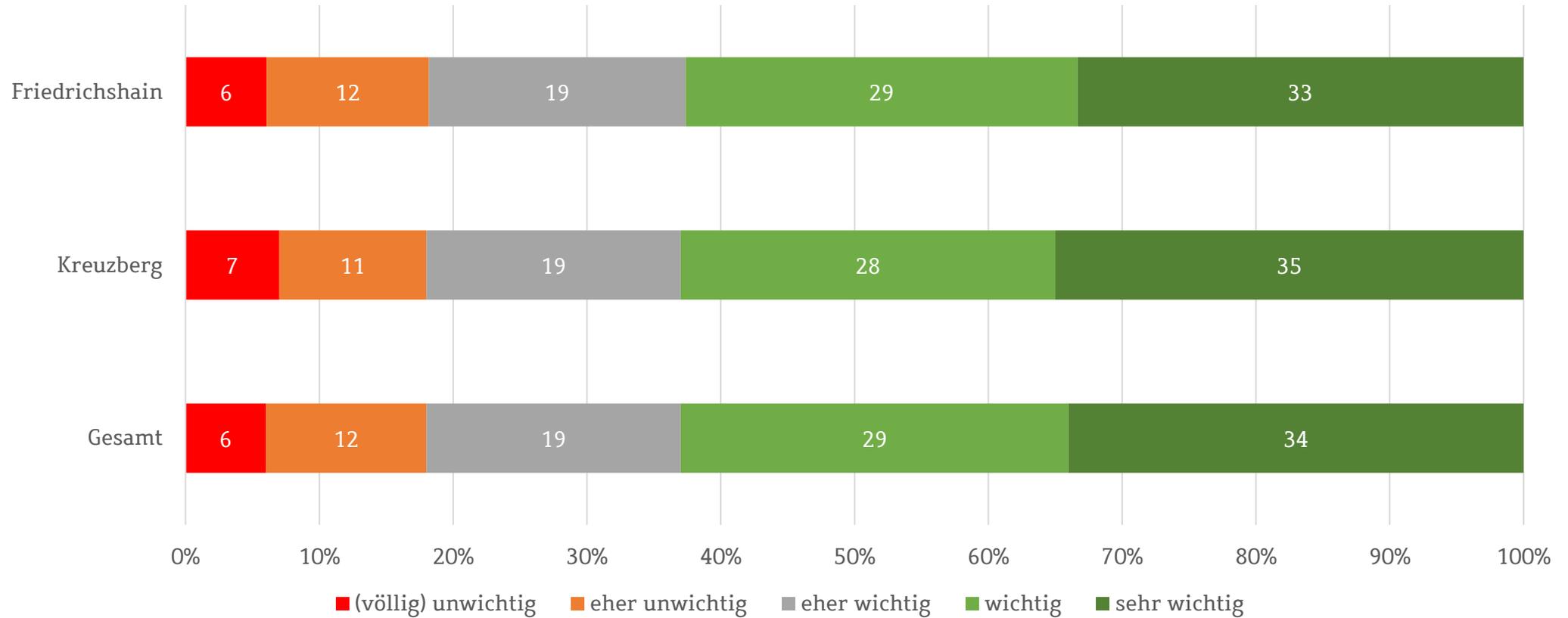
Mehr Parkplätze/Abstellmöglichkeiten für Autos

(Angaben in Prozent; N = 1.040)



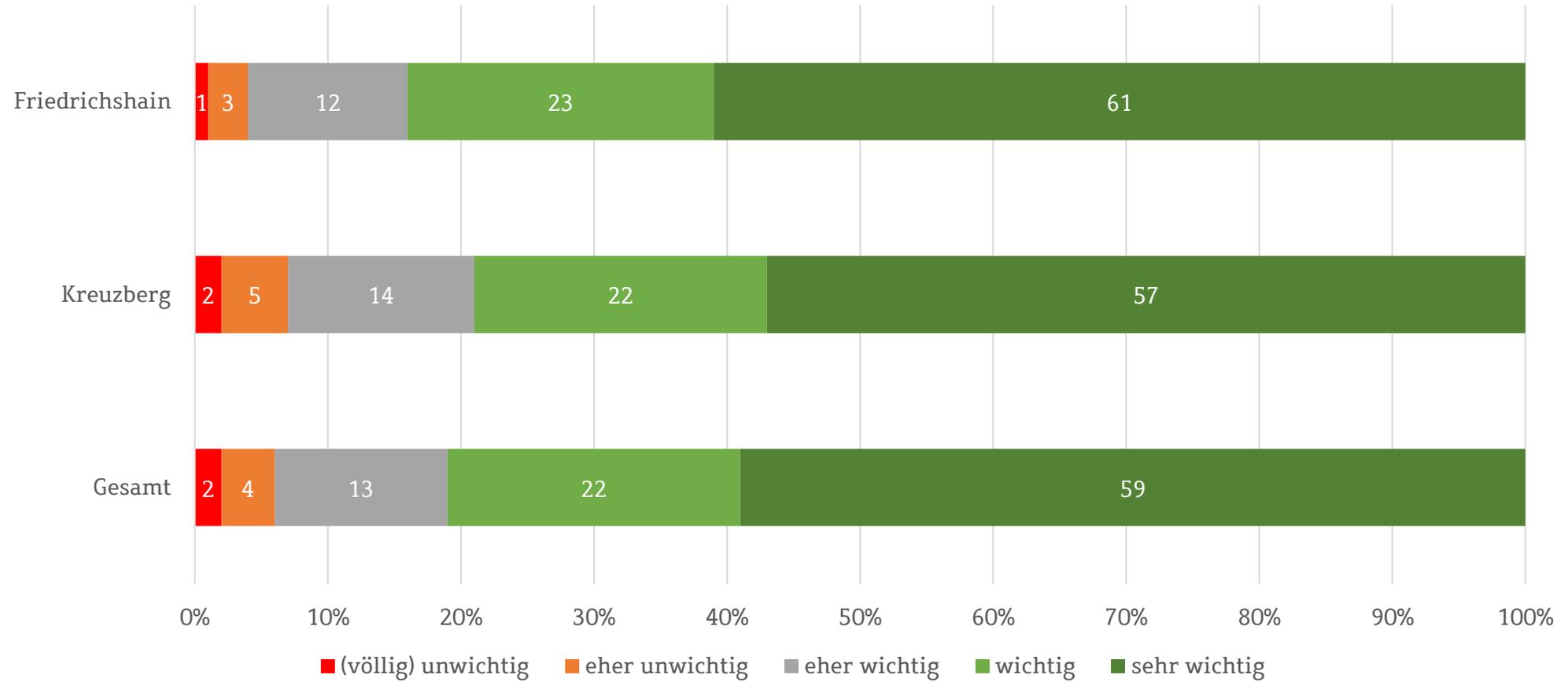
Mehr Platz für Fußgänger*innen

(Angaben in Prozent; N = 1.038)



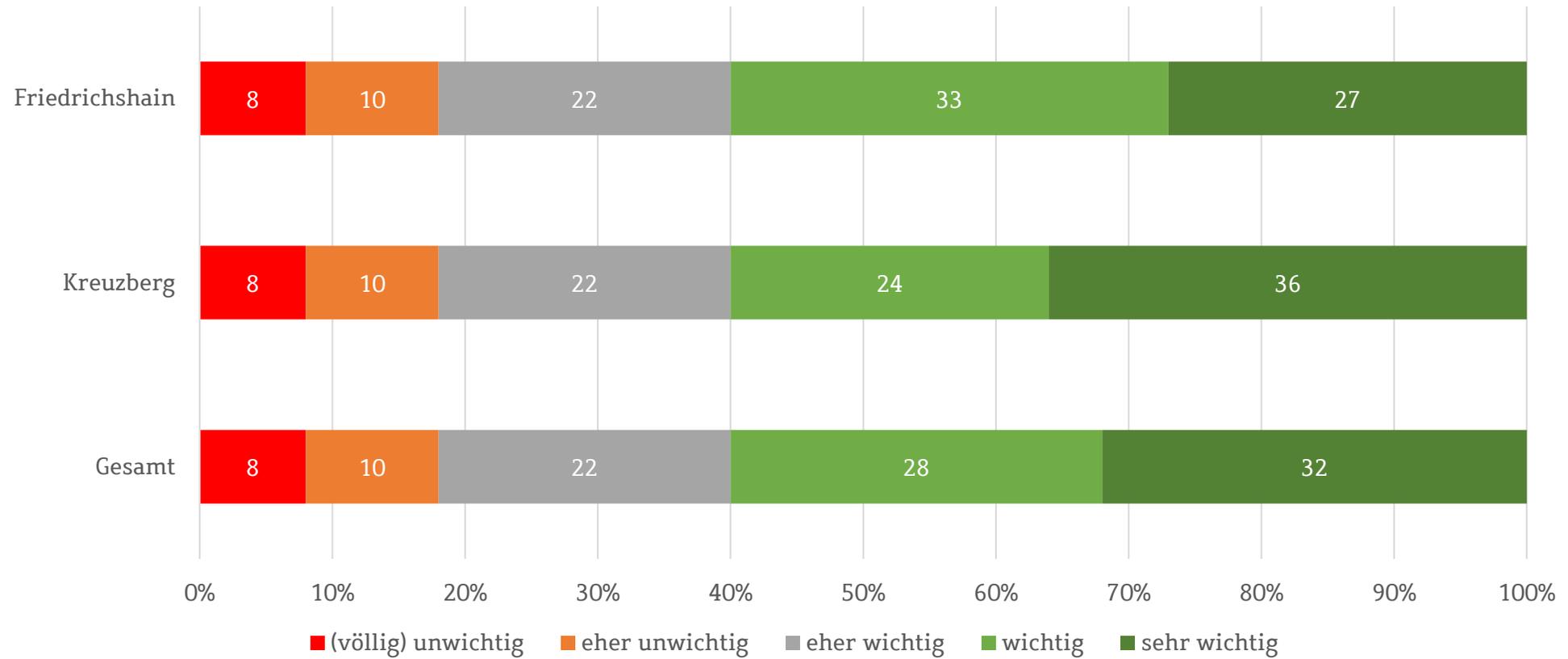
Mehr Platz für Grünflächen

(Angaben in Prozent; N = 1.040)



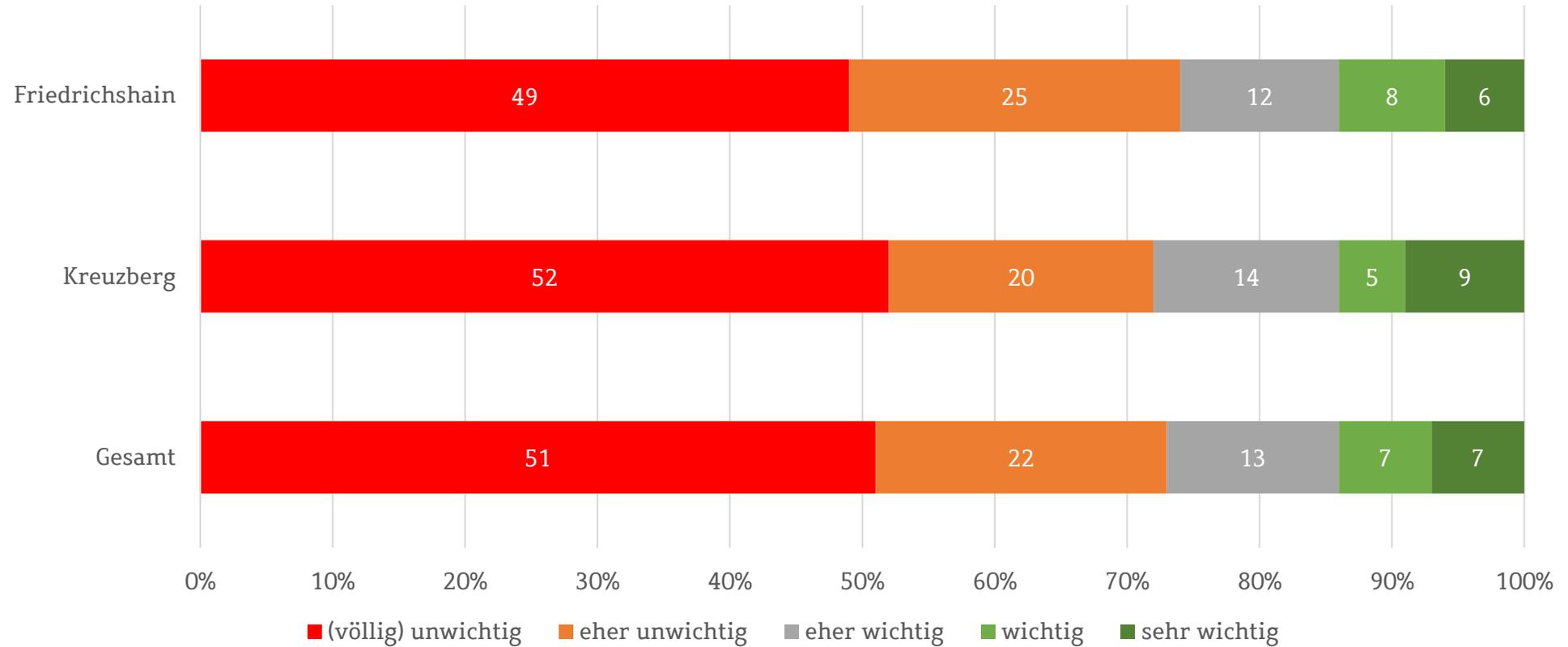
Mehr Platz für Spielmöglichkeiten

(Angaben in Prozent; N = 1.037)



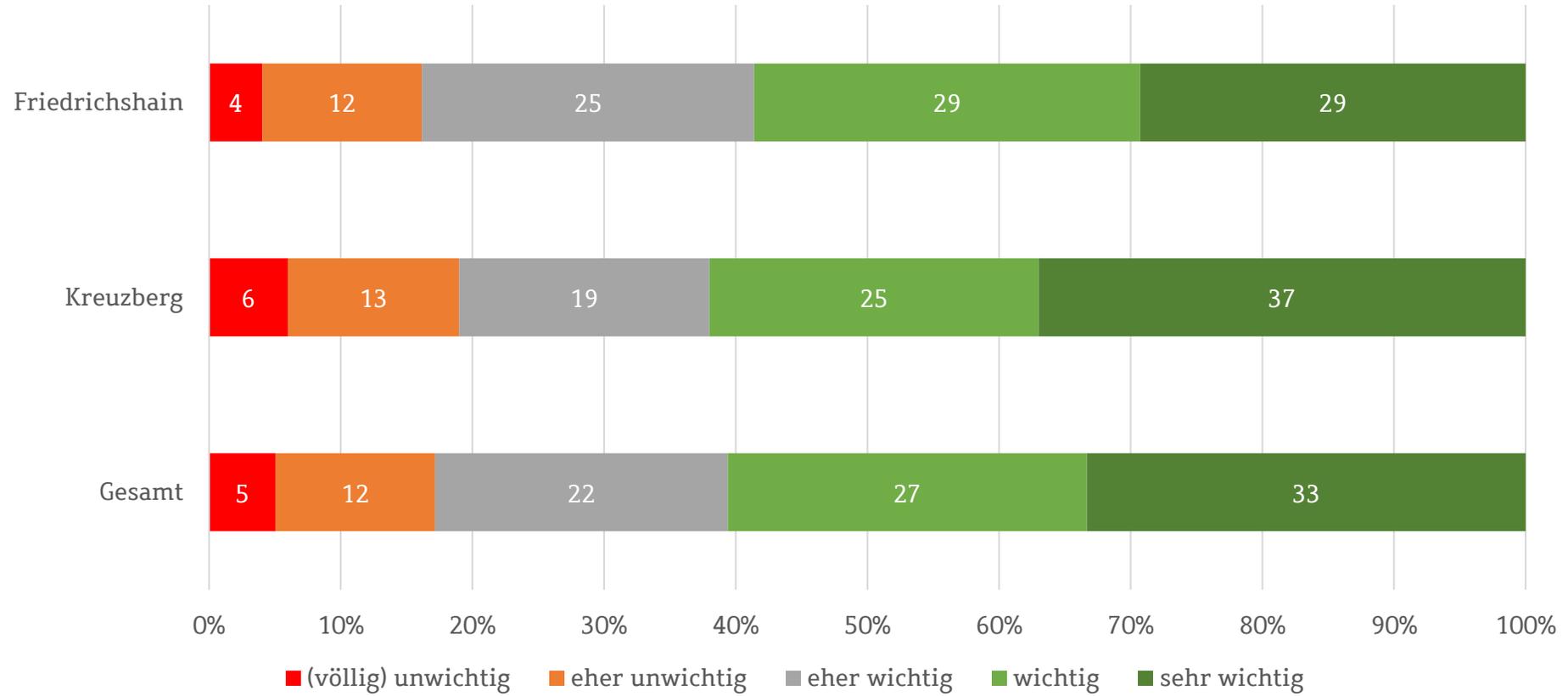
Ausbau/Erneuerung der Fahrspuren

(Angaben in Prozent; N = 1.039)

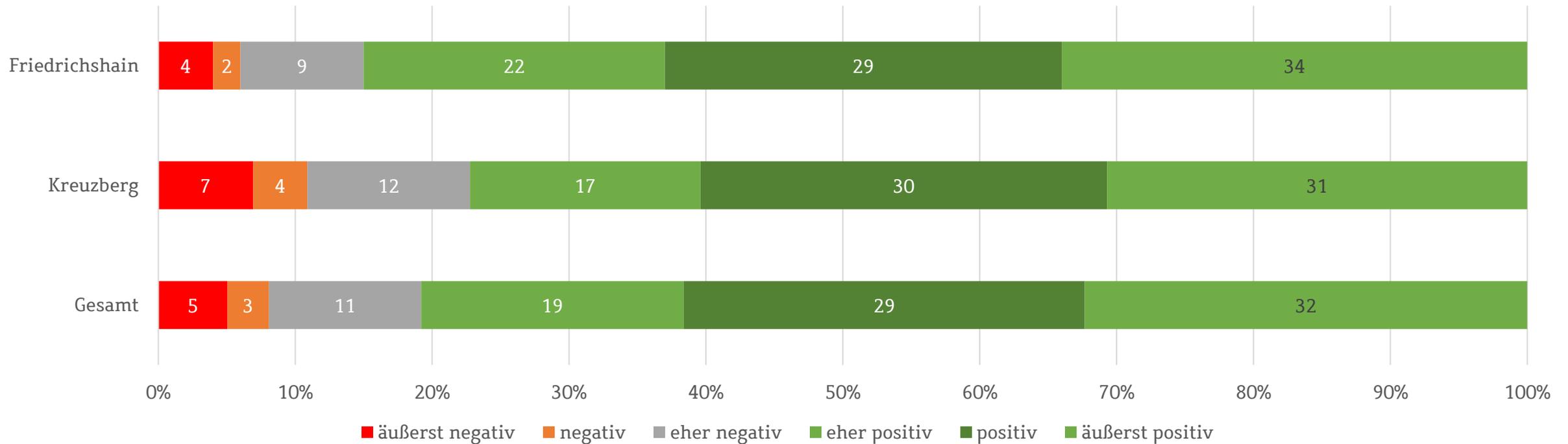


Mehr Verweilmöglichkeiten

(Angaben in Prozent; N = 1.039)



In Friedrichshain-Kreuzberg werden seit einiger Zeit **probehalter** Umgestaltungen des Straßenraums umgesetzt (z.B. in Form so genannter Pop-Up-Radwege). Erst nach einer Testphase wird entschieden, ob die Maßnahmen dauerhaft bleiben oder wieder abgebaut werden



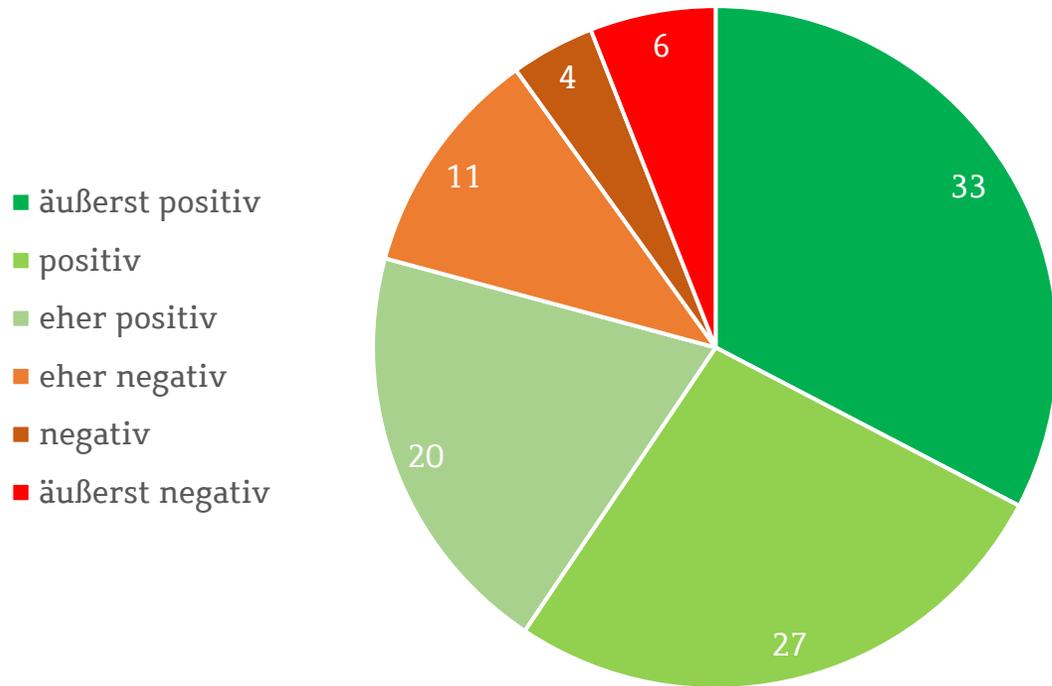
Bewertung der Szenarien

Szenario 1: Mehr Platz für Grünflächen und andere Nutzungen

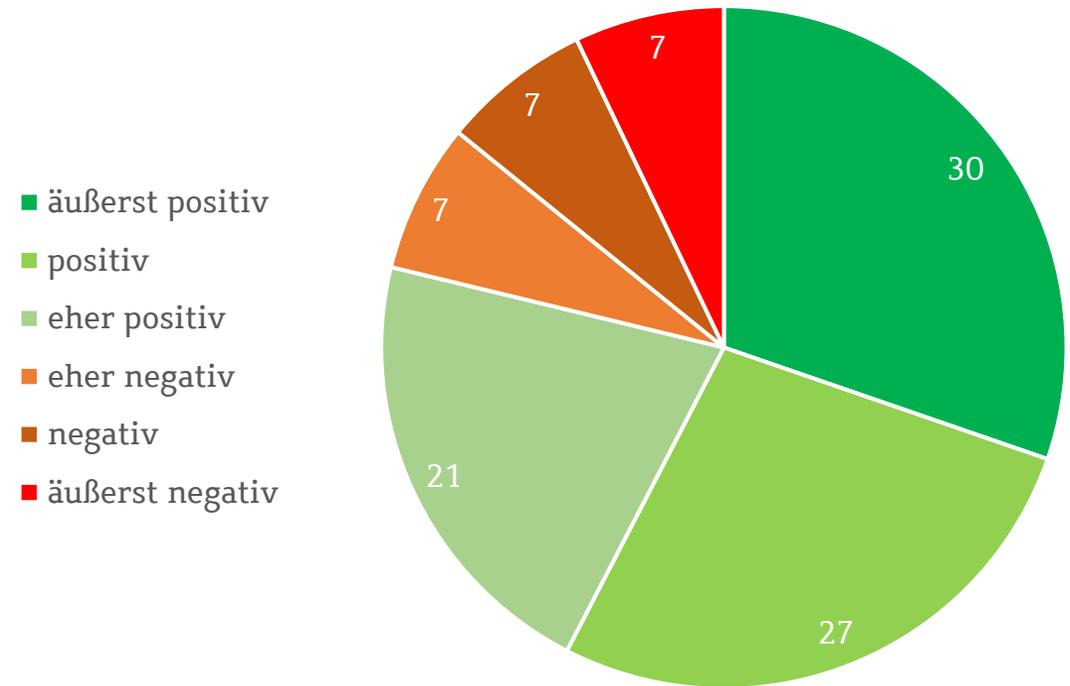
In allen Straßen im Samariterkiez/Graefekiez wird mehr Platz für Grünflächen, Fahrradabstellanlagen, Sitzmöglichkeiten und Haltezonen für Lieferfahrzeuge geschaffen. Dazu wird **jeder zehnte PKW-Parkplatz** umgewidmet. In den Haltezonen ist dann nur noch das kurzzeitige Halten zum Be- und Entladen erlaubt.

Wie bewerten Sie persönlich diese mögliche Umgestaltung?

Friedrichshain (N = 547)



Kreuzberg (N = 486)

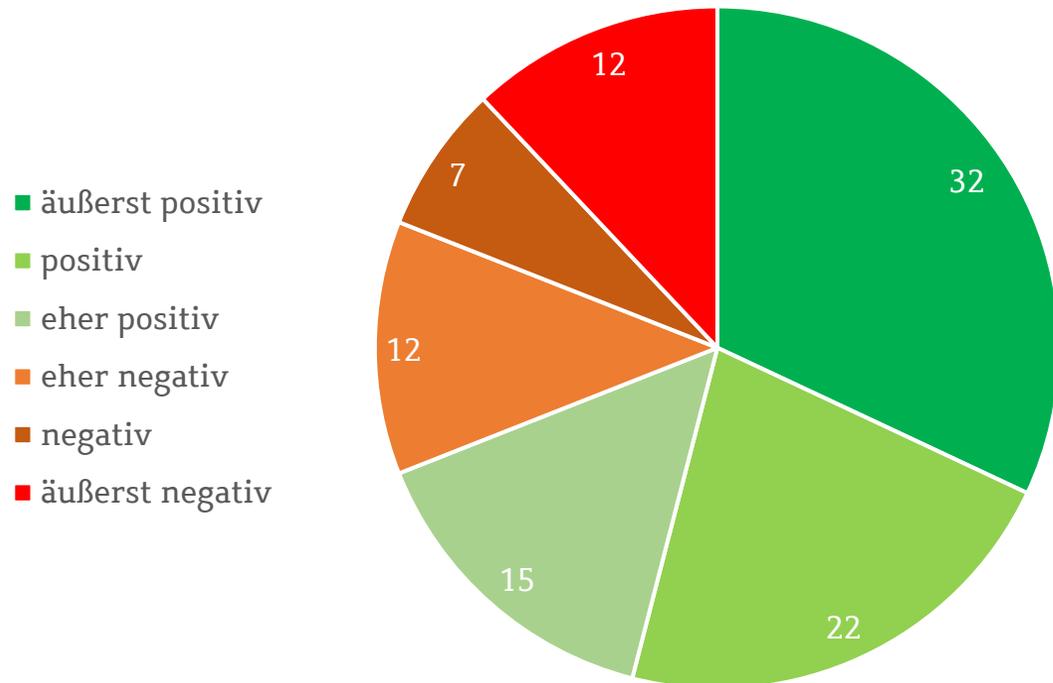


Szenario 2: Verkehrsberuhigtes Quartier ohne parkende Autos und mit mehr Grün

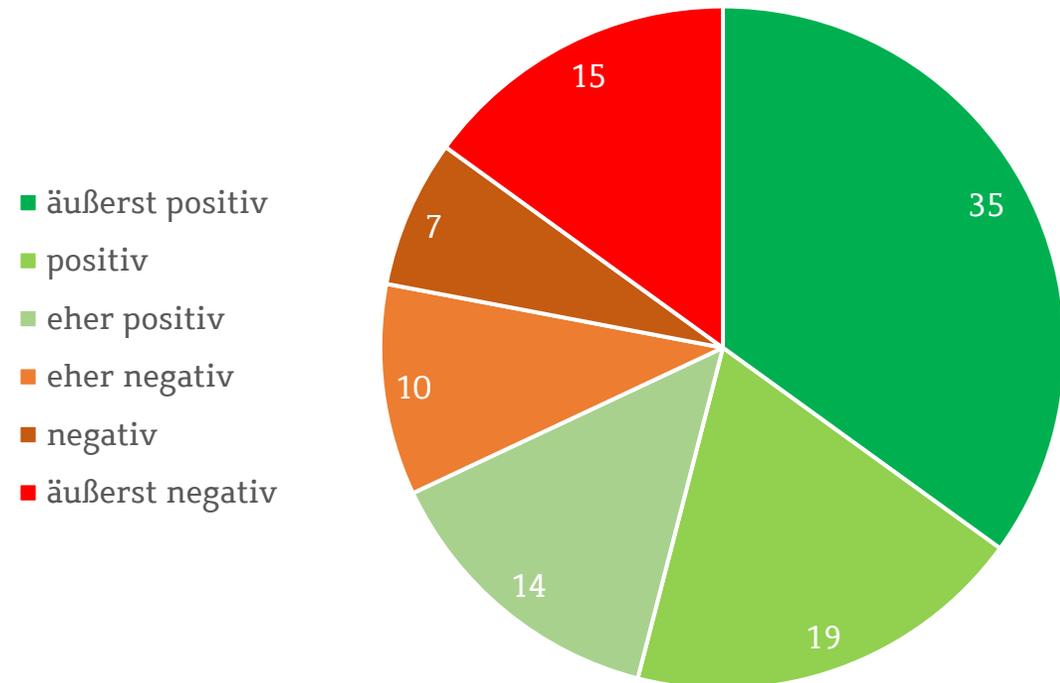
Der Samariterkiez wird zu einem Bereich, in dem Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen Vorrang haben. Damit mehr Platz für Fuß- und Fahrradverkehr sowie Grünflächen entsteht, werden alle Parkplätze für PKW entfernt (Ausnahme: Behindertenparkplätze). Autos können weiter einfahren und kurzzeitig halten (z.B. zum Be- und Entladen), aber nicht mehr dauerhaft parken.

Das Parken von privaten Autos ist nur noch außerhalb der benannten Straßen möglich. Dort können auch Stellplätze in privaten Tiefgaragen für eine ermäßigte Gebühr von 30 Euro pro Monat angemietet werden.

Friedrichshain (N = 549)



Kreuzberg (N = 486)

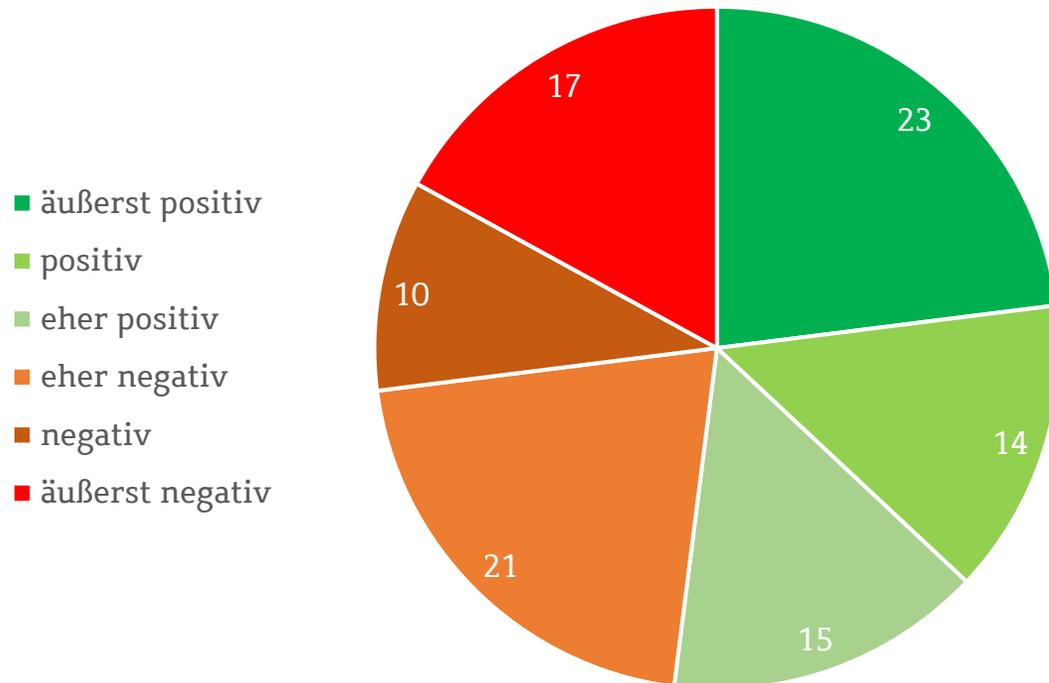


Szenario 3: Autofreies Quartier für Fuß- und Fahrradverkehr mit mehr Grün

Der Samariterkiez wird zu einem autofreien Bereich, der **ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen reserviert** ist. Das Einfahren mit dem privaten PKW ist in der Regel **nicht mehr möglich**. Der Autoverkehr beschränkt sich auf Lieferverkehr, Krankentransporte und andere Ausnahmen (z.B. Handwerker*innen, Umzug, Abfallentsorgung, Pflegedienste, Inhaber von privaten Stellplätzen etc.).

Genau wie in Szenario 2 können außerhalb der benannten Straßen Stellplätze in privaten Tiefgaragen für eine ermäßigte Gebühr von 30 Euro pro Monat angemietet werden.

Friedrichshain (N = 549)



Kreuzberg (N = 486)

