

„Befragung der Bewohner*innen und Gewerbetreibenden zur Umgestaltung der Bergmannstraße“

Zentrale Ergebnisse

Durchführung der Befragung:

Im Rahmen der Befragung wurden in dem festgelegten Untersuchungsgebiet jeder 2. Haushalt sowie alle Gewerbe im Erdgeschoss der Bergmannstraße und der einmündenden Straßen bis zur jeweils nächsten Kreuzung einbezogen. Durch Verteilung wurde den ausgewählten Haushalten im verschlossenen Umschlag ein Fragebogen, ein Anschreiben des Bezirksamts, ein Lageplan mit Blocknummern und ein Rückumschlag zur kostenlosen Rücksendung zugestellt.

Der Fragebogen enthielt 17 Fragen zu Einschätzungen und Bewertungen der geplanten Begegnungszone Bergmannstraße einschließlich demografischer Grunddaten. 13 Fragen waren geschlossene Fragen mit Antwortmöglichkeiten zum Ankreuzen, 4 Fragen waren offen gestellt und konnten mit eigenen Formulierungen beantwortet werden. 3.524 Haushalte und 183 Gewerbetreibende erhielten die Unterlagen. Die Verteilung erfolgte in der Woche vom 17. bis 22. Juni. Die Rücksendung sollte bis zum 14. Juli erfolgen.

Der Rücklauf umfasste 1.250 Fragebögen, davon gut 1.100 Antworten von Bewohner*innen und 140 von Gewerbetreibenden.

Allgemeines:

Die Umfrage traf auf eine starke Resonanz bei Bewohner*innen und Gewerbetreibenden. Der Rücklauf (Bewohner*innen über 30 %, Gewerbetreibende über 75 %) war vergleichsweise hoch. Zudem wurde von den offenen Antwortmöglichkeiten in einem besonders hohem Maße Gebrauch gemacht.

Ein knappes Viertel der Rückläufe ist von Bewohner*innen aus der Bergmannstraße gekommen.

Die Repräsentativität, gemessen an der Altersstruktur und der Haushaltsstruktur, ist hoch.

Insgesamt sind die Reaktionen der Befragten durch Skepsis und Kritik in vielen Einzelpunkten geprägt. Eine Rückkehr zu den Verhältnissen vor Beginn der Testphase wird aber nur einer Minderheit der Befragten gewünscht. Fast die Hälfte der Befragten verbindet mit der Umgestaltung die positive Erwartung, dass sie die Bergmannstraße in Zukunft stärker nutzen werden als zurzeit.

Charakteristisch für die Untersuchungsergebnisse ist, dass – mit zwei Ausnahmen – die Aussagen und Wertungen zwischen verschiedenen sozialen und demografischen Teilgruppen nur minimal variieren. Die Ausnahmen sind vor allem die PKW-Nutzer*innen und – etwas schwächer die Gewerbetreibenden. Diese beiden Untergruppen bewerten bei nahezu allen relevanten Fragen die geplante Begegnungszone, die bisherigen Testmaßnahmen und die Entscheidungsfaktoren (mit Ausnahme der PKW-relevanten) negativer als alle anderen Gruppen.

Ergebnisse im Einzelnen:**Anteil Bewohner*innen und Gewerbetreibenden im Rücklauf:**

85% Bewohner*in

6% Bewohner*in und Gewerbetreibende*r

3% Ladengewerbe/Restaurant/Café

6% anderes Gewerbe

Wohndauer:

Hohe Wohndauer im Gebiet (18 Jahre)

Kenntnisstand:

Drei Viertel haben die Frage „Haben Sie Kenntnisse über die Ziele des Projektes Begegnungszone Bergmannstraße?“ bejaht, ein Viertel verneint. Ca. 80% haben zudem angegeben, darüber in Kenntnis zu sein, dass die bisherigen Maßnahmen zu einer Testphase gehören.

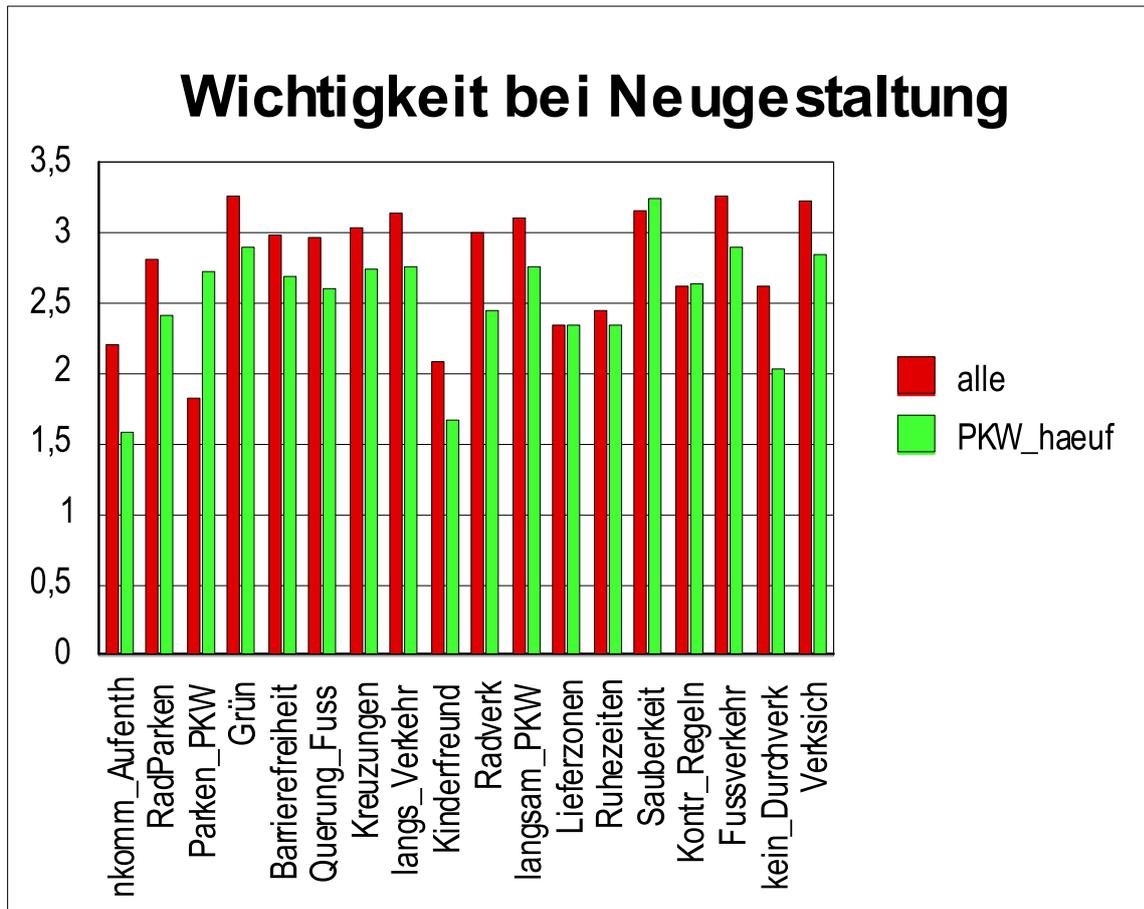
Einschätzung des Veränderungsbedarfs:

Lediglich ein Fünftel der Befragten ist der Meinung, dass die Verkehrssituation, wie sie vor der Testphase bestanden hat, weiterhin erhalten bleiben soll. Ein gutes Drittel möchte die Erfahrungen der laufenden Testphase nutzen, knapp die Hälfte hält eine Neuausrichtung der Umgestaltung für nötig.

Gewichtung der Gestaltungsfaktoren

Bei der Bewertung einzelner Faktoren nach ihrer Wichtigkeit für die Gestaltung der Begegnungszone Bergmannstraße („Wenn die Bergmannstraße umgestaltet wird, welche Qualitäten und Ausstattungen sind für sie wichtig und welche unwichtig?“) wurde der Fußverkehr, die Verkehrssicherheit, Grün und langsamerer Verkehr am höchsten gewichtet.

Abb. 1 Bewertung einzelner Faktoren nach ihrer Wichtigkeit für die Gestaltung der Begegnungszone
- Vergleich alle Befragte und PKW-Nutzer¹

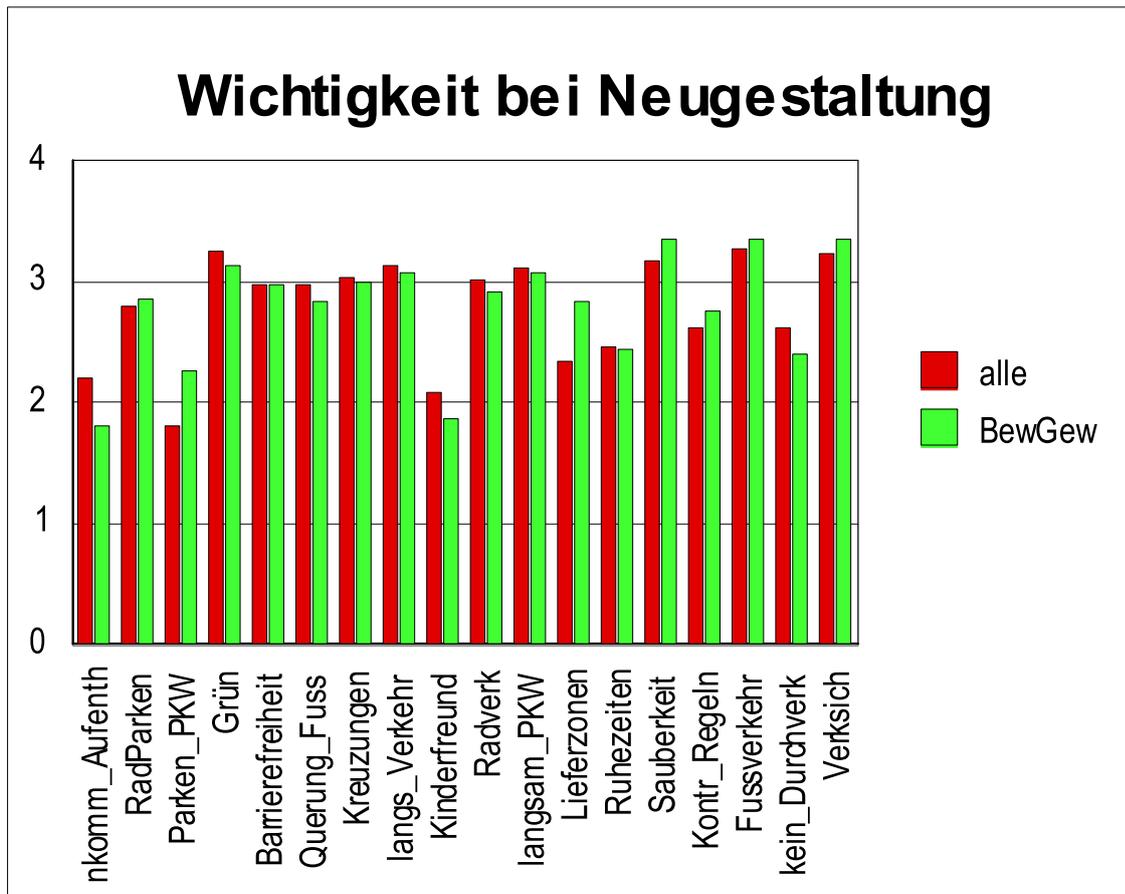


Die mit Abstand geringste Gewichtung erhielt der Faktor ‚Parkplätze für PKW‘. Ebenfalls gering gewichtet wurden ‚Kinderfreundlichkeit‘, ‚Lieferzonen‘ und ‚Nicht kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten‘.

PKW-Nutzer*innen gewichteten alle Faktoren außer ‚Parkplätze für PKW‘ und – allerdings nur im geringfügigen Maße – ‚Lieferzonen‘, ‚Sauberkeit‘ und ‚Kontrolle der Regeln‘ deutlich schwächer ein als der Durchschnitt.

1 Durchschnittswerte der einzelnen Faktoren (Gewichtung von ‚Finde ich unwichtig‘ = 1, bis ‚Finde ich sehr wichtig‘ = 5).

Abb. 2 Bewertung einzelner Faktoren nach ihrer Wichtigkeit für die Gestaltung der Begegnungszone
- Vergleich alle Befragte und Gewerbetreibende

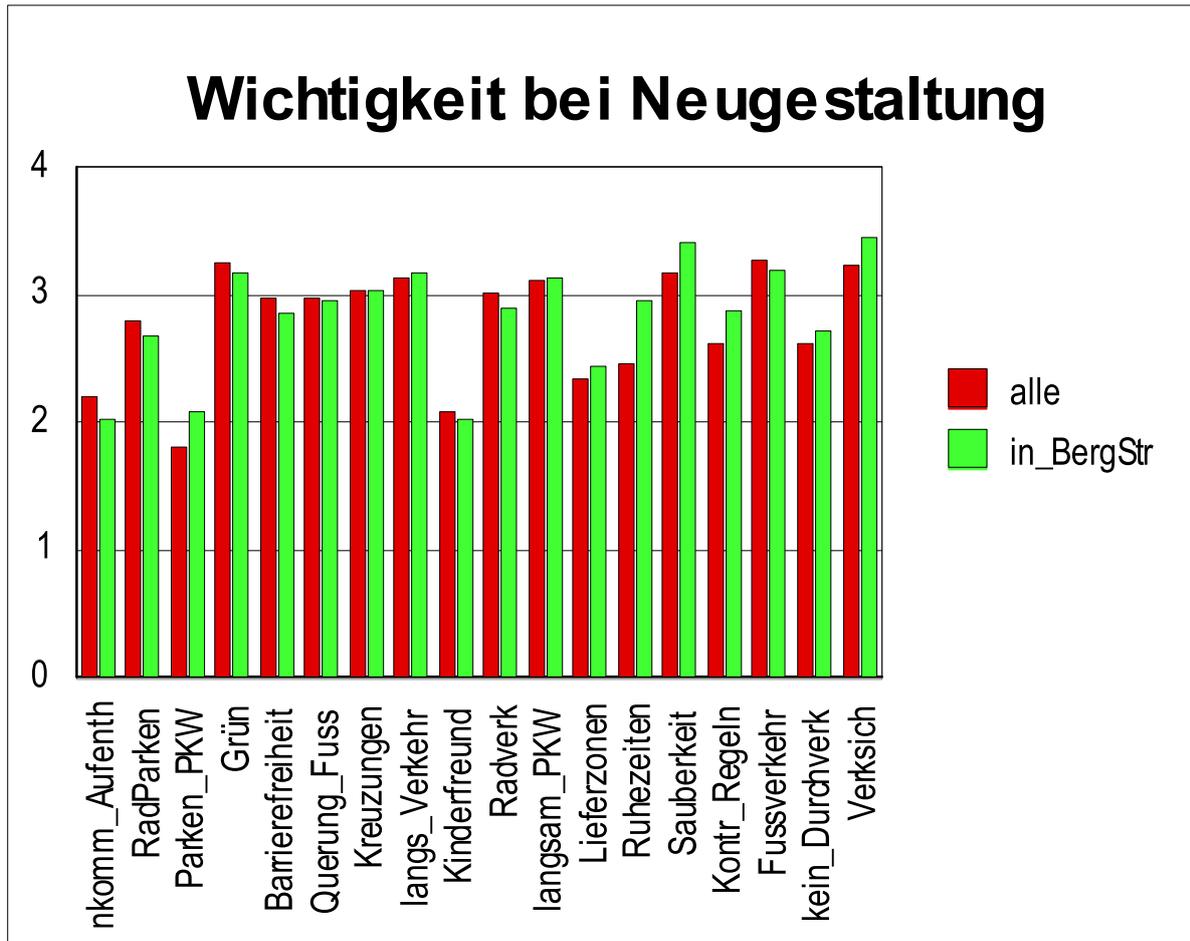


Gewerbetreibende sind sich mit den PKW-Nutzer*innen bei einer höheren Wertung des PKW-Parkens und der Lieferzone und einer geringeren der Aufenthaltsmöglichkeiten, der Kinderfreundlichkeit und der Ruhezeiten einig. Deutliche Differenzen zwischen diesen beiden Gruppen gibt es aber bei den Fragen zur Verkehrsregulierung, vor allem beim ‚Fußverkehr‘, bei ‚Kein Durchgangsverkehr‘ und ‚Verkehrssicherheit‘, die von den Gewerbetreibenden sogar höher eingestuft werden als im allgemeinen Durchschnitt.

Die Bewohner*innen der Bergmannstraße sind sich ebenfalls mit den PKW-Nutzer*innen bei einer höheren Wertung des PKW-Parkens und der Lieferzone einig. Alle anderen Faktoren der Verkehrsregulierung werden von ihnen deutlich höher als von den PKW-Nutzer*innen, zumeist auch im Vergleich zum allgemeinen Durchschnitt bewertet. Dem Thema ‚Verkehrssicherheit‘ räumen sie die höchste Priorität ein.

Die ‚Nicht-Kommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten‘, die insgesamt deutlich unterdurchschnittlich wichtig bewertet werden, werden von den Bergmannstraßenbewohner*innen noch geringer gewichtet als im Durchschnitt.

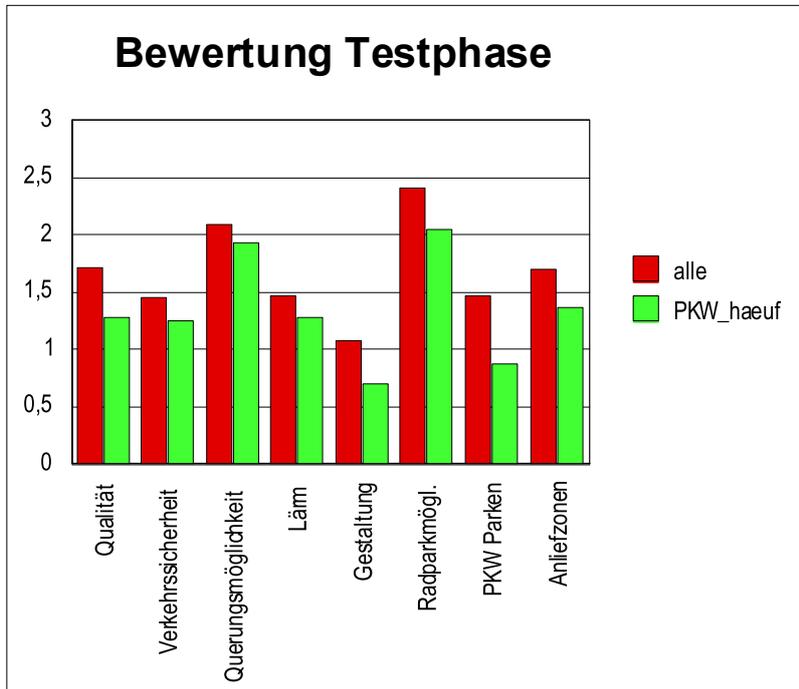
Abb. 3 Bewertung einzelner Faktoren nach ihrer Wichtigkeit für die Gestaltung der Begegnungszone
- Vergleich alle Befragte und Bewohner der Bergmannstraße



Bewertung der Testphase

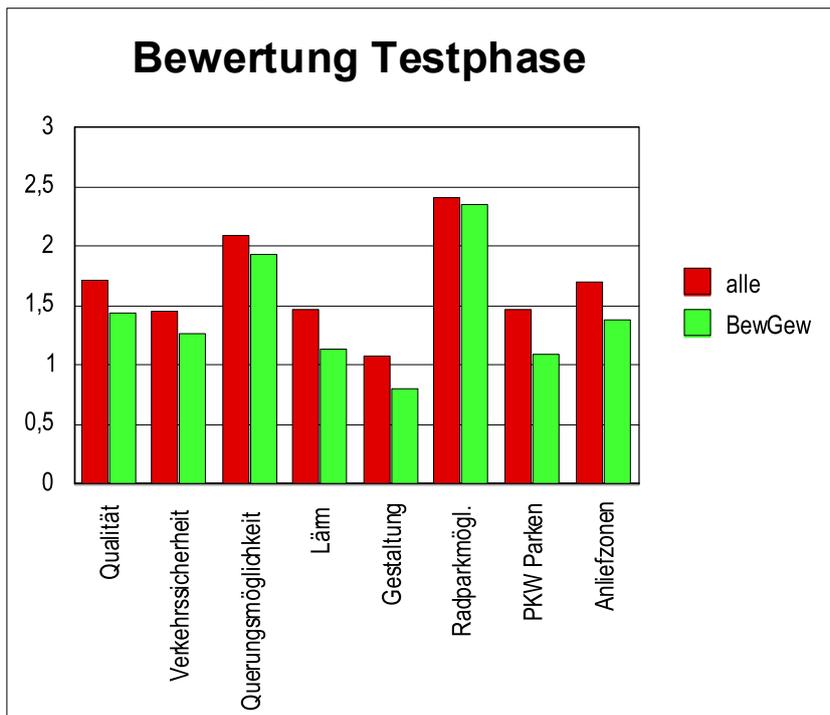
An der Testphase macht sich eine große Zahl von kritischen Äußerungen fest. Dabei stehen Themen der Gestaltung besonders stark im Vordergrund. Allerdings erhält die Testphase auch hinsichtlich wichtiger Themen wie Verkehrssicherheit und Lärmreduzierung wenig Zustimmung. Am positivsten werden die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bewertet. Auch die Querungsmöglichkeiten werden überdurchschnittlich eingeschätzt, zumeist mit dem Hinweis auf den zusätzlichen Fußgängerüberweg.

Abb. 4 Bewertung der Testphase
- Vergleich alle Befragte und PKW-Nutzer



Die deutlichste Kritik an der Testphase kommt von den PKW-Nutzer*innen, die in allen Einzelkategorien eine schlechtere Bewertung vornehmen.

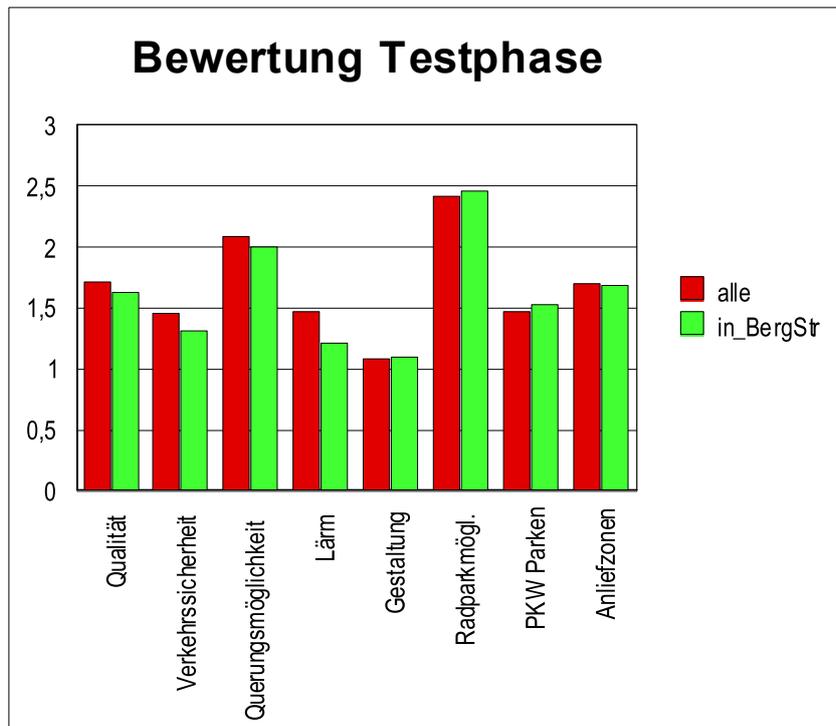
Abb. 5 Bewertung der Testphase
- Vergleich alle Befragte und Gewerbetreibende



Auch die Gewerbetreibenden bewerten die Testphase in allen Punkten schlechter als der Durchschnitt, allerdings nicht im gleichen Ausmaß wie die KFZ-Nutzer.

Abb. 6 Bewertung der Testphase

- Vergleich alle Befragte und Bewohner der Bergmannstraße



Die Bewohner*innen der Bergmannstraße sind vor allem hinsichtlich des Lärms und der Verkehrssicherheit der Testphase kritischer eingestellt als der Durchschnitt der Befragten. Nur die Lösungen hinsichtlich des Parkens werden etwas positiver gesehen.

Offene Frage zur Testphase

Die Möglichkeit, auf die Frage ‚Wenn Sie an die Elemente der Testphase zur Begegnungszone denken (Aufenthaltselemente, Straßenmarkierungen, verkehrliche Maßnahmen usw.) was fällt Ihnen dazu spontan ein?‘ mit eigenen Themen und Formulierungen zu antworten, wurde sehr intensiv genutzt. Insgesamt wurden vor allem kritische Anmerkungen gemacht: Ca. 80% der Äußerungen waren kritisch. Das Hauptaugenmerk dabei waren gestalterische Themen. Die Hälfte der kritischen Anmerkungen bezog sich auf die Gestaltung der Parklets, der Poller usw. Insbesondere die Parklets zogen Kritik auf sich. Darüber hinaus wurden hohe Kosten moniert.

Positiv wurde der neue Fußgängerüberweg erwähnt. Auch die Parklets, speziell die aus Holz, wurden positiv herausgestellt.

Offene Frage zu Ideen zur Begegnungszone

Auch die Frage ‚Haben Sie konkrete Ideen und Vorschläge?‘ wurde intensiv beantwortet. Die meisten der geäußerten Ideen beinhalteten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung. Der häufigste Vorschlag war die Durchfahrt für Kraftfahrzeuge vollständig zu sperren. Etwas weniger weitgehend waren

Vorschläge, nur den ÖPNV, den Lieferverkehr oder Anwohner-KFZ zuzulassen. Auch die Einrichtung einer Einbahnstraße wurde empfohlen.

Sehr häufig wurden die Verbesserung der Bedingungen für den Fahrrad- und den Fußgängerverkehr angeregt, ohne allerdings damit konkrete Vorschläge zu verbinden.

Es wurde auch auf den BVV-Beschluss verwiesen, dass zunächst eine Gesamtregelung für den Verkehr im Bereich erarbeitet werden sollte.

Eine relativ kleine Zahl an Befragten schlug die Rückkehr zur Verkehrsgestaltung vor der Testphase vor.

Perspektiven der Begegnungszone

Zukünftige Nutzung durch die Bewohner des Quartiers

Die Frage, ‚Für Sie als Bewohner*in – werden Sie die Bergmannstraße stärker nutzen als heute, wenn die Straße verkehrsberuhigt ist?‘, wird von jeweils knapp der Hälfte der befragten Bewohner*innen mit ‚stärker nutzen‘ oder ‚gleich viel nutzen‘ beantwortet. Nur ein knappes Zehntel gibt an, nach der Verkehrsberuhigung die Bergmannstraße weniger nutzen zu wollen. Dies Relationen sind zwischen den direkten Bewohner*innen in der Bergmannstraße und denen in den angrenzenden Straßen nur minimal unterschiedlich.

Auch unter den KFZ-Nutzer*innen, die die kritischste Einstellung zu den Neuordnungsplänen haben, ist der Anteil derer, die die Bergmannstraße zukünftig mehr nutzen, höher als diejenigen, die in Zukunft weniger nutzen wollen.

Die Bewohner*innen des Gebiets um die Bergmannstraße erwarten also von den Veränderungsplänen eine Verbesserung der Nutzungsqualität der Bergmannstraße.

Erwartungen der Gewerbetreibenden

Die Erwartungen der Gewerbetreibenden in die Entwicklung ihres Gewerbes nach Umgestaltung der Bergmannstraße wurde mit der Formulierung ‚Für Sie als Gewerbetreibende*r – was wird sich für Sie ändern, wenn die Straße verkehrsberuhigt ist?‘ abgefragt. Ein gutes Drittel erwartet keine Veränderung. Jeweils ein Viertel der Befragten erwarteten eine Verschlechterung bzw. kann diese noch nicht einschätzen und ein Sechstel eine Verbesserung der geschäftlichen Situation.

Bei der Begründung mit der Frage: ‚Warum erwarten Sie diese Entwicklung?‘, die allerdings nur von einem Teil der Gewerbetreibenden beantwortet wurde, wurden insgesamt deutlich mehr positive Einschätzungen zur geschäftlichen Entwicklung abgegeben als negative.

Erste Schlussfolgerungen

Die Bewohner des Bergmannstraßenkiezes zwischen Gneisenaustraße und Fidicinstraße, Mehringdamm und Südsterne sind mit den verkehrlichen Regelungen und den Nutzungsmöglichkeiten unzufrieden, wie sie vor der Testphase bestanden und wünschen sich weit überwiegend Veränderungen. Dabei wird auf eine deutliche Verkehrsberuhigung, eine Verbesserung des Radverkehrs, eine höhere Aufenthaltsqualität und eine insgesamt ruhigere Atmosphäre in der Straße abgezielt.

Die bisher in der Testphase umgesetzten Maßnahmen werden allerdings ebenfalls sowohl aus funktionellen als auch – besonders stark – aus gestalterischen Gründen, kritisiert.

Von Durchschnitt der Wohnbevölkerung setzen sich die Befragten deutlich ab, die einen PKW nutzen. Sie möchten erhebliche geringere Einschränkungen für die PKW-Nutzung, obwohl auch sie überwiegend Veränderungen in Richtung einer stärker verkehrsberuhigten Gestaltung befürworten.

Auch die Gewerbetreibenden üben deutliche Kritik an den bisherigen Maßnahmen. Teilweise gibt es Übereinstimmungen mit der Kritik der PKW-Nutzer, allerdings im jeweils deutlich geringeren Ausmaß.

(asum GmbH, gu, drk)