



## **Vorherbefragung der Bewohner und Gewerbetreibenden im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick (Altstadt Köpenick und Bölschestraße in Friedrichshagen) und Vergleich der befragten Teilgebiete in Treptow-Köpenick und Prenzlauer Berg**

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

Berlin Januar 2009

**Projektleitung:**

Michael Lehmbrock

**Autoren:**

Angelika Uricher

Pierre Karohs

**Statistische Auswertung**

Christa Rothäusler

**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: 030/39001-252

Telefax: 030/39001-251

E-Mail: lehmbrock@difu.de

Sitz Berlin, AG Charlottenburg, HRB 114959 B

Steuer-Nr. 27/601/51911

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

Dipl. Kaufmann Andreas Meißler

**Partner:**

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

10115 Berlin

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

Tempelhofer Damm 1-8

12101 Berlin

Bezirksamt Mitte von Berlin

Mathilde Jacob Platz 1

10551 Berlin

## Inhalt

1.	Einordnung ins Gesamtprojekt.....	9
2.	Methodik.....	11
2.1	Vorgehensweise .....	11
2.2	Überprüfen der Stichprobe .....	14
2.2.1	Altstadt Köpenick .....	14
2.2.2	Bereich Bölschestraße, Friedrichshagen .....	16
2.3	Strukturdaten der Erhebung .....	17
3.	Statistische Auswertung .....	18
3.1	Altstadt Köpenick .....	18
3.1.1	Bewohner.....	18
3.1.2	Gewerbetreibende.....	31
3.2	Bereich Bölschestraße, Friedrichshagen .....	41
3.2.1	Bewohner.....	41
3.2.2	Gewerbetreibende.....	57
4.	Vergleich der Ergebnisse der sechs befragten Teilgebiete.....	68
4.1	Bewohner.....	69
4.2	Gewerbetreibende.....	74
5.	Fazit und Empfehlungen .....	83
5.1	Fazit aus der Bewohnerbefragung in Köpenick .....	83
5.2	Fazit aus der Gewerbebefragung in Köpenick.....	85
5.3	Zusammenfassung.....	86
5.4	Empfehlungen .....	87

## Anhang

Anschreiben Bewohner und Gewerbetreibende  
Fragebogen Bewohner und Gewerbetreibende

## Verzeichnis der Abbildungen

1:	Einbindung der Befragungen in das Gesamtprojekt.....	11
2:	Beurteilung der Parksituation durch die Befragtem der einzelnen Teilgebiete.....	70
3:	Beurteilung der Parkplatzsuchzeit durch die Befragten der einzelnen Teilgebiete.	71

4: Zustimmung zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung durch die Befragten der einzelnen Untersuchungsgebiete.....	72
5: Ablehnung der Einführung von Parkraumbewirtschaftung durch die Befragten der einzelnen Untersuchungsgebiete.....	73
6: Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung der einen Straße durch die Befragten der einzelnen Untersuchungsgebiete.....	74
7: Befragte Unternehmen mit betriebseigenem Pkw .....	75
8: Wo die betrieblichen Pkw abgestellt werden.....	76
9: Beurteilung der Parkplatzsituation für Kunden durch die befragten Gewerbetreibenden in den einzelnen Untersuchungsgebieten .....	77
10: Beurteilung der Parkplatzsituation für die eigenen Beschäftigten durch die befragten Gewerbetreibenden der einzelnen Untersuchungsgebiete.....	77
11: Beurteilung der Parkplatzsituation für die betriebseigenen Fahrzeuge durch die befragten Gewerbetreibenden der einzelnen Untersuchungsgebiete.....	78
12: Zustimmung zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung durch die befragten Gewerbetreibenden in den einzelnen Untersuchungsgebieten .....	79
13: Ablehnung der Einführung von Parkraumbewirtschaftung durch die befragten Gewerbetreibenden in den einzelnen Untersuchungsgebieten .....	80
14: Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung der eigenen Straße durch die befragten Gewerbetreibenden in den einzelnen Untersuchungsgebieten.....	81

#### Verzeichnis der Tabellen

1: Vergleich der statistischen Daten mit den Daten der Befragung (Altersstruktur) ..	14
2: Vergleich der statistischen Daten mit den Daten der Befragung (Altersstruktur) ..	16
3: Berufliche Situation .....	18
4: Haushaltseinkommen nach Klassen .....	19
5: Haushaltseinkommen in Berlin (Mikrozensus 2006).....	19
6: Haushaltsstruktur .....	20
7: Pkw Verfügbarkeit in den Haushalten .....	20
8: Persönlicher Führerscheinbesitz .....	21
9: Pkw Verfügbarkeit der Befragten .....	21
10: Orte der Parkplätze .....	22
11: Parken in Wohnortnähe .....	22
12: Parkplatzsuche zu den verschiedenen Tageszeiten (Mehrfachnennungen möglich)	23
13: Häufigkeit der Pkw Nutzung .....	23
14: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die Bewohner .....	24

15: Interesse an Garagenstellplätzen .....	24
16: Zahlungsbereitschaft für Garagenstellplätze .....	25
17: Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung (Mehrfachnennungen möglich).....	25
18: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich) .....	26
19: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten in Abhängigkeit von der Pkw Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen möglich).....	27
20: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich) .....	28
21: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Anteile in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen möglich) .....	29
22: Anzahl der Besucher, die mit dem Pkw anreisen .....	29
23: Besucher und Problematik der Parkgebühren .....	30
24: Vorschläge zur Straßengestaltung (Mehrfachnennungen möglich) .....	30
25: Betriebe und Branchen.....	31
26: Anzahl der Beschäftigten in den befragten Betrieben.....	32
27: Anzahl der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen .....	32
28: Betriebe mit Pkw .....	33
29: Betriebe mit Lkw .....	33
30: Stellplätze der betriebseigenen Fahrzeuge .....	33
31: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen.....	34
32: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen und Parkplatzprobleme .....	34
33: Anzahl Beschäftigte mit dienstlicher Nutzung des eigenen Pkws .....	35
34: Beschäftigte und zur Verfügung stehende Stellplätze .....	35
35: Förderung von ÖPNV oder Fahrrad durch die Betriebe .....	36
36: Art der betrieblichen Förderung .....	36
37: Anzahl der Betriebe mit regelmäßigem Kundenverkehr und durchschnittliche Kunden- bzw. Besucherzahl pro Tag .....	36
38: Anzahl der Betriebe mit Kundenparkplätzen .....	37
39: Anzahl der betriebseigenen Kundenparkplätze.....	37
40: Einschätzung der Zahlungsbereitschaft der Kunden für Parken durch die Betriebe	37
41: Betriebe und Flächen für deren Anlieferung.....	38
42: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die befragten Gewerbetreibenden .....	38
43: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich) .....	39

44: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich) .....	39
45: Verbesserungsvorschläge und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)	40
46: Sonstige Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung.....	40
47: Berufliche Situation .....	41
48: Haushaltseinkommen nach Klassen .....	41
49: Haushaltsstruktur .....	42
50: Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten .....	43
51: Persönlicher Führerscheinbesitz .....	43
52: Pkw-Verfügbarkeit der Befragten .....	43
53: Orte der Parkplätze.....	44
54: Parken in Wohnortnähe .....	45
55: Parkplatzsuche zu den verschiedenen Tageszeiten.....	45
56: Häufigkeit der Pkw-Nutzung .....	46
57: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die Bewohner .....	46
58: Interesse an Garagenstellplätzen .....	47
59: Zahlungsbereitschaft für Garagenstellplätze .....	47
60: Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung (Mehrfachnennungen möglich).....	48
61: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich) .....	49
62: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen möglich).....	50
63: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten in Abhängigkeit davon, wo überwiegend geparkt wird (Mehrfachnennungen möglich) .....	51
64: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich) .....	52
65: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Anteile in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen möglich) .....	53
66: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Anteile in Abhängigkeit davon, wo überwiegend geparkt wird (Mehrfachnennungen möglich).....	54
67: Anzahl der Besucher, die mit dem Pkw anreisen .....	55
68: Besucher und Problematik der Parkgebühren .....	55
69: Vorschläge zur Straßengestaltung (Mehrfachnennungen möglich) .....	56
70: Betriebe und Branchen.....	57
71: Anzahl der Beschäftigten in den befragten Betrieben.....	58

72: Anzahl der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen .....	58
73: Betriebe mit Pkw .....	58
74: Betriebe mit Lkw .....	59
75: Stellplätze der betriebseigenen Fahrzeuge .....	59
76: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen.....	60
77: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen und Parkplatzprobleme .....	60
78: Anzahl Beschäftigte mit dienstlicher Nutzung des eigenen Pkws .....	61
79: Beschäftigte und zur Verfügung stehende Stellplätze .....	61
80: Förderung von ÖPNV oder Fahrrad durch die Betriebe .....	61
81: Art der betrieblichen Förderung .....	62
82: Anzahl der Betriebe mit regelmäßigem Kundenverkehr und durchschnittliche Kunden- bzw. Besucherzahl pro Tag.....	62
83: Anzahl der Betriebe mit Kundenparkplätzen .....	63
84: Anzahl der betriebseigenen Kundenparkplätze.....	63
85: Einschätzung der Zahlungsbereitschaft der Kunden für Parken durch die Betriebe	63
86: Betriebe und Flächen für deren Anlieferung .....	64
87: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die befragten Gewerbetreibenden .....	64
88: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich) .....	65
89: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich) .....	66
90: Verbesserungsvorschläge und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)	67
91: Sonstige Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung.....	67
92: Verteilung der Befragten auf die einzelnen Teilgebiete .....	69
93: Einwohner, Motorisierung und Stellplatzangebot in den Untersuchungsgebieten	69



## 1. Einordnung ins Gesamtprojekt

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:

- AP 1: Vorherbefragung der Bewohner und Gewerbetreibenden in den Berliner Bezirken Pankow und Köpenick sowie der Bezirksverwaltungen zur Erhebung und Systematisierung der Hemmfaktoren.
- 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“.
- AP 3: Durchführung von zwei Planspielen zur Förderung des Parkraummanagements mit den beteiligten Akteuren in zwei Bezirken (Berlin-Pankow und Berlin-Köpenick).
- 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.
- AP 5: Pilotvorhaben „Einfaches Parken“: Analyse des gebührenpflichtigen Parkens aus Nutzersicht sowie Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen, da von einer Vereinfachung des gebührenpflichtigen Parkens höhere Akzeptanz und bessere Zahlungsmoral erwartet werden.
- 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.
- 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.

- AP 8: Pilotvorhaben „Parkgebührengestaltung“: Untersuchung der Auswirkungen von Parkgebührenerhöhungen.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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).
- 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 bereits im April separat 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. 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 ist im vorliegenden Bericht in Abschnitt 4 enthalten.

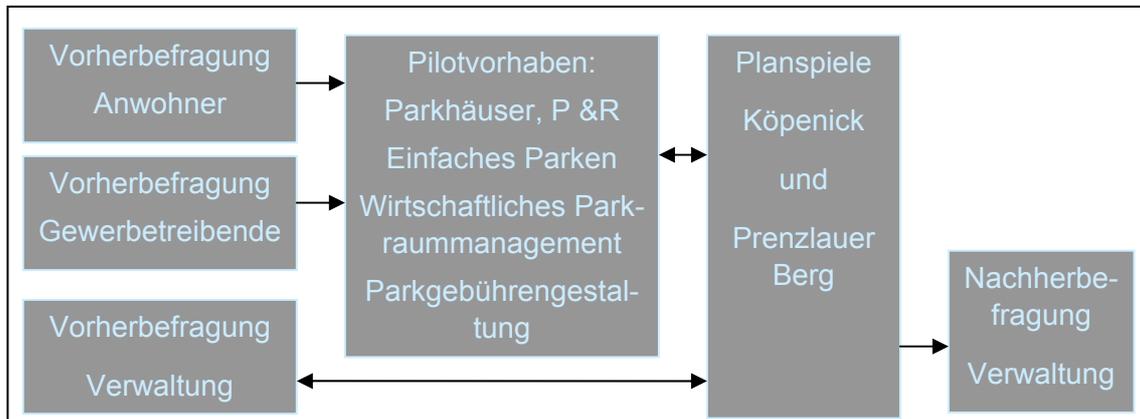
Zentrale Fragen der Erhebung betreffen die eigenen Parkgewohnheiten, die Einschätzung der Parkplatzsituation im eigenen Wohn- bzw. Betriebsumfeld und die Befürwortung oder Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung sowie die Gründe dafür. Zusätzlich sollen Rückkopplungen von den Pilotvorhaben zur Befragung möglich sein, in dem Ergebnisse der Pilotvorhaben kritisch hinterfragt werden und Auswertungen im Nachgang zum vor-

---

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

liegenden Bericht durchgeführt werden können. Der vorliegende Bericht stellt somit eine Grundausswertung dar. Die Einordnung in das Gesamtvorhaben ergibt sich aus Abbildung 1.

Abbildung 1: Einbindung der Befragungen in das Gesamtprojekt\*



\*Quelle: Eigene Darstellung.

Die Ergebnisse der Vorherbefragung der Bewohner und Gewerbetreibenden sind somit eine wichtige Grundlage der Pilotvorhaben „Parkhäuser und Park & Ride“ (AP2), „Einfaches Parken“ (AP 5), „Wirtschaftliches Parkraummanagement“ (AP 7), Parkgebührengestaltung (AP 8) und der geplanten Planspiele im Prenzlauer Berg (Pankow) und in Köpenick (AP 3). Sie fließen ebenso in die Nachherbefragung der Verwaltung (AP 10) ein und sind eine inhaltliche Grundlage der Dissemination innerhalb und außerhalb Berlins (AP 11 und 12).

Die Bewohner wurden unter anderem danach befragt, wo sie ihren Pkw überwiegend parken, und ob sie Interesse daran hätten, Ihr Auto in einer Garage abzustellen. Die Auswertung der Antworten hat entsprechende Auswirkungen auf die Bearbeitung von AP 2. Die Antworten auf die Fragen nach Befürwortung oder Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung und deren Gründe sind eine wichtige Grundlage für das Planspiel (AP 3) und die begleitende Öffentlichkeitsarbeit bei der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung. Die Frage an die Bewohner, ob deren Besucher häufig mit dem Pkw kommen und ob Parkgebühren für sie Besucher ein Problem wären, gibt Hinweise für Ausnahmeregelungen. Die derzeitigen Ausnahmeregelungen für Besucher werden in AP 5 ausführlich dargestellt und aus der Auswertung der Antworten im vorliegenden Bericht werden dort Empfehlungen zur Verbesserung dieser Regelungen erarbeitet.

## 2. Methodik

### 2.1 Vorgehensweise

Von den insgesamt angestrebten 500 Befragungsdatensätzen sollten 250 im Untersuchungsgebiet Köpenick gewonnen werden. Dazu wurden 180 Bewohner und 70 Gewer-

betreibende befragt. Die ursprüngliche Planung sah vor, die Befragungen auf Alt-Köpenick zu konzentrieren, da das Bezirksamt dort ein neues Konzept zum Ruhenden Verkehr erarbeitet, in dem u.a. auch die Einführung von Parkraumbewirtschaftung untersucht wird. Da dort insgesamt nur 1.006 Einwohner gezählt wurden<sup>2</sup>, war jedoch absehbar, dass die Wahrscheinlichkeit sehr gering ist, dort die entsprechende Anzahl von Befragungen durchführen zu können. Aus diesem Grund wurde die Befragung auf das Gebiet um die Bölschestraße in Berlin-Friedrichshagen ausgedehnt, in dem bereits heute die Parkdauer mittels Parkscheibe begrenzt ist und der Bezirk die Neuordnung des ruhenden Verkehrs anstrebt.

Der Raum Alt-Köpenick wird im Norden und Osten durch die Spree, im Westen durch die Dahme und im Süden durch die Müggelheimer Straße begrenzt, womit die Auswahl des Untersuchungsgebietes entsprechend der natürlichen Grenzen durch Müggelspree, Dahme und Frauentog erfolgte. Im Untersuchungsraum Friedrichshagen konzentrierten sich die Befragungen auf den Bereich der Bölschestraße sowie die direkt angrenzenden Straßen.

Der Bereich Bölschestraße weist mit 4.504 Einwohnern ca. viermal so viele Einwohner auf wie der Bereich Alt-Köpenick (1.006 Einwohner). Da die Neugestaltung der Parksituation und gegebenenfalls Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt als dringlicher angesehen wird als im Bereich Bölschestraße, wurde dort eine möglichst umfangreiche Befragung angestrebt und vom Prinzip des Einwohnerbezugs abgewichen. Ein Drittel der 250 Datensätze wurde deshalb in Alt-Köpenick sowie zwei Drittel der Daten in der Bölschestraße erhoben. Dementsprechend wurden in Alt-Köpenick 62 Einwohner/26 Gewebetreibende und in der Bölschestraße 118 Einwohner/46 Gewebetreibende befragt.

Die Auswahl der zu befragenden Haushalte fand in der Bölschestraße anhand der digitalen Rasterdaten des Landeskartenwerkes von Berlin statt, um eine annähernde Gleichverteilung der Befragten in den Straßenabschnitten zu erreichen. Dieses Auswahlverfahren ist damit begründet, dass die jeweilige örtliche Situation des Parkens nicht nur von haushaltsbezogenen Gegebenheiten, wie z.B. der Motorisierung, sondern in ganz erheblichem Maße auch von räumlichen Kriterien, wie z.B. vom Parkplatzangebot auf der Straße und der Bebauungsdichte, abhängig ist. Analog zur Befragung in Pankow wurde die Gesamtzahl der vorhandenen Grundstücke ausgezählt und durch die Anzahl der durchzuführenden Anwohnerbefragungen (hier 118) geteilt. Hieraus ergibt sich der Befragungsfaktor  $K$ , welcher, durch die Anzahl der Grundstücke eines Straßenzuges geteilt, Auskunft darüber gibt, wie viele Befragungen für den jeweiligen Abschnitt durchzuführen sind. Die Auswahl der zu befragenden Grundstücke wurde im Anschluss per Zufallsauswahl vorgenommen. Es wurde darauf geachtet, dass die Befragungen den Straßenraum möglichst gleichmäßig abdecken und eine einheitliche Verteilung von Vorderhaus, Seitenflügel und Hinterhaus gegeben ist<sup>3</sup>. Stellte sich vor Ort heraus, dass eines der durch die Zufallsauswahl ausgewählten Grundstücke nicht zugänglich, nicht vorhanden oder nicht bewohnt war, wurde auf das jeweils nächste Grundstück ausgewichen.

---

2 Statistisches Landesamt Berlin-Brandenburg, Einwohnerstatistik auf Blockebene, Stand 31.12.2007.

3 Vorausgesetzt wird bei dieser Auswahlmethode eine relativ gleichmäßige Verteilung der Bebauungsdichte, die in den beiden Untersuchungsgebieten jeweils gegeben ist.

Im Untersuchungsgebiet Alt-Köpenick ist die Anzahl der Grundstücke insgesamt wesentlich geringer. Deshalb wurden hier alle zugänglichen Grundstücke in die Auswahl aufgenommen. Auch hier wurde auf eine einheitliche Verteilung von Vorderhaus, Seitenflügel und Hinterhaus geachtet.

Im Anschluss an die Grundstücksauswahl wurden die potenziell zu befragenden Haushalte bestimmt. Um Häufungen zu vermeiden und das Untersuchungsgebiet möglichst genau abzubilden, wurde in beiden Gebieten angestrebt, möglichst einen Haushalt pro Grundstück zu befragen. Da sich bei der Befragung in Pankow herausgestellt hatte, dass mit einer Verweigerungsquote von 25 Prozent und einer Quote von nicht anzutreffenden Personen von über 50 Prozent ausgegangen werden muss, wurden pro Grundstück sieben potenziell zu befragende Haushalte ausgewählt. Die Auswahl erfolgte per Zufallsprinzip mit vorher festgelegten Zufallszahlen direkt vor Ort.

Die Auswahl der Gewerbetreibenden wurde ebenfalls direkt vor Ort vorgenommen. Da unter den Gewerbetreibenden erfahrungsgemäß von einer höheren Befragungsbereitschaft ausgegangen werden konnte, wurden hier lediglich dreimal so viele Probanden über das Vorhaben informiert. Die Auswahl erfolgte per Zufallszahlen.

Die direkte Auswahl der Probanden erfolgte wie in Pankow über eine modifizierte Next-Birthday-Methode, nach welcher die Zielperson folgende Kriterien erfüllen musste, um an der Befragung teilzunehmen: Sie musste mindestens 18 Jahre alt sein, im Haushalt leben, die deutsche Sprache beherrschen, als nächstes Geburtstag haben und momentan anwesend sein.

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

Zur Durchführung wurden standardisierte Fragebogen verwendet. Die Befragungen erfolgten mündlich durch zuvor geschulte Interviewer. Um die Verweigerungsquote so gering wie möglich zu halten, wurden die Probanden zwei bis drei Tage vor dem Erscheinen der Interviewer mit einem Informationsschreiben, welches den Briefkopf des Bezirksamtes und die Unterschrift des zuständigen Stadtrates enthielt, über die Hintergründe der Befragung und den genauen Befragungszeitraum informiert. Die Kopie eines solchen Schreibens, für Anwohner und Gewerbetreibende, befindet sich im Anhang.

Die Befragungen waren mit einem Vorlauf von zwei bis maximal drei Tagen möglichst knapp angekündigt worden, um die Probanden nicht unnötig lange hinzuhalten. Der Befragungszeitraum erstreckte sich bei den Anwohnern von jeweils 16.00 bis 20.00 Uhr sowie bei den Gewerbetreibenden von 9.00 bis 16.00 Uhr.

Wurde ein Haushalt erfolgreich befragt, wurden Absageschreiben an die anderen Probanden verteilt und dieses Grundstück nicht weiter befragt. Analog wurden die Gewerbetreibenden informiert, sobald die erforderliche Anzahl an Gewerbebefragungen für einen Straßenabschnitt erreicht war.

Um ein möglichst genaues Abbild der Verweigerer zu erhalten, waren die Interviewer dazu angehalten, die Merkmale Geschlecht und ungefähres Alter sowie den Verweigerungsgrund zu notieren.

Im Falle einer Verweigerung oder dem Nichtantreffen aller Probanden eines Hauses, fiel dieses aus dem Befragungspool heraus und wurde auch zu keinem späteren Zeitpunkt mehr befragt. Um diese Ausfälle zu kompensieren, waren von vorneherein Ersatzhäuser ausgewählt worden, auf die zurückgegriffen werden konnte. Diese Vorgehensweise erwies sich als probates Mittel zur Reduzierung der Ausfälle.

## 2.2 Überprüfen der Stichprobe

Um die Repräsentativität der Stichprobe und deren Aussagekraft zu überprüfen, wird im Folgenden dargestellt, inwieweit die in der Befragung erhobenen demografischen Daten von den melderechtlich erfassten Daten des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg<sup>4</sup> abweichen.

Die statistischen Daten zur Einwohnerzahl, Anzahl der Wohneinheiten, Geschlecht und Altersstruktur liegen auf Blockebene vor. Verglichen werden die Merkmale Geschlecht und Altersstruktur.

Die Klassenintervalle der Altersstruktur zwischen erhobenen und statistischen Daten weichen geringfügig voneinander ab. Ursache dafür ist die Intervallbildung auf Basis der Kriterien Führerscheinbesitz, Pkw-Verfügbarkeit und Familienbildung in der vorliegenden Untersuchung.

Zusätzlich werden die Verweigerer hinsichtlich der Merkmale Geschlecht, geschätztes Alter und Verweigerungsgrund analysiert, soweit diese Merkmale erhoben werden konnten.

### 2.2.1 Altstadt Köpenick

Tabelle 1: Vergleich der statistischen Daten mit den Daten der Befragung (Altersstruktur)

Einwohnerstatistik		Befragung (N= 62)	
Alter in Jahren	Anteil (Prozent)	Alter in Jahren	Anteil (Prozent)
18-27	19,3	18-29	22,6
27-45	52,6	30-44	40,3
45-65	22,8	45-65	33,9
>65	5,3	>65	3,2
Gesamt	100	Gesamt	100
Männer	52,6	Männer	50
Frauen	47,4	Frauen	50



Der Vergleich der Daten aus der Einwohnerstatistik für die Altstadt-Köpenick mit denen aus der Befragung zeigt eine weitestgehende Homogenität in den Altersklassen der unter

<sup>4</sup> Statistisches Landesamt Berlin-Brandenburg, Einwohnerstatistik auf Blockebene Stand 2007.

29-Jährigen und der über 65-Jährigen. Die Abweichung in der Klasse der 27- bis 45-Jährigen resultiert aus den unterschiedlichen Klassenintervallen. Die Abweichungen in der darüber liegenden Altersklasse der 45- bis 65-Jährigen lassen sich durch die geringe Stichprobengröße erklären. Wenig wahrscheinlich sind eine ungleichmäßige Verteilung dieser Altersgruppe im Untersuchungsgebiet und eine entsprechende systematische Untererfassung durch das Auswahlprinzip. In diesem Falle hätten sich auch bei den anderen Altersgruppen größere Abweichungen der befragten und der gemeldeten Bewohner ergeben müssen.

In Alt Köpenick verweigerten insgesamt 75 Personen das Interview. Bei 57 Prozent dieser Personen wurde das Geschlecht erfasst, 58 Prozent davon sind weiblich und 42 Prozent männlich. Danach erscheint die Verweigerungsquote bei den Frauen etwas höher als bei den Männern zu sein.

Bei 37 Prozent der Befragten konnte das Alter durch die Interviewer geschätzt werden. Die Analyse der Angaben zeigt, dass in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen die Verweigerungsquote höher ist als der Anteil dieser Altersgruppen an den Befragten und der Bevölkerung. In den beiden Altersgruppen 30 bis 44 Jahre und 45 bis 65 Jahre ist die Verweigerungsquote etwas höher und in der Altersgruppe über 65 Jahre deutlich höher als der Anteil derjenigen, die die Fragen beantworteten. Ein Grund dafür scheint die hohe zeitliche Beanspruchung der Altersgruppen zwischen 30 und 44 Jahren bzw. 45 und 65 Jahren zu sein, der Grund für die Verweigerung der Gruppe der über 65-Jährigen könnte ein geringes Interesse an der Thematik sein. Aus diesem geringeren Interesse kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass die Verweigerer anders geantwortet hätten als die Befragten selbst, wie das Beispiel Bölschestraße zeigt. Insgesamt muss jedoch die geringe Fallzahl pro Altersklasse berücksichtigt werden.

Bei 75 Prozent der Verweigerer konnte eine Begründung für die Verweigerung erhoben werden. Über die Hälfte (55 Prozent) gaben als Begründung „keine Zeit“ an, weitere 18 Prozent hatten kein Interesse. Von denjenigen Personen, die keine Zeit hatten, sind 39 Prozent weiblich und 32 Prozent männlich. Bei 29 Prozent ist das Geschlecht unbekannt. Die Gruppe derer die kein Interesse hatte, ist zu 50 Prozent männlich und zu 40 Prozent weiblich, bei den restlichen zehn Prozent ist das Geschlecht nicht bekannt. Da die jeweilige Fallzahl auch hier sehr klein ist, können diese Aussagen nur sehr vorsichtig getroffen werden.

## 2.2.2 Bereich Bölschestraße, Friedrichshagen

Tabelle 2: Vergleich der statistischen Daten mit den Daten der Befragung (Altersstruktur)

Einwohnerstatistik		Befragung (N=118)	
Alter in Jahren	Anteil (Prozent)	Alter in Jahren	Anteil (Prozent)
18-27	9,9	18-29	11,9
27-45	27,7	30-44	31,4
45-65	25,1	45-65	21,2
>65	37,3	>65	35,6
Gesamt	100	Gesamt	100
Männer	45,8	Männer	44,9
Frauen	54,2	Frauen	55,1



Ein Vergleich der statistischen Daten mit den Daten der Befragung zeigt in allen Altersklassen Übereinstimmungen auf. Die Stichprobe gibt die Grundgesamtheit sehr gut wieder. Die geringen Abweichungen sind auf die unterschiedliche Klasseneinteilung und die geringe Stichprobengröße zurückzuführen. Ein weiterer Grund liegt darin, dass die Befragungszeit mit Rücksicht auf die Erwerbstätigen gewählt wurde. Vor diesem Hintergrund sind die Abweichungen tolerabel.

Im Bereich Bölschestraße verweigerten insgesamt 109 Personen die Beantwortung der Fragen. Bei 55 Prozent von ihnen wurde das Geschlecht erfasst, davon sind 63 Prozent weiblich und 37 Prozent männlich. Danach ist auch in der Bölschestraße die Verweigerungsquote bei den Frauen etwas höher als bei den Männern. Bei 43 Prozent der Verweigerer konnte deren Alter durch die Interviewer geschätzt werden. Die Analyse der Altersstruktur dieser 43 Prozent zeigt, dass der Anteil der 18- bis 29-Jährigen an den Verweigerern viel geringer ist als deren Anteil an den Befragten und der gesamten Bevölkerung in der Bölschestraße. In der Gruppe der 30- bis 44-Jährigen entspricht der Anteil der Verweigerer dem Anteil der Befragten bzw. an der Bevölkerung. Der Anteil der Verweigerer in der Gruppe der 45- bis 65-Jährigen ist deutlich höher als deren Anteil an den Befragten und an der Bevölkerung, der der über 65-Jährigen dagegen deutlich geringer als deren Anteil an den Befragten bzw. der Bevölkerung. Da der Anteil der letztgenannten Altersgruppe an den Befragten jedoch dem der Gesamtbevölkerung entspricht kann davon ausgegangen werden, dass die Verweigerer nicht anders geantwortet hätten als diejenigen die die Fragen beantworteten und somit das Ergebnis durch diese nicht verfälscht wurde.

Von den Verweigerern wurde von 39 Prozent als Grund „Kein Interesse“ angegeben und von weiteren 31 Prozent „keine Zeit“. 61 Prozent derjenigen, die keine Zeit hatten sind weiblich und 22 Prozent männlich, bei 17 Prozent ist das Geschlecht nicht bekannt. Ein Grund dafür könnte die Tageszeit der Befragung sein und dass Frauen am frühen Abend stärker mit familiären Aufgaben beschäftigt sind als Männer. Von denjenigen Verweigerern die kein Interesse als Ablehnungsgrund nannten sind 48 Prozent männlich und 38 Prozent weiblich, bei 14 Prozent ist das Geschlecht unbekannt. Insgesamt können die

Angaben aber auch hier nur sehr vorsichtig interpretiert werden aufgrund der geringen Zahl der Verweigerer in der jeweiligen Gruppe.

### 2.3 Strukturdaten der Erhebung

Die Strukturdaten der Erhebung sind im Folgenden stichwortartig zusammengefasst:

- Erhebungseinheiten: Anwohner/Gewerbetreibende,
- Auswahlverfahren (Anwohner): Auswahl aller zur Verfügung stehenden Haushalte; Auswahl der Haushalte nach Zufallsverfahren; Auswahl innerhalb des Haushalts nach „Next-Birthday-Methode“,
- Auswahlverfahren (Gewerbe): Zufallsauswahl,
- Zeitdimension: Querschnittsstudie,
- Zeitraum der Datenerhebung: 24.4. bis 9.5.08,
- Untersuchungsgebiet: Berlin Alt-Köpenick und Berlin Friedrichshagen (Bereich Bölschestraße),
- Technik der Datenerhebung: mündliche Befragung,
- Anzahl der untersuchten Einheiten : 252,
- Schritte zur Minimierung der Ausfälle: Informationsschreiben mit Briefkopf des Bezirksamtes; adäquate Befragungszeit; Erhöhung der potenziell zur Verfügung stehenden Probanden pro Grundstück; „Ersatzgrundstücke“,
- Erhebungsinstrument: standardisierter Fragebogen,
- Angaben zum Fragebogen (Anwohner): Zahl der Fragen: 19  
Inhalte:
  - ▲ demografische Daten,
  - ▲ Pkw-Verfügbarkeit,
  - ▲ Parkplatzsituation,
  - ▲ Pkw-Nutzung,
  - ▲ Parkraumbewirtschaftung (Erfahrung, Meinung),
  - ▲ Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung,
  - ▲ berufliche Situation,
  - ▲ Einkommen
- Angaben zum Fragebogen (Gewerbe): Zahl der Fragen: 19  
Inhalte:
  - ▲ allgemeine Angaben (Branche, Betriebsfläche, Beschäftigte),
  - ▲ Kfz-Bestand,
  - ▲ Angestelltensituation (Kfz-Nutzung, Park- und Stellplätze, Förderung des ÖPNV),
  - ▲ Kundensituation (Anzahl, Parkplätze, Gebühren),
  - ▲ Parksituation am Betriebsstandort
  - ▲ Parkraumbewirtschaftung (Erfahrung, Meinung),
  - ▲ Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung.

### 3. Statistische Auswertung

Die beiden befragten Gebiete im Bezirk Treptow Köpenick – Altstadt Köpenick und Bölschestraße in Friedrichshagen – sind räumlich völlig voneinander getrennt und weisen unterschiedliche Strukturen auf. Die Befragungsergebnisse stellen eine wesentliche Grundlage für das durchzuführende Planspiel dar, das sich auf die Altstadt Köpenick beschränkt. Aus diesen Gründen werden die Befragungsergebnisse getrennt nach den beiden Gebieten dargestellt.

#### 3.1 Altstadt Köpenick

##### 3.1.1 Bewohner

Insgesamt beantworteten 62 Bewohner in der Altstadt Köpenick den Fragebogen, 50 Prozent der Befragten sind männlich und 50 Prozent weiblich.

#### *Berufliche Situation und Haushaltseinkommen*

Tabelle 3: Berufliche Situation

		Häufigkeit	Prozent
Wie ist Ihre persönliche berufliche Situation? (Mehrfachnennungen möglich)	Erwerbstätig oder selbständig tätig	45	72,6
	In Ausbildung, Studium	9	14,5
	Hausfrau/Hausmann	3	4,8
	Rentnerin/Rentner	2	3,2
	Arbeitssuchend	5	8,1
	Sonstiges	4	6,5
	Gesamt	62	100



Mehr als 70 Prozent der Befragten gaben an, erwerbstätig oder selbständig zu sein. 14,5 Prozent befinden sich in Ausbildung, nur 8,1 Prozent sind arbeitssuchend und 3,2 Prozent Rentner. Damit liegen die Erwerbstätigenquote deutlich über dem Berliner Durchschnitt und die Arbeitslosenquote (arbeitssuchend) deutlich darunter. Auch der Anteil der Rentner liegt weit unter dem Berliner Durchschnitt von 17,6 Prozent und dem Durchschnitt von Treptow-Köpenick mit 24 Prozent.

Tabelle 4: Haushaltseinkommen nach Klassen

		Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Gültig	1	< 800	12	20,3
	2	800 - 1 500	15	45,8
	3	1 500 - 2 500	13	67,8
	4	2 500 – 3 500	13	89,8
	5	> 3 500	6	100
	Gesamt		59	100



Etwa ein Viertel der Befragten gaben ein Nettohaushaltseinkommen von 800 bis 1.500 Euro an; jeweils 22 Prozent ein Einkommen zwischen 1.500 bis 2.500 Euro und zwischen 2.500 und 3.500 Euro. Ein Zehntel der Haushalte verfügt über ein Nettoeinkommen von mehr als 3.500 Euro.

Ein Vergleich mit den Daten des Mikrozensus<sup>5</sup> aus dem Jahre 2006 zeigt im Untersuchungsgebiet ein leicht erhöhtes Einkommensniveau im Bezug zum Berliner Durchschnitt. Befinden sich die unteren und mittleren Einkommensklassen in etwa im Berliner Durchschnitt, so ist in der höheren Einkommensklasse von 2.500–3.500 Euro (2.600–3.200 Euro) der Anteil mehr als dreimal so hoch wie im Berliner Durchschnitt. Dieser hohe Anteil ist unter anderem auf eine generelle Aufwertung des Untersuchungsgebietes und den großen Anteil der Haushalte mit mehr als zwei Personen im Vergleich zum Berliner Durchschnitt zurückzuführen (vgl. Haushaltsstruktur).

Tabelle 5: Haushaltseinkommen in Berlin (Mikrozensus 2006)

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



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

## Haushaltsstruktur, Pkw Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz

Tabelle 6: Haushaltsstruktur

	Anzahl der Personen	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Pro- zente
Wie viele Personen leben ständig in ihrem Haushalt?	1	20	32,3	32,3
	2	21	33,9	66,1
	3	13	21,0	87,1
	4	6	9,7	96,8
	5	1	1,6	98,4
	8	1	1,6	100
Fälle			100	



Etwa zwei Drittel (66,1 Prozent) der Haushalte sind Ein- oder Zweipersonenhaushalte, 21 Prozent Dreipersonenhaushalte und 12,9 Prozent Vier- oder Mehrpersonenhaushalte. In 92,3 Prozent der Haushalte gibt es Führerscheinbesitzer, in 48,4 Prozent einen und in 35,5 Prozent zwei. Dies ist im Zusammenhang mit der Motorisierung zu sehen.

Legt man die statistischen Daten des Mikrozensus 2006 zugrunde, fällt auf, dass der Anteil der Dreipersonenhaushalte im Untersuchungsgebiet (21 Prozent) mehr als doppelt so hoch ist als im gesamten Berliner Durchschnitt (zehn Prozent). Die Anzahl der Ein- oder Zweipersonenhaushalte ist dagegen mit 66,1 Prozent gegenüber dem Berliner Durchschnitt von 82,22 Prozent um 16 Prozentpunkte verringert. Die Anzahl der Vier- oder Mehrpersonenhaushalte ist im Untersuchungsgebiet (12,9 Prozent) um 5,2 Prozentpunkte höher als im Berliner Durchschnitt (7,7 Prozent).

Der Anteil an Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren ist im Untersuchungsgebiet mit 30 Prozent fast doppelt so groß wie im gesamten Berliner Gebiet. Hier beträgt der Anteil lediglich 17,04 Prozent. Der Anteil an Haushalten mit zwei Kindern oder mehr entspricht dagegen mit 6,5 Prozent dem Berliner Durchschnitt von 6,54 Prozent.

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

Tabelle 7: Pkw Verfügbarkeit in den Haushalten

	Anzahl	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Über wie viele Pkws ver- fügt Ihr Haushalt?	Keinen	18	29,0	29,0
	1	29	46,8	75,8
	2	14	22,6	98,4
	3	1	1,6	100
Fälle		62	100	



Ein Anteil von 29 Prozent der befragten Haushalte verfügt über keinen Pkw. 44 Haushalte (71 Prozent) verfügen über mindestens einen Pkw. In 46,8 Prozent der Haushalte steht ein Pkw zur Verfügung, in 22,6 Prozent stehen zwei Pkw zur Verfügung, in einem Fall (1,6 Prozent) sogar drei.

Bei Betrachtung der Motorisierungsrate fällt auf, dass diese mit 362 Pkw/1.000 EW überproportional hoch ist (Berliner Durchschnitt von 317 Pkw/1.000 EW).

Die Zahlen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung weisen jedoch in diesem statistischen Bezirk von Treptow-Köpenick eine Motorisierungsrate im Bereich zwischen 400 und 500 Pkw/1.000 EW auf, die damit über der hochgerechneten aus der Befragung liegt. Südlich und östlich der Altstadt ist die Motorisierungsrate ebenso hoch, nördlich und westlich mit 300 bis 400 Pkw/1.000 EW deutlich geringer. Dies kann mit der räumlichen Anbindung und der Abgrenzung der statistischen Bezirke im Zusammenhang stehen, da die Altstadt im Norden und Westen durch Gewässer von den anschließenden Quartieren getrennt ist.

#### *Persönlicher Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit*

Die Fragen 5 (Haben Sie einen Führerschein?) und 6 (Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?) dienten als Filterfragen. Wurde die Frage 5 mit Nein beantwortet, wurde die Befragung mit dem Probanden erst wieder ab Frage 14 (Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung) fortgesetzt. Wurde Frage 5 mit Ja, aber Frage 6 mit Nein beantwortet, wurde die Befragung ebenfalls erst wieder mit Frage 14 fortgesetzt.

Tabelle 8: Persönlicher Führerscheinbesitz

		Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Haben Sie einen Führerschein?	Ja	51	82,3	82,3
	Nein	11	17,7	100
	Fälle	62	100,0	
				

Tabelle 9: Pkw Verfügbarkeit der Befragten

		Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?	Ja	42	80,8	80,8
	Nein	10	19,2	100
	Fälle	52	100	
				

Von den Befragten sind 82,3 Prozent selbst im Besitz eines Führscheins. Dieser Anteil ist nur wenig niedriger als der Anteil der befragten Haushalte mit Führerscheinbesitzern insgesamt (90,3 Prozent). Zur Pkw-Verfügbarkeit gaben 52 (84 Prozent) der 62 befragten

Personen Auskunft. 42 Personen und damit 80 Prozent derjenigen, die Auskunft gaben, steht persönlich ein Pkw zur Verfügung steht. Offensichtlich gibt es in zwei Haushalten Pkws, über die die Befragten nicht verfügen können.

### Orte der Parkplätze

Tabelle 10: Orte der Parkplätze

		Anzahl	Antworten in Prozent
Wo parken Sie Ihre(n) Pkw überwiegend?	Im Straßenraum	30	71,4
	Im Hof des Wohngrundstücks	7	16,7
	In einer gemieteten Garage auf fremdem Grundstück	3	7,1
	Zur Miete im Freien auf unbebautem Grundstück	3	7,1
	Sonstiges	5	11,9
Fälle		42	100



Diese Frage wurde als Filterfrage benutzt. Die folgenden Fragen „Können Sie in der Regel direkt einen gewünschten Parkplatz in Wohnortnähe ansteuern oder müssen Sie einen freien Parkplatz suchen?“ und „Zu welcher Tageszeit gestaltet sich die Parkplatzsuche besonders lange?“ wurden nur denjenigen Bewohnern gestellt die hier mit „Ich parke überwiegend im Straßenraum“ oder „Sonstiges“ antworteten. Mehr als zwei Drittel derjenigen die über einen Pkw verfügen gaben an, ihn überwiegend im Straßenraum zu parken, 16,7 Prozent parken im Hof des bewohnten Grundstücks und nur 14 Prozent haben eine Garage oder einen Parkplatz privat angemietet.

### Parken in Wohnortnähe

Tabelle 11: Parken in Wohnortnähe

		Anzahl	Antworten in Prozent
Können Sie in der Regel direkt einen gewünschten Parkplatz in Wohnortnähe ansteuern oder müssen Sie einen freien Parkplatz suchen?	Ich kann direkt einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum in Wohnortnähe ansteuern	2	6,5
	Je nach Tageszeit gestaltet sich die Parkplatzsuche kürzer oder länger	17	54,8
	Ich muss regelmäßig mehr als fünf Minuten nach einem freien Parkplatz suchen	13	41,9
	Sonstiges	0	0
Fälle		31	100



Diese Frage wurde nur Bewohnern ohne eigenen Stellplatz gestellt. Fast 97 Prozent der 31 Antworten bezogen sich darauf, dass je nach Tageszeit kürzer oder länger oder regelmäßig länger als fünf Minuten nach einem Parkplatz gesucht werden muss. Nur zwei der Befragten gaben an, dass sie direkt bei der Wohnung einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum finden.

#### *Parkplatzsuche zu den verschiedenen Tageszeiten*

Tabelle 12: Parkplatzsuche zu den verschiedenen Tageszeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Zu welcher Tageszeit gestaltet sich die Parkplatzsuche besonders lange?	Vormittags	14	48,3
	Nachmittags	13	44,8
	Abends (ab 18 Uhr)	12	41,4
	Nachts (ab 22 Uhr)	5	17,2
	Am Wochenende	9	31,0
	Zeiten nicht genau definierbar	6	20,7
	Weiß nicht	0	0
Fälle		29	100



Diese Frage wurde ebenfalls nur Bewohnern ohne eigenen Stellplatz gestellt. Werktags wird die Parkplatzsuche den ganzen Tag über und abends nach 18 Uhr von mehr als 40 Prozent der Befragten als schwierig bezeichnet. Abends nach 22 Uhr trifft das nur noch auf 17,2 Prozent der Befragten zu. Auf mehr als die Hälfte der Antworten trifft dies jedoch nicht zu. Am Wochenende ist die Situation etwas weniger angespannt: Dann wird die Parkplatzsuche nur von knapp einem Drittel derjenigen, die die Frage beantworteten als besonders lange empfunden, auf zwei Drittel trifft das nicht zu (Mehrfachnennungen möglich).

#### *Häufigkeit der Pkw Nutzung*

Tabelle 13: Häufigkeit der Pkw Nutzung

		Anzahl	Antworten in Prozent
Wie häufig nutzen Sie Ihren Pkw?	Täglich	30	71,4
	Mehrfach pro Woche	6	14,3
	Ein- bis zweimal pro Woche	3	7,1
	Seltener	3	7,1
Fälle		42	100



Von den 42 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht, nutzen mehr als 85 Prozent ihn regelmäßig (täglich oder mehrmals pro Woche). Damit hat die Pkw-Nutzung einen sehr hohen Stellenwert bei der Bewältigung der täglichen Wege der befragten Bewohner in der Altstadt Köpenick.

#### *Beurteilung der Parkplatzsituation im Wohngebiet*

Tabelle 14: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die Bewohner

		Anzahl	Antworten in Prozent
Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation in Ihrem Wohngebiet?	Sie ist völlig ausreichend	1	2,4
	Sie ist akzeptabel	2	4,8
	Sie ist problematisch	12	28,6
	Sie ist völlig unzureichend	27	64,3
	Weiß nicht	0	0
Fälle		42	100



Die 42 Personen, die die Frage nach der Häufigkeit der Pkw-Nutzung beantworteten, gaben auch ein Urteil über die Parkplatzsituation in ihrem Wohngebiet ab. 28,4 Prozent (12 Nennungen) davon beurteilen sie als problematisch und fast zwei Drittel (64,3 Prozent bzw. 27 Nennungen) als völlig unzureichend. Damit wird die Situation von mehr als 90 Prozent als nicht mehr akzeptabel bezeichnet. Andererseits wurde die Frage, wann sich die Parkplatzsuche besonders lange gestaltet, von über 50 Prozent tagsüber und abends nicht bejaht, am Wochenende ist der entsprechende Anteil noch größer (vgl. **Tabelle 12**).

#### *Interesse an Garagenstellplätzen und Zahlungsbereitschaft dafür*

Tabelle 15: Interesse an Garagenstellplätzen

		Anzahl	Antworten in Prozent
Haben Sie Interesse ihr Auto in einer Garage abzustellen, falls ja:	In Ihrem Straßenabschnitt?	20	95,2
	In einem anderen Straßenabschnitt?	2	9,5
Fälle		22	100



Diese Frage wurde von 42 Befragten beantwortet, davon 22 mal (52 Prozent) mit Ja. Fast bei allen bezieht sich das Interesse jedoch nur auf eine Garage in direkter Wohnungsnähe im eigenen Straßenabschnitt. Nur knapp zehn Prozent haben neben Interesse im eigenen Straßenabschnitt auch die Bereitschaft geäußert, ihr Auto auch in einem anderen Straßenabschnitt in eine Garage zu stellen.

Tabelle 16: Zahlungsbereitschaft für Garagenstellplätze

	Euro/Monat	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Wie hoch darf die Garagenmiete sein?	Keine Antwort	42	67,1	67,1
	25	1	1,6	68,7
	30	6	9,7	78,4
	35	1	1,6	80,0
	40	4	6,5	86,5
	45	1	1,6	88,1
	50	4	6,5	94,6
	60	2	3,2	97,8
	100	1	1,6	100
Fälle		62	100	



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

#### *Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung*

Tabelle 17: Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Haben Sie bereits Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung, falls ja, welche?	Habe problemlos einen Parkplatz gefunden	8	26,7
	Habe das Problem, vorher abzuschätzen, wie lange ich parken will	16	53,3
	Habe Parkautomaten zuerst nicht gefunden	2	6,7
	Parkautomat kaputt	3	10,0
	Hatte zu wenig Kleingeld	10	33,3
	Sonstiges	8	26,7
Fälle		30	100



Von den 42 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht, haben bereits 31 (knapp 74 Prozent) Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung. Über die Hälfte dieser 31 Personen antwortete, dass sie Probleme haben vorher abzuschätzen, wie lange sie parken wollen. Zehn Probanden (33 Prozent) antworteten, dass sie zu wenig Kleingeld dabei hatten. Das deutet darauf hin, dass die anfallenden Kosten im Voraus schlecht kalkulierbar sind und nicht klar ist, wie viel passendes Kleingeld bereitgehalten werden muss. Etwas mehr als ein Viertel der Befragten gab an, problemlos einen Parkplatz gefunden zu haben. Die negativen Erfahrungen überwiegen die positiven um ein Vielfaches. Entsprechend der

überwiegend negativen Antwortvorgaben des Fragebogens erscheint dies plausibel. Ein Großteil dieser negativen Erfahrungen könnte aber mit Handyparken behoben werden (Problem vorher abzuschätzen, wie lange man parken will, Parkautomaten zuerst nicht gefunden, Parkautomat kaputt, zu wenig Kleingeld).

Von den Befragten hatten 23 (82,1 Prozent) ihre Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung beim Einkaufen gemacht, neun (32,1 Prozent) beim Besuch von Freunden und Verwandten und zehn am Arbeitsplatz (35,7 Prozent).

#### *Aussagen zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung*

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

Tabelle 18: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil	ich als Bewohner eine Vignette bekommen kann, um in meinem Gebiet an Parkautomaten umsonst parken zu können	27	61,4
	der Parksuchverkehr abnimmt	12	27,3
	ich eher einen Parkplatz in Wohnungsnähe finde	20	45,5
	vorhandene Parkplätze nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden sollen	10	22,7
	Kunden und andere Kurzparker bessere Chancen zum Parken bekommen sollen	7	15,9
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	6	13,6
	Sonstiges	6	13,6
Fälle	44	100	



Insgesamt wurden von 44 Befragten 88 positive Nennungen abgegeben. Von den 62 insgesamt Befragten gaben 71 Prozent mindestens einen Grund an, aus dem sie Parkraumbewirtschaftung befürworteten.

Mehr als 60 Prozent der Befürworter begründen dies mit der Anwohner-Vignette, mit der umsonst an den Automaten geparkt werden kann. Die zweithäufigste Begründung war die größere Chance, einen Parkplatz in Wohnungsnähe finden zu können. Der abnehmende Parksuchverkehr folgt an dritter Stelle der Nennungen bzw. weil Pendler (Lang-

zeitparker) verdrängt werden an vierter Stelle. Bessere Chancen für Kurzparker und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße spielen eine geringe Rolle.

Tabelle 19: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten in Abhängigkeit von der Pkw Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen möglich)

Grund	Anteile der Personen mit Pkw-Verfügbarkeit (Prozent)	Anteile der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit (Prozent)
ich als Bewohner eine Vignette bekommen kann, um in meinem Gebiet an Parkautomaten umsonst parken zu können	66,7	50
der Parksuchverkehr abnimmt	26,7	16,7
ich eher einen Parkplatz in Wohnungsnahe finde	33,3	66,7
vorhandene Parkplätze nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden sollen	23,3	33,3
Kunden und andere Kurzparker bessere Chancen zum Parken bekommen sollen	16,7	33,3
es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	10,0	33,3
Sonstiges	13,3	16,7
Fälle	30	6



Von den 42 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht, gaben 30 Gründe für die Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung an, ebenso wie sechs von zehn Befragten, denen kein Pkw zur Verfügung steht. Insgesamt weichen die Anteile der einzelnen Nennungen zwischen den beiden Gruppen deutlich voneinander ab. Den größten Vorteil sehen diejenigen, denen ein Pkw zur Verfügung steht darin, dass sie als Bewohner eine Vignette bekommen können, um in ihrem Gebiet am Parkautomaten umsonst parken zu können. Das Argument, dass der Parksuchverkehr dann abnimmt wird von dieser Gruppe ebenfalls häufiger genannt als von allen Befragten. Der Grund, dass dann eher ein Parkplatz in Wohnungsnahe zu finden ist wird von denjenigen Befragten mit Pkw-Verfügbarkeit seltener genannt als von allen Befragten (33,3 bzw. 45,5 Prozent). Dagegen wird dieser Grund von 66,7 Prozent derjenigen ohne Pkw-Verfügbarkeit und damit am häufigsten von dieser Gruppe genannt, die darauf aber nicht angewiesen ist. Personen mit Pkw-Verfügbarkeit sind hier deutlich skeptischer.

## Aussagen zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 20: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung, weil	das Autofahren schon teuer genug ist und ich nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchte	23	54,8
	ich keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen will	18	42,9
	mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	23	54,8
	dadurch für Bewohner kein neuer Parkplatz geschaffen wird	23	54,8
	Beschäftigte auch Parken können sollen	13	31,0
	ich keine permanente Kontrolle wünsche	7	16,7
	Sonstiges	4	9,5
Fälle		42	100



Von den 62 Befragten gaben zwei Drittel mindestens einen Grund an, aus dem sie Parkraumbewirtschaftung ablehnen. Insgesamt stehen 88 positiven Antworten zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung 111 ablehnende Antworten gegenüber.

Die meistgenannten Argumente für die Ablehnung (mit jeweils 54,8 Prozent) beziehen sich auf das Autofahren, was schon teuer genug ist, Besucher, die dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr finden können, und dass durch Parkraumbewirtschaftung kein neuer Parkplatz geschaffen wird. Die Chance, überhaupt einen legalen Parkplatz finden zu können, ist damit weniger in der Wahrnehmung präsent, als die anfallenden Kosten. Offensichtlich ist mit Parkraumbewirtschaftung auch die Erwartung verknüpft, dass das Stellplatzangebot insgesamt dann größer wird und nicht nur die Chance, überhaupt einen freien Platz zu finden. Auch die Angst, dass die eigenen privaten Besucher es ablehnen könnten, für das Parken bezahlen zu müssen, spielt eine große Rolle.

Tabelle 21: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Anteile in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen möglich)

Grund	Anteile der Personen mit Pkw-Verfügbarkeit (Prozent)	Anteile der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit (Prozent)
Weil das Autofahren schon teuer genug ist und ich nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchte	50	83,3
Weil ich keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen will	46,9	33,3
Weil mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	50	50,0
Weil dadurch kein neuer Parkplatz für Bewohner geschaffen wird	59,4	16,7
Weil Beschäftigte auch Parken können sollen	28,1	33,3
Weil ich keine permanente Kontrolle wünsche	9,4	50,0
Fälle	32	6



Von den 42 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht, gaben 32 Gründe für die Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung an, ebenso wie sechs von zehn Befragten, denen kein Pkw zur Verfügung steht. Es fällt auf, dass vier mögliche Ablehnungsgründe, die sie direkt und ihre Besucher betreffen, von ca. der Hälfte der Befragten mit Pkw-Verfügbarkeit genannt wurden. Bei den Befragten ohne Pkw-Verfügbarkeit schwankt der Anteil der Nennungen der einzelnen Gründe erheblich. Da jedoch nur sechs Fälle zugrunde liegen, können hier keine sicheren Aussagen getroffen werden. Zu hinterfragen ist, warum über 80 Prozent derjenigen ohne Pkw-Verfügbarkeit Parkraumbewirtschaftung ablehnen, weil Autofahren ohnehin schon teuer genug ist und sie nicht auch noch Parkgebühren bezahlen wollen.

#### *Besucher mit dem Pkw*

Tabelle 22: Anzahl der Besucher, die mit dem Pkw anreisen

		Fälle	Antworten in Prozent
Kommen Ihre Besucher häufig mit dem Pkw?	Ja	46	74,2
	Nein	6	9,7
	Manchmal	10	16,1
	Weiß nicht	0	0
Gesamt		62	100



Tabelle 23: Besucher und Problematik der Parkgebühren

		Fälle	Antworten in Prozent
Falls ja, oder manchmal wäre das Bezahlen von Parkgebühren für diese Besucher ein Problem?	Ja	38	67,9
	Nein	17	30,4
	Weiß nicht	1	1,8
Gesamt		56	100



Von den Befragten, die Besuch mit dem Pkw bekommen, gaben fast drei Viertel (74,2 Prozent) an, dass ihre Besucher häufig mit dem Auto kommen. Knapp zehn Prozent verneinten dies und 16 Prozent antworteten auf diese Frage mit manchmal. Von den 56 (90 Prozent) Personen, die insgesamt angaben, dass ihre Besucher immer oder manchmal mit dem Pkw kommen, bejahten zwei Drittel (38 Personen bzw. 67,9 Prozent) die Frage, dass das Bezahlen von Parkgebühren für die Besucher ein Problem wäre. Ein knappes Drittel verneinte dies, knapp zwei Prozent wissen es nicht. Den übrigen sechs Personen, die die Frage, ob sie häufig Besuch mit dem Pkw bekommen, mit Nein beantworteten, wurde der zweite Teil der Frage, ob das Bezahlen ein Problem für Besucher wäre, nicht mehr gestellt. Dies zeigt die große Bedeutung der Regelungen für Besucher bei der Einführung von Parkraumbewirtschaftung, die nicht unterschätzt werden dürfen.

#### Vorschläge zur Straßengestaltung

Tabelle 24: Vorschläge zur Straßengestaltung (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße?	Mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)	10	17,2
	Mehr Platz für Fahrradfahrer	11	19,0
	Bessere und sichere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	5	8,6
	Mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	4	6,9
	Mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	25	43,1
	Einrichtung von Car-Sharing Plätzen im öffentlichen Straßenraum	7	12,1
	Sonstiges	22	37,9
	Alles ist gut, keine Verbesserungsvorschläge	9	15,5
Gesamt		58	100,0



Fast alle Probanden beantworteten die Frage nach konkreten Verbesserungsvorschlägen zur Gestaltung ihrer Straße. Am häufigsten wurde die Durchführung von Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit mit 25 Nennungen bzw. von 43,1 Prozent der antwortenden Personen genannt. Das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer (elf Nennungen) wurde am zweithäufigsten genannt, mehr Platz für Fußgänger und Aufenthalt schaffen folgt an dritter Stelle (zehn Nennungen), das Herstellen von mehr Parkplätzen (sechs Nennungen) an vierter Stelle. Unter „Sonstiges“ wurde insgesamt sechsmal (10,3 Prozent) das Schaffen von zusätzlichen Parkplätzen genannt und damit die Knappheit des Angebotes explizit herausgehoben.

### 3.1.2 Gewerbetreibende

Insgesamt beantworteten 26 Gewerbetreibende in der Altstadt Köpenick den Fragebogen, 69,2 Prozent der Befragten sind männlich und 30,8 Prozent weiblich.

*Standorte, Branche, Betriebsfläche, Anzahl Beschäftigte*

Tabelle 25: Betriebe und Branchen

	Anzahl	Antworten in Prozent
Einzelhandel	8	30,8
Büro- oder Verwaltungsbetrieb	1	3,8
publikumsorientierte Dienstleistungen (Bankfilialen, Arztpraxen usw.)	8	30,8
Kino, Theater oder andere Versammlungsstätten	0	0
Gaststätten	3	11,5
Sporthallen, Freizeit-, Fitnesscenter	2	7,7
Kranken-, Pflegeeinrichtungen	1	3,8
Hotels, Beherbergungsbetriebe		
Großhandel, Industrie- und Handwerksbetriebe	2	7,7
Sonstiges	2	7,7
Gesamt	26	100



61,5 Prozent der Befragten gaben an, dass der jeweilige Betrieb über keine anderen Standorte verfügt.

Der Einzelhandel und die publikumsorientierten Dienstleistungen sind mit einem Anteil von jeweils 30,8 Prozent die dominierenden Branchen in Alt-Köpenick. Gaststätten haben mit 11,5 Prozent der Nennungen einen wesentlich geringeren Anteil. 7,7 Prozent der befragten Betriebe ließen sich nicht eindeutig einer der genannten Branchen zuordnen.

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

- 30,5 Prozent der Befragten gaben eine Betriebsfläche  $\geq 200 \text{ m}^2$  an,
- 11,4 Prozent der Betriebe weisen eine Fläche  $< 200 \text{ m}^2$  auf,

- 58,1 Prozent der Betriebe weisen eine Fläche  $\leq 100 \text{ m}^2$  auf.

Tabelle 26: Anzahl der Beschäftigten in den befragten Betrieben

Klasse	Häufigkeit	Prozent
1– 5	20	76,92
6–10	4	15,38
11–20	1	3,85
20–40	1	3,85
N=26	26	100



Die Verteilung der insgesamt 139 Beschäftigten aller befragten Betriebe ist in Tabelle 26 dargestellt. Die Aufteilung zeigt, dass es sich bei den befragten Betrieben ausschließlich um kleine Unternehmen handelt.

#### *Betriebseigene Fahrzeuge und deren Abstellplätze*

Tabelle 27: Anzahl der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen

Betriebseigene Fahrzeuge	Häufigkeit	Prozent
Keine	9	34,6
Nur Pkw	13	50,0
Nur Lkw	1	3,8
Pkw und Lkw	3	11,5
N=26	26	100



Die Frage nach betriebseigenen Fahrzeugen wurde von 17 bzw. 65,4 Prozent der befragten Betriebe mit Ja beantwortet. Insgesamt verfügen sie über 32 Fahrzeuge, davon 25 Pkw und sieben Lkw. Inwieweit sie der Belieferung dienen, wird in Zusammenhang mit Frage 15 (Wird der Betrieb hier regelmäßig mit Waren beliefert?) ausgewertet.

Tabelle 28: Betriebe mit Pkw

Anzahl der Pkw	Häufigkeit	Prozent
0	10	38,5
1	11	42,3
2	3	11,5
3	1	3,8
5	1	3,8
N=26	26	100



Knapp 40 Prozent der befragten Unternehmen hält keine betriebseigenen Pkws. Zwei Unternehmen verfügen mit drei Pkws über 30 Prozent aller Pkws. Elf Betriebe halten jeweils einen und drei Unternehmen jeweils zwei Pkw.

Tabelle 29: Betriebe mit Lkw

Anzahl der Lkw	Häufigkeit	Prozent
0	22	84,6
1	3	11,5
4	1	3,8
N=26	26	100



Die Lkw Quote erscheint gering. Angesichts der teilweise sehr engen Straßen und Einmündungen in der Altstadt ist dennoch zu überlegen, inwieweit die Einrichtung von Lieferzonen notwendig ist.

Tabelle 30: Stellplätze der betriebseigenen Fahrzeuge

		Anzahl	Prozent
Wo werden die betriebseigenen Fahrzeuge in der Regel abgestellt? (Mehrfachnennungen möglich)	Auf betriebseigenen Stellplätzen	3	17,6
	Auf anderen, angemieteten Stellplätzen	1	5,9
	Im Straßenraum	13	76,5
	Sonstiges		
Gesamt		17	100



Mehr als 75 Prozent der Befragten stellen ihre betriebseigenen Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum ab, knapp 20 Prozent auf betriebseigenen Stellplätzen. Anderswo angemietete Stellplätze spielen keine nennenswerte Rolle.

Von allen 32 betriebseigenen Fahrzeugen werden 27 (84,4 Prozent) im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Lediglich drei Fahrzeuge stehen auf einem betriebseigenen Stellplatz und ein Fahrzeug auf einem angemieteten Stellplatz. Das bedeutet, bei Einführung einer Parkraumbewirtschaftung müssten für 27 Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen beantragt werden, wobei davon 18 Zweit- und Drittfahrzeuge sind. Die ausführliche Erläuterung des Antragsverfahren und der Voraussetzungen für die Genehmigung sind im Bericht zu AP 5 enthalten.

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

Tabelle 31: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen

Anzahl der Beschäftigten	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
0	5	19,2	19,2
1	5	19,2	38,5
2	7	26,9	65,4
3	1	3,8	69,2
4	5	19,2	88,4
6	1	3,8	92,3
8	1	3,8	96,2
20	1	3,8	100,0
Gesamt	26	100	



In 21 (80,8 Prozent) der befragten Betriebe fahren Beschäftigte mit dem Pkw an den Arbeitsplatz. Dabei handelt es sich um insgesamt 76 Personen. Dies entspricht über 50 Prozent der Beschäftigten aller befragten Betriebe. In fünf (19,2 Prozent) der 26 befragten Betriebe kommt niemand mit dem Pkw.

*Beschäftigte und Parkplatzprobleme*

Tabelle 32: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen und Parkplatzprobleme

		Häufigkeit	Prozent
Haben diese Beschäftigten nach Ihrer Kenntnis Probleme, einen Parkplatz zu finden?	Ja	16	69,6
	Nein	7	30,4
	Weiß nicht	0	0
Fälle		23	100



Mehr als zwei Drittel der Befragten gaben an, dass ihre Beschäftigten Schwierigkeiten haben, einen Parkplatz zu finden. Da nur in 21 Betrieben Beschäftigte mit dem Pkw zur Arbeit fahren, aber 23 Personen die Frage beantworteten, muss davon ausgegangen werden,

dass eventuell Beschäftigte an anderen Standorten des Unternehmens mitgezählt wurden oder die Inhaber im Gegensatz zu Frage 7 mit enthalten sind.

*Dienstliche Nutzung des eigenen Pkws tagsüber durch die Beschäftigten*

Tabelle 33: Anzahl Beschäftigte mit dienstlicher Nutzung des eigenen Pkws

		Häufigkeit	Prozent
Sind die Beschäftigten tagsüber auf die dienstliche Nutzung des eigenen Pkws angewiesen?	Ja	19	73,1
	Nein	6	23,1
	Weiß nicht	1	3,8
Fälle		26	100,0



Fast drei Viertel der Befragten antworteten, dass die Pkws auch dienstlich genutzt werden. Das betrifft mehr als 90 Prozent der Betriebe, in denen die Beschäftigten mit dem Auto kommen. Bei der Einführung von Parkraumbewirtschaftung wäre zu klären, ob für diese Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen notwendig wären oder das Ziehen eines Parkscheins zumutbar wäre.

*Betriebseigene oder vom Betrieb angemietete Stellplätze für Beschäftigte*

Tabelle 34: Beschäftigte und zur Verfügung stehende Stellplätze

		Häufigkeit	Prozent
Stehen den Beschäftigten betriebseigene oder vom Betrieb angemietete Stellplätze zur Verfügung?	Ja	4	15,4
	Nein	22	84,6
Fälle		26	100



Den Beschäftigten stehen in vier Betrieben insgesamt 13 betriebliche Parkplätze zur Verfügung. Somit müssen 63 Beschäftigte, die mit dem Pkw zum Arbeitsplatz fahren, diesen im öffentlichen Straßenraum abstellen.

*Förderung der ÖPNV Nutzung oder des Fahrrads durch die Betriebe*

Tabelle 35: Förderung von ÖPNV oder Fahrrad durch die Betriebe

		Häufigkeit	Prozent
Wird von betrieblicher Seite die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads für den Arbeitsweg gefördert?	Ja	3	11,5
	Nein	23	88,5
Fälle		26	100



Tabelle 36: Art der betrieblichen Förderung

		Anzahl	Prozent
Mit folgenden Maßnahmen wird von betrieblicher Seite die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads für den Arbeitsweg gefördert	Job-Ticket	0	0
	Besonders gesicherte/überdachte Fahrradabstellplätze	1	50,0
	Andere	1	50,0
Fälle		2	100,0



Von den befragten Betrieben fördern 11,5 Prozent die Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrads. Damit fördern weniger Betriebe (drei) die ÖPNV- oder Fahrradnutzung im Vergleich zu denen, die einen betriebseigenen Stellplatz (vier) anbieten.

*Regelmäßiger Besucher- bzw. Kundenverkehr*

Tabelle 37: Anzahl der Betriebe mit regelmäßigem Kundenverkehr und durchschnittliche Kunden- bzw. Besucherzahl pro Tag

Anzahl der Kunden pro Tag	Häufigkeit	Prozent
1 - 5	3	12,0
6 - 10	6	24,0
11 - 50	12	48,0
> 50	4	16,0
Fälle	25	100,0



Von den 26 befragten Betrieben haben alle außer einem regelmäßigen Besucher- bzw. Kundenverkehr. Ein Drittel davon aber maximal zehn Kundenbesuche pro Tag. Für die meistgenannten Branchen Einzelhandel und publikumsorientierte Dienstleistungen erscheint die Anzahl der Besucher im Vergleich zu anderen Untersuchungen sehr niedrig<sup>6</sup>.

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

### Betriebseigene Parkplätze für Besucher

Tabelle 38: Anzahl der Betriebe mit Kundenparkplätzen

		Anzahl	Prozent
Stehen Ihren Besuchern betriebseigene Kundenparkplätze zur Verfügung?	Ja	2	8,0
	Nein	23	92,0
Fälle		25	100



Tabelle 39: Anzahl der betriebseigenen Kundenparkplätze

Anzahl der betriebseigenen Kundenparkplätze	Häufigkeit	Prozent
0	24	92,3
2	1	3,8
10	1	3,8
Fälle	26	100,0



Nur zwei Befragte gaben an, dass ihre Betriebe für Kunden Parkplätze zur Verfügung stellen. Dabei handelt es sich um insgesamt zwölf Stellplätze. Das bedeutet, dass fast alle Kunden den öffentlichen Straßenraum als Kurzparker in Anspruch nehmen.

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

Tabelle 40: Einschätzung der Zahlungsbereitschaft der Kunden für Parken durch die Betriebe

		Häufigkeit	Prozent
Wäre das Bezahlen von Parkgebühren für Ihre Besucher- bzw. Kunden ein Problem, wenn sich dadurch die Chance auf einen Parkplatz erhöht?	Ja	12	50,0
	Nein	10	41,7
	Weiß nicht	2	8,3
Fälle		24	100



Die Hälfte derjenigen, die die Frage beantworteten, gibt an, dass das Bezahlen von Parkgebühren für ihre Besucher und Kunden ein Problem sein könnte.

### Warenbelieferung

Tabelle 41: Betriebe und Flächen für deren Anlieferung

		Anzahl	Prozent
Wird der Betrieb hier regelmäßig mit Waren beliefert und wenn ja, wo?	Über Flächen zur Anlieferung auf dem Betriebsgelände	1	5,3
	Im Straßenraum mit ausgewiesener Ladezone	3	15,8
	Im Straßenraum ohne ausgewiesene Ladezone	15	78,9
Fälle		19	100



Die befragten Betriebsinhaber gaben zu 77 Prozent an, regelmäßig mit Waren beliefert zu werden. Die Anlieferung erfolgt bei knapp 80 Prozent und damit fast vollständig im Straßenraum ohne ausgewiesene Ladezone.

### Beurteilung der Parkplatzsituation am Betriebsstandort

Tabelle 42: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die befragten Gewerbetreibenden

	Für Kunden		Für Beschäftigte		Für betriebseigene Fahrzeuge	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Völlig ausreichend	0	0	2	7,7	2	9,1
Akzeptabel	6	23,1	4	15,4	3	13,6
Problematisch	5	19,2	6	23,1	5	22,7
Völlig unzureichend	15	57,7	14	53,8	12	54,5
Fälle	26	100	26	100	22	100



Die Parkplatzsituation wird von ca. 75 Prozent der Gewerbetreibenden als problematisch oder völlig unzureichend beurteilt. Die Unterschiede in der Bewertung für Kunden, Beschäftigte und betriebseigene Fahrzeuge sind gering. Das Ergebnis ist plausibel, da alle drei Gruppen zum überwiegenden Teil auf den öffentlichen Straßenraum als Parkplatz angewiesen sind. Dennoch wird die Situation für Kunden geringfügig schlechter als für Beschäftigte und betriebseigene Fahrzeuge bewertet, also diejenige Gruppe, die als Kurzparker am meisten von Parkraumbewirtschaftung profitieren könnte.

### Aussagen zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 43: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich)

		Anzahl	Prozent
Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil	dann unsere Kunden besser einen Parkplatz finden	15	88,2
	weil der Parksuchverkehr abnimmt	9	52,9
	dann die Belieferung meines Betriebes besser klappt	6	35,3
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	4	23,5
	konsequente Parkraumbewirtschaftung in allen Berliner Innenstadtbezirken einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann	4	23,5
	Sonstiges	2	11,8
Fälle		17	100



Insgesamt gab es 40 Nennungen, die die Einführung von Parkraumbewirtschaftung befürworten. Die wichtigsten Argumente für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung aus Sicht der Gewerbetreibenden sind die Verbesserung der Parkplatzsituation für Kunden und die Abnahme des Parksuchverkehrs. Die Verbesserung der Belieferung steht an dritter Stelle.

### Aussagen zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 44: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich)

		Anzahl	Prozent
Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung,	da ich Umsatzeinbußen befürchte und die Kundenzahl zurückgeht	9	60,0
	weil unsere Kunden sich dann weniger Zeit nehmen und weniger Geld ausgeben	5	33,3
	weil ich nicht einsehe, dass ein Gut, das bisher kostenlos war, plötzlich Geld kosten soll	3	20,0
	weil ich eine permanente Kontrolle auf der Straße ablehne	3	20,0
	weil ich keine Gebühren für Parkvignetten bezahlen möchte	6	40,0
	Sonstiges	5	33,3
Fälle		15	100,0



Insgesamt gab es 31 Nennungen, die die Einführung von Parkraumbewirtschaftung ablehnen. Mehr als die Hälfte von Ihnen begründete es mit der Befürchtung von Umsatz-

einbußen. An zweiter Stelle steht die Ablehnung der Gebühren für Parkvignetten, an dritter Stelle die, dass die Kunden ihren Einkauf schneller durchführen und weniger Geld ausgeben, also dass auch der Umsatz zurückgeht.

Damit überwiegen bei den befragten Gewerbetreibenden in der Altstadt Köpenick die positiven Nennungen zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung die ablehnenden Nennungen.

### Konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung der Straßen

Tabelle 45: Verbesserungsvorschläge und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Prozent
Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße?	Mehr Platz für Fußgänger (z.B. Sitzmöglichkeiten), mehr Möglichkeiten zur Präsentation von Waren schaffen	5	33,3
	Mehr Platz für Fahrradfahrer	8	53,3
	Bessere und sichere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	2	13,3
	Mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	2	13,3
	Mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	5	33,3
	Einrichtung von Car-Sharing-Plätzen im öffentlichen Straßenraum	4	26,7
	Sonstiges	6	40,0
Fälle		15	100



Das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer wurde von mehr als 50 Prozent und am häufigsten befürwortet. Die Verringerung der Geschwindigkeit der fahrenden Autos und das Schaffen von mehr Platz für Fußgänger und mehr Möglichkeiten für die Warenpräsentation wurden jeweils von ca. einem Drittel der Befragten genannt. 40 Prozent (sechs Personen) derjenigen, die die Frage beantworteten, machten unter Sonstiges eigene Vorschläge (siehe Frage 19: „Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße? [Mehrfachnennung möglich]).

Tabelle 46: Sonstige Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung

Stellfläche für 1 Pkw (Lieferfahrzeug, da Lieferservice)
Parkplätze schaffen (bevorzugt für Beschäftigte)
Sinnvolle Durchfuhrmöglichkeiten für Gewerbetreibende durch die Altstadt Köpenick; geregelter, bevorzugter Fußgängerverkehr
Aufstellung von mehr Mülleimern.
Wegfall Kurzzeitparkzonen, völlige Auslastung der Parkmöglichkeiten.
Mehr Bäume.

## 3.2 Bereich Bölschestraße, Friedrichshagen

### 3.2.1 Bewohner

Insgesamt beantworteten 118 Bewohner im Bereich Bölschestraße den Fragebogen. 44,9 Prozent der Befragten sind männlich und 55,1 Prozent weiblich.

#### *Berufliche Situation und Haushaltseinkommen*

Tabelle 47: Berufliche Situation

		Häufigkeit	Prozent
Wie ist Ihre persönliche berufliche Situation? (Mehrfachnennungen möglich)	Erwerbstätig oder selbständig tätig	55	47
	In Ausbildung, Studium	8	6,8
	Hausfrau/Hausmann	3	2,6
	Rentnerin/Rentner	46	39,3
	Arbeitssuchend	7	6,0
	Sonstiges	2	1,7
	Gesamt	117	100



Knapp die Hälfte der Befragten sind erwerbstätig oder selbständig, knapp 40 Prozent Rentner. Dies korreliert mit der Altersgruppe der über 65-Jährigen, der 35 Prozent der befragten angehören. Der Anteil derjenigen in Ausbildung bzw. Studium ist mit 6,8 Prozent sehr niedrig, was jedoch auch mit der Altergruppe der unter 29-Jährigen korreliert. Auffallend ist die geringe Quote der Arbeitssuchenden.

Tabelle 48: Haushaltseinkommen nach Klassen

		Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Gültig	1 < 800	5	4,9	4,9
	2 800 - 1 500	36	35,3	40,2
	3 1 500 - 2 500	33	32,4	72,5
	4 2 500 – 3 500	18	17,6	90,2
	5 > 3 500	10	9,8	100
	Gesamt	102	100	



Etwa ein Drittel der Befragten verfügen über ein Nettohaushaltseinkommen zwischen 800 und 1.500 Euro, ein weiteres Drittel über ein Einkommen zwischen 1.500 und 2.500 Euro. Knapp 20 Prozent der Haushalte verfügen über 2.500 bis 3.500 Euro und knapp zehn Prozent über mehr als 3.500 Euro netto. Lediglich fünf Prozent haben weniger als 800 Euro netto zur Verfügung.

Der Vergleich mit den Daten des Mikrozensus 2006 (siehe Tabelle 5) zeigt im Untersuchungsgebiet ein erhöhtes Einkommensniveau bezogen auf den Durchschnitt von Berlin. Auffallend ist der geringe Anteil in der unteren Einkommensklasse. Die Anteile in den mittleren Einkommensklassen entsprechen etwa dem Berliner Durchschnitt, die Einkommensklasse zwischen 2.600 und 3.500 Euro netto ist jedoch im Untersuchungsgebiet sehr viel stärker vertreten. Dies ist auch im Zusammenhang mit dem überproportional hohen Anteil der Mehrpersonenhaushalte zu sehen.

*Haushaltsstruktur, Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz*

Tabelle 49: Haushaltsstruktur

	Anzahl der Personen	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Wie viele Personen leben ständig in ihrem Haushalt, davon mit Führerschein, Kinder unter 18 Jahren?	1	30	25,4	25,4
	2	61	51,7	77,1
	3	17	14,4	91,5
	4	9	7,6	99,2
	5	1	0,8	100
Fälle		118	100	



Beim Vergleich mit den statistischen Daten des Mikrozensus 2006 fällt auf, dass die Anzahl der Dreipersonenhaushalte im Untersuchungsgebiet (14,1 Prozent) stärker vertreten ist als im gesamten Berliner Durchschnitt (zehn Prozent). Die Anzahl der Ein- oder Zweipersonenhaushalte ist dagegen mit 77,1 Prozent gegenüber dem Berliner Durchschnitt von 82,2 Prozent um fünf Prozentpunkte verringert. Die Anzahl der Vier- oder Mehrpersonenhaushalte ist im Untersuchungsgebiet (8,4 Prozent) um 0,7 Prozentpunkte höher als im Berliner Durchschnitt (7,7 Prozent).

Der Anteil an Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren liegt im Untersuchungsgebiet mit 21,2 Prozent um knapp ein Fünftel höher als im gesamten Berliner Gebiet. Hier beträgt der Anteil lediglich 17,0 Prozent. Der Anteil an Haushalten mit zwei Kindern oder mehr entspricht dagegen mit 6,7 Prozent nahezu dem Berliner Durchschnitt von 6,5 Prozent.

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

In 86,4 Prozent der Haushalte gibt es Führerscheinbesitzer, in 38,1 Prozent einen und in 43,2 Prozent zwei. Dies ist im Zusammenhang mit der hohen Motorisierung zu sehen.

Tabelle 50: Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten

	Anzahl	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Über wie viele Pkws verfügt Ihr Haushalt?	Keinen	30	25,4	25,4
	1	74	62,7	88,1
	2	14	11,9	100
Fälle		118	100	



Fast drei Viertel (74,6 Prozent) der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. In 62,7 Prozent der Haushalte steht ein Pkw zur Verfügung, in 11,9 Prozent zwei. Keinem Haushalt stehen mehr als zwei Pkws zur Verfügung.

Betrachtet man die Motorisierungsrate fällt auf, dass diese mit 418 Pkw/1.000 EW überproportional hoch ist (Berliner Durchschnitt von 317 Pkw/1.000 EW).

Die Zahlen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung weisen in diesem statistischen Bezirk von Treptow-Köpenick eine Motorisierungsrate im Bereich zwischen 300 und 400 Pkw/1.000 EW auf, damit fällt die Motorisierung der Befragten im Bereich Bölschestraße in Friedrichshagen überproportional hoch aus.

Die im Vergleich zum gesamten statistischen Gebiet erhöhte Motorisierungsrate der Befragten im Untersuchungsraum ist im Zusammenhang mit deren Einkommenssituation zu erklären.

#### *Persönlicher Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit*

Tabelle 51: Persönlicher Führerscheinbesitz

		Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Haben Sie einen Führerschein?	Ja	97	82,2	82,2
	Nein	21	17,8	100
	Fälle	118	100,0	



Tabelle 52: Pkw-Verfügbarkeit der Befragten

		Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?	Ja	83	83	83
	Nein	17	17	100
	Fälle	100	100,0	



Die Fragen nach dem persönlichen Führerscheinbesitz und der persönlichen Pkw-Verfügbarkeit dienten als Filterfragen. Wurde eine der beiden Fragen mit Nein beantwortet,

tet, wurde die Befragung erst wieder mit Frage 14 (Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung) fortgesetzt.

Mehr als 82 Prozent der Befragten besitzen einen Führerschein. Dieser Anteil entspricht dem Anteil der befragten Haushalte mit Führerscheinbesitzern insgesamt (86,4 Prozent). Zur Pkw-Verfügbarkeit gaben 100 Personen Auskunft. Einem Anteil von 83 Prozent steht persönlich ein Pkw zur Verfügung.

#### Orte der Parkplätze

Tabelle 53: Orte der Parkplätze

		Anzahl	Antworten in Prozent
Wo parken Sie Ihre(n) Pkw überwiegend?	Im Straßenraum	43	51,8
	Im Hof des Wohngrundstücks	19	22,9
	In einer gemieteten Garage auf fremdem Grundstück	11	13,3
	Zur Miete im Freien auf unbebautem Grundstück	6	7,2
	Sonstiges	5	6,0
Fälle		83	100



Diese Frage wurde als Filterfrage benutzt. Die folgenden Fragen „Können Sie in der Regel direkt einen gewünschten Parkplatz in Wohnortnähe ansteuern oder müssen Sie einen freien Parkplatz suchen?“ und „Zu welcher Tageszeit gestaltet sich die Parkplatzsuche besonders lange?“ wurden nur denjenigen Bewohnern gestellt die hier mit „Ich parke überwiegend im Straßenraum“ oder „Sonstiges“ antworteten. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten parkt den Pkw im öffentlichen Straßenraum, gut ein Drittel (36,2Prozent) in einer gemieteten Garage auf einem fremdem Grundstück oder im Hof des Wohngrundstücks. Weitere sieben Prozent zur Miete auf unbebautem Grundstück. Parken im öffentlichen Straßenraum hat demnach zwar eine hohe Bedeutung, es gibt aber im Vergleich zu den anderen befragten Gebieten (Prenzlauer Berg und Altstadt Köpenick) auch einen hohen Anteil an privaten Stellplätzen.

### Parken in Wohnortnähe

Tabelle 54: Parken in Wohnortnähe

		Anzahl	Antworten in Prozent
Können Sie in der Regel direkt einen gewünschten Parkplatz in Wohnortnähe ansteuern oder müssen Sie einen freien Parkplatz suchen?	Ich kann direkt einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum in Wohnortnähe ansteuern	4	9,3
	Je nach Tageszeit gestaltet sich die Parkplatzsuche kürzer oder länger	24	55,8
	Ich muss regelmäßig mehr als fünf Minuten nach einem freien Parkplatz suchen	13	30,2
	Sonstiges	2	4,7
Fälle		43	100



Diese Frage wurde nur Bewohnern ohne eigenen Stellplatz gestellt. Der Anteil derjenigen, die diese Frage beantworteten und sofort einen Straßenparkplatz in Wohnortnähe finden, liegt unter zehn Prozent. Fast 90 Prozent gaben an, je nach Tageszeit kürzer oder länger suchen zu müssen oder regelmäßig länger als fünf Minuten. Diese Antworten erscheinen nicht plausibel vor dem Hintergrund, dass mehr als 20 Prozent überwiegend im Hof des Wohngrundstücks parken und ebenfalls über 20 Prozentangaben in einer gemieteten Garage bzw. auf einem gemieteten Platz zu parken. In der Literatur ist belegt, dass der Parksuchverkehr in seiner Größenordnung häufig überschätzt wird<sup>7</sup>.

### Parkplatzsuche zu den verschiedenen Tageszeiten

Tabelle 55: Parkplatzsuche zu den verschiedenen Tageszeiten

		Anzahl	Antworten in Prozent
Zu welcher Tageszeit gestaltet sich die Parkplatzsuche besonders lange?	Vormittags	14	38,9
	Nachmittags	21	58,3
	Abends (ab 18 Uhr)	12	33,3
	Nachts (ab 22 Uhr)	5	13,9
	Am Wochenende	6	16,7
	Zeiten nicht genau definierbar	1	2,8
	Weiß nicht		
Fälle		36	100



Diese Frage wurde ebenfalls nur Bewohnern ohne eigenen Stellplatz gestellt. Knapp 60 Prozent der Befragten gaben an, dass sich die Parkplatzsuche besonders nachmittags bis 18 Uhr schwierig gestaltet. Vormittags und abends bis 22 Uhr wurde diese von jeweils

<sup>7</sup> Harald Kipke: Theoretische Überlegungen zum Parksuchverkehr, in: Straßenverkehrstechnik, 37 (1993); Nr. 5, S. 246-249.

ca. einem Drittel der Probanden angegeben. Am wenigsten Probleme gibt es nachts mit nur fünf Nennungen von 13,9 Prozent der Befragten und am Wochenende mit sechs Nennungen (Mehrfachnennungen möglich).

#### Häufigkeit der Pkw Nutzung

Tabelle 56: Häufigkeit der Pkw-Nutzung

		Anzahl	Antworten in Prozent
Wie häufig nutzen Sie Ihren Pkw?	Täglich	46	55,4
	Mehrfach pro Woche	20	24,1
	Ein- bis zweimal pro Woche	11	13,3
	Seltener	6	7,2
Fälle		83	100



Alle 83 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht, beantworteten diese Frage. 79,5 Prozent von ihnen nutzen den Pkw regelmäßig, d.h. täglich oder mehrmals pro Woche. Nur 20 Prozent nutzen ihn ein- bis zweimal in der Woche oder seltener.

#### Beurteilung der Parkplatzsituation im Wohngebiet

Tabelle 57: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die Bewohner

		Anzahl	Antworten in Prozent
Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation in Ihrem Wohngebiet?	Sie ist völlig ausreichend	7	8,5
	Sie ist akzeptabel	16	19,5
	Sie ist problematisch	28	34,1
	Sie ist völlig unzureichend	30	36,6
	Weiß nicht	1	1,2
Fälle		82	100



82 Personen beurteilten auch die Parkplatzsituation in ihrem Wohngebiet. In der Summe wird sie von über 70 Prozent als problematisch oder völlig unzureichend eingestuft, nur 28 Prozent sind der Meinung, dass sie völlig ausreicht oder akzeptabel ist. Diese Beurteilung erscheint vor dem Hintergrund, dass über 40 Prozent ihren Pkw auf privatem Grundstück oder in einer gemieteten Garage abstellen, auf den ersten Blick nicht nachvollziehbar. Wahrscheinlich wurde dabei nur die sichtbare Nachfrage auf der Straße beurteilt.

*Interesse an Garagenstellplätzen und Zahlungsbereitschaft dafür*

Tabelle 58: Interesse an Garagenstellplätzen

		Anzahl	Antworten in Prozent
Haben Sie Interesse ihr Auto in einer Garage abzustellen, falls ja:	In Ihrem Straßenabschnitt?	20	90,9
	In einem anderen Straßenabschnitt?	4	18,2
Fälle		22	100
			

Diese Frage wurde 77-mal beantwortet, davon 22-mal mit Ja. Bei über 90 Prozent von ihnen bezieht sich das Interesse jedoch nur auf eine Garage in direkter Wohnungsnähe im eigenen Straßenabschnitt. Knapp 20 Prozent haben neben Interesse im eigenen Straßenabschnitt auch die Bereitschaft geäußert, ihr Auto auch in einem anderen Straßenabschnitt in eine Garage zu stellen.

Tabelle 59: Zahlungsbereitschaft für Garagenstellplätze

	Euro/Monat	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
Wie hoch darf die Garagenmiete sein?	0	1	5,0	5,0
	10	1	5,0	10,0
	20	4	20,0	30,0
	30	9	45,0	75,0
	40	2	10,0	85,0
	50	1	5,0	90,0
	60	0	0	90,0
	70	1	5,0	95,0
	80	1	5,0	100,00
Fälle		20	100	
				

Die Frage danach, wie hoch die Garagenmiete sein darf, zeigt, dass die Zahlungsbereitschaft der Befragten sehr gering ist.

### Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 60: Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Haben Sie bereits Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung, falls ja, welche?	Habe problemlos einen Parkplatz gefunden	19	35,2
	Habe das Problem, vorher abzuschätzen, wie lange ich parken will	28	51,9
	Habe Parkautomaten zuerst nicht gefunden	4	7,4
	Parkautomat kaputt	11	20,4
	Hatte zuwenig Kleingeld	19	35,2
	Sonstiges	13	24,1
Fälle		54	100



Von den 83 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht, haben bereits 57 (68,7 Prozent) Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung. Über die Hälfte dieser Probanden antwortete, dass sie Probleme haben vorher abzuschätzen, wie lange sie parken wollen. Mehr als ein Drittel antworteten, dass sie auch zuwenig Kleingeld dabei hatten. Ein Drittel der Befragten gab an, problemlos einen Parkplatz gefunden zu haben. Damit überwiegen auch bei den Befragten im Bereich Bölschestraße die negativen Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung die positiven um ein Vielfaches. Entsprechend der überwiegend negativen Antwortvorgaben des Fragebogens erscheint dies plausibel. Mit der Technik des Handyparkens könnten viele dieser negativen Erfahrungen reduziert werden (Problem, vorher abzuschätzen, wie lange man parken will, Parkautomaten zuerst nicht gefunden, Parkautomat kaputt, zuwenig Kleingeld).

Von den Befragten hatten 66,1 Prozent ihre Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung beim Einkaufen gemacht, 28,6 Prozent beim Besuch von Freunden und Verwandten und 25 Prozent am Arbeitsplatz.

### Aussagen zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung

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

Tabelle 61: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil	ich als Bewohner eine Vignette bekommen kann, um in meinem Gebiet an Parkautomaten umsonst parken zu können	41	59,4
	der Parksuchverkehr abnimmt	14	20,3
	ich eher einen Parkplatz in Wohnungsnahe finde	21	30,4
	vorhandene Parkplätze nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden sollen	23	33,3
	Kunden und andere Kurzparker bessere Chancen zum Parken bekommen sollen	14	20,3
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	19	27,5
	Sonstiges	9	13,0
Fälle	69	100	



Insgesamt wurden von 69 Befragten 141 positive Nennungen abgegeben. Von den 118 insgesamt Befragten gaben 58 Prozent mindestens einen Grund an, aus dem sie Parkraumbewirtschaftung befürworten.

Knapp 60 Prozent der Befürworter begründen dies mit der Anwohner-Vignette, mit der umsonst an den Automaten geparkt werden kann. Die zweithäufigste Begründung war, dass vorhandene Parkplätze nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden sollen. Die größere Chance, einen Parkplatz in Wohnungsnahe finden zu können, folgt an dritter Stelle der Nennungen, bzw. mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße an vierter Stelle. Abnahme des Parksuchverkehrs und größere Chancen der Kurzparker beim Parken spielen eine geringe Rolle.

Tabelle 62: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen möglich)

Grund	Anteile der Personen mit Pkw-Verfügbarkeit (in Prozent)	Anteile der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit (in Prozent)
ich als Bewohner eine Vignette bekommen kann, um in meinem Gebiet an Parkautomaten umsonst parken zu können	66,7	50,0
der Parksuchverkehr abnimmt	17,8	30,0
ich eher einen Parkplatz in Wohnungsnahe finde	28,9	30,0
vorhandene Parkplätze nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden sollen	35,6	30,0
Kunden und andere Kurzparker bessere Chancen zum Parken bekommen sollen	22,2	20,0
es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	26,7	40,0
Sonstiges	8,9	20,0
Fälle	45	10



Von 83 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht, gaben 45 Gründe für die Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung an, ebenso wie zehn von 17 Befragten, denen kein Pkw zur Verfügung steht. Die Anteile der einzelnen Nennungen weichen zwischen diesen beiden Gruppen nur teilweise voneinander ab. Den größten Vorteil von Parkraumbewirtschaftung sehen beide Gruppen darin, dass diejenigen, denen ein Pkw zur Verfügung steht, als Bewohner eine Vignette bekommen können, um in ihrem Gebiet am Parkautomaten umsonst parken zu können. Das Argument, dass vorhandene Parkplätze nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden sollen wird von denjenigen, denen ein Pkw zur Verfügung steht, am zweithäufigsten genannt. Der Grund, dass es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht wird von denjenigen ohne Pkw-Verfügbarkeit am zweithäufigsten und auch häufiger genannt als von allen Befragten. Die Erwartung, dass der Parksuchverkehr abnimmt, ist bei denjenigen mit Pkw-Verfügbarkeit geringer ausgeprägt als bei allen Befragten, bei denjenigen ohne Pkw-Verfügbarkeit dagegen höher. Die Häufigkeiten der Nennungen der übrigen Gründe unterscheiden sich bei den beiden Gruppen kaum voneinander.

Tabelle 63: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten in Abhängigkeit davon, wo überwiegend geparkt wird (Mehrfachnennungen möglich)

<b>Grund</b>	<b>Parken überwiegend im Straßenraum</b>  (in Prozent)	<b>Im Hof des Wohngrundstücks</b>  (in Prozent)	<b>In einer gemieteten Garage auf fremdem Grundstück</b>  (in Prozent)	<b>Zur Miete im Freien auf unbebautem Grundstück</b>  (in Prozent)	<b>Sonstiges</b>  (in Prozent)
ich als Bewohner eine Vignette bekommen kann, um in meinem Gebiet an Parkautomaten umsonst parken zu können	76,0	53,8	33,3	100,0	0
der Parksuchverkehr abnimmt	12,0	23,1	66,7	0,0	50,0
ich eher einen Parkplatz in Wohnungsnähe finde	48,0	0	0	33,3	0
vorhandene Parkplätze nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden sollen	32,0	38,5	33,3	66,7	50,0
Kunden und andere Kurzparker bessere Chancen zum Parken bekommen sollen	12,0	30,8	66,7	0	100,0
es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	24,0	46,2	0	0	0
Sonstiges	8,0	15,4	0	0	0
Fälle	25	13	3	3	2



Da im Gebiet der Bölschestraße fast die Hälfte der Befragten über Parkmöglichkeiten außerhalb des öffentlichen Straßenraumes verfügt und dort offensichtlich ein hoher Anteil an privaten Stellplätzen zur Verfügung steht, wurden die Häufigkeiten der Argumente für die Parkraumbewirtschaftung in Abhängigkeit davon ausgewertet, wo die Befragten jeweils parken. Von denjenigen Befragten, die auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen sind, gaben über drei Viertel an, dass sie den größten Vorteil darin sehen, dass sie als Bewohner eine Vignette erhalten können mit der sie an Parkautomaten dann kostenlos parken können. Auch von denjenigen, die ihr Auto überwiegend im Hof des Wohngrundstücks abstellen, sehen mehr als die Hälfte darin den größten Vorteil. Der Rückgang des Parksuchverkehrs wird vor allem von denjenigen erwartet, die über private Parkmöglichkeiten verfügen und deshalb nicht suchen müssen. Von denjenigen, die überwiegend im öffentlichen Straßenraum parken erwarten dagegen nur zwölf Prozent, dass Parkraumbewirtschaftung zum Rückgang von Parksuchverkehr führt. Knapp die Hälfte dieser Gruppe erwartet, dass Parkraumbewirtschaftung dazu führt, dass sie eher einen Parkplatz in Wohnortnähe finden, während dieser Grund plausiblerweise bei den übrigen Befragten keine bzw. nur eine sehr kleine Rolle spielt. Bessere Parkmöglichkeiten für Kunden und andere Kurzparker zu schaffen, wird am häufigsten von denjenigen genannt, die in einer angemieteten Garage parken. Von denjenigen, die um die Parkmög-

lichkeiten im öffentlichen Straßenraum mit Kurzparkern konkurrieren wird dieser Grund wesentlich seltener angeführt. Die Erwartung, dass das Falschparken durch Parkraumbewirtschaftung abnimmt und dafür mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht, wird am häufigsten von denjenigen, die im Hof des Wohngrundstücks parken genannt (46 Prozent). Von denjenigen, die im öffentlichen Straßenraum parken, erwartet knapp ein Viertel diese Effekte. Bei den übrigen Befragten spielt dieses Thema keine Rolle.

#### *Aussagen zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung*

Tabelle 64: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		<b>Anzahl</b>	<b>Antworten in Prozent</b>
Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung, weil	das Autofahren schon teuer genug ist und ich nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchte	48	56,5
	ich keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen will	45	52,9
	mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	42	49,4
	dadurch für Bewohner kein neuer Parkplatz geschaffen wird	46	54,1
	Beschäftigte auch Parken können sollen	27	31,8
	ich keine permanente Kontrolle wünsche	26	30,6
	Sonstiges	7	8,2
<b>Fälle</b>		<b>85</b>	<b>100</b>

Von allen 118 Befragten gaben 72 Prozent mindestens einen Grund an, aus dem sie Parkraumbewirtschaftung ablehnen. Insgesamt stehen 141 positiven Antworten zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung 241 ablehnende Antworten gegenüber.

Das meistgenannte Argument von 56,5 Prozent der Ablehner bezieht sich darauf, dass Autofahren schon teuer genug ist und sie nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchten. Das zweithäufigste Argument ist, dass damit kein neuer Parkplatz geschaffen wird. An dritter Stelle folgt, dass sie die Gebühren für Bewohnervignetten nicht bezahlen möchten. Fast 50 Prozent begründen die Ablehnung damit, dass Besucher dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr finden können. Die Chance, überhaupt einen legalen Parkplatz finden zu können, ist damit weniger in der Wahrnehmung präsent als die anfallenden Kosten. Offensichtlich wird bei Einführung von Parkraumbewirtschaftung auch erwartet, dass neue Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Die Themen Parken für Beschäftigte und Kontrolle wurden von jeweils ca. 30 Prozent der Befragten als Grund genannt.

Tabelle 65: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Anteile in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit (Mehrfachnennungen möglich)

Grund	Anteile der Personen mit Pkw-Verfügbarkeit (in Prozent)	Anteile der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit (in Prozent)
Weil das Autofahren schon teuer genug ist und ich nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchte	62,7	35,7
Weil ich keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen will	64,4	14,3
Weil mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	50,8	42,9
Weil dadurch kein neuer Parkplatz für Bewohner geschaffen wird	57,6	50,0
Weil Beschäftigte auch Parken können sollen	35,6	28,6
Weil ich keine permanente Kontrolle wünsche	32,2	28,6
Fälle	59	14



Von den 83 Befragten, denen ein Pkw zur Verfügung steht, gaben 59 Gründe für die Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung an, ebenso wie 14 von 17 Befragten, denen kein Pkw zur Verfügung steht. Die zwei möglichen Ablehnungsgründe, die mit direkten höheren Kosten verbunden sind, werden von knapp zwei Drittel der Befragten mit Pkw-Verfügbarkeit genannt. Die eher indirekten Ablehnungsgründe, dass Besucher dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr finden und letztendlich für Bewohner keine neuen Parkplätze geschaffen werden, werden von der Hälfte der Befragten dieser Gruppe genannt. Bei den Befragten ohne Pkw-Verfügbarkeit sind die Anteile bei allen möglichen Gründen deutlich geringer. Auffallend ist, dass 50 Prozent dieser Gruppe Parkraumbewirtschaftung mit der Begründung ablehnt, dass dadurch kein neuer Parkplatz für Bewohner geschaffen wird. Da jedoch nur 14 Fälle zu Grunde liegen, können hier keine sicheren Aussagen getroffen werden.

Tabelle 66: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Anteile in Abhängigkeit davon, wo überwiegend geparkt wird (Mehrfachnennungen möglich)

Grund	Parken überwiegend im Straßenraum (in Prozent)	Im Hof des Wohngrundstücks (in Prozent)	In einer gemieteten Garage auf fremdem Grundstück (in Prozent)	Zur Miete im Freien auf unbebautem Grundstück (in Prozent)	Sonstiges (in Prozent)
Weil das Autofahren schon teuer genug ist und ich nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchte	61,3	69,2	62,5	66,7	60,0
Weil ich keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen will	67,7	69,2	62,5	66,7	40,0
Weil mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet	54,8	61,5	25,0	33,3	40,0
Weil dadurch kein neuer Parkplatz für Bewohner geschaffen wird	61,3	46,2	62,5	33,3	80,0
Weil Beschäftigte auch Parken können sollen	29,0	53,8	25,0	0	60,0
Weil ich keine permanente Kontrolle wünsche	35,5	46,2	12,5	0	20,0
Sonstiges	9,7	7,7	0	0	0
Fälle	31	13	8	3	5



Auch die Häufigkeiten der Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung wurden im Bereich Bölschestraße in Abhängigkeit davon ausgewertet, wo die Befragten jeweils parken. Die genannten Anteile bei den Gründen „weil ich keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen möchte“ und „weil das Autofahren schon teuer genug ist und ich nicht auch noch Parkgebühren bezahlen möchte“ liegen bei vier der fünf Gruppen zwischen 62,5 Prozent und 69,2 Prozent (außer bei denjenigen die bei der Frage danach, wo sie überwiegend parken mit „Sonstiges“ antworteten). Die Ablehnung mit dem Argument „weil mein Besuch dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr findet“, ist bei denjenigen, die angeben, überwiegend im öffentlichen Straßenraum zu parken, und der Gruppe, die überwiegend im Hof des eigenen Wohngrundstücks parkt, deutlich höher als bei den anderen drei Gruppen. Die Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung mit der Begründung „weil dadurch kein neuer Parkplatz für Bewohner geschaffen wird“, wird erwartungsgemäß von denjenigen am häufigsten genannt, die überwiegend im öffentlichen Straßenraum parken und mit den Beschäftigten konkurrieren, aber auch von der Gruppe, die überwiegend in einer gemieteten Garage auf fremdem Grundstück parkt. Es erscheint möglich, dass diejenigen in manchen Fällen auch im öffentlichen Straßenraum parken und durch Parkraumbewirtschaftung keine Verbesserung erwarten, sondern nur Kosten auf sich zukommen sehen. Das Argument, dass Beschäftigte auch parken können sollen, wird von denjenigen am häufigsten genannt, die im Hof des eigenen Wohngrundstücks parken, von den anderen Gruppen, die ebenfalls auf privaten Flächen parken jedoch deutlich selte-

ner. Dieser Unterschied kann jedoch in der geringen Anzahl der Befragten in der jeweiligen Gruppe liegen. Permanente Kontrolle verbunden mit Parkraumbewirtschaftung wird von den beiden Gruppen mit den meisten Befragten (Parken überwiegend im öffentlichen Straßenraum und im Hof des Wohngrundstücks) am häufigsten abgelehnt.

#### Besucher mit dem Pkw

Tabelle 67: Anzahl der Besucher, die mit dem Pkw anreisen

		Fälle	Antworten in Prozent
Kommen Ihre Besucher häufig mit dem Pkw?	Ja	80	67,8
	Nein	14	11,9
	Manchmal	24	20,3
	Weiß nicht	0	
Gesamt		118	100



Tabelle 68: Besucher und Problematik der Parkgebühren

		Fälle	Antworten in Prozent
Falls ja, oder manchmal wäre das Bezahlen von Parkgebühren für diese Besucher ein Problem?	Ja	72	69,2
	Nein	23	22,1
	Weiß nicht	9	8,7
Gesamt		104	100



Von den Befragten, die Besuch mit dem Pkw bekommen, gaben zwei Drittel (67,8 Prozent) an, dass ihre Besucher häufig mit dem Auto kommen. Knapp zwölf Prozent verneinten dies und 20 Prozent antworteten auf diese Frage mit manchmal. Von den 104 (88 Prozent) Personen, die insgesamt angaben, dass ihre Besucher immer oder manchmal mit dem Pkw kommen, bejahten mehr als zwei Drittel (72 Personen bzw. 69,2 Prozent) die Frage, dass das Bezahlen von Parkgebühren für die Besucher ein Problem wäre. Ein knappes Viertel verneinte dies, neun Prozent wissen es nicht. Den übrigen 14 Personen, die die Frage, ob sie häufig Besuch mit dem Pkw bekommen, mit Nein beantworteten, wurde der zweite Teil der Frage, ob das Bezahlen ein Problem für Besucher wäre, nicht mehr gestellt. Dies zeigt auch hier in der Bölschestraße die große Bedeutung der Regelungen für Besucher bei der Einführung von Parkraumbewirtschaftung, die nicht unterschätzt werden dürfen.

## Vorschläge zur Straßengestaltung

Tabelle 69: Vorschläge zur Straßengestaltung (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Antworten in Prozent
Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße?	Mehr Platz für Fußgänger, Aufenthalt schaffen (z.B. Sitzmöglichkeiten)	19	16,5
	Mehr Platz für Fahrradfahrer	52	45,2
	Bessere und sichere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	17	14,8
	Mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	15	13,0
	Mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	41	35,7
	Einrichtung von Car-Sharing-Plätzen im öffentlichen Straßenraum	13	11,3
	Sonstiges	39	33,9
	Alles ist gut, keine Verbesserungsvorschläge	14	12,2
Gesamt		115	100,0



Von den 118 Probanden beantworteten 115 die Frage nach konkreten Verbesserungsvorschlägen zur Gestaltung ihrer Straße. Am häufigsten wurden das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer und mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit mit 52-mal bzw. von 45,2 Prozent der antwortenden Personen genannt. An zweiter Stelle folgen die Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten der Autos mit 41 Nennungen von 35,7 Prozent der Befragten. Danach folgt mehr Platz für Fußgänger und Aufenthalt schaffen (16,5 Prozent, bessere und sicherere Möglichkeiten zur Querung der Straße (14,8 Prozent) und mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (13,0 Prozent). Unter Sonstiges wurde insgesamt elfmal (bzw. von 9,6 Prozent) das Schaffen von zusätzlichen Parkplätzen genannt und damit die Knappheit des Angebotes explizit herausgehoben. Auch bessere und regelmäßiger Kontrollen wurden unter Sonstiges insgesamt siebenmal (von 6,1 Prozent) als Verbesserungsvorschlag genannt. Die Wiedereinführung der früheren Einbahnstraßen wird von sechs Befragten (5,2 Prozent) gewünscht.

### 3.2.2 Gewerbetreibende

Insgesamt beantworteten 46 Gewerbetreibende im Bereich Bölschestraße den Fragebogen. 47,8 Prozent der Befragten sind männlich und 52,2 Prozent weiblich.

*Standorte, Branche, Betriebsfläche, Anzahl Beschäftigte*

Tabelle 70: Betriebe und Branchen

	Anzahl	Antworten in Prozent
Einzelhandel	29	63,0
Büro- oder Verwaltungsbetrieb	1	2,2
publikumsorientierte Dienstleistungen (Bankfilialen, Arztpraxen usw.)	11	23,9
Kino, Theater oder andere Versammlungsstätten	1	2,2
Gaststätten	3	6,5
Sporthallen, Freizeit-, Fitnesscenter	0	0
Kranken-, Pflegeeinrichtungen	0	0
Hotels, Beherbergungsbetriebe	0	0
Großhandel, Industrie- und Handwerksbetriebe	1	2,2
Sonstiges	2	4,3
Gesamt	46	100



73,9 Prozent der Befragten gaben an, dass der jeweilige Betrieb über keine anderen Standorte verfügt.

Der Einzelhandel ist mit einem Anteil von 63 Prozent die dominierende Branche. Publikumsorientierte Dienstleistungen weisen mit 23,9 Prozent den zweitgrößten Anteil aus. Gaststätten haben mit 6,5 Prozent der Nennungen einen wesentlich geringeren Anteil. 4,3 Prozent der befragten Betriebe ließen sich nicht eindeutig einer der genannten Branchen zuordnen.

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

- 16,3 Prozent der Befragten gaben eine Betriebsfläche  $\geq 200 \text{ m}^2$  an,
- 9,3 Prozent der Betriebe weisen eine Fläche zwischen  $100 \text{ m}^2$  und  $200 \text{ m}^2$  und
- 74,4 Prozent der Betriebe eine Fläche  $\leq 100 \text{ m}^2$  auf.

Tabelle 71: Anzahl der Beschäftigten in den befragten Betrieben

Klasse	Häufigkeit	Prozent
1-5	39	88,6
6-10	2	4,5
11-20	2	4,5
20-40	1	2,3
N=46	44	100



Die Verteilung der insgesamt 178 Beschäftigten aller befragten Betriebe ist in Tabelle 71 dargestellt. Es lässt sich ablesen, dass es sich dabei fast ausschließlich um kleine Unternehmen handelt.

#### *Betriebseigene Fahrzeuge und deren Abstellplätze*

Es antworteten 28 bzw. 60,9 Prozent der befragten Betriebe, dass sie betriebseigene Fahrzeuge halten. Insgesamt verfügen sie über 42 Fahrzeuge, davon 35 Pkw und sieben Lkw. Inwieweit sie der Belieferung dienen, wird in Zusammenhang mit Frage 15 (Wird der Betrieb hier regelmäßig mit Waren beliefert?) ausgewertet.

Tabelle 72: Anzahl der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen

Betriebseigene Fahrzeuge	Häufigkeit	Prozent
Keine	18	39,1
Nur Pkw	24	52,2
Nur Lkw	0	0
Pkw und Lkw	4	8,7
N=46	46	100



Tabelle 73: Betriebe mit Pkw

Anzahl der Pkw	Häufigkeit	Prozent
0	18	39,1
1	24	52,2
2	2	4,3
3	1	2,2
4	1	2,2
N=72	46	100



Fast 40 Prozent der befragten Betriebe benötigen keinen betriebseigenen Pkw, 52,2 Prozent halten einen Pkw, nur 8,7 Prozent halten zwei bis vier Pkws.

Tabelle 74: Betriebe mit Lkw

Anzahl der Lkw	Häufigkeit	Prozent
0	42	91,3
1	3	6,5
4	1	2,2
N=72	46	100



Die Lkw-Quote beträgt 8,7 Prozent. Diese niedrige Quote kann als Hinweis auf eine geringe Notwendigkeit von Lieferzonen verstanden werden.

Tabelle 75: Stellplätze der betriebseigenen Fahrzeuge

		Anzahl	Prozent
Wo werden die betriebseigenen Fahrzeuge in der Regel abgestellt? (Mehrfachnennungen möglich)	Auf betriebseigenen Stellplätzen	3	10,7
	Auf anderen, angemieteten Stellplätzen	4	14,3
	Im Straßenraum	23	82,1
	Sonstiges	1	3,6
Gesamt		31	100



Mehr als 80 Prozent der Befragten, die über betriebseigene Fahrzeuge verfügen, gaben an, dass diese in der Regel im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Lediglich drei Fahrzeuge stehen auf einem betriebseigenen Stellplatz und vier Fahrzeuge auf angemieteten Stellplätzen. Das bedeutet, bei Einführung einer Parkraumbewirtschaftung müssten für 23 Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen beantragt werden, wobei einige Zweit- und Drittfahrzeuge sind. In einem Fall verfügt ein Unternehmen über sechs Fahrzeuge.

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

Tabelle 76: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen

Anzahl der Beschäftigten	Häufigkeit	Prozent	Kumulierte Prozente
0	13	28,3	28,3
1	11	23,9	52,2
2	11	23,9	76,1
3	6	13,0	89,1
4	1	2,2	91,3
7	1	2,2	93,5
9	1	2,2	95,7
10	2	4,3	100,0
Fälle	46	100	



Von den 46 Befragten gaben 33 (71,9 Prozent) an, dass bei ihnen Beschäftigte mit dem Pkw an den Arbeitsplatz fahren. Dabei handelt es sich um insgesamt 91 Personen. Das sind ca. 50 Prozent aller Beschäftigten aller befragten Betriebe.

In 13 Fällen (28,3 Prozent) kommt kein Beschäftigter mit dem Pkw. In 47,8 Prozent aller Fälle sind es ein oder zwei Mitarbeiter, in 24 Prozent aller Fälle sind es mehr als zwei Mitarbeiter.

*Beschäftigte und Parkplatzprobleme*

Tabelle 77: Beschäftigte, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen und Parkplatzprobleme

		Häufigkeit	Prozent
Haben diese Beschäftigten nach Ihrer Kenntnis Probleme, einen Parkplatz zu finden?	Ja	29	82,9
	Nein	6	17,1
	Weiß nicht	0	0
Fälle		35	100



Von 29 der 46 Befragten wurde angegeben, dass die Beschäftigten Schwierigkeiten haben, einen Parkplatz zu finden, sechs verneinten dies. Somit haben in fast zwei Drittel (63 Prozent) aller befragten Betriebe Beschäftigte Probleme, einen Parkplatz zu finden.

*Dienstliche Nutzung des eigenen Pkws tagsüber durch die Beschäftigten*

Tabelle 78: Anzahl Beschäftigte mit dienstlicher Nutzung des eigenen Pkws

		Häufigkeit	Prozent
Sind die Beschäftigten tagsüber auf die dienstliche Nutzung des eigenen Pkws angewiesen?	Ja	25	56,8
	Nein	19	43,2
Fälle		44	100



In fast allen der befragten Betriebe nutzen die Mitarbeiter, die mit dem Pkw zur Arbeit fahren, diesen auch dienstlich (25 von 29). Im Falle einer Parkraumbewirtschaftung ist zu klären, ob für diese Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen notwendig wären oder das Ziehen eines Parkscheins zumutbar wäre.

*Betriebseigene oder vom Betrieb angemietete Stellplätze für Beschäftigte*

Tabelle 79: Beschäftigte und zur Verfügung stehende Stellplätze

		Häufigkeit	Prozent
Stehen den Beschäftigten betriebseigene oder vom Betrieb angemietete Stellplätze zur Verfügung?	Ja	1	2,2
	Nein	44	97,8
Fälle		45	100



Betriebseigene Parkplätze für Beschäftigte stehen nur in einem Fall zur Verfügung. Somit müssen mehr als 80 Beschäftigte, die mit dem Pkw zum Arbeitsplatz fahren, diesen im öffentlichen Straßenraum abstellen.

*Förderung der ÖPNV Nutzung oder des Fahrrads durch die Betriebe*

Tabelle 80: Förderung von ÖPNV oder Fahrrad durch die Betriebe

		Häufigkeit	Prozent
Wird von betrieblicher Seite die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads für den Arbeitsweg gefördert?	Ja	3	6,7
	Nein	42	93,3
Fälle		45	100



Tabelle 81: Art der betrieblichen Förderung

		Anzahl	Prozent
Mit folgenden Maßnahmen wird von betrieblicher Seite die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads für den Arbeitsweg gefördert	Job-Ticket	0	0
	Besonders gesicherte/überdachte Fahrradabstellplätze	2	66,7
	Andere	1	33,3
Fälle		3	100



Nur drei Betriebe fördern die Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrads, zwei davon Fahrradabstellplätze, in einem Fall die Umweltkarte für den ÖPNV. Über 90 Prozent der Betriebe engagieren sich nicht.

#### *Regelmäßiger Besucher- bzw. Kundenverkehr*

Tabelle 82: Anzahl der Betriebe mit regelmäßigem Kundenverkehr und durchschnittliche Kunden- bzw. Besucherzahl pro Tag

Anzahl der Kunden pro Tag	Häufigkeit	Prozent
1 - 5	5	11,1
6 - 10	8	17,8
11 - 50	25	55,6
> 50	7	15,6
Fälle	45	100



45 der 46 befragten Betriebe gaben an, dass bei ihnen regelmäßig Kunden verkehren. Bei mehr als der Hälfte sind es zwischen elf und 50 Kunden täglich, bei 15 Prozent über 50 Kunden täglich. Für die meistgenannten Branchen Einzelhandel, publikumsorientierte Dienstleistungen und Gaststätten erscheint die Anzahl der Besucher im Vergleich zu anderen Untersuchungen niedrig<sup>8</sup>.

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

*Betriebseigene Parkplätze für Besucher*

Tabelle 83: Anzahl der Betriebe mit Kundenparkplätzen

		<b>Anzahl</b>	<b>Prozent</b>
Stehen Ihren Besuchern betriebseigene Kundenparkplätze zur Verfügung?	Ja	2	4,4
	Nein	43	95,6
Fälle		45	100
			

Tabelle 84: Anzahl der betriebseigenen Kundenparkplätze

<b>Anzahl der betriebseigenen Kundenparkplätze</b>	<b>Häufigkeit</b>	<b>Prozent</b>
0	44	95,7
1	1	2,2
2	1	2,2
Fälle	46	100
		

Von 45 Befragten stellen zwei insgesamt drei Kundenparkplätze zur Verfügung. Das bedeutet, dass alle Kunden auf Parken auf öffentlichen Stellplätzen angewiesen sind.

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

Tabelle 85: Einschätzung der Zahlungsbereitschaft der Kunden für Parken durch die Betriebe

		<b>Häufigkeit</b>	<b>Prozent</b>
Wäre das Bezahlen von Parkgebühren für Ihre Besucher- bzw. Kunden ein Problem, wenn sich dadurch die Chance auf einen Parkplatz erhöht?	Ja	26	57,8
	Nein	6	13,3
	Weiß nicht	13	28,9
Fälle		45	100
			

Das Bezahlen von Parkgebühren wird von gut der Hälfte der Befragten als problematisch für die eigenen Kunden eingeschätzt. Knapp 30 Prozent der Probanden können die Kundesicht nicht einschätzen. Da jedoch keine betriebseigenen Stellplätze zur Verfügung stehen, wären alle Kunden im Falle der Parkraumbewirtschaftung davon betroffen.

### Warenbelieferung

Tabelle 86: Betriebe und Flächen für deren Anlieferung

		Anzahl	Prozent
Wird der Betrieb hier regelmäßig mit Waren beliefert und wenn ja, wo?	Über Flächen zur Anlieferung auf dem Betriebsgelände	2	5,3
	Im Straßenraum mit ausgewiesener Ladezone	0	0
	Im Straßenraum ohne ausgewiesene Ladezone	36	94,7
Fälle		38	100



Die befragten Betriebe werden zu 82,6 Prozent regelmäßig mit Waren beliefert. Diese Anlieferung erfolgt fast ausschließlich (95 Prozent) im Straßenraum ohne ausgewiesene Ladezone, zwei Betriebe verfügen über Anlieferungsflächen auf dem Betriebsgelände.

### Beurteilung der Parkplatzsituation am Betriebsstandort

Tabelle 87: Beurteilung der Parkplatzsituation durch die befragten Gewerbetreibenden

	Für Kunden		Für Beschäftigte		Für betriebseigene Fahrzeuge	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Völlig ausreichend	1	2,2	4	9,1	3	8,3
Akzeptabel	4	8,7	6	13,6	5	13,9
Problematisch	12	26,1	12	27,3	11	30,6
Völlig unzureichend	29	63,0	22	50,0	17	47,2
Fälle	46	100,0	44	100,0	36	100



Die Parkplatzsituation wird von mehr als drei Viertel der Befragten als problematisch oder völlig unzureichend beurteilt. Aus Sicht der Betriebe wird die Situation für die Kunden am schlechtesten beurteilt, hier nannten fast zwei Drittel sie völlig unzureichend. Das ist die Nutzergruppe, die als Kurzparker am meisten von Parkraumbewirtschaftung profitieren könnte. Die Situation für Beschäftigte und betriebseigene Fahrzeuge wurde nur von ca. der Hälfte der Antwortenden so schlecht eingestuft.

## Aussagen zur Befürwortung von Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 88: Argumente für Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich)

		Anzahl	Prozent
Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil	dann unsere Kunden besser einen Parkplatz finden	16	72,7
	weil der Parksuchverkehr abnimmt	9	40,9
	dann die Belieferung meines Betriebes besser klappt	7	31,8
	es dann weniger Falschparker gibt und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße herrscht	10	45,5
	konsequente Parkraumbewirtschaftung in allen Berliner Innenstadtbezirken einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann	5	22,7
	Sonstiges	1	4,5
Fälle		22	100
			

Insgesamt wurde die Einführung von Parkraumbewirtschaftung 48-mal befürwortet. Die wichtigsten Argumente für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung aus Sicht der 22 antwortenden Gewerbetreibenden sind die Verbesserung der Parkplatzsituation für Kunden (72,7 Prozent). Dies kann im Zusammenhang mit der schlechten Beurteilung der Parkplatzsituation für Kunden aus Sicht der Betriebsinhaber gesehen werden. 16 von ihnen haben erkannt, dass ihre Kunden von Parkraumbewirtschaftung profitieren. Am zweithäufigsten wurde der Rückgang von Falschparkern genannt (45,5 Prozent). Verbesserung der Belieferung spielt für ein Drittel der Befragten eine Rolle.

## Aussagen zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 89: Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennung möglich)

		Anzahl	Prozent
Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung,	da ich Umsatzeinbußen befürchte und die Kundenzahl zurückgeht	16	43,2
	weil unsere Kunden sich dann weniger Zeit nehmen und weniger Geld ausgeben	15	40,5
	weil ich nicht einsehe, dass ein Gut, das bisher kostenlos war, plötzlich Geld kosten soll	19	51,4
	weil ich eine permanente Kontrolle auf der Straße ablehne	12	32,4
	weil ich keine Gebühren für Parkvignetten bezahlen möchte	18	48,6
	Sonstiges	6	16,2
Fälle		37	100
			

Insgesamt gab es von 37 Personen 86 Nennungen zur Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung. Mehr als die Hälfte von ihnen begründete es mit den dadurch entstehenden Kosten, weil sie nicht einsehen, dass ein Gut, das bisher kostenfrei ist, plötzlich Geld kosten soll. Am zweithäufigsten wurde das Bezahlen von Gebühren für Parkvignetten abgelehnt, noch vor der Befürchtung, dass durch Kundenrückgang finanzielle Einbußen drohen. Unter Sonstiges wurde von zwei Befragten das Schaffen von mehr Parkplätzen angegeben als Voraussetzung, dass Parkraumbewirtschaftung aus ihrer Sicht sinnvoll sein könnte.

Der Vergleich von Tabelle 88 mit Tabelle 89 zeigt, dass Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung fast doppelt so häufig wie befürwortende Argumente genannt wurden und die meisten Befragten trotz der schlechten Parksituation für alle Nutzergruppen aus ihrer Sicht noch nicht verstanden haben, dass Parkraumbewirtschaftung die Situation verbessern kann.

Tabelle 90: Verbesserungsvorschläge und deren Häufigkeiten (Mehrfachnennungen möglich)

		Anzahl	Prozent
Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße?	Mehr Platz für Fußgänger (z.B. Sitzmöglichkeiten), mehr Möglichkeiten zur Präsentation von Waren schaffen	12	32,4
	Mehr Platz für Fahrradfahrer	18	48,6
	Bessere und sichere Möglichkeiten zur Querung der Straßen	12	32,4
	Mehr Maßnahmen zum Schutz der Gehwege (Poller)	7	18,9
	Mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos	18	48,6
	Einrichtung von Car-Sharing-Plätzen im öffentlichen Straßenraum	3	8,1
	Sonstiges	11	29,7
Fälle	37	100	



Das Schaffen von mehr Platz für Fahrradfahrer und die Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit wurden jeweils von knapp der Hälfte der Befragten und damit am häufigsten genannt. Am dritthäufigsten wurde das Schaffen von mehr Platz für Fußgänger und für die Warenpräsentation sowie bessere und sichere Möglichkeiten zur Querung der Straßen schaffen genannt. Fast 30 Prozent der Antwortenden machte unter Sonstiges eigene Vorschläge, wobei das Schaffen von mehr Parkplätzen in verschiedener Form und die Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten der vorhandenen Parkplätze insgesamt achtmal genannt wurden.

Tabelle 91: Sonstige Verbesserungsvorschläge zur Straßengestaltung

Einbahnstraßenverkehr
Würde gerne mehr Ware präsentieren, ist aber zu teuer (Auflagen zu hoch)
Fehlende P+R Möglichkeiten, Ausweisung der 1h-Parkmöglichkeit bis zu 1. Querstraße, Dauerparker weg.
Genehmigung eines Parkplatzes für eigene Praxis auf praxiseigenem Gelände.
Einrichtung einer Spielstraße oder Verkehrsinseln zur Beruhigung des Verkehrs; Kennzeichnung der Ein- u. Ausfahrten durch Poller.
Parkhaus am S-Bahnhof; Markierung der bestehenden Parkplätze zur besseren Ausnutzung.
Parkhaus.
Kennzeichnung der Parkplätze auf Asphalt für bessere Ausnutzung des Parkraumes; Sonderregelung bei Kurzzeitparken für Angestellte
Stolperkante wegen Straßenbahn, behindert Wendemanöver; Parkhaus notwendig.
Insgesamt mehr Parkplätze.
Parkhaus

#### 4. Vergleich der Ergebnisse der sechs befragten Teilgebiete

Die Berliner Verkehrsentwicklungsplanung<sup>9</sup> sieht die schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle innerstädtischen Gebiete mit starker Parkraumnachfrage sowie die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete vor. Dies betrifft u.a. den Prenzlauer Berg im Bezirk Pankow und die Altstadt Köpenick im Bezirk Treptow-Köpenick

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

Da im gesamten Untersuchungsgebiet knapp 90.000 Einwohner gemeldet sind, konnte eine repräsentative Stichprobe mit den 250 zur Verfügung stehenden Befragungen nicht gewährleistet werden. Um dennoch aussagekräftige Daten zu erhalten und die Meinungen der Anwohner und Gewerbetreibenden möglichst differenziert darstellen zu können, wurde das Befragungsgebiet nach Nutzungskriterien gegliedert. Dementsprechend lassen sich folgende vier Gebietstypen unterscheiden:

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

Dabei wurde darauf geachtet, die Gesamtanzahl der Befragungen möglichst gleichmäßig auf die Straßentypen zu verteilen. Die Auswahl der einzelnen Straßen und Straßenabschnitte, in denen Befragungen durchgeführt wurden, wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt Pankow vorgenommen.

Die anderen 250 Befragungsdatensätze (weitere 180 Bewohner und 70 Gewerbetreibende) sollten im Untersuchungsgebiet Köpenick gewonnen werden. Ursprünglich sollte sich die Befragung nur auf Alt-Köpenick zu konzentrieren, da das Bezirksamt dort ein neues Konzept zum Ruhenden Verkehr erarbeitet, in dem u.a. auch die Einführung von Parkraumbewirtschaftung untersucht wird. Da dort insgesamt nur 1.006 Einwohner gezählt wurden<sup>10</sup>, war jedoch absehbar, dass die Wahrscheinlichkeit sehr gering ist, dort die entsprechende Anzahl von Befragungen durchführen zu können. Aus diesem Grund wurde die Befragung auf das Gebiet um die Bölschestraße in Berlin-Friedrichshagen ausgedehnt, in dem bereits heute die Parkdauer mittels Parkscheibe begrenzt ist und der Bezirk die Neuordnung des ruhenden Verkehrs anstrebt.

Tabelle 92 enthält die Verteilung der Befragten auf die einzelnen Teilgebiete.

<sup>9</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr, Berlin 2003.

<sup>10</sup> Statistisches Landesamt Berlin-Brandenburg: Einwohnerstatistik auf Blockebene, Stand 31.12.2007.

Tabelle 92: Verteilung der Befragten auf die einzelnen Teilgebiete

Teilgebiet	Typ 1: Wohnen	Typ 2: Einzelhandel/ Gewerbe	Typ 3: Gastronomie	Typ 4: Verdrängungsgebiet	Altstadt Köpenick	Bölsche- straße
Anzahl befragte Bewohner	42	50	46	42	62	118
Anzahl befragte Gewerbetreibende	22	22	15	13	26	62



#### 4.1 Bewohner

Zur Interpretation der „subjektiven“ Bewertungen und Aussagen der befragten Bewohner werden die folgenden objektiven Daten in Tabelle 93 herangezogen.

Tabelle 93: Einwohner, Motorisierung und Stellplatzangebot in den Untersuchungsgebieten\*

Kenngröße	Gesamtes Untersuchungsgebiet	Einzelne Gebietstypen				Köpenick
		Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	
Kenngröße	Prenzlauer Berg	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Altstadt
Einwohner <sup>1</sup>	87.964 <sup>2</sup>	5.118	19.513	38.269	5.694	1.006 <sup>4</sup>
Stellplätze	17.232	1.242	4.010	6.128	1.487	370 <sup>5</sup>
Kfz/1.000 E <sup>1</sup>	310 <sup>3</sup>	319	314	300	380	362 <sup>3</sup>
Stellpl./1.000 E <sup>4</sup>	196	243	205	160	261	368

\*Quellen:

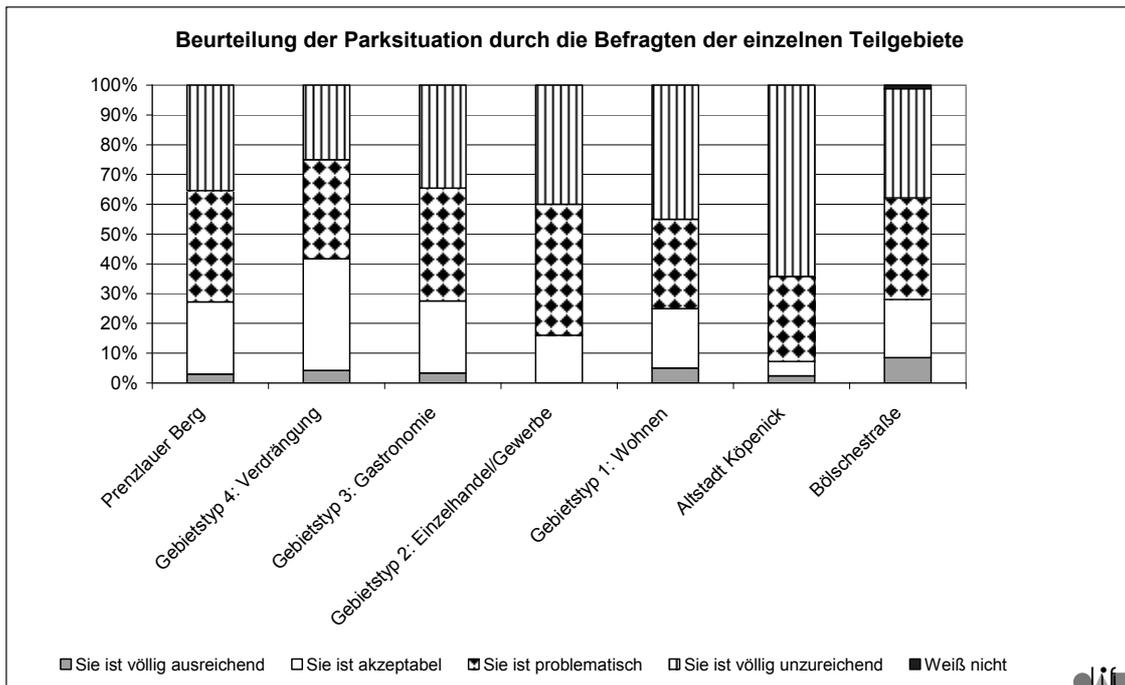
- 1 LK Argus: Parkraumbewirtschaftung prüfen: Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg, Berlin 2008; Stellplätze nur im öffentlichen Straßenraum ohne Einschränkungen, Gebiete sind nicht genau deckungsgleich mit Gebietstypen 1 bis 4 dieser Untersuchung, Motorisierung incl. betriebseigener Fahrzeuge der Gewerbetreibenden.
- 2 Statistisches Landesamt Berlin-Brandenburg, Stand 30.06.2007.
- 3 Eigene Berechnung, nur private Pkw der Bewohner.
- 4 Bezirksamt Treptow-Köpenick.
- 5 Bezirksamt Treptow-Köpenick: Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, nicht bewirtschaftet.

Die Erhebung der Motorisierung in der Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg ergab eine Quote von 312 Kfz/1.000 EW. Die durchschnittliche Quote in der vorliegenden Befragung mit 310 Pkw/1.000 EW weicht davon nur sehr geringfügig ab. Damit kann dieses Kriterium als gut durch die Befragung abgebildet betrachtet werden. In den einzelnen Teilgebieten streut die Bandbreite jedoch erheblich. So weist der Gebietstyp 4 (benachbart zu vorhandener Parkraumbewirtschaftung) mit 380 Kfz/1.000 EW eine sehr hohe Motorisierung für ein innenstadtnahes Quartier auf. Eine ähnlich hohe Motorisierung wurde nur noch in der Altstadt Köpenick festgestellt.

Interessant ist der Vergleich dieser objektiven Daten bezüglich der Teilgebiete mit der Beurteilung der befragten Bewohner im jeweiligen Teilgebiet.

Abbildung 2 zeigt, dass die Parkplatzsituation von den Befragten in der Altstadt Köpenick am schlechtesten von allen Gebieten beurteilt wird. Objektiv hat dieses Gebiet jedoch die größte Stellplatzquote. Für jeden privat gemeldeten Pkw steht rein rechnerisch ein Stellplatz im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Im „Verdrängungsgebiet“ auf dem Prenzlauer Berg stehen dagegen nur für ca. drei Viertel der dort gemeldeten Pkw Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung, die Situation wird durch die Befragten jedoch wesentlich besser beurteilt<sup>11</sup>.

Abbildung 2:



Beim Vergleich der Parksuchzeit fällt auf, dass diese sowohl in der Altstadt Köpenick als auch der Bölschestraße schlechter beurteilt wird als in allen Teilgebieten des Prenzlauer Bergs. Aus anderen wissenschaftlichen Untersuchungen ist allerdings bekannt, dass die Parksuchzeit regelmäßig überschätzt wird<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Am östlichen Gebietsrand steht eine Sammelgarage mit 235 Stellplätzen zur Verfügung. Die Befragung fand jedoch nur im westlichen Gebiet statt.

<sup>12</sup> Boltze stellte in einer Untersuchung in Frankfurt 1994 fest, dass die Parksuchzeit 1,5- bis zweimal so hoch gewertet wird wie die Fahrzeit. Eine Untersuchung des BMV in den vier Städten Wuppertal, Mainz, Stuttgart und Wiesbaden ergab, dass die Befragungswerte 1,8-mal höher als die gemessenen Werte waren.

Abbildung 3:

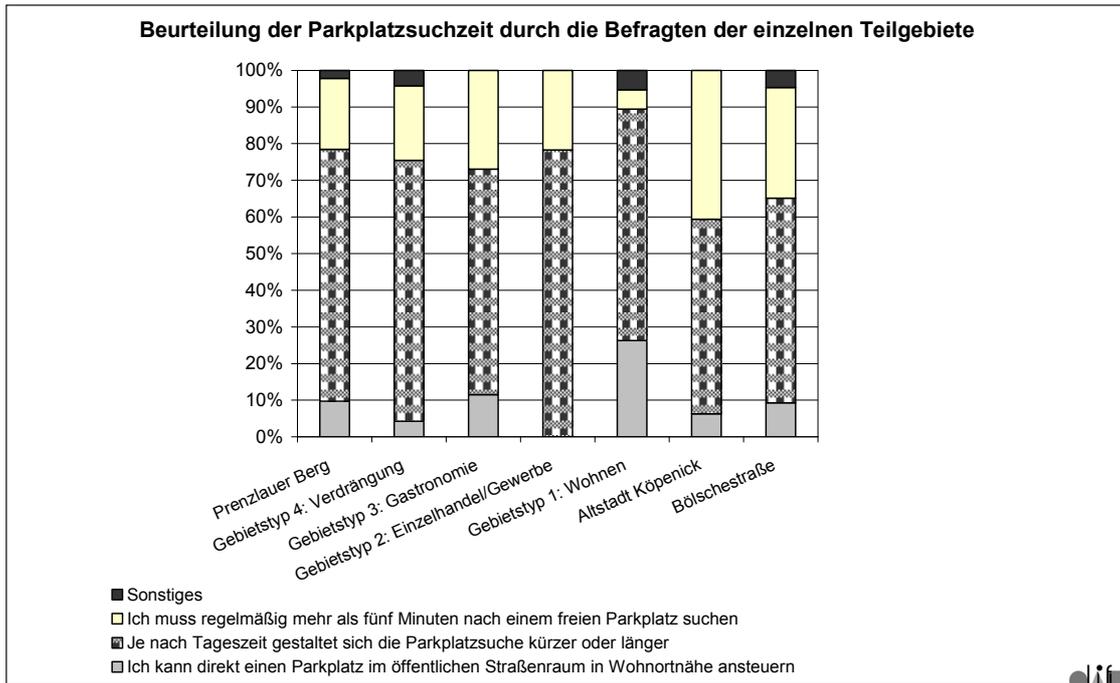
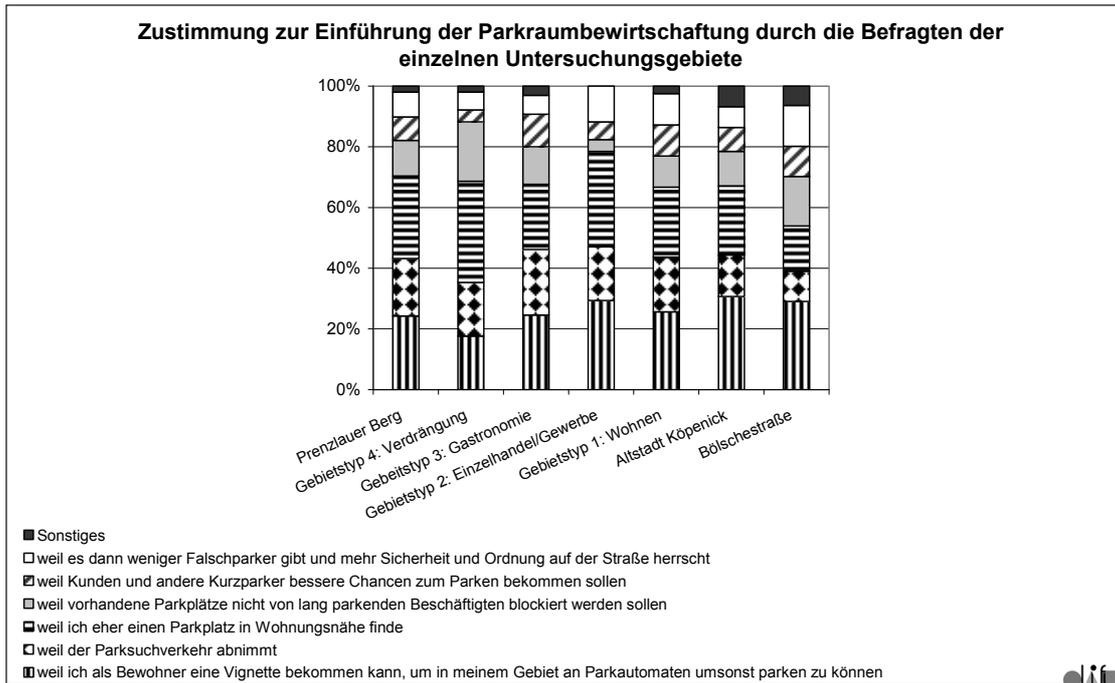


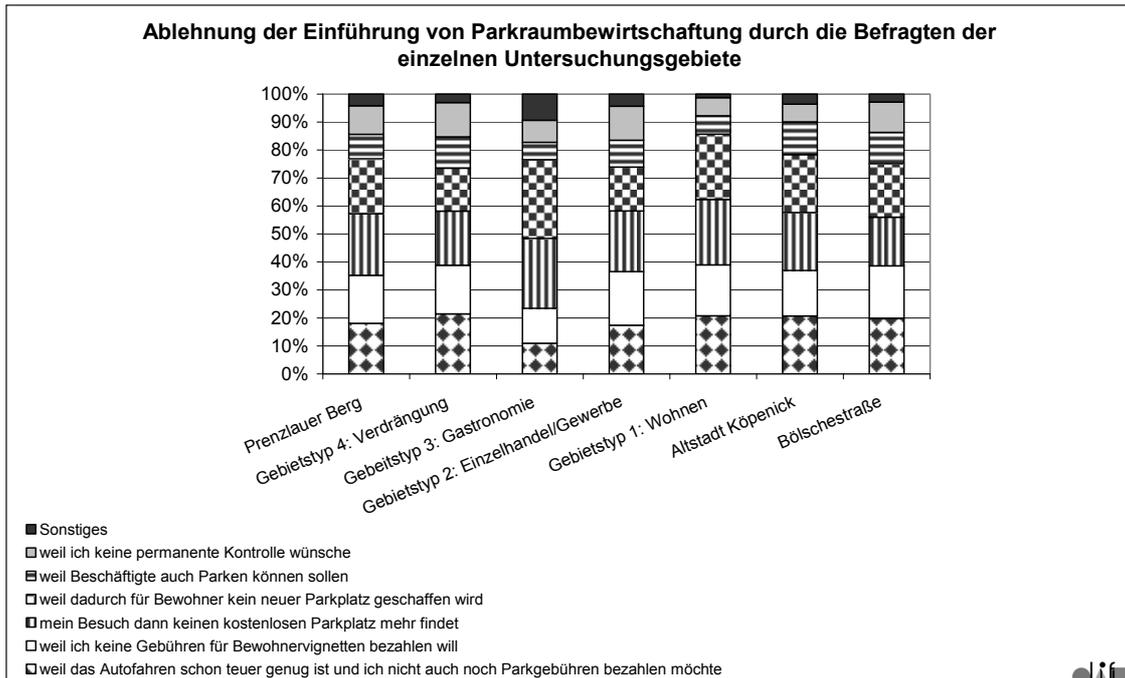
Abbildung 4 zeigt, dass das Bewusstsein der Befragten, dass sie als Bewohner Vignetten bekommen und damit kostenlos an Parkscheinautomaten parken können, in der Altstadt Köpenick am größten ist, dicht gefolgt von den Befragten der Bölschestraße und denen des Teilgebiets mit überwiegend Einzelhandel und Gewerbe im Gebiet Prenzlauer Berg. In dem Gebiet, benachbart zu den bewirtschafteten Gebieten von Berlin Mitte, spielt dieser Aspekt z.B. nur eine geringe Rolle, dagegen wird der Vorteil, als Bewohner dann eher einen Parkplatz in Wohnortnähe zu finden, hier eine große Rolle spielen. Dieser Aspekt wird auch von den Befragten im Gebietstyp Einzelhandel/Gewerbe sehr häufig genannt.

Abbildung 4:



Die Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung aus Kostengründen findet in vier Gebieten sowohl auf dem Prenzlauer Berg als auch in Köpenick zu gleichen Anteilen statt, lediglich in den Gebieten mit überwiegend Gastronomie bzw. Einzelhandel und Gewerbe spielt dieses Argument bei den Bewohnern eine geringere Rolle.

Abbildung 5:



In allen befragten Teilgebieten wurden die in Abbildung 6 dargestellten drei Wünsche am häufigsten bei der Frage nach Verbesserungsvorschlägen genannt. Der Wunsch nach mehr Platz für Fahrradfahrer hat in allen Teilgebieten außer der Altstadt Köpenick einen hohen und ähnlich großen Anteil. In der Altstadt Köpenick spielt dieses Thema eine geringere Rolle, dafür ist der Wunsch nach mehr Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Autos sehr groß. Mehr Platz für Fußgänger und Aufenthalt schaffen wird vor allem im befragten Teilgebiet des Prenzlauer Berges gewünscht, das durch Einzelhandel und Gewerbe geprägt ist. Dieses Gebiet ist aber auch geprägt durch eine sehr niedrige Stellplatzquote im öffentlichen Straßenraum kaum private Stellplätze und häufiges Falschparken im öffentlichen Straßenraum. In der Altstadt Köpenick dagegen ist aus Sicht der meisten befragten Bewohner das Platzproblem für Fußgänger, Aufenthalt und Fahrradfahren gering.

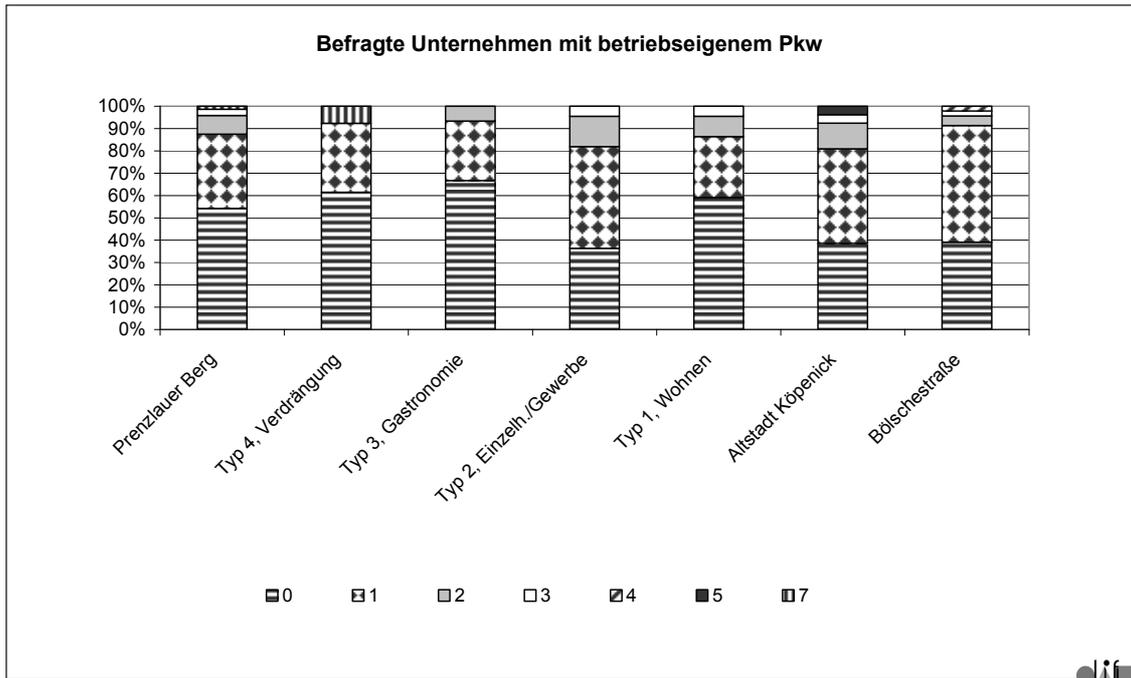
Abbildung 6:



## 4.2 Gewerbetreibende

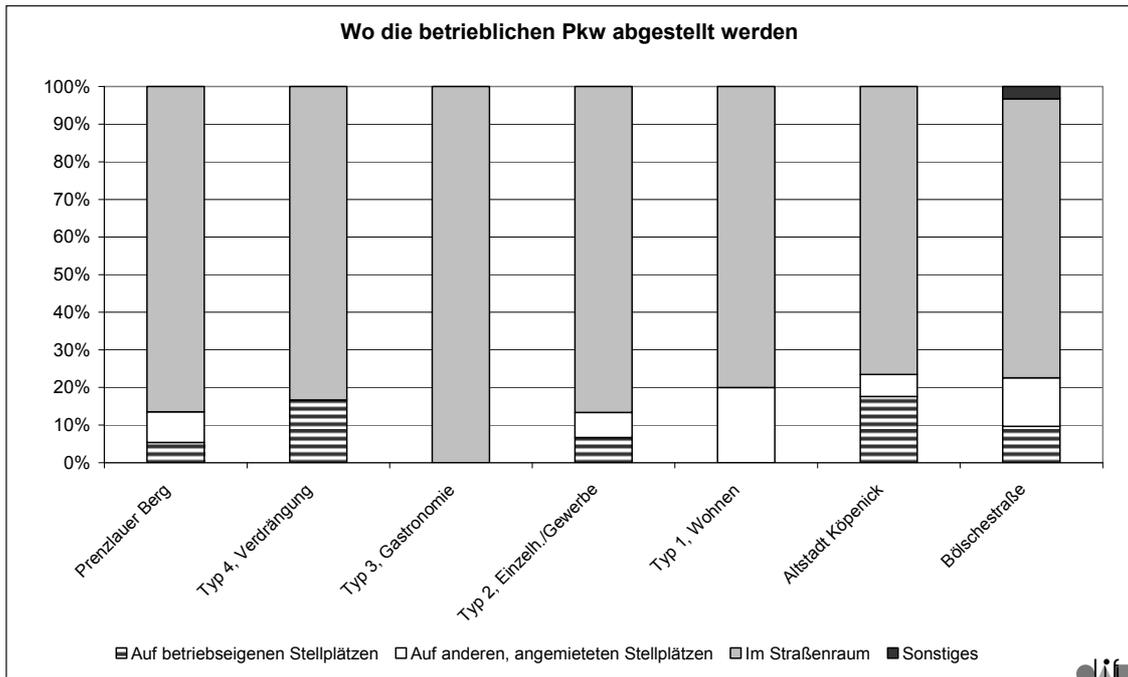
Die Auswertung der befragten Unternehmen nach betriebseigenem Pkw zeigt, dass im Prenzlauer Berg die Unternehmen ohne betriebseigenen Pkw überwiegen, in Köpenick dagegen diejenigen mit betriebseigenem Pkw. Auffallend im Gebiet Prenzlauer Berg ist Gebietstyp 2 Einzelhandel/Gewerbe. Die Verteilung der Anteile der Betriebe mit bzw. ohne Pkw dort entspricht derjenigen der Altstadt Köpenick.

Abbildung 7:



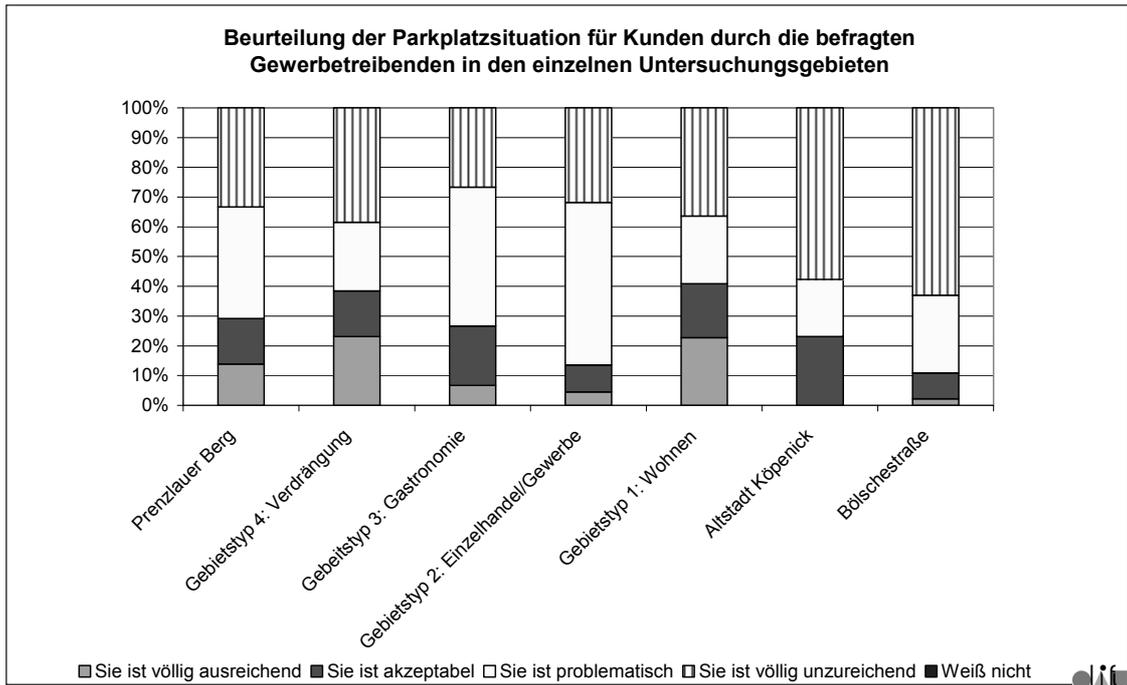
In Köpenick stehen den betrieblichen Pkws zu knapp 25 Prozent private Abstellplätze zur Verfügung, im Bereich Prenzlauer Berg nur im Gebietstyp Wohnen in ähnlicher Größenordnung. In den anderen Teilgebieten gibt es kaum oder gar keine privaten Abstellplätze für betriebseigene Pkw. Dort werden über 80 Prozent dieser Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abgestellt, aber auch in der Altstadt Köpenick und in der Bölschestraße sind es ungefähr drei Viertel der allerdings insgesamt wenigen Fahrzeuge.

Abbildung 8:



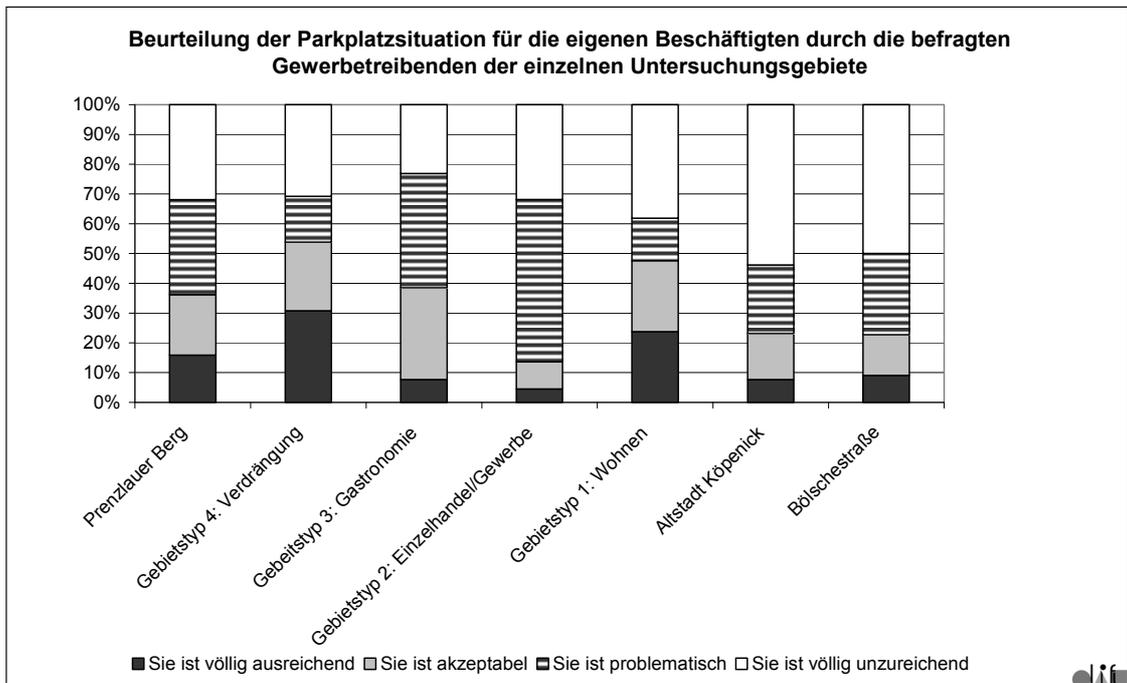
Obwohl in der Altstadt Köpenick sehr viel mehr Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angeboten werden und auch das Angebot an privaten Stellplätzen deutlich größer ist als im Gebiet Prenzlauer Berg, wird die Situation für Kunden in der Altstadt sehr viel schlechter beurteilt als in allen Teilgebieten des Bereichs Prenzlauer Berg. Lediglich in der Bölschesstraße wird die Situation trotz vergleichbaren Angebotes mit der Altstadt Köpenick noch schlechter bewertet. Dies kann möglicherweise damit erklärt werden, dass die Altstadt Köpenick sehr nahe am Stadtrand liegt und eher die Struktur einer kleinstädtischen Innenstadt aufweist, während Prenzlauer Berg ein zentrales innerstädtisches Quartier darstellt und die Bewohner sich in ihrem Lebensstil bzw. Mobilitätsstil sehr voneinander unterscheiden.

Abbildung 9:



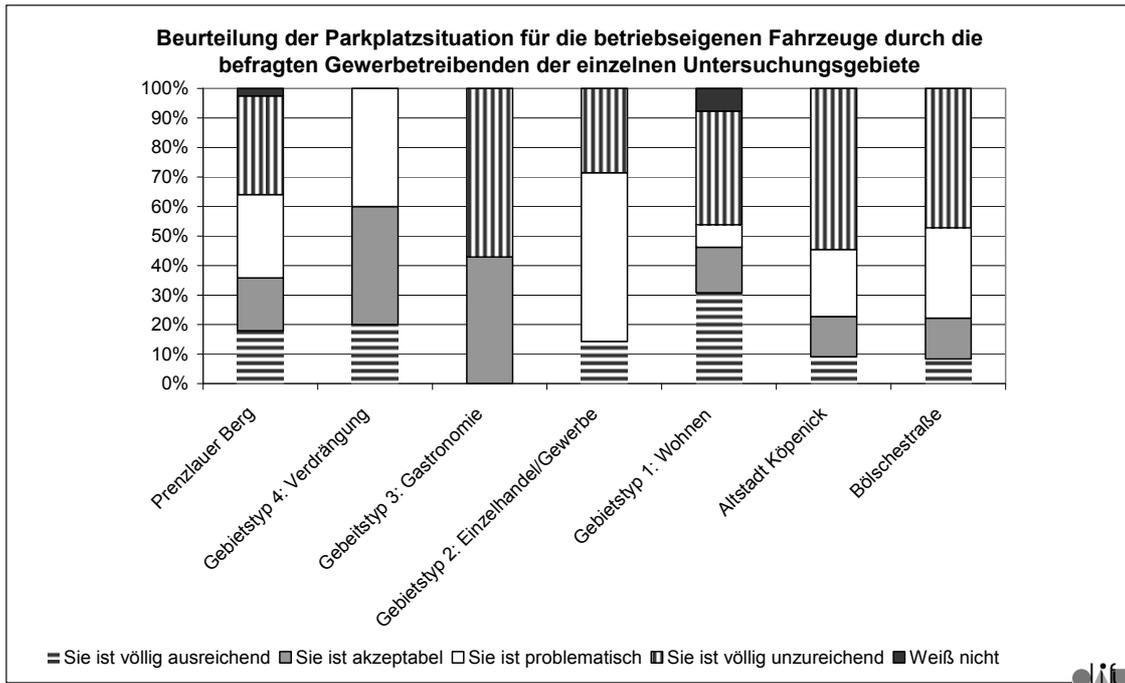
Für die Beschäftigten wird die Parkplatzsituation von den befragten Gewerbetreibenden in allen Gebieten geringfügig besser eingeschätzt als für die Kunden.

Abbildung 10:



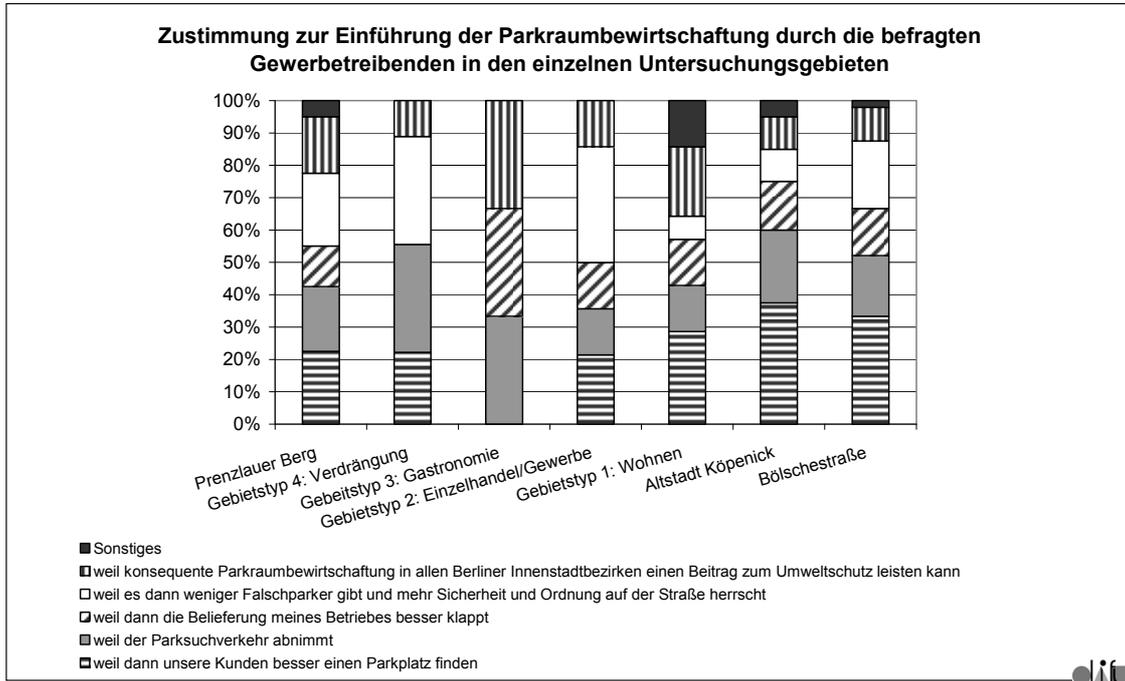
Am wenigsten problematisch wird die Parkplatzsituation für die betriebseigenen Fahrzeuge beurteilt. Aber auch hier wird sie in Köpenick schlechter eingeschätzt als im Gebiet Prenzlauer Berg. Dort bilden wiederum die Befragten des Gebietstyps 2 (Einzelhandel/Gewerbe) eine Ausnahme. Dort wird der größte Mangel an Parkplätzen für betriebseigene Fahrzeuge beklagt.

Abbildung 11:



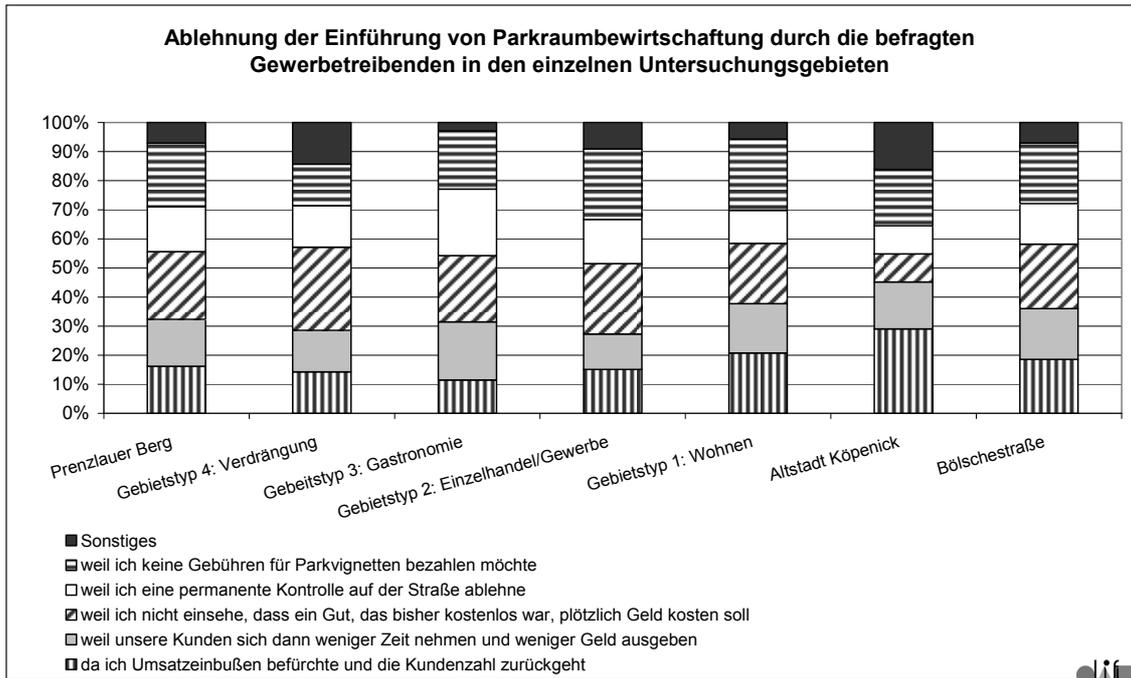
In allen Gebieten mit Ausnahme von Typ 3 (Gastronomie) spielt der Aspekt der größeren Parkplatzverfügbarkeit für die Kunden bei den Gewebetreibenden eine große Rolle bei der Zustimmung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung. Auch das Argument, dass der Parksuchverkehr dann abnimmt, spielt überall eine mehr oder weniger große Rolle. Die Argumente, dass dann die Belieferung besser klappt und es weniger Falschparker gibt, werden unterschiedlich häufig genannt. Das Argument, dass konsequente Parkraumbewirtschaftung in allen Berliner Innenstadtbezirken einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann, spielt in Köpenick erwartungsgemäß keine große Rolle, aber auch im so genannten Verdrängungsgebiet in Mitte kaum.

Abbildung 12:



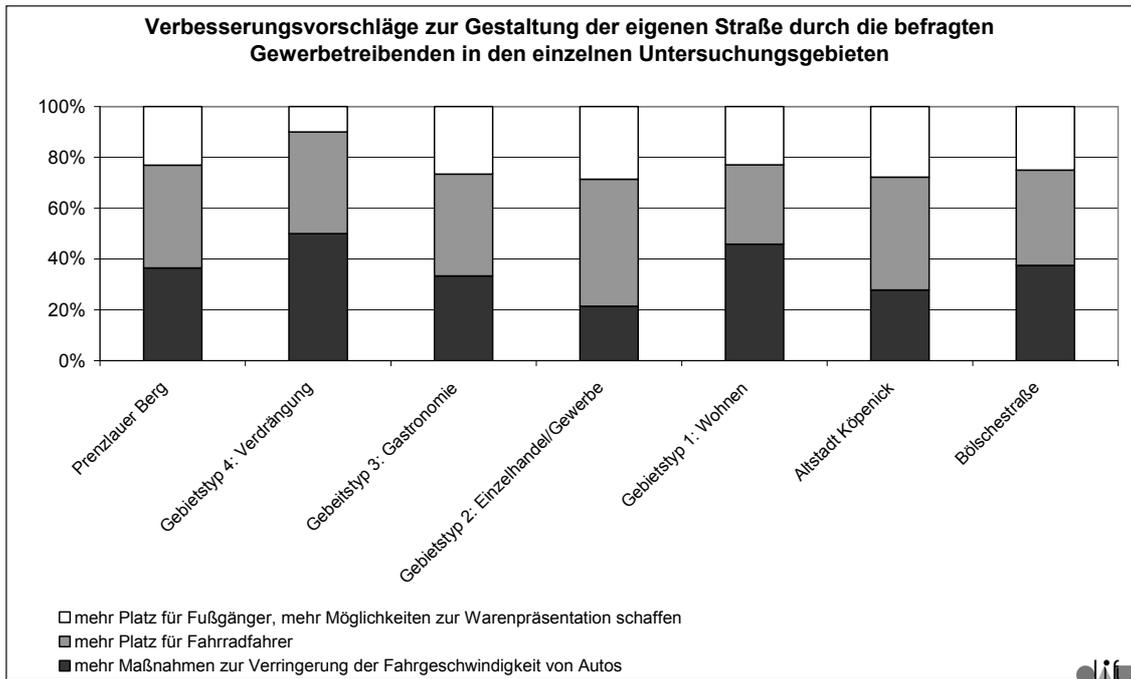
Parkraumbewirtschaftung wird am häufigsten – außer in der Altstadt Köpenick – mit dem Argument abgelehnt, weil die Gewerbetreibenden nicht einsehen, dass ein Gut, das vorher kostenlos war, plötzlich Geld kosten soll. In der Altstadt ist dafür die Angst der Gewerbetreibenden am größten, dass dann die Kundenzahl und damit die Umsätze zurückgehen. Die Angst, dass Kunden sich dann weniger Zeit nehmen und deshalb weniger Geld ausgeben, ist überall etwa gleich groß. Das Argument, dass sie als Gewerbetreibende keine Gebühren für Ausnahmegenehmigungen bezahlen möchten, wird überall auch etwa zu gleichen Anteilen genannt.

Abbildung 13:



Die Wünsche nach Verbesserungen bei der Straßengestaltung der Gewerbetreibenden unterscheiden sich vor allem in der Altstadt Köpenick deutlich von denen der Bewohner. Die Geschwindigkeitsreduzierung im motorisierten Verkehr ist für die Gewerbetreibenden weniger wichtig, mehr Platz für Radfahrer zu schaffen dafür entsprechend wichtiger. In der Bölschestraße ist der Fahrradverkehr für die Bewohner wichtiger, die Geschwindigkeitsreduzierung entsprechend weniger wichtig. Im Bereich Prenzlauer Berg unterscheiden sich die Anteile der einzelnen Nennungen in allen Teilgebieten zwischen Bewohnern und Gewerbetreibenden kaum voneinander. In allen Teilgebieten ist der Anteil derjenigen, die sich mehr Platz für den Fahrradverkehr wünschen, etwa gleich hoch, während sie sich bei den anderen beiden am häufigsten genannten Wünschen teilweise erheblich voneinander unterscheiden.

Abbildung 14:



Diese Ergebnisse zeigen, dass die Befragungen in den verschiedenen Gebieten, hier Prenzlauer Berg im Stadtzentrum und Altstadt Köpenick bzw. Bölschestraße in Friedrichshagen am Stadtrand, nicht ohne weiteres miteinander vergleichbar sind. Die ortstypischen räumlichen Strukturen, aber auch Lebens- und Mobilitätsstile der Bewohner und Gewerbetreibenden scheinen dabei eine große Rolle zu spielen.

Die Altstadt Köpenick ist ein abgegrenzter kleiner und überschaubarer Raum im Gegensatz zum Gebiet Prenzlauer Berg. Parkmöglichkeiten außerhalb der Altstadt werden wahrscheinlich weniger oder gar nicht wahrgenommen. Dieser Zusammenhang könnte eine Erklärung für die langen Parksuchzeiten sein.

Parkraumbewirtschaftung ist als Thema stärker in den Köpfen der befragten Köpenicker Bürger und Gewerbetreibenden. Das könnte damit zusammenhängen, dass schon seit zehn Jahren Gutachten zum ruhenden und fließenden Verkehr in der Altstadt erstellt und diskutiert werden. In den letzten Jahren wurde der Straßenraum einschließlich Straßenbahn umgestaltet, eine Fußgängerzone eingerichtet und die Zufahrten von Norden und Süden begrenzt und damit das ganze Gebiet beruhigt. Im Rahmen der Einführung der Fußgängerzone wurde in einem Mediationsverfahren der Altstadtbeirat als Interessenvertreter der Betroffenen beim Bezirksamt eingerichtet. Damit sind die Betroffenen auch stark beim Thema Neuordnung des Ruhenden Verkehrs eingebunden. Somit erscheint das Thema auch stärker in der öffentlichen Wahrnehmung. Das Thema ruhender Verkehr wird im Bezirk stringent verfolgt.

Die Befragung im Gebiet Prenzlauer Berg spiegelt offensichtlich eher die Berliner Meinung wider. Dies könnte auch mit der räumlichen Nähe zum Bezirk Mitte zusammen-

hängen. Dort äußern sich Interessenvertreter nicht so gebündelt sondern eher in den verschiedenen Gruppen, in denen sie vertreten sind (z.B. Sanierungsbeirat).

Die Bürger haben sich eher mit der bestehenden Situation arrangiert. Im Gebietstyp 4 (Verdrängung) gibt es beispielsweise nicht so viele Haushalte mit privaten Pkw, sondern dort sind viele betriebliche Fahrzeuge gemeldet, die aber nicht unbedingt dort abgestellt werden. Die Beschäftigtenfahrzeuge sind abends auch schon weg, wenn Bewohner Stellplätze suchen. Im Gebiet rund um den Kollwitzplatz (Typ 3) ist die Konkurrenz zwischen Anwohnern und Gastronomiebesuchern am Abend dagegen viel größer.

## 5. Fazit und Empfehlungen

Zur Erhebung und Systematisierung der Hemmfaktoren gegenüber der weiteren Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung in den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vorgesehenen Gebieten in Berlin-Pankow (Prenzlauer Berg) und Treptow-Köpenick (Altstadt Köpenick) wurden dort Vorherbefragungen der Bewohner und Gewerbetreibenden durchgeführt. In den Befragungen wurden die Einschätzungen der Bewohner und Gewerbetreibenden erhoben. In einer weiteren Befragung werden die Einschätzungen der Berliner Bezirksverwaltungen zur Parkraumbewirtschaftung und deren Einschätzung der Einstellung der Bewohner und Gewerbetreibenden in ihrem Bezirk zu diesem Thema erhoben. Ziel dieser 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. Die Fragebogen für Bewohner und Gewerbetreibende sind sehr ähnlich strukturiert. Sie umfassen jeweils Fragen zu folgenden Themenblöcken:

- Haushaltsstruktur bzw. Betriebsstruktur,
- Parkmöglichkeiten und -verhalten der Bewohner bzw. Beschäftigten und Abstellplätze der betriebseigenen Pkw,
- Erfahrungen mit Parkraumbewirtschaftung und Einschätzung der Parksituation,
- Parkmöglichkeiten und -verhalten der Besucher und Kunden,
- Gründe zur Befürwortung und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung,
- Verbesserungsvorschläge zur Straßenraumgestaltung

### 5.1 Fazit aus der Bewohnerbefragung in Köpenick

#### *Haushaltsstruktur*

Die Anteile der Ein- und Zweipersonenhaushalte sind in beiden Gebieten geringer vertreten als im Bezirksdurchschnitt, die Anteile der Drei- und mehr als Dreipersonenhaushalte entsprechend höher. Die Anteile der Haushalte mit Kindern sind auch in beiden Gebieten mehr als doppelt so hoch wie im Bezirksdurchschnitt. Der Anteil der über 65-Jährigen ist mit ca. fünf Prozent in der Altstadt deutlich geringer als im Bezirksdurchschnitt (24 Prozent), in der Bölschestraße liegt er mit 37 Prozent deutlich darüber.

Die Motorisierungsquote der Befragten in der Altstadt liegt mit 362Pkw/1.000 EW über dem Berliner Durchschnitt von 317 Pkw/1.000 EW, aber unter dem Durchschnitt des statistischen Gebiets von 400 bis 500 Pkw/1.000 EW. Im Bereich Bölschestraße liegt sie bei 418 Pkw/1.000 EW und damit deutlich über dem Durchschnitt des statistischen Gebiets von 300 bis 400Pkw/1.000 EW.

Die Erwerbstätigenquote ist in der Altstadt mit 72 Prozent sehr viel höher als im Bezirksdurchschnitt (40 Prozent), in der Bölschestraße mit 47 Prozent etwas höher, die Arbeitslosenquoten sind in beiden Gebieten geringfügig niedriger.

Die Haushaltseinkommen liegen in beiden Untersuchungsgebieten im Berliner Durchschnitt, die Anteile der Haushalte mit Einkommen mit mehr als 2.500 Euro liegen über

dem Bezirksdurchschnitt. Dies ist im Zusammenhang mit dem überproportional hohen Anteil der Mehrpersonenhaushalte zu sehen.

#### *Parkverhalten*

In der Altstadt wird überwiegend im öffentlichen Straßenraum geparkt, in der Bölschestraße zu einem Drittel. Dort parkt etwa ein weiteres Drittel auf privaten Flächen, während private Stellplätze in der Altstadt eher selten sind.

Etwa ein Drittel der Befragten gab an, regelmäßig länger als fünf Minuten nach einem Parkplatz suchen zu müssen, aber mehr als 70 Prozent der Befragten beurteilen die Parksituation als nicht mehr akzeptabel.

#### *Garagennutzung*

Die Zahlungsbereitschaft der Befragten für Garagenmieten ist in beiden Untersuchungsgebieten sehr gering. Über 90 Prozent der Nennungen liegen unterhalb der marktüblichen Miete.

#### *Einstellungen zur Parkraumbewirtschaftung*

Die Einstellung zum Thema Parkraumbewirtschaftung ist insgesamt von einer eher negativen Grundtendenz geprägt.

Häufigste Argumente für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind:

- Als Bewohner kann ich eine Vignette bekommen und damit in meinem Gebiet an Parkautomaten umsonst parken.
- Ich kann eher einen Parkplatz in Wohnungsnähe finden.
- Der Parksuchverkehr nimmt ab.
- Vorhandene Parkplätze sollen nicht von lang parkenden Beschäftigten blockiert werden.

Häufigste Argumente gegen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind:

- Mein Besuch findet dann keinen kostenlosen Parkplatz mehr.
- Dadurch wird für Bewohner kein neuer Parkplatz geschaffen.
- Autofahren ist schon teuer genug, ich möchte keine zusätzlichen Parkgebühren bezahlen.
- Ich will keine Gebühren für Bewohnervignetten bezahlen.

Bei diesen Antworten unterschieden sich die beiden Gebiete nur geringfügig beim Anteil der Nennungen.

## 5.2 Fazit aus der Gewerbebefragung in Köpenick

### *Branchen, Struktur und Parkmöglichkeiten*

Die dominierenden Branchen sind Einzelhandel und publikumsorientierte Dienstleistungen. Es handelt sich bei den befragten Betrieben ausschließlich um kleine Unternehmen. Fast alle Unternehmen geben an, regelmäßigen Kundenverkehr zu haben, betriebseigene Kundenparkplätze gibt es kaum.

Die Kunden können ihre Fahrzeuge nur im öffentlichen Straßenraum abstellen. Beschäftigtenfahrzeuge können bis auf einen Fall auch nur im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Die wenigen betriebseigenen Fahrzeuge werden fast vollständig im öffentlichen Straßenraum abgestellt.

Fast alle Betriebe werden regelmäßig mit Waren beliefert. Die Anlieferung erfolgt nahezu vollständig im öffentlichen Straßenraum ohne ausgewiesene Ladezonen.

### *Einstellungen zur Parkraumbewirtschaftung*

Bei den befragten Gewerbetreibenden in der Altstadt ist als einziger befragter Gruppe eine positive Grundtendenz bei der Einstellung zum Thema Parkraumbewirtschaftung festzustellen. Häufigste genannte Argumente für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind:

- Unsere Kunden finden dann besser einen Parkplatz.
- Der Parksuchverkehr nimmt ab.
- Die Belieferung klappt dann besser.

Die häufigsten genannten Argumente für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung in der Bölschestraße – aber deutlich seltener als die ablehnenden genannt – sind dort:

- Unsere Kunden finden dann besser einen Parkplatz.
- Es gibt dann weniger Falschparker und mehr Sicherheit und Ordnung auf der Straße.
- Der Parksuchverkehr nimmt ab.

Im Untersuchungsgebiet Bölschestraße ist bei den Gewerbetreibenden eine eher negative Grundtendenz bei der Einstellung zum Thema Parkraumbewirtschaftung festzustellen. Häufigste Argumente gegen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind dort ebenso wie in der Altstadt:

- Es nicht einsehbar ist, warum ein bisher kostenloses Gut plötzlich Geld kosten soll.
- Ich möchte keine Gebühren für Parkvignetten bezahlen.
- Ich befürchte Umsatzeinbußen und dass die Kundenzahl zurückgeht.

Der Vergleich der Antworten zur Befürwortung und Ablehnung von Parkraumbewirtschaftung zeigt, dass Argumente gegen Parkraumbewirtschaftung fast doppelt so häufig wie befürwortende Argumente genannt wurden und den meisten Befragten noch nicht klar ist, dass und wie Parkraumbewirtschaftung die aus ihrer Sicht schlechte Parksituation verbessern kann.

### *Straßengestaltung*

Bei allen vier befragten Gruppen (Bewohner und Gewerbetreibende jeweils in der Altstadt und der Bölschestraße) wurden folgende drei Wünsche zur Verbesserung der Straßengestaltung am häufigsten genannt:

- Geschwindigkeitsreduktion des MIV,
- mehr Platz für Fahrradfahrer schaffen,
- mehr Platz für Fußgänger, bessere Aufenthaltsqualität, mehr Möglichkeiten zur Warenpräsentation anbieten.

Trotz der unterschiedlichen Gebietsstrukturen und der verschiedenen Interessen der beiden Nutzergruppen – Bewohner und Gewerbetreibende – stehen dieselben Probleme bzw. deren Behebung ganz vorn auf der Wunschliste bei der Straßengestaltung. Die Informationen und das Verständnis, dass Parkraumbewirtschaftung bei der Lösung dieser Probleme behilflich sein kann, sind allerdings noch gering ausgeprägt bzw. fehlen.

### **5.3 Zusammenfassung**

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass die befragten Bewohner und Gewerbetreibenden in Köpenick zum überwiegenden Teil die gegenwärtige Situation des Parkraumangebots als problematisch bzw. nicht mehr akzeptabel beurteilen. Die erwarteten Verbesserungen durch Parkraumbewirtschaftung werden von ihnen im Vergleich zu den damit verbundenen Kosten als zu gering eingeschätzt.

Es ist schwierig zu vermitteln, dass Parkraumbewirtschaftung ein Instrument ist, mit dem das vorhandene Angebot sinnvoller und effizienter genutzt werden kann und mehr Parkraum zur Verfügung steht, ohne zusätzliche Parkplätze schaffen zu müssen.

Hervorzuheben ist die positive Wirkungseinschätzung von Parkraumbewirtschaftung bei den befragten Gewerbetreibenden in der Altstadt Köpenick. Aus diesen Ergebnissen lässt sich ableiten, dass der Zusammenhang – Parkraumbewirtschaftung schafft zwar keine zusätzlichen Parkplätze, aber das Angebot an freien verfügbaren Parkplätzen wird erheblich größer – besser kommuniziert werden muss und die Zusammenhänge klar dargestellt werden müssen.

Auffallend ist die immer wieder geäußerte Forderung, es müsse mehr Parkraum zur Verfügung gestellt werden, die Zahlungsbereitschaft der Befragten für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in Garagen ist aber sehr gering und steht in großer Diskrepanz zu den dafür anfallenden Kosten, beispielsweise auch für Quartiersgaragen.

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 Betriebe bieten ihren Beschäftigten kaum Anreize zur Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels für den Weg zur Arbeit. Die wenigen Anreize beziehen sich eher auf die Förderung des Fahrrads oder des ÖPNV als auf die Nutzung des MIV.

### *Vergleich der drei befragten Gebiete*

Ein Vergleich der drei befragten Quartiere zeigt, dass sich diese in ihrer Struktur deutlich voneinander unterscheiden. In der Altstadt Köpenick ist die Motorisierung der Befragten geringer als im Durchschnitt, der Anteil der Mehrpersonenhaushalte und die Erwerbstätigenquote sehr hoch, Rentner gibt es kaum. Geparkt wird überwiegend im öffentlichen Straßenraum. Es gibt nur in geringem Umfang private Parkmöglichkeiten. In der Bölschestraße ist die Motorisierung der Befragten höher als im Durchschnitt, der Anteil der Mehrpersonenhaushalte ebenfalls hoch, die Erwerbstätigkeit hoch, der Rentneranteil ebenfalls. Es wird sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf privaten Flächen geparkt. Im Gebiet Prenzlauer Berg liegt die Motorisierung der Befragten im Durchschnitt, der Anteil der Mehrpersonenhaushalte ist hoch, die Erwerbstätigenquote und die Einkommen sind sehr hoch, es wurden weniger Rentner als im Durchschnitt dort leben befragt. Es kann fast nur im öffentlichen Straßenraum geparkt werden. Insgesamt ist die Motorisierung auf dem Prenzlauer Berg jedoch deutlich geringer als in Köpenick, die Stellplatzquote im öffentlichen Straßenraum sogar sehr viel niedriger.

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. In den durchgeführten Befragungen lehnen in allen drei Gebieten (Prenzlauer Berg, Altstadt Köpenick, Bölschestraße in Friedrichshagen) gut die Hälfte der Befragten Parkraumbewirtschaftung auch aus diesem Grund ab, weil sie befürchten dann vielleicht weniger besucht zu werden bzw. bei Organisationen mit ehrenamtlichen Mitarbeitern, dass diese ehrenamtlichen Mitarbeiter dann nicht mehr oder in geringerem Maße zur Verfügung stehen.

Die Ergebnisse zeigen insgesamt, dass die objektiven Verhältnisse in der Altstadt Köpenick deutlich besser sind als im Gebiet Prenzlauer Berg, sie subjektiv von den Befragten aber schlechter bewertet werden. Die Ergebnisse in den verschiedenen Gebieten, hier Prenzlauer Berg im Stadtzentrum und Altstadt Köpenick – mit dem Charakter eines eher kleinstädtischen überschaubaren Stadtzentrums- bzw. Bölschestraße in Friedrichshagen am Stadtrand sind offensichtlich nicht ohne weiteres miteinander vergleichbar. Die ortstypischen räumlichen Strukturen aber auch Lebens- und Mobilitätsstile und Ansprüche der Bewohner und Gewerbetreibenden scheinen bei diesen Ergebnissen eine große Rolle zu spielen.

## **5.4 Empfehlungen**

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 es die Parkplatzsituation für Bewohner und Kunden erheblich verbessern. 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.

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 mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung verfolgten Ziele sollten im Detail auf die örtlichen Gegebenheiten bezogen werden. Dabei sollte die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln berücksichtigt werden.

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.

Die Nutzer müssen umfassender über die Zusammenhänge und Kosten des Parkens im öffentlichen und privaten Raum informiert werden um ein Preis-/Leistungsbewusstsein für dieses Gut entwickeln zu können.

Die Ausnahmenregelungen für Gäste und Besucher sollten flexibler gestaltet werden und auch die Interessen von privatem Besuch berücksichtigen. 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.

Folgende Möglichkeiten sollten im weiteren Verlauf des Projekts weiter untersucht werden:

- Mehr Straßenraumgestaltung,
- Wirkungen niedrigerer Gebühren für Bewohnervignetten auf die Zahlungsbereitschaft von Garagenmieten,
- Schaffung neuer Parkgelegenheiten,
- Handyparken stärker vermarkten,
- Maßnahmen zur Akzeptanzverbesserung von Parkraumbewirtschaftung.

## Anhang



## **Anschreiben Bewohner und Gewerbetreibende**



**Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin**  
Abteilung Bauen und Stadtentwicklung  
Bezirksstadtrat



Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, PF 910240, 12414 Berlin (Postanschrift)

**An Haushalte**  
**Berlin Altstadt Köpenick**

Dienstgebäude:  
Alt-Köpenick 21  
12555 Berlin

Zimmer: 110  
E-mail:  
rainer.hoelmer@ba-tk.verwalt-berlin.de

**Bei Schriftwechsel bitte die  
Postanschrift verwenden!**

Geschäftszeichen  
BauStadtDez

Telefon  
(030) 90297 2202

Telefax  
(030) 90297 2206

Datum  
.März .2008

## Befragung

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin führt zurzeit das Projekt „Parkraummanagement in Berlin“ durch. Das Projekt wird in der Initiative „Mobilität 21 – Beispiele für innovative Verkehrslösungen“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Das Bezirksamt Treptow - Köpenick von Berlin, ist als assoziierter Partner an dem Projekt beteiligt.

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

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

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

Um hierfür noch gezieltere Informationen zu erhalten, werden in ausgewählten Gebieten in Pankow und Köpenick Bewohner, Gewerbetreibende und Verwaltungsmitarbeiter über ihre Einstellung zum Thema Parkraumbewirtschaftung befragt.

Fahrverbindungen:  
Tram: 27, 60, 61, 62, 67, 68  
Bus: 164, 167

Sprechzeiten:  
nach Vereinbarung

Zahlungen bitte unbar  
Berliner Sparkasse Kto-Nr.: 1613013228 BLZ 100 500 00  
Postbank Berlin Kto-Nr.: 0651616109 BLZ 100 100 10  
Berliner Bank Kto-Nr.: 7281759300 BLZ 100 200 00

Wir möchten Sie deshalb als Bewohner der Altstadt Köpenick bitten, uns Ihre Einschätzungen und Meinungen zur Parkraumbewirtschaftung und der Parksituation in Ihrem Wohngebiet mitzuteilen.

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

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

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

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

Das Bezirksamt Teptow-Köpenick von Berlin, unterstützt diese Befragung ausdrücklich. Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen



Rainer Hölmer

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

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

**Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin**  
Abteilung Bauen und Stadtentwicklung  
Bezirksstadtrat



Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, PF 910240, 12414 Berlin (Postanschrift)

Dienstgebäude:  
Alt-Köpenick 21  
12555 Berlin

**An Gewerbetreibende**  
**Berlin Altstadt Köpenick**

Zimmer: 110  
E-mail:  
rainer.hoelmer@ba-tk.verwalt-berlin.de

**Bei Schriftwechsel bitte die  
Postanschrift verwenden**

Geschäftszeichen  
BauStadtDez

Telefon  
(030) 90297 2202

Telefax  
(030) 90297 2206

Datum  
.März .2008

## Befragung

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

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

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

Um hierzu noch gezieltere Informationen zu erhalten, werden in ausgewählten Gebieten in Pankow und Köpenick Bewohner, Gewerbetreibende und Verwaltungsmitarbeiter über ihre Einstellung zum Thema Parkraumbewirtschaftung befragt.

Fahrverbindungen:  
Tram: 27, 60, 61, 62, 67, 68  
Bus: 164, 167

Sprechzeiten:  
nach Vereinbarung

Zahlungen bitte unbar  
Berliner Sparkasse Kto-Nr.: 1613013228 BLZ 100 500 00  
Postbank Berlin Kto-Nr.: 0651616109 BLZ 100 100 10  
Berliner Bank Kto-Nr.: 7281759300 BLZ 100 200 00

Wir möchten Sie deshalb als Gewerbetreibender der Altstadt Köpenick bitten, uns Ihre Einschätzungen und Meinungen zur Parkraumbewirtschaftung und der Parksituation an Ihrem Gewerbestandort mitzuteilen.

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

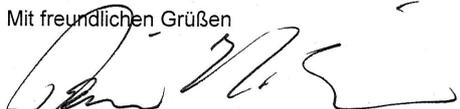
Wir würden uns freuen, wenn Sie sich die Zeit nehmen und die Fragen beantworten. Die Beantwortung der Fragen ist selbstverständlich freiwillig. Alle Angaben werden anonym behandelt. Die Angabe Ihrer Adresse dient lediglich der Zuordnung zu einer bestimmten Parksituation in einem jeweiligen Gebiet.

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

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

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, unterstützt diese Befragung ausdrücklich. Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen

  
Bainer Hölmer  
Bezirksstadtrat  
Leiter der Abteilung Bauen und Stadtentwicklung

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

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

**Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin**  
Abteilung Bauen und Stadtentwicklung  
Bezirksstadtrat



Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, PF 910240, 12414 Berlin (Postanschrift)

Dienstgebäude:  
Alt-Köpenick 21  
12555 Berlin

Zimmer: 110  
E-mail:  
rainer.hoelmer@ba-tk.verwalt-berlin.de

**An Haushalte**

**Berlin Friedrichshagen, Bölschestraße**

**Bei Schriftwechsel bitte die  
Postanschrift verwenden!**

Geschäftszeichen  
BauStadtDez

Telefon  
(030) 90297 2202

Telefax  
(030) 90297 2206

Datum  
.03.2008

## Befragung

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

In der Berliner Verkehrsentwicklungsplanung ist die schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle Gebiete mit starker Parkraumnachfrage sowie die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete als Lösungsstrategie enthalten. Dies betrifft auch die Bölschestraße in Friedrichshagen.

Fahrverbindungen:  
Tram: 27, 60, 61, 62, 67, 68  
Bus: 164, 167

Sprechzeiten:  
nach Vereinbarung

Zahlungen bitte unbar  
Berliner Sparkasse  
Postbank Berlin  
Berliner Bank

Kto-Nr.: 1613013228  
Kto-Nr.: 0651616109  
Kto-Nr.: 7281759300

BLZ 100 500 00  
BLZ 100 100 10  
BLZ 100 200 00

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

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

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

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

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

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

Das Bezirksamt Teptow-Köpenick von Berlin, unterstützt diese Befragung ausdrücklich. Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen

  
Rainer Hölmer  
Bezirksstadtrat  
Leiter der Abteilung Bauen und Stadtentwicklung

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

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

**Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin**  
Abteilung Bauen und Stadtentwicklung  
Bezirksstadtrat



Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, PF 910240, 12414 Berlin (Postanschrift)

**An Gewerbetreibende**  
**Berlin Friedrichshagen, Bölschestraße**

Dienstgebäude:  
Alt-Köpenick 21  
12555 Berlin

Zimmer: 110  
E-mail:  
rainer.hoelmer@ba-tk.verwalt-berlin.de

**Bei Schriftwechsel bitte die  
Postanschrift verwenden!**

Geschäftszeichen  
BauStadtDez

Telefon  
(030) 90297 2202

Telefax  
(030) 90297 2206

Datum  
.03.2008

## Befragung

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

In der Berliner Verkehrsentwicklungsplanung ist die schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle Gebiete mit starker Parkraumnachfrage sowie die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete als Lösungsstrategie enthalten. Dies betrifft auch die Bölschestraße in Friedrichshagen.

Fahrverbindungen:  
Tram: 27, 60, 61, 62, 67, 68  
Bus: 164, 167

Sprechzeiten:  
nach Vereinbarung

Zahlungen bitte unbar  
Berliner Sparkasse Kto-Nr.: 1613013228 BLZ 100 500 00  
Postbank Berlin Kto-Nr.: 0651616109 BLZ 100 100 10  
Berliner Bank Kto-Nr.: 7281759300 BLZ 100 200 00

Die in solchen dichtgenutzten Gebieten bestehenden Parkplatzkonflikte zu entschärfen ist ein wichtiges Ziel der Parkraumbewirtschaftung. Darüber hinaus sollen die innerstädtischen Wohngebiete vom Parksuchverkehr entlastet werden.

Dies geschieht, in dem der zusätzlich zum Parkraumbedarf der Wohnbevölkerung bestehende weitere Bedarf z.B. von Arbeitsplatzinhabern, Einkaufenden, Gaststättenbesuchern usw. durch Kostenpflicht und Zeitbegrenzungen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wird.

Um hierzu noch gezieltere Informationen zu erhalten, werden in ausgewählten Gebieten in Pankow und Treptow-Köpenick Bewohner, Gewerbetreibende und Verwaltungsmitarbeiter über ihre Einstellung zum Thema Parkraumbewirtschaftung befragt. Wir möchten Sie deshalb als Gewerbetreibender der Bölschestraße bitten, uns Ihre Einschätzungen und Meinungen zur Parkraumbewirtschaftung und der Parksituation an Ihrem Gewerbestandort mitzuteilen.

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

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

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

Ihre (anonymisierten) Antworten werden ausgewertet, aufbereitet und fließen in das Forschungsprojekt ein. Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, unterstützt diese Befragung ausdrücklich. Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen



Rainer Hölmer  
Bezirksstadtrat  
Leiter der Abteilung Bauen und Stadtentwicklung

Ansprechpartner:  
Michael Lehmbrock (Projektleiter)  
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)  
Tel: 030/39001-252  
E-mail: [Lehmbrock@difu.de](mailto:Lehmbrock@difu.de)

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

## **Fragebogen Bewohner und Gewerbetreibende**





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

**Einführung**

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

**Kurze Einleitung – Vorstellen der Befragung und Wirkungsabsicht**

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

## Vom Interviewer auszufüllen

<b>Kennziffer</b>		
-------------------	--	--

Interviewer-Nr.      Befragten-Nr.

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

### Geschlecht des/der Befragten:

- männlich  
 weiblich

#### 1. Wie alt sind Sie?

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

#### 2. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt?

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

#### 3. Besitzen Sie die deutsche Staatsbürgerschaft?

- ja  
 nein

#### 4. Über wie viele Pkw verfügt Ihr Haushalt?

..... Pkw

#### 5. Haben Sie einen Führerschein?

- ja  
 nein

(Wenn nein, weiter mit Frage 14)

#### 6. Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?

- ja  
 nein

(Wenn nein, weiter mit Frage 14)

# ParkenBerlin

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

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

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

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

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

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

*(Nicht vorlesen!)*

- Zeiten nicht genau definierbar
- weiß nicht

**10. Wie häufig nutzen Sie Ihren Pkw?**

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

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

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

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

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

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

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

- ja
- nein

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

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

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

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

**14. Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu?**

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

Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil

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

**15. Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu?**

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

Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung, weil

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

**16. Kommen Ihre Besucher häufig mit dem Pkw?**

- ja
- nein
- manchmal
- weiß nicht

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

- ja
- nein
- weiß nicht

# ParkenBerlin

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

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

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

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

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

Euro (Wenn kein Betrag genannt wird, Kategorien vorlesen)

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

**Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.**



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

**Einführung**

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

**Kurze Einleitung – Vorstellen der Befragung und Wirkungsabsicht**

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

## Vom Interviewer auszufüllen

<b>Kennziffer</b>		
-------------------	--	--

Interviewer-Nr.      Befragten-Nr.

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

### Geschlecht des/der Befragten:

- männlich  
 weiblich

### 1. Hat der Betrieb hier noch weitere Adressen?

- ja  
 nein

### 2. In welcher Branche ist der Betrieb hier tätig?

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

### 3. Wie groß ist die Betriebsfläche hier?

..... m<sup>2</sup> Geschossfläche

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

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

### 5. Verfügt der Betrieb hier über betriebseigene Fahrzeuge?

- ja  
 nein

(Wenn nein, weiter mit Frage 7)

↳ falls ja, (bitte Anzahl eintragen!)

..... Pkw

..... Lkw

# ParkenBerlin

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

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

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

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

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

- ja
- nein
- weiß nicht

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

- ja
- nein
- weiß nicht

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

- ja
- nein

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

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

- ja
- nein

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

- ja
- nein

↳ falls ja, und zwar mit folgenden Maßnahmen:

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

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

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

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

- 1 – 5
- 6 – 10
- 11 – 50
- > 50

**13. Stehen Ihren Besuchern betriebseigene Kundenparkplätze zur Verfügung?**

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

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

- ja
- nein
- weiß nicht

**15. Wird der Betrieb hier regelmäßig mit Waren beliefert?**

- ja
- nein

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

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

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

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

**17. Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu?**

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

Ich befürworte Parkraumbewirtschaftung, weil

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

**18. Trifft eine der folgenden Aussagen auf Sie zu?**

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

Ich bin gegen die Parkraumbewirtschaftung,

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

**19. Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung Ihrer Straße?**

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

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

**Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.**