asum GmbH

Angewandte Sozialforschung und urbanes Management

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

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

Auftraggeber: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

Auftragnehmer: asum Angewandte Sozialforschung und Urbanes Management GmbH
Sonntagstraße 21
10245 Berlin
Bearbeitung: Sigmar Gude David Rojas Kienzle

Inhaltsverzeichnis

Lageplan Untersuchungsgebiet 4

1. Anlass und Zielsetzung 5

1. 1 Vorgehensweise 5

1.2 Durchführung der Befragung 6

2. Darstellung der Ergebnisse 7

2.1 Verteilung Gewerbe und Wohnhaushalte 7

2.2 Bewohner der Bergmannstraße und des weiteren Umfelds 7

2.3 Wohndauer im Gebiet 8

2.4 Kenntnis über die Ziele der Begegnungszone 8

2.5 Wichtigkeit der Kriterien für die Umgestaltung 9

2.6 Spontane Bewertung der Testphase 10

2.7 Bewertung der Testphase anhand vorgegebener Kategorien 12

2.8 Kenntnis über den temporären Charakter der Umgestaltung 13

2.9 Veränderungswunsch zur Verkehrssituation 13

2.10 Konkrete Ideen und Vorschläge 14

2.11 Nutzung der Bergmannstraße in Zukunft bei Verkehrsberuhigung 16

2.12 Erwartungen der Gewerbetreibenden 17

2.13 Nutzung von Verkehrsmitteln 17

2.14 Haushaltsgröße 18

2.15 Altersstruktur 18

2.16 Berufsstruktur 18

3. Ergebnisse für einzelne Bevölkerungsgruppen 19

3.1 PKW-Nutzer*innen 19

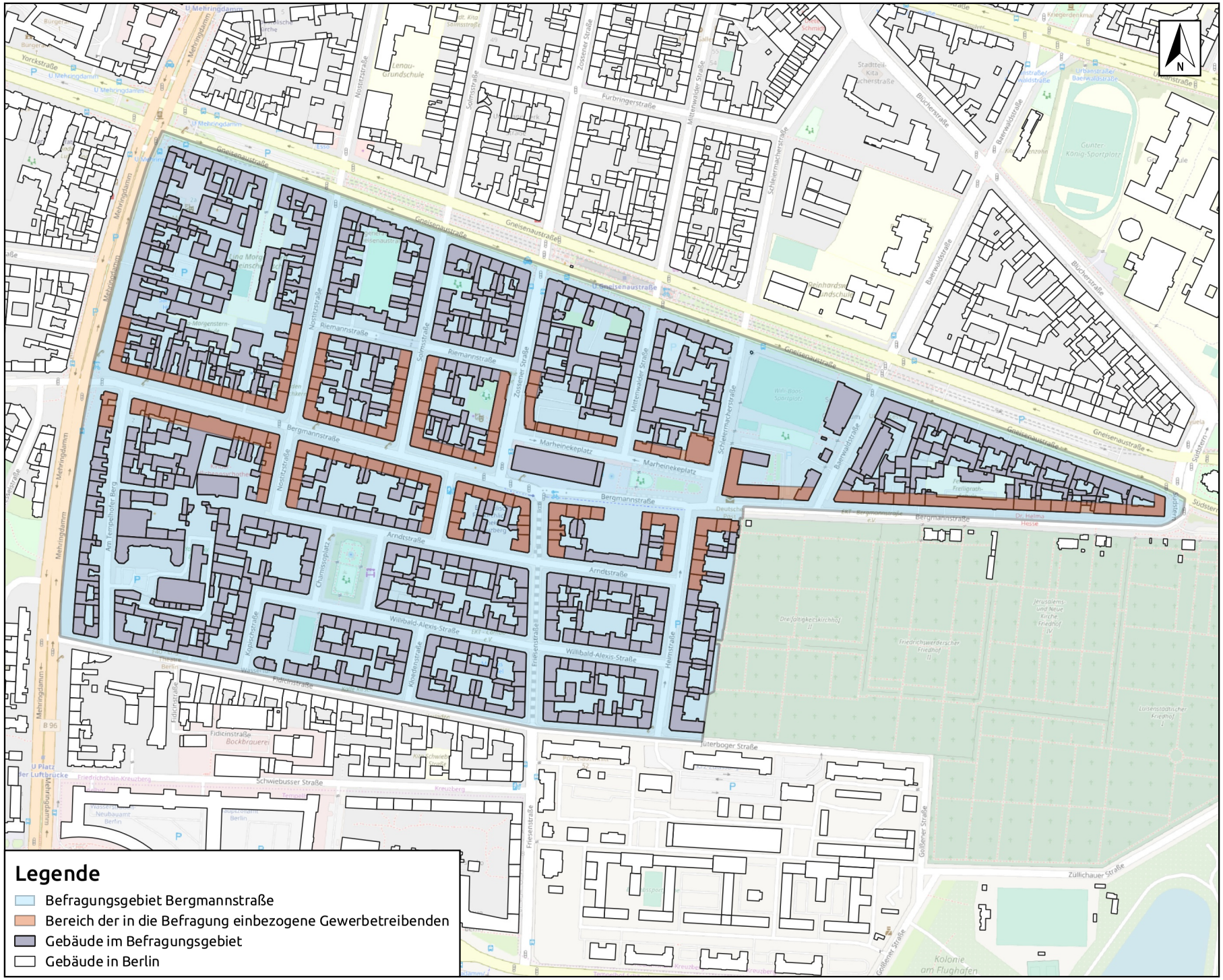
3.2 Bewohner*innen der Bergmannstraße 21

3.3 Bewohner mit langer Wohndauer 23

3.4 Frauen und Männer 25

4. Fazit 26

Fragebogen 27



asum GmbH
Angewandte Sozialforschung und urbanes Management

Projekt:
Befragung zur Umgestaltung der Bergmannstraße

Datengrundlagen:
OpenStreetMap, Berlin Geoportal Fisbroker

Autorin:
Maria Pusceddu

Datum:
06.08.2019

1. Anlass und Zielsetzung

Die Bergmannstraße im Ortsteil Kreuzberg ist eine von Fußgängern und Radfahrern stark frequentierte Wohnstraße mit einem vielfältigen Angebot an Geschäften und Restaurants. Der durch die vorhandenen Nutzungen ausgelöste Anlieger- und Park-Such-Verkehr privater PKW wird durch überregionale Verkehrsfahrten zusätzlich soweit verstärkt, dass die aktuelle Aufenthaltsqualität stark in Mitleidenschaft gezogen wird.

Aus diesem Grund wurde die Bergmannstraße von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als Pilotprojekt für eine Umgestaltung in eine "Berliner Begegnungszone" ausgewählt. Unter dem Titel "Neues Miteinander in der Bergmannstraße" lief bis Ende 2016 eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung zur "Begegnungszone Bergmannstraße". Im Ergebnis dieses Beteiligungsprozesses wünschten sich die Bürger*innen die Durchführung einer Testphase vor der endgültigen Umgestaltung der Bergmannstraße zwischen der Einmündung Am Tempelhofer Berg und der Kreuzung Friesenstraße / Zossener Straße. Die Umsetzung dieser Testphase startete im Oktober 2018.

Die starke verkehrliche Belastung soll durch verkehrsberuhigende Maßnahmen reduziert und somit die Aufenthaltsqualität der Straße gesteigert werden. Mit einer Begegnungszone soll getestet werden, wie die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessert und der öffentliche Raum für alle Verkehrsteilnehmer*innen gerechter aufgeteilt werden kann, um ein lebendiges anwohner*innenfreundliches Straßenleben zu ermöglichen. Zudem soll der Fußverkehr, insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen, gestärkt werden.

Um die Einstellung der betroffenen Gebietsbevölkerung zu den Zielen dieses Vorhabens sowie zu der geäußerten Kritik genauer zu erfahren, wurde in den politischen Gremien des Bezirks festgelegt, dass im Gebiet eine repräsentative Erhebung zu diesem Thema durchgeführt werden soll. Bei der Befragung sollen nicht nur die Gebietsbewohner*innen sondern auch die Gewerbetreibenden in der Erdgeschosszone der Bergmannstraße erfasst werden.

Das Untersuchungsgebiet waren die Wohngebiete beiderseits der Bergmannstraße (zwischen dem Mehringdamm und Südstern, sowie zwischen Gneisenaustraße und dem Straßenzug Schwiebusser Straße / Jüterboger Straße).

1. 1 Vorgehensweise

Die Untersuchung wurde als repräsentative schriftliche Erhebung durchgeführt. Die Erhebungsphase war Anfang Juli 2019. Dem Endbericht liegen als Datengrundlage 1229 verwertbare Datensätze zugrunde. Die Erstellung des Fragebogens erfolgte in enger Absprache zwischen ASUM/ TOPOS und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (s. Anlage). Neben einer Abfrage der Positionen zur Testphase der Verkehrsberuhigung, wurde auch der Wohnort abgefragt, eingeteilt nach Straßenblöcken, um eine differenziertere geografische Einordnung der Meinungen vornehmen zu können. Des Weiteren wurden Daten zu den Haushalten erhoben: Haushaltsgröße, Alter, Geschlecht und Berufsstand der Befragten. Dies dient zur Feststellung, ob bestimmte Einschätzungen und Zielsetzungen sich abhängig von den jeweiligen Kategorien unterscheiden.

Zur Erhebung wurden im Untersuchungsgebiet die Befragungsunterlagen an 4.000 Haushalte und Ladengewerbe verteilt. Die Auswahl der Haushalte und Gewerbe erfolgte zufällig durch Abzählen von Briefkästen. Dabei wurden an jeden zweiten Haushalt und an jedes Ladengewerbe in der Bergmannstraße und den anschließenden Stichstraßen ein Umschlag verteilt (siehe Karte). Neben dem Fragebogen befanden sich in den Umschlägen ein Anschreiben vom Bezirk bezüglich des Zweckes der Untersuchung, eine Karte des Befragungsgebiets mit Blocknummern, sowie ein frankierter Rückumschlag.

1.2 Durchführung der Befragung

Im Rahmen der Befragung wurden in dem festgelegten Untersuchungsgebiet jeder 2. Haushalt sowie alle Gewerbe im Erdgeschoss der Bergmannstraße und der einmündenden Straßen bis zur jeweils nächsten Kreuzung einbezogen. Dabei wurden im Untersuchungsgebiet die Befragungsunterlagen an 4.000 Haushalte und Ladengewerbe verteilt. Im Rahmen der Verteilung wurde den ausgewählten Haushalten im verschlossenen Umschlag ein Fragebogen, ein Anschreiben des Bezirksamts, ein Lageplan mit Blocknummern und ein Rückumschlag zur kostenlosen Rücksendung zugestellt. Der Fragebogen enthielt 17 Fragen zu Einschätzungen und Bewertungen der geplanten Begegnungszone Bergmannstraße einschließlich demografischer Grunddaten. 13 Fragen waren geschlossene Fragen mit Antwortmöglichkeiten zum Ankreuzen, 4 Fragen waren offen gestellt und konnten mit eigenen Formulierungen beantwortet werden. 3.524 Haushalte und 183 Gewerbetreibende erhielten die Unterlagen. Die Verteilung erfolgte in der Woche vom 17. bis 22. Juni. Die Rücksendung sollte bis zum 14. Juli erfolgen.

Der Rücklauf umfasste ca. 1.300 Fragebögen, von denen 1.229 ausgewertet werden konnten. Davon gut 1.100 Antworten von Bewohner*innen und 140 von Gewerbetreibenden.

Der Rücklauf umfasste ca. 1.300 Fragebögen, von denen 1.229 ausgewertet werden konnten. Davon gut 1.100 Antworten von Bewohner*innen und 140 von Gewerbetreibenden.

2. Darstellung der Ergebnisse

Allgemeines:

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

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

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

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

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

2.1 Verteilung Gewerbe und Wohnhaushalte

Ein Großteil der eingegangenen Fragebögen wurden von Bewohner*innen abgegeben. Sie machen 88 % der Befragten aus. 6% sind sowohl Bewohner*innen als auch Gewerbetreibende. Die restlichen 6 % verteilen sich auf die anderen Antwortmöglichkeiten, allerdings jeweils in so kleiner Zahl, dass stichhaltige Aussagen für die einzelnen Untergruppen nicht möglich sind

Tab. 1 **Gewerbe/Wohnhaushalte (in%)**	Gesamt (n=1216)
Bewohner*innen	88
Bewohner*innen und Gewerbetreibende	6
Andere (Gewerbe, Ladengewerbe, Café, Restaurant, Handwerksbetrieb ,soz. Angebote allg., soz.A. Jugendhilfe)	6
	100

2.2 Bewohner der Bergmannstraße und des weiteren Umfelds

Ein Viertel der befragten Bewohner*innen wohnt direkt in der Bergmannstraße, die anderen im übrigen Untersuchungsgebiet.

Tab. 2 Bewohner der Bergmannstraße und des Umfelds(in%) (%)	Gesamt (n=1171)
In Bergmannstraße	24
Im Umfeld	76
	100

2.3 Wohndauer im Gebiet

Die Wohndauer der Haushalte im Befragungsgebiet ist vergleichsweise hoch. 21% leben schon 30 Jahre oder länger im Gebiet, 28% 15 bis 30 Jahre, 16% zehn bis 15 Jahre. D.h. dass 64% der Befragten schon länger als zehn Jahre im Gebiet leben, 48 % schon länger als 15 Jahre. 17% leben seit 5 bis 10 Jahren, 13% 2 bis 5 und 2% weniger als zwei Jahre im Gebiet. Im Vergleich mit den Bewohner*innen, deren Wohndauer im Gebiet sich weitestgehend mit der der gesamten Befragten deckt, fällt auf, dass die Verteilung bei den Gewerbetreibenden im Schnitt vergleichsweise länger ist. So betreiben 27 % der befragten Gewerbetreibenden ihr Gewerbe schon länger als 30 Jahre im Gebiet (21 % der Bewohner*innen) und 29 % 15 bis 30 Jahre (27 % der Bewohner*innen)

Tab. 3 Wohndauer im Gebiet (in%) (%)	Gesamt (n=1224)	Bewohner*innen (n=1067)	Gewerbe (n=145)
0 bis 2 Jahr	6	6	8
2 bis 5 Jahre	13	13	10
5 bis 10 Jahre	17	18	14
10 bis 15 Jahre	16	16	15
15 bis 30 Jahre	28	27	29
Über 30 Jahre	21	21	27
	100	100	100

2.4 Kenntnis über die Ziele der Begegnungszone

Nach Einschätzung der Befragten kennen sie überwiegend die Ziele des Projekts Begegnungszone Bergmannstraße. 77 % der Befragten gaben an, die Ziele zu kennen, 23 % gaben an, diese nicht zu kennen. Zwischen Bewohner*innen und Gewerbetreibenden gibt es nur einen minimalen Unterschied. Zwischen der Gesamtheit der Befragten und den Bewohner*innen der Bergmannstraße ist allerdings ein deutlicher Unterschied zu erkennen. In der Bergmannstraße gaben 82 % an, die Ziele des Projekts zu kennen.

Tab.4 Kennen Ziele des Projekts Begegnungszone (in%) (%)	Gesamt (n=1193)	Bewohner*innen (n=1093)	Gewerbe (n=143)	Bewohner*innen Bergmannstraße (n=280)
Ja	77	77	78	82
Nein	23	23	22	18
	100	100	100	100

2.5 Wichtigkeit der Kriterien für die Umgestaltung

Die Antworten auf die Frage „Wenn die Bergmannstraße umgestaltet wird, welche Qualitäten und Ausstattungen sind für Sie wichtig und welche unwichtig?“ zeigen, dass kein Kriterium durchgängig als sehr wichtig bewertet wird. [1] Die Hälfte aller Kriterien liegt im Durchschnitt aller Befragten zwischen der Wertung wichtig und teils/teils. Der Fußverkehr, die Verkehrssicherheit, Grün, Sauberkeit und langsamerer Verkehr wurden von den Befragten am höchsten gewichtet. Parkplätze für PKW, aber auch eine kinderfreundliche Planung mit Spielmöglichkeiten wurden sehr gering gewertet.

Im Vergleich mit den Bewohner*innen fällt auf, dass die Gewerbetreibenden nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten als wesentlich weniger wichtig bewerten, als die Bewohner*innen, wiederum Parkplätze als wichtiger eingeschätzt werden. Schwächer fallen die Unterschiede bei anderen Kriterien aus. Grün, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Kinderfreundlichkeit, die Einhaltung von Ruhezeiten sowie „Kein Durchgangsverkehr“ werden von den Gewerbetreibenden im Schnitt als weniger wichtig betrachtet. Den Gewerbetreibenden sind Lieferzonen wichtiger als den Bewohner*innen ebenso wie die Sauberkeit, der Fußverkehr und die Verkehrssicherheit.

Tab. 5 Wichtigkeit der Kriterien für die Umgestaltung (in Durchschnittswerten für die Kriterien)	Gesamt (n=2028)	Bewohner*innen (n=1070)	Gewerbe (n=139)
Nicht kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten	2,25	2,30	1,88
Fahrradstellplätze	2,84	2,84	2,85
Parkplätze für PKW	1,77	1,71	2,23
Grün	3,26	3,28	3,11
Barrierefreiheit	3,00	3,00	3,00
Querungsmöglichkeiten für Fußgänger	2,99	3,01	2,83
Übersichtliche Kreuzungen	3,05	3,06	3,03
Langsamerer Verkehr	3,15	3,16	3,05
Kinderfreundlichkeit, Spielmöglichkeiten	2,11	2,13	1,94
Fahrradverkehr	3,03	3,05	2,94
Langsamerer Autoverkehr (PKW)	3,11	3,11	3,06
Lieferzonen	2,36	2,30	2,84
Einhaltung der Ruhezeiten	2,45	2,46	2,34
Sauberkeit	3,16	3,13	3,31
Kontrolle der Regeln	2,63	2,61	2,77
Fußverkehr	3,29	3,28	3,35
Kein Durchgangsverkehr	2,65	2,67	2,46
Verkehrssicherheit	3,28	3,27	3,35

1 Die angegebenen Werte in der folgenden Tabelle sind Durchschnittswerte der Antworten auf der Skala sehr wichtig (5) – wichtig (4)– teils/teils (3)– weniger wichtig (2)– unwichtig (1).

2.6 Spontane Bewertung der Testphase

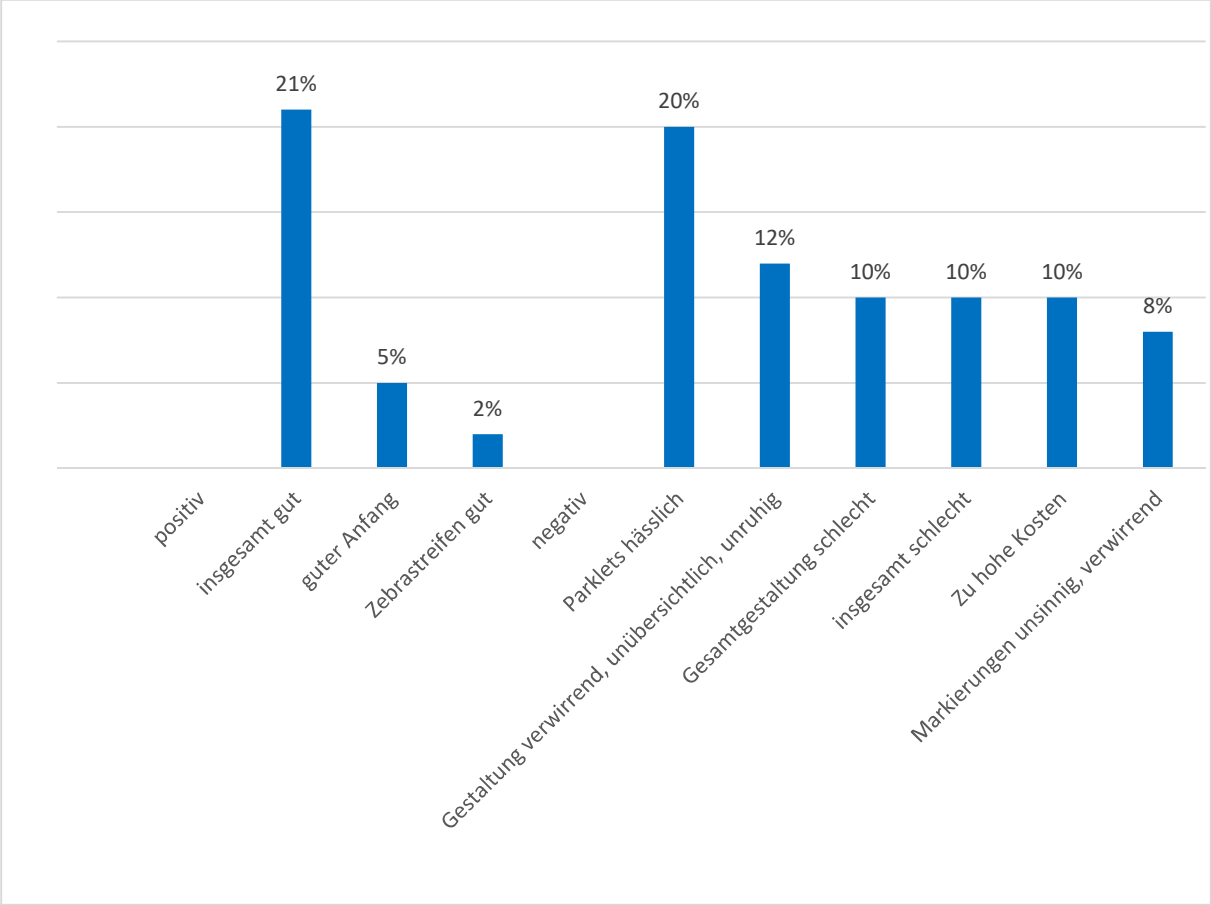
Die Möglichkeit, auf die Frage ‚Wenn Sie an die Elemente der Testphase zur Begegnungszone denken (Aufenthaltselemente, Straßenmarkierungen, verkehrliche Maßnahmen usw.) was fällt Ihnen dazu spontan ein?' mit eigenen Themen und Formulierungen zu antworten, wurde sehr intensiv genutzt.

Tab. 6 **Spontane Bewertung, Aspekte (in% der Befragten)**	Gesamt (n=2019)	Gewerbe (n=241)	Bewohner*innen (n=1761)
insgesamt gut	21	16	22
Parklets (Aufenthaltszonen) gut	6	*	7
Parklets aus Holz gut	1	*	1
guter Anfang	5	*	6
Verkehrslenkung gut	*	*	*
für Fahrrad gut	1	*	1
für Fußgänger gut	1	*	1
weniger Verkehr, Maßnahmen wirken	1	*	1
Verringerung der Parkplätze gut	*	*	0
Zebrastreifen gut	2	*	2
Tempolimit gut	1	*	1
Poller, Absperrungen gut	1	*	1
insgesamt schlecht	10	16	9
kein Konzept	3	*	3
Verkehrschaos/Stau	6	8	6
Gestaltung verwirrend, unübersichtlich, unruhig	12	8	13
Markierungen unsinnig, verwirrend	8	7	9
einseitig gegen Autos	*	*	*
Vernichtung von Parkplätzen	2	4	2
keine Verbesserung/Lösung für Radfahrer	4	3	4
beseitigt Atmosphäre/Flair der Bergmannstraße	1	*	1
Bevölkerung nicht genügend einbezogen	1	*	1
Gesamtgestaltung schlecht	10	12	10
Parklets hässlich	20	25	19
Parklets aus Metall hässlich	1	*	1
Gestaltung, Parklets gefährlich	5	*	5
zu viele (zuviel Raum für) Parklets	2	4	2
Belästigung der Bewohner durch Nutzung (Touristen, Jugendliche usw.)	3	4	3
Parklets sind nur für Touris	3	5	3
Parklets sind nicht nutzbar (zu laut, vermüllt, Wetter usw.)	1	*	1
Poller hässlich	1	*	1
mehr Müll/Lärm	3	4	2
gute Idee, schlecht gemacht	4	*	4
Verkehr ist nicht beruhigt	6	6	6
keine echte Begegnungszone	1	*	1
nicht nachhaltig	1	*	1
Zu hohe Kosten	10	11	10
keine Kontrollen	*	*	*
Sonstiges	2	*	2
Insgesamt	162	165	165

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

Im Schnitt wurden pro befragtem Haushalt 1,62 Punkte genannt. Insgesamt wurden vor allem kritische Anmerkungen gemacht: Ca. 75% der Äußerungen waren kritisch. Das Hauptaugenmerk dabei waren gestalterische Themen. Die Hälfte der kritischen Anmerkungen bezog sich auf die Gestaltung der Parklets, der Poller usw. Insbesondere die Parklets zogen Kritik auf sich. Darüber hinaus wurden hohe Kosten moniert. Mit 21 % wurde am häufigsten Aspekte genannt, die die Testphase als „insgesamt gut“ einschätzen. Darauf folgte mit 20 % der Befragten, dass die Parklets hässlich seien. Von 12 % der Befragten wurde moniert, dass die Gestaltung insgesamt verwirrend, unruhig oder unübersichtlich sei; jeweils 10 % gaben an, dass die Testphase insgesamt schlecht sei, und dass die Gesamtgestaltung schlecht sei. Wiederum 10 % gaben an, dass die die Kosten für das Projekt zu hoch seien.

Abb. 1 Spontane Bewertungen der Testphase - Anteil der Befragten mit jeweiliger Wertung



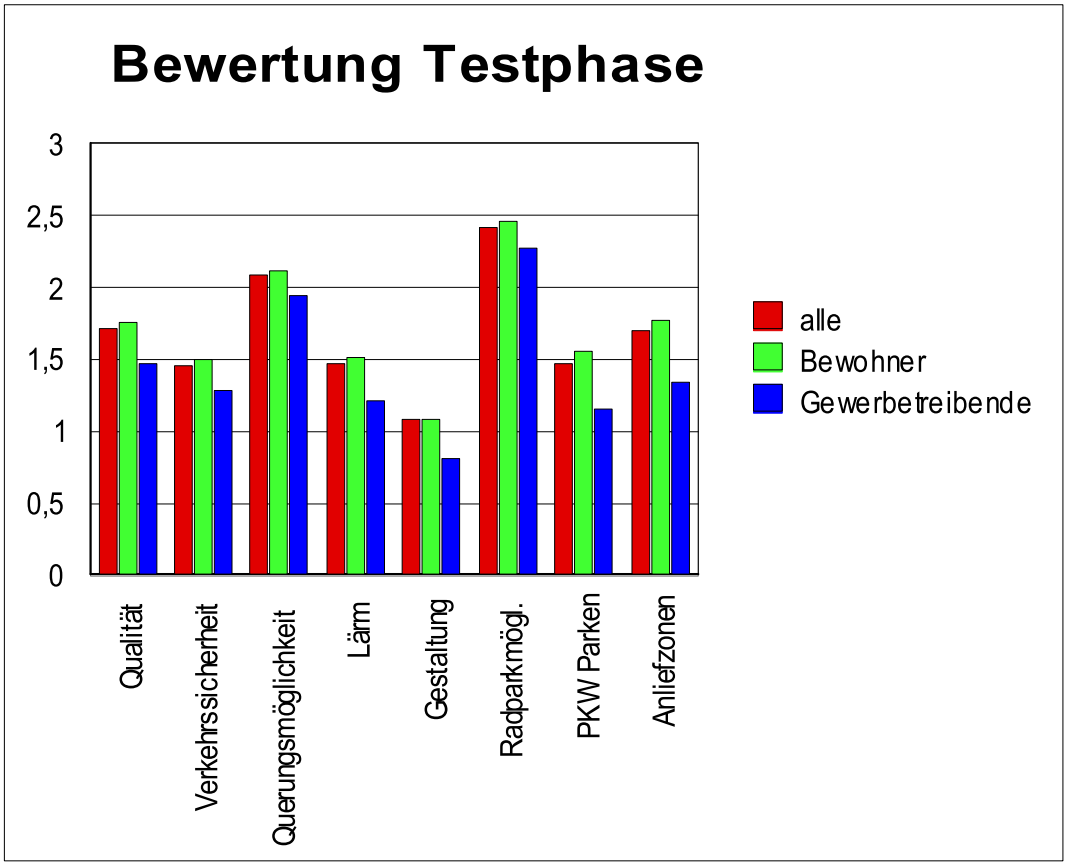
Im Vergleich zwischen Bewohner*innen und Gewerbetreibenden fällt auf, dass die Gewerbetreibenden die Testphase generell negativer bewerten: Die genannten Aspekte waren zu 16 Prozent positiv, zu 83 negativ; die von den Bewohner*innen genannten Aspekte waren hingegen zu 27 Prozent positiv und 72 Prozent negativ (insgesamt 26 Prozent positiv, 73 Prozent negativ).

2.7 Bewertung der Testphase anhand vorgegebener Kategorien

In der Frage „Wie bewerten Sie die Testphase in der Bergmannstraße hinsichtlich der folgenden Kategorien?“ wurden die Kategorien im Durchschnitt vergleichsweise schlecht bewertet.[2] Mit 2,43 wurde das Fahrradparken tendenziell gut bewertet. Auffallend ist, dass die Gewerbetreibenden sämtliche Kategorien schlechter bewerten, als die Bewohner*innen, insbesondere die Anlieferungszonen.

Tab. 7 **Bewertung anhand Kriterien (in Durchschnittswerten für die Kriterien)**	Gesamt (n=1228)	Gewerbe (n=1070)	Bewohner*innen (n=^139)
Aufenthaltsqualität	1,72	1,47	1,76
Verkehrssicherheit	1,46	1,28	1,49
Querungsmöglichkeiten	2,10	1,94	2,12
Lärm	1,48	1,22	1,52
Gestaltung/Ästhetik	1,05	0,81	1,09
Fahrradparken	2,43	2,27	2,46
Autoparken	1,50	1,16	1,55
Anlieferungszonen	1,71	1,34	1,77

Abb. 2 Bewertung der Testphase im Vergleich Bewohner*innen und Gewerbetreibende



2 Die Bewertung erfolgte wie bei Frage 4 entlang der Skala sehr wichtig (5) – wichtig (4)– teils/teils (3)– weniger wichtig (2)– unwichtig (1).

2.8 Kenntnis über den temporären Charakter der Umgestaltung

Eine überwiegende Mehrheit der Befragten weiß um den temporären Charakter der gegenwärtigen Umgestaltung der Bergmannstraße. Auf die Frage „Ist Ihnen bekannt, dass die Testphasenelemente in der Bergmannstraße nur temporär installiert sind, um Erfahrungen für einen möglichen dauerhaften Umbau zu sammeln?“ gaben 82 % der Befragten an, darüber Bescheid zu wissen. Die Unterschiede zwischen Bewohner*innen und Gewerbetreibenden hier sind marginal.

Tab. 8 Kennen temporären Charakter der Umbauten (in%)	Gesamt (n=1221)	Gewerbe (n=1070)	Bewohner*innen (n=139)
Ja	82	81	82
Nein	18	19	18
	100	100	100

2.9 Veränderungswunsch zur Verkehrssituation

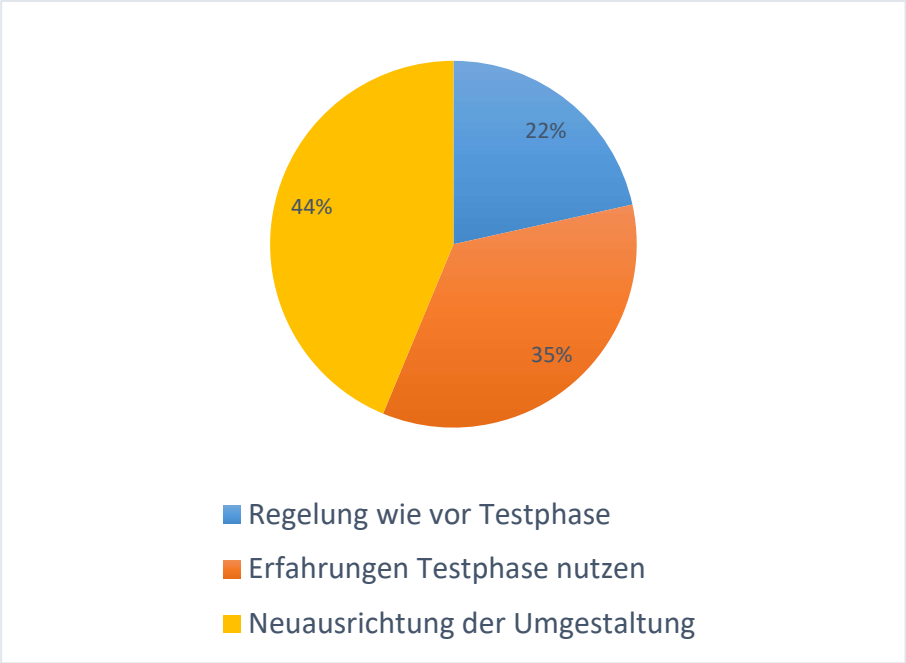
Die Beantwortung der Frage „Sind Sie der Auffassung, dass die Verkehrssituation in der Bergmannstraße und den umliegenden Straßen verändert werden sollte?“ mit den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten „Nein, es sollte alles wieder so werden, wie vor der Testphase“, „Ja, für die Umgestaltung der Bergmannstraße sollten die Erfahrungen der Testphase genutzt und weiterentwickelt werden“ und „Ja, es sollte ganz neu über eine Verkehrsberuhigung in der Bergmannstraße und umliegender Straßen nachgedacht werden“, lässt schließen, dass unabhängig von der Bewertung der Testphase, eine große Mehrheit dafür ist, die Verkehrssituation in der Bergmannstraße zu verändern. Lediglich 22 % der Befragten gaben an, dass alles wieder so wie vor der Testphase werden sollte; 35 % gaben an, dass die Erfahrungen aus der Testphase genutzt werden sollen; 44 % meinten, es solle ganz neu über Verkehrsberuhigung nachgedacht werden.

Tab. 9 Änderungswunsch Bergmannstr. (in % d. Befragten)	Gesamt (n=1209)	Gewerbe (n=146)	Bewohner*innen (n=1056)	Bewohner*innen Bergmannstr. (n=281)
„Nein, es sollte alles wieder so werden, wie vor der Testphase“	22	28	21	26
„Ja, für die Umgestaltung der Bergmannstraße sollten die Erfahrungen der Testphase genutzt und weiterentwickelt werden“	35	32	35	35
„Ja, es sollte ganz neu über eine Verkehrsberuhigung in der Bergmannstraße und umliegender Straßen nachgedacht werden“	44	40	44	40
	100	100	100	100

Auffallend ist hier, dass die Gewerbetreibenden – trotz einer großen Mehrheit für eine Veränderung – mit 28 % häufiger angegeben haben, dass alles wieder wie vor der Testphase sein solle. Auch die Anwohner*innen der Bergmannstraße selbst, gaben dies mit 26 % öfter an. Dennoch überwiegt auch

in diesen beiden Gruppen der Anteil derer bei weitem, die eine Veränderung der Verkehrssituation wünschen.

Abb. 3 Veränderungswunsch zur Verkehrssituation in der Bergmannstraße

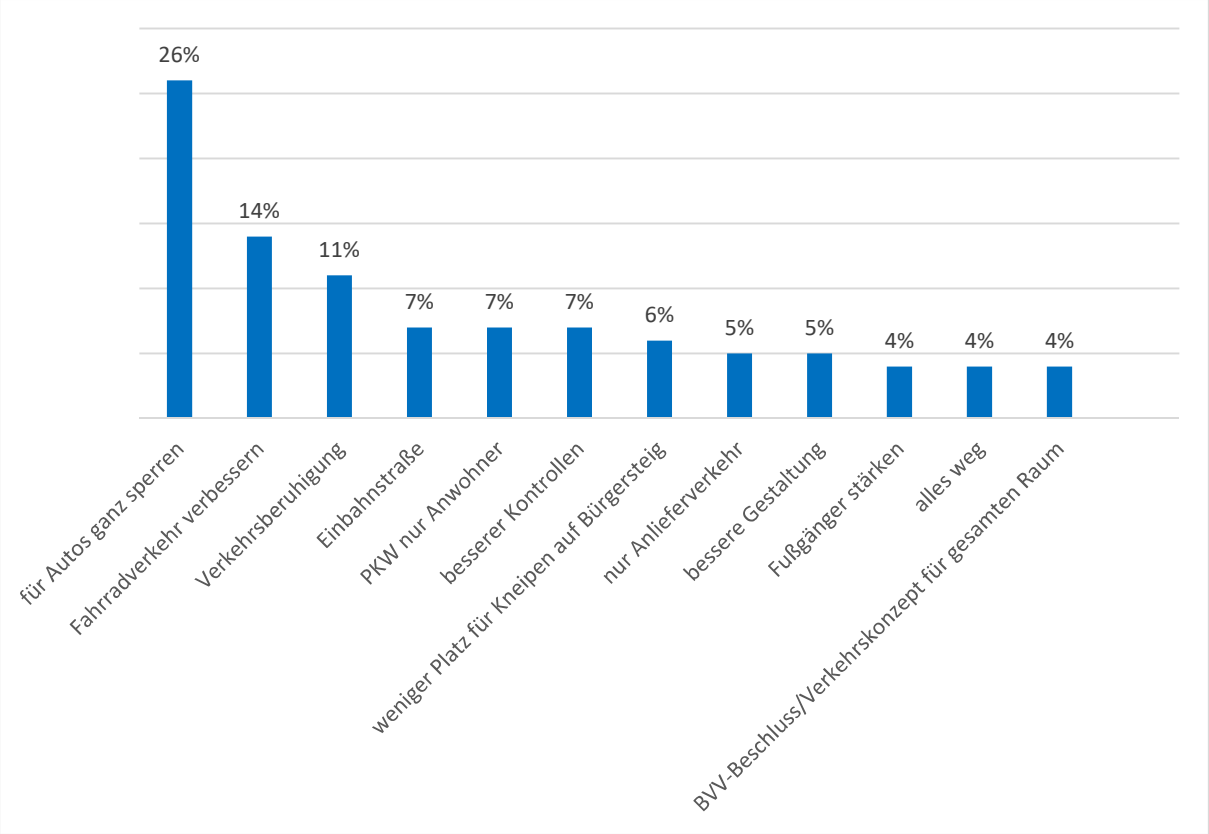


2.10 Konkrete Ideen und Vorschläge

Bei der offen gestellten Frage nach Ideen und Vorschlägen (‚Haben Sie konkrete Ideen und Vorschläge?') gab es eine breite Palette an Ideen dafür, wie die die Situation in der Bergmannstraße verändert werden kann. Am häufigsten genannt wurde der Vorschlag, die Bergmannstraße für Autos komplett zu sperren. Insgesamt 26 % der Befragten machten diesen Vorschlag, der allerdings von den Gewerbetreibenden deutlich seltener gemacht wurde (18 %). Am zweithäufigsten wurde angeregt, den Fahrradverkehr bzw. die Situation für diesen zu verbessern, 14 % der Befragten machten diesen Vorschlag, auch 12 % der Gewerbetreibenden. Weiterhin häufig genannt wurde der Vorschlag, allgemein eine Verkehrsberuhigung – ohne eine genaue Spezifizierung - herbeizuführen (11 %). Zwei weitere Vorschläge wurden von den Gewerbetreibenden vergleichsweise häufiger gemacht, als von der Gesamtheit der Befragten: Zum einen eine stärkere Kontrolle bspw. durch Polizei und Ordnungsamt, sowie der Vorschlag, den PKW-Verkehr nur für Anwohner*innen zuzulassen. Beide Vorschläge wurden von 10 % der Gewerbetreibenden, und 7 % der Gesamtheit der Befragten gemacht.

Tab. 10 **Konkrete Ideen (in% der Befragten)**	Gesamt (n=1609)	Gewerbe (n=183)	Bewohner*innen (n=1409)
für Autos ganz sperren	26	18	28
Verkehrsberuhigung	11	8	11
Verkehrsberuhigung/Sperrung zeitweise	3	3	3
nur Anlieferverkehr	5	3	5
Anlieferverkehr nur zeitweise	4	5	4
Tempolimit	4	6	4
Bodenwellen	3	3	3
Zufahrten sperren/einschränken	2	3	2
Fahrradverkehr verbessern	14	12	15
Abstellplätze für Fahrräder	1	*	1
Fahrradfahrer weg vom Bürgersteig	1	*	1
verbesserte Ampelschaltungen	*	*	*
Verringerung Parkplätze für Autos	1	*	1
bessere Kontrollen	7	10	7
Einbahnstraße	7	5	7
nur ÖPNV	*	*	*
andere Parklets/Bänke usw.	*	*	*
weniger Platz für Kneipen auf Bürgersteig	6	5	6
Verbesserung/Vorrang/Unterstützung für Einzelhandel	1	*	1
mehr Grün	1	*	*
PKW nur Anwohner	7	10	7
Fußgänger stärken	4	3	5
bessere Gestaltung	5	6	4
alles weg	4	*	4
Parklets weg	1	*	1
Autoparkplätze wiederherstellen	3	*	3
mehr Autoparkplätze	2	*	2
Kurzzeitparkplätze	2	4	1
Autoverkehr stärken/verbessern	*	*	*
alles wie früher	1	*	1
BVV-Beschluss umsetzen/Verkehrskonzept für gesamten Raum	4	5	4

Abb. 4 Ideen für die Umsetzung - (Anteil der Befragten mit jeweiligem Vorschlag



2.11 Nutzung der Bergmannstraße in Zukunft bei Verkehrsberuhigung

Auf die Frage „Für Sie als Bewohner*in – werden Sie die Bergmannstraße stärker nutzen als heute, wenn die Straße verkehrsberuhigt ist?“ gab mit 47 % der Befragten eine Mehrheit an, dass sie die Bergmannstraße stärker nutzen würden, als bisher („ja, sehr viel mehr“ 14% und „ja, mehr“ 33%). Fast genauso viele (44%) erwarten, dass sich Ihre Nutzung nicht ändern würde. Lediglich 9 % der Befragten gaben an, dass sie die Bergmannstraße weniger oder sehr viel weniger nutzen würden. Hier ist wiederum der Unterschied zu den Gewerbetreibenden offensichtlich: 52% gaben an, dass sich für sie nichts ändern würde, und lediglich 33 % meinten sie würden die Bergmannstraße im Falle einer Verkehrsberuhigung stärker nutzen. Hingegen gaben 15 % – 6 % mehr als die Bewohner*innen – an, sie würden die Bergmannstraße weniger nutzen.

Tab. 11 **Nutzung bei zukünftiger Verkehrsberuhigung (in % d. Befragten)**	Gesamt (n=1189)	Gewerbe (n=136)	Bewohner*innen (n=1041)
Ja, sehr viel mehr	14	10	14
Ja, mehr	33	23	34
Das wird sich nicht ändern	44	52	43
Nein, weniger	5	9	5
Nein, sehr viel weniger	4	6	4
	100	100	100

2.12 Erwartungen der Gewerbetreibenden

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

Tab. 12 **Erwartungen Gewerbetreibender bei Verkehrsberuhigng (in % d. Befragten)**	Gewerbe (n=258)
Nein, da wird sich nichts ändern	32
Ich denke, das Geschäft wird schlechter laufen	23
Ich denke, wir werden davon profitieren	15
Das kann ich jetzt noch nicht einschätzen	25
sonstige	5
	100

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

2.13 Nutzung von Verkehrsmitteln

Bei der Frage, welche Verkehrsmittel die Befragten hauptsächlich nutzen, waren Mehrfachnennungen zulässig. 37 % der Befragten gaben an, vor allem PKWs, 55 % hauptsächlich Busse und Bahnen zu nutzen, 76 % das Fahrrad und 72 % zu Fuß. Auffällig ist hier der große Unterschied der PKW-Nutzung zwischen Gewerbetreibenden und Bewohner*innen: Während 52 % der Gewerbetreibenden angaben, hauptsächlich PKWs zu nutzen, liegt dieser Wert bei Bewohner*innen bei lediglich 35 %. Auch bei der Nutzung des ÖPNV ist der Unterschied vergleichsweise groß. Das Fahrrad ist das von allen Verkehrsmitteln das am meisten genutzte, mit 72 % der Gewerbetreibenden und 78 % der Bewohner*innen, gefolgt von „zu Fuß" mit 63 % der Gewerbetreibenden und 75 % der Bewohner*innen.

Tab. 13 **Nutzung von Verkehrsmitteln (in % d. Befragten)** **(*Mehrfachnennungen möglich)***	Gesamt (n=3006)	Gewerbe (n=342)	Bewohner*innen (n=2631)
Auto	37	52	35
Busse/Bahnen	55	47	58
Fahrrad	76	72	78
Zu Fuß	72	63	75

2.14 Haushaltsgröße

Die Haushaltsstruktur, die bei dieser Untersuchung festgestellt wurde, ähnelt sehr stark derjenigen, die bei der Untersuchung des Milieuschutzgebiets Bergmannstraße-Nord 2016[3] erhoben wurde.

Tab. 14 Haushaltsstruktur nach Personenzahl	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	≥ 5 Personen	Ø HH-Größe
2019	36%	36%	16%	9%	3%	2,1
2016	38%	34%	18%	8%	2%	2,0

2.15 Altersstruktur

Bei dem Vergleich der erhobenen Altersstruktur mit den Ergebnissen des Einwohnerregisters des Amtes für Statistik 2016 für das Milieuschutzgebiet Bergmannstraße-Nord zeigt sich eine hohe Übereinstimmung. Lediglich die Gruppe der 18 bis unter 27jährigen ist deutlich unterrepräsentiert. Sie hat in deutlich geringerem Maße an der Befragung teilgenommen als die anderen Altersgruppen. Überrepräsentiert sind die Altersjahrgänge zwischen 45 und 65 Jahren.

Tab. 15 Haushaltsstruktur nach Personenzahl	2019	2016 (EWR)
< 6 Jahre	7%	5,6%
6 –18 Jahre	9%	7,8%
18 – 27 Jahre	5%	11,9%
27 – 45 Jahre	37%	39,9%
45 – 65 Jahre	33%	26,9%
≥ 65 Jahre	9%	7,8%

2.16 Berufsstruktur

Bei der Berufsstruktur zeigt sich eine Differenz zur Befragung von 2016. Der Anteil der Erwerbslosen ist in dieser Untersuchung deutlich höher als bei der Befragung 2016.

Tab. 16 Personen nach beruflicher Stellung	Erwerbs-tätige	Studium/ Ausbil-dung	Rentner* -innen	Erwerbs-lose	Sonstige	Insge-samt
2019	59%	12%	8%	16%	6%	100%
2016	69%	18%	7%	4%	2%	100%

3 asum GmbH & TOPOS Stadtforschung. 2017. Bergmannstraße-Nord 2016. Überprüfung der Voraussetzungen für den Fortbestand der sozialen Erhaltungsverordnung nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB. Auftraggeber Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin. Berlin

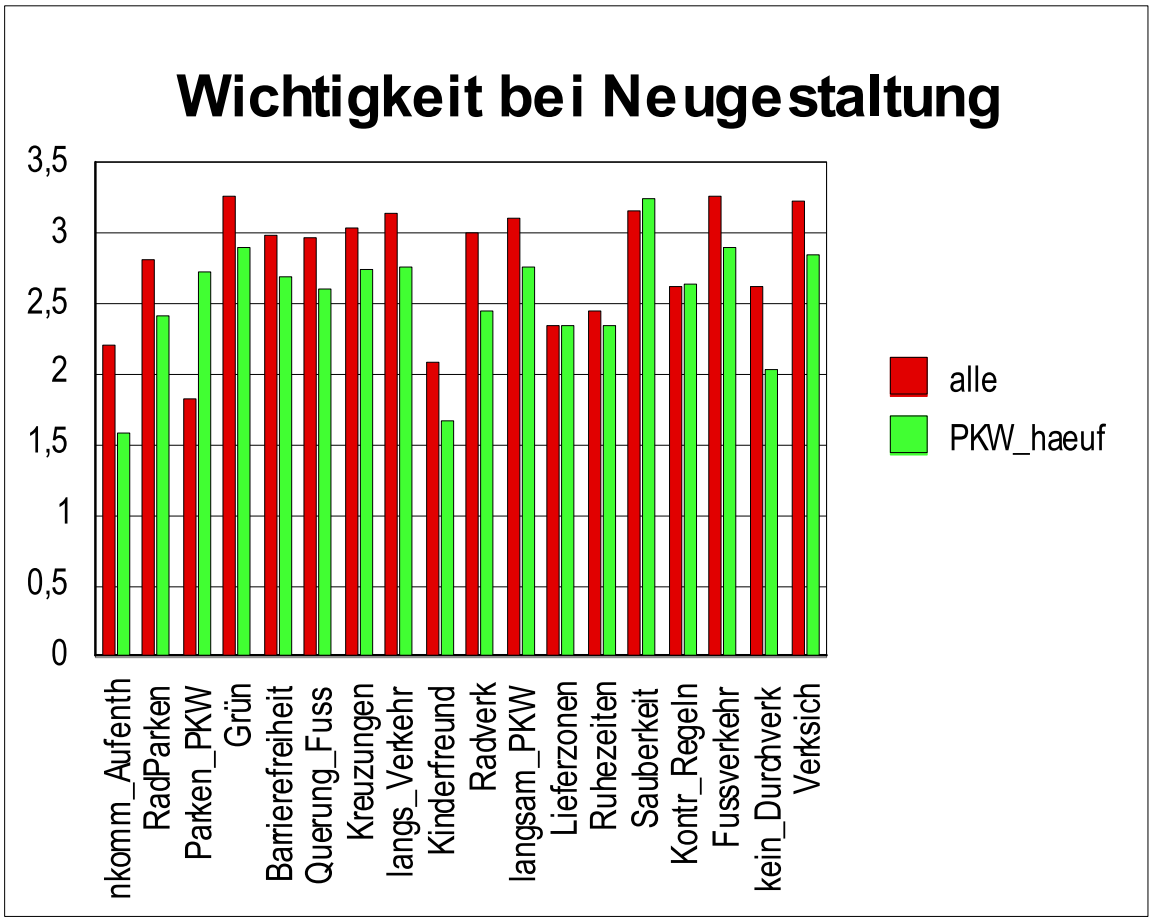
3. Ergebnisse für einzelne Bevölkerungsgruppen

Ein zentrales Ergebnis der Untersuchung ist es, dass die Unterschiede der Einstellung zu den verschiedenen Fragen der Umgestaltung der Bergmannstraße zwischen den einzelnen Gruppen innerhalb der Bevölkerung, unterschieden nach Alter, Geschlecht, Wohnort, beruflicher Stellung usw., jeweils recht gering ausgefallen sind. Deutliche Abweichungen zum allgemeinen Durchschnitt sind aber bei den Nutzer*innen von PKW festzustellen. Auch die Gewerbetreibenden unterscheiden sich in Bewertungen und Empfehlungen von dem allgemeinen Durchschnitt[4], allerdings in deutlich geringerem Maße als die PKW-Nutzer*innen.

3.1 PKW-Nutzer*innen

Die kritischste Einstellung zu allem, was mit der Begegnungszone zusammenhängt, haben die PKW-Nutzer*innen. Dies zeigt sich deutlich sowohl bei der Gewichtung der Qualitäten und Ausstattungen für die endgültige Umgestaltung der Bergmannstraße als auch bei der Bewertung der Testphase.

Abb. 5 Bewertung einzelner Faktoren nach ihrer Wichtigkeit für die Gestaltung der Begegnungszone - Vergleich alle Befragte und PKW-Nutzer*innen



4 Die Unterschiede zwischen Bewohner*innen und Gewerbetreibenden sind in den Kapiteln oben bereits genauer dargestellt worden.

PKW-Nutzer*innen gewichten alle Faktoren außer ‚Parkplätze für PKW' und – allerdings nur im geringfügigen Maße – ‚Lieferzonen' ‚Sauberkeit' und ‚Kontrolle der Regeln' deutlich schwächer ein als der Durchschnitt. Besonders stark sind die Differenzen bei den Themen der ‚nichtkommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten', des PKW-Parkens, der Unterbindung des Durchgangverkehrs und der Förderung des Radverkehrs.

Auch die Testphase wurde am deutlichsten von den PKW-Nutzer*innen kritisiert, die in allen Einzelkategorien eine schlechtere Bewertung vornehmen. Besonders negativ werden Qualität und Gestaltung von den PKW-Nutzer*innen gewertet.

Abb. 6 Bewertung der Testphase
- Vergleich alle Befragte und PKW-Nutzer*innen

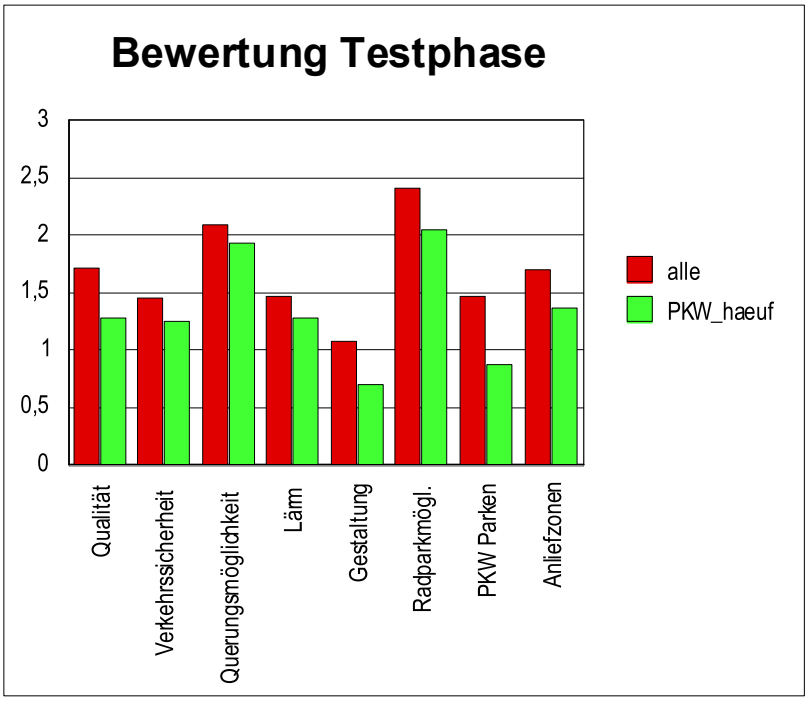
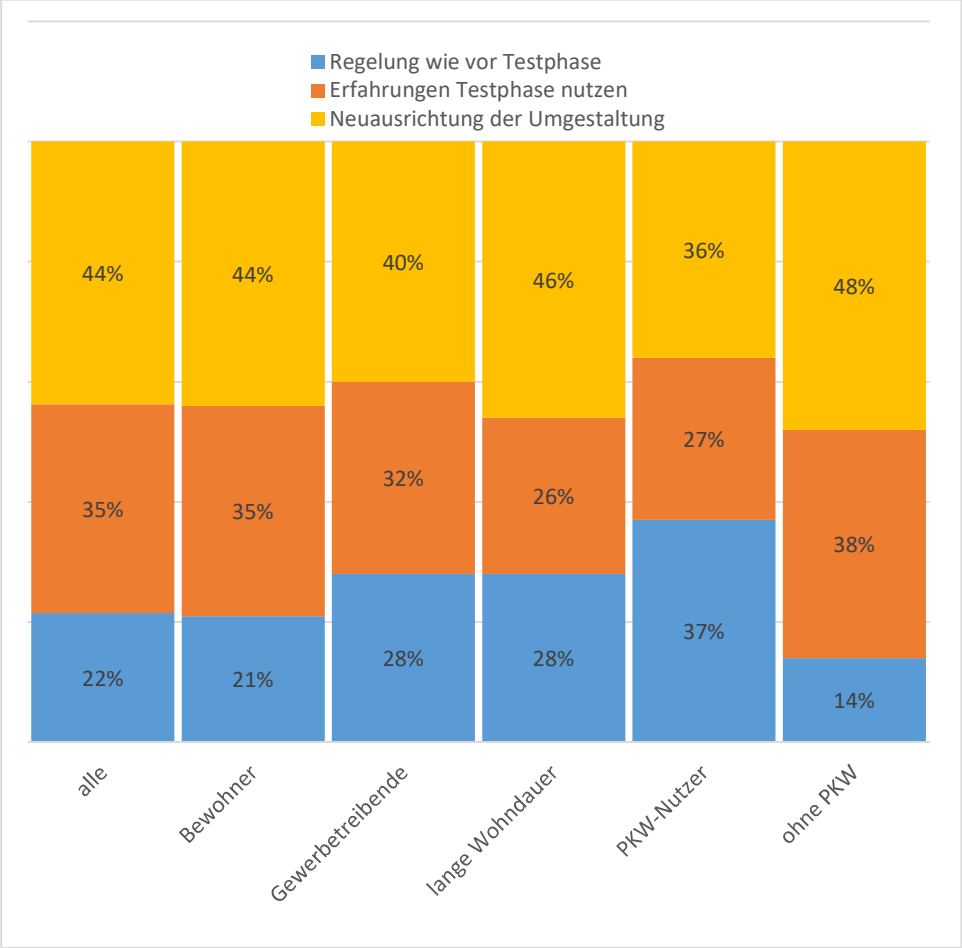


Abb. 7 Veränderung der Verkehrssituation
- Vergleich verschiedener Bevölkerungsgruppen und PKW-Nutzer*innen



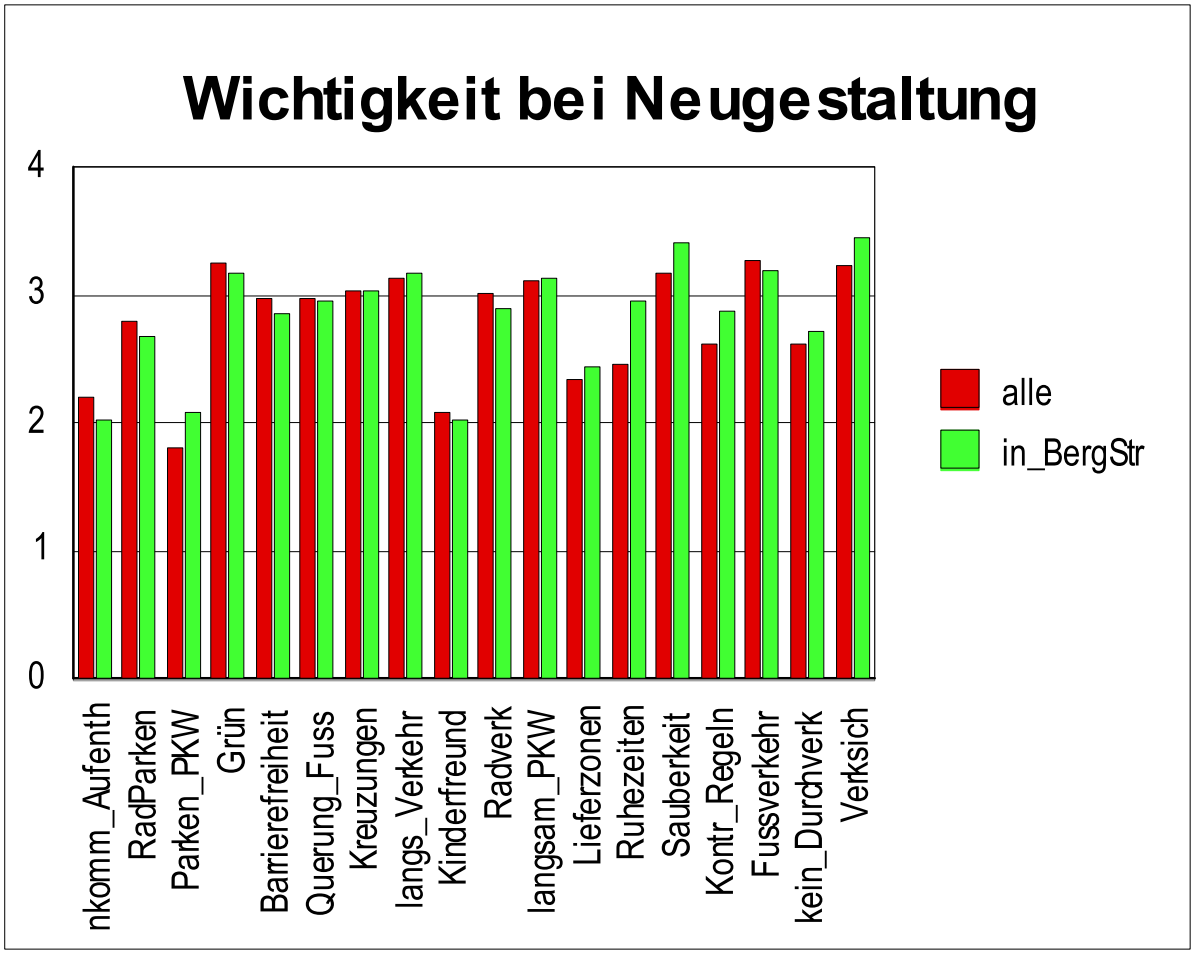
Bei der Frage nach einer Veränderung der Verkehrssituation weichen die PKW-Nutzer*innen wiederum am stärksten von den anderen Gruppen ab. Sie wollen im stärksten Umfang zur früheren Verkehrsregelung zurück. Allerdings wünschen das unter ihnen mit 37% nur eine Minderheit ihrer Gruppe.

3.2 Bewohner*innen der Bergmannstraße

Die direkten Bewohner*innen der Bergmannstraße sind natürlich von der veränderten Verkehrsregelung am unmittelbarsten betroffen. Bewohner der anderen Straßen sind dagegen leichter in der Lage, ggf. den für sie negativen Veränderungen aus dem Wege zu gehen, positive aber zu nutzen.

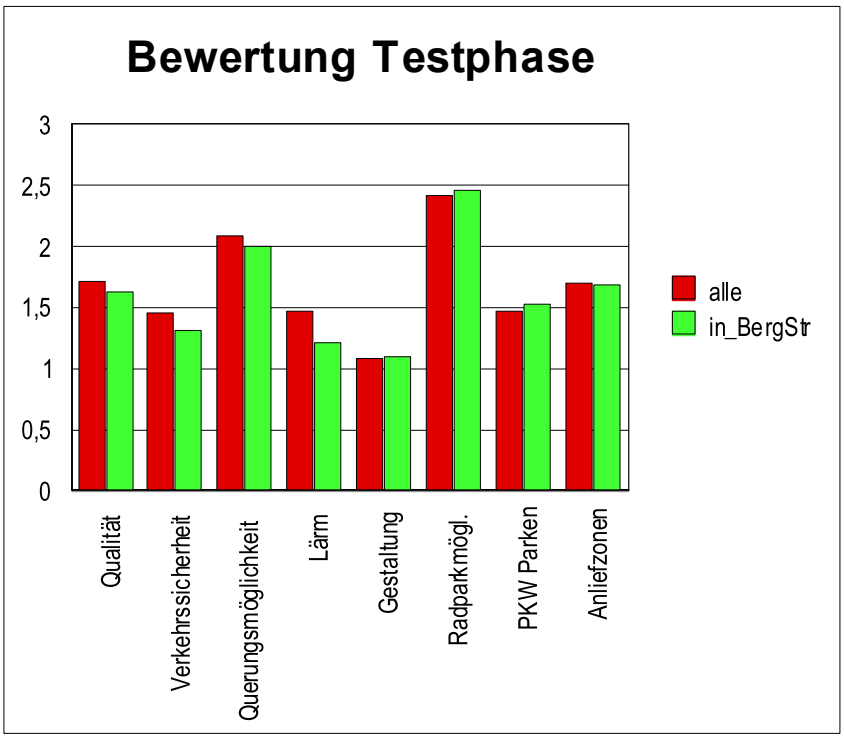
Die direkten Bewohner*innen der Bergmannstraße sind daher kritischer bei Themen und Vorschlägen, bei denen sie unmittelbare negative Auswirkungen befürchten. Dies ist bei den ‚nichtkommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten', bei denen sie nächtliche Störungen, Vermüllung und Vandalismus befürchten, der Fall. Auch die Parkmöglichkeiten für private PKW, die Verkehrssicherheit, die Ruhezeiten und die Sauberkeit sind für sie wichtiger als für die anderen Bewohner. Insgesamt sind aber die Differenzen überwiegend gering.

Abb. 8 Bewertung einzelner Faktoren nach ihrer Wichtigkeit für die Gestaltung der Begegnungszone - Vergleich alle Befragte und Bewohner*innen der Bergmannstraße



Die Differenzen bei der Bewertung der Themen für die zukünftige Planung zeigen sich auch bei den Bewertungen der bisherigen Testphase. Insgesamt sehen die Bewohner*innen der Bergmannstraße die Testphase etwas kritischer als die Bewohner der anderen Straßen. Die deutlichste Differenz betrifft dabei den Lärm. Auch die zur in der Testphase erreichte Verkehrssicherheit wird kritischer bewertet als vom Durchschnitt der Befragten. Nur die Lösungen hinsichtlich des Parkens werden etwas positiver gesehen.

Abb. 9 Bewertung der Testphase
- Vergleich alle Befragte und Bewohner *innen der Bergmannstraße



3.3 Bewohner mit langer Wohndauer

Bewohner mit langer Wohndauer weichen etwas stärker als andere Bevölkerungsgruppen vom allgemeinen Durchschnitt ab. Ihre Gewichtungen und ihre Bewertungen der Testphase ähneln in der Struktur denjenigen der Bewohner der Bergmannstraße. Insgesamt sind die Unterschiede moderat.

Abb. 10 Bewertung einzelner Faktoren nach ihrer Wichtigkeit für die Gestaltung der Begegnungszone
- Vergleich alle Befragte und Bewohner*innen mit einer Wohndauer von über 30 Jahren

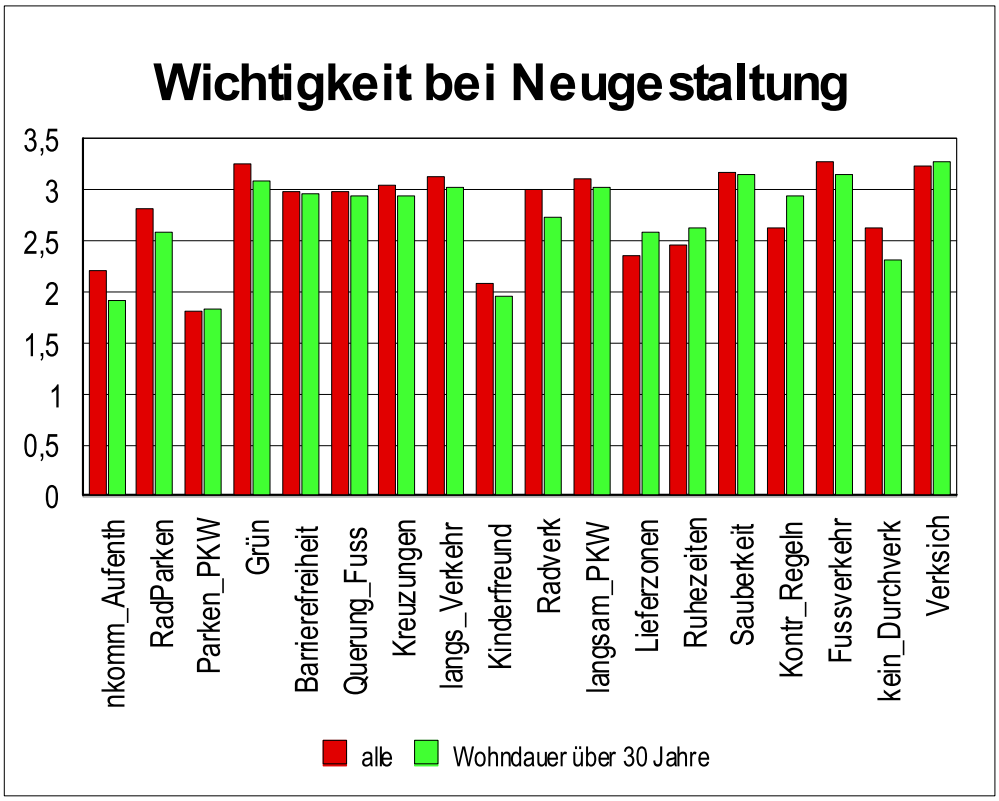
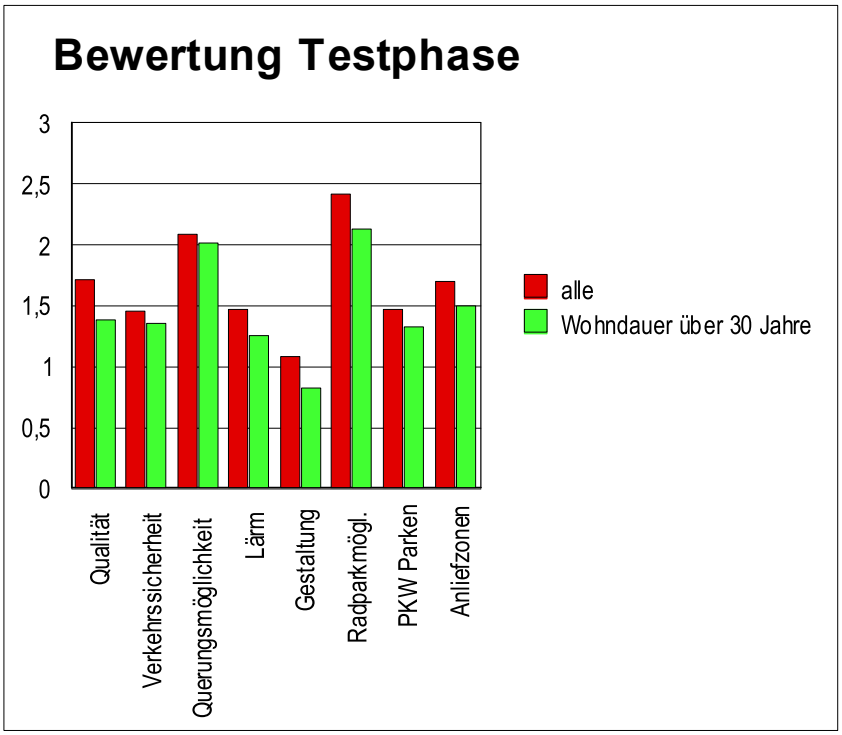


Abb. 11 Bewertung der Testphase
- Vergleich alle Befragte und Bewohner*innen mit einer Wohndauer von über 30 Jahren



3.4 Frauen und Männer

Frauen und Männer bewerten die bisherige Testphase und die Kriterien für die zukünftige Verkehrsgestaltung unterschiedlich. Insbesondere bei allen Fragen, die eine stärkere Verkehrsberuhigung und die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs zum Inhalt hat, liegt die Gewichtung durch die Frauen oberhalb der der Männer.

Abb. 12 Bewertung einzelner Faktoren nach ihrer Wichtigkeit für die Gestaltung der Begegnungszone
- Vergleich alle Befragte sowie Männer und Frauen

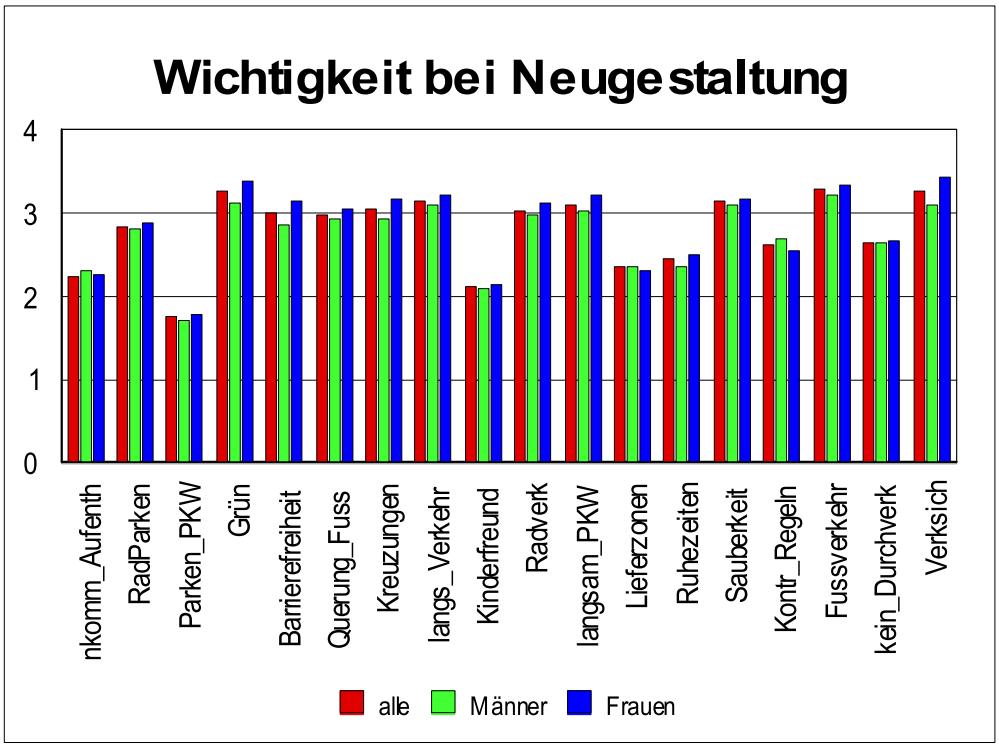
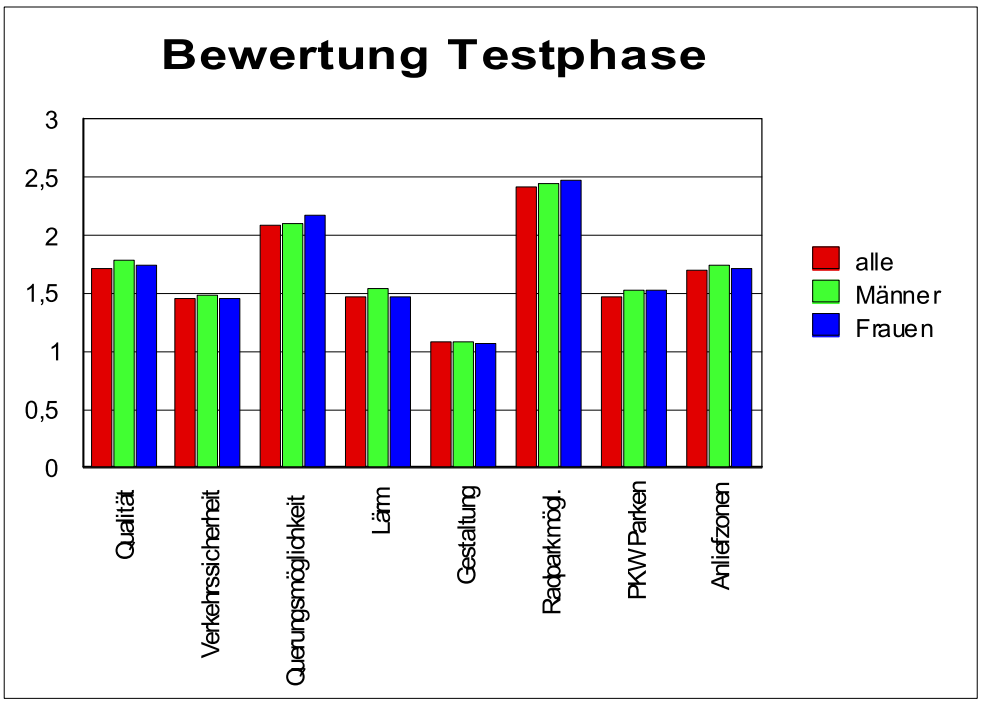


Abb. 13 Bewertung der Testphase
- Vergleich alle Befragte sowie Männer und Frauen



4. Fazit

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

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

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

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

Zwischen anderen Bevölkerungsgruppen bestehen lediglich graduelle Unterschiede bei der Bewertung der bisherigen Maßnahmen und den Zielen für eine zukünftige Verkehrsführung und Gestaltung der Bergmannstraße.

Fragebogen

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

Mein/unser Haushalt/Gewerbe liegt im Block: Block [.....] **siehe beiliegende Karte*

Mein/unser Haushalt/Gewerbe ist in der Bergmannstr:
- ○ ja
- ○ nein

1. Sind Sie Bewohner*in oder Gewerbetreibende*r hier im Wohngebiet
- ○ Bewohner*in
- ○ Bewohner*in und Gewerbetreibende*r
- ○ Ladengewerbe/Restaurant/Café [.....]
- ○ anderes Gewerbe [.....]
- ○ soziale Angebote oder ähnliche Nutzung [.....]

2. Seit wann sind Sie in diesem Gebiet? seit (Jahr) [.....]

3. Haben Sie Kenntnisse über die Ziele des Projektes Begegnungszone Bergmannstraße?
- ○ Ja
- ○ Nein

4. Wenn die Bergmannstraße umgestaltet wird, welche Qualitäten und Ausstattungen sind für sie wichtig und welche unwichtig?

	finde ich sehr wichtig	finde ich wichtig	teils/teils	finde ich weniger wichtig	finde ich unwichtig
Nicht kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten	○	○	○	○	○
Fahrradstellplätze	○	○	○	○	○
Parkplätze für PKW	○	○	○	○	○
Grün	○	○	○	○	○
Barrierefreiheit	○	○	○	○	○
Querungsmöglichkeiten für Fußgänger	○	○	○	○	○
Übersichtliche Kreuzungen	○	○	○	○	○
Langsamerer Verkehr	○	○	○	○	○
Kinderfreundlichkeit, Spielmöglichkeiten	○	○	○	○	○
Fahrradverkehr	○	○	○	○	○
Langsamerer Autoverkehr (PKW)	○	○	○	○	○
Lieferzonen	○	○	○	○	○
Einhaltung der Ruhezeiten	○	○	○	○	○
Sauberkeit	○	○	○	○	○
Kontrolle der Regeln	○	○	○	○	○
Fußverkehr	○	○	○	○	○
Kein Durchgangsverkehr	○	○	○	○	○
Verkehrssicherheit	○	○	○	○	○

5. Wenn Sie an die Elemente der Testphase zur Begegnungszone denken (Aufenthaltselemente, Straßenmarkierungen, verkehrliche Maßnahmen usw.) was fällt Ihnen dazu spontan ein?

.....

.....

.....

.....

6. Wie bewerten Sie die Testphase in der Bergmannstraße hinsichtlich der der folgenden Kategorien?

	finde ich sehr gut	finde ich gut	teils/teils	finde ich schlecht	finde ich sehr schlecht
Aufenthaltsqualität	○	○	○	○	○
Verkehrssicherheit	○	○	○	○	○
Querungsmöglichkeiten	○	○	○	○	○
Lärm	○	○	○	○	○
Gestaltung / Ästhetik	○	○	○	○	○
Fahrradparken	○	○	○	○	○
Autoparken	○	○	○	○	○
Anlieferungszonen	○	○	○	○	○

7. Ist Ihnen bekannt, dass die Testphasenelemente in der Bergmannstraße nur temporär installiert sind, um Erfahrungen für einen möglichen dauerhaften Umbau zu sammeln?

○ Ja
○ Nein

8. Sind Sie der Auffassung, dass die Verkehrssituation in der Bergmannstraße und den umliegenden Straßen verändert werden sollte?

○ Nein, es sollte alles wieder so werden, wie vor der Testphase
○ Ja, für die Umgestaltung der Bergmannstraße sollten die Erfahrungen der Testphase genutzt und weiterentwickelt werden
○ Ja, es sollte ganz neu über eine Verkehrsberuhigung in der Bergmannstraße und umliegender Straßen nachgedacht werden

9. Haben Sie konkrete Ideen und Vorschläge?

……..
……..
……..
……..

10. Für Sie als Bewohner*in – werden Sie die Bergmannstraße stärker nutzen als heute, wenn die Straße verkehrsberuhigt ist?

○ Ja, sehr viel mehr
○ Ja, mehr
○ Das wird sich nicht ändern
○ Nein, weniger
○ Nein, sehr viel weniger

11. Für Sie als Gewerbetribende*r – was wird sich für Sie ändern, wenn die Straße verkehrsberuhigt ist?

○ Nein, da wird sich nichts ändern
○ Ich denke, das Geschäft wird schlechter laufen
○ Ich denke, wir werden davon profitieren
○ Das kann ich jetzt noch nicht einschätzen

12. Warum erwarten Sie diese Entwicklung?

……..
……..
……..
……..

Fragen zum Haushalt

13. Wieviele Personen leben in der Wohnung?
Gewerbetreibende bitte Angaben nur für ‚Sie selbst'

Anzahl [.....]

	Sie selbst	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
14. Geburtsjahr	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]
15. Geschlecht	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]
16. Berufliche Stellung (***nur Personen über 15 Jahre)***						
erwerbstätig	○	○	○	○	○	○
arbeitslos	○	○	○	○	○	○
Rentner*in	○	○	○	○	○	○
Studet*in/Azubi	○	○	○	○	○	○
Schüler*in	○	○	○	○	○	○
sonstiges	○	○	○	○	○	○

17. Welche Verkehrsmittel benutzen Sie hauptsächlich?

Mehrfachnennungen sind möglich

○ Auto
○ Busse/Bahnen
○ Fahrrad
○ zu Fuß

Weitere Anmerkungen und Vorschläge:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!