

Die Auswirkungen von Bewohnerparkgebieten auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen

Masterthesis

vorgelegt von: Pia Groß
pia.gross@hcu-hamburg.de
6055048

Studiengang: Stadtplanung

Betreuung: Prof. Dr. Jörg Pohlan & Tyll Diebold M. Sc.

Abgabedatum: 12.04.2024

Die Auswirkungen von Bewohnerparkgebieten auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen

Inwiefern hat die Ausweisung und Einführung von Bewohnerparkgebieten in Hamburg Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen?

Am Beispiel der Gebiete „Spielbudenplatz“ & „Altonaer Kinderkrankenhaus“.

Masterthesis von Pia Groß

Danksagung

Vielen Dank an **Prof. Dr. Jörg Pohlan** und **Tyll Diebold** für das Interesse an meinem Thema, die konstruktive Betreuung, die Begleitung und Unterstützung meiner Forschung.

Ein großes Danke an **Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz**, dessen Institut die Kosten der 5.600 Postkarten für die Bewohner*innenbefragung übernahm.

Ebenfalls bin ich allen Expert*innen dankbar, die mir mit ihrer Gesprächsbereitschaft ihre Sichtweise und viele Anregungen zum Thema mit auf den Weg gegeben haben.

Danke an meine Postbotinnen Rosi, Sarah, Franzi und Silja, die mit mir bei Regen und Sonne von Tür zu Tür und von Briefkasten zu Briefkasten gelaufen sind, um die Postkarten zu verteilen.

Zuletzt geht mein Dank an Franzi, Noel, Charlotte und Christian, die lange Zugfahrten, freie Sonntage und erste Arbeitstage dafür geopfert haben, meine verschachtelten Texte Korrektur zu lesen und mit ihren Anmerkungen der Arbeit den letzten Feinschliff verpasst haben.

Stadtplanung

Master of Science

Betreuung:
Prof. Dr. Jörg Pohlen
Tyll Diebold M. Sc.

Vorgelegt von:
Pia Groß
pia.gross@hcu-hamburg.de
6055048

Abgabedatum: 12.04.2024

Zusammenfassung

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die Auswirkungen von Bewohnerparkgebieten auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen anhand von zwei Hamburger Bewohnerparkgebieten zu erforschen. Dazu wird die folgende Forschungsfrage formuliert: Inwiefern hat die Ausweisung und Einführung von Bewohnerparkgebieten in Hamburg Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen?

Um die Forschungsfrage zu beantworten, wurde eine quantitative Bewohner*innenbefragung in den sich soziodemografisch voneinander unterscheidenden Gebieten „Spielbudenplatz“ und „Altonaer Kinderkrankenhaus“ durchgeführt. Ergänzend fanden Gespräche mit verschiedenen Expert*innen statt.

Die Befragung zeigte, dass die Bewohner*innen ihr Mobilitätsverhalten aufgrund der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten wenig verändern. Der Großteil beider Stichproben gibt ein gleichbleibendes Mobilitätsverhalten an. Lediglich ein kleiner Teil nutzt den Pkw seltener oder legt häufiger Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Personennahverkehr zurück.

Dies zeigt, dass die Einrichtung von Bewohnerparkgebieten wenig Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen beider Stichproben hat. Es ist vielmehr eine Maßnahme, welche im Zusammenspiel mit weiteren verkehrlichen und straßenräumlichen Maßnahmen gedacht werden sollte, um auch die Bewohner*innen zu einer umweltfreundlicheren Mobilität zu motivieren.

Abstract

The goal of this thesis is to investigate the impact of residential parking zones on the mobility behaviour of residents, by means of considering two residential parking zones in Hamburg. For this, a research question has been set: in how far has the designation of specific residential parking zones an impact on the mobility behaviour of the residents?

In order to answer the research question, a quantitative survey of residents was carried out in two areas with diverging socio-demographic factors, namely „Spielbudenplatz“ and „Altonaer Kinderkrankenhaus“. Complementary conversations with experts were conducted.

The survey showed that the change in behaviour of the respondents due to the establishment of resident parking zones was exceedingly slight. Most respondents of both sample groups stated that their mobility behaviour remained identical. Only a small share of respondents said that they use the car less often, or undertake trips more regularly by foot, bike or public transport.

All in all, this demonstrates that the establishment of resident parking zones had very little influence on the mobility behaviour of both sample groups. Therefore, it is rather a provision that should be used in interaction with other public street space as well as traffic-oriented measures, in order to encourage environmental friendly forms of mobility of the residents.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Abkürzungsverzeichnis | VIII |
| Abbildungsverzeichnis | IX |
| 1. Einleitung | 15 |
| 1.1. Forschungsinteresse & Fragestellung | 16 |
| 1.2. Forschungsdesign | 18 |
| 1.2.1. Methodik | 18 |
| 1.2.2. Aufbau der Arbeit | 19 |
| 2. Theoretische Grundlagen & Forschungshintergrund | 21 |
| 2.1. Mobilität | 22 |
| 2.1.1. Mobilitätsbedarf | 22 |
| 2.1.2. Mobilitätsverhalten | 22 |
| 2.1.3. Mobilitätswende | 23 |
| 2.1.4. Mobilität in Hamburg - MiD & MobiHam | 24 |
| 2.2. Parkraummanagement | 28 |
| 2.2.1. Anwendung & Funktionen | 28 |
| 2.2.2. Bewohnerparkgebiete | 29 |
| 2.2.3. Auswirkungen der Bewohnerparkgebiete | 31 |
| 2.3. Öffentlicher Raum | 33 |
| 2.3.1. Öffentlicher Raum im urbanen Kontext | 33 |
| 2.3.2. Parken im öffentlichen Raum | 33 |
| 2.4. Bewohnerparkgebiete in Hamburg | 36 |
| 2.4.1. Rechtliche Grundlagen & Entstehungsgeschichte | 36 |
| 2.4.2. Ausnahmegenehmigungen | 38 |
| 2.4.3. Auswirkungen | 39 |
| 2.4.4. Probleme | 39 |
| 3. Forschungsmethoden | 41 |
| 3.1. Datenanalyse der Bewohnerparkgebiete | 42 |
| 3.2. Quantitative Befragung der Bewohner*innen | 44 |
| 3.2.1. Durchführung der Bewohner*innenbefragung | 46 |
| 3.2.2. Datenbereinigung | 48 |
| 3.2.3. Auswertung der Datensätze | 49 |
| 3.3. Qualitative Expert*innengespräche | 50 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 4. | Analyse | 53 |
| 4.1. | Kartografische Analyse der Bewohnerparkgebiete | 54 |
| 4.1.1. | Einwohner*innendichte | 54 |
| 4.1.2. | Haushaltsgröße | 54 |
| 4.1.3. | Anzahl der privaten Pkw / 1.000 Einwohner*innen | 54 |
| 4.1.4. | Sozialstatusindex | 58 |
| 4.1.5. | Anteil der U18-Jährigen an der Bevölkerung | 58 |
| 4.1.6. | Anteil der 65-Jährigen und älteren Personen an der Bevölkerung | 58 |
| 4.1.7. | Gebietsauswahl | 62 |
| 4.2. | Spielbudenplatz: Auswirkungen des Bewohnerparkens | 64 |
| 4.2.1. | Charakterisierung der Stichprobe | 65 |
| 4.2.2. | Mobilitätsverhalten | 68 |
| 4.2.3. | Veränderungen durch das Bewohnerparkgebiet | 72 |
| 4.2.4. | Bewertung & Zusammenfassung | 79 |
| 4.3. | Altonaer Kinderkrankenhaus: Auswirkungen des Bewohnerparkens | 82 |
| 4.3.1. | Charakterisierung der Stichprobe | 83 |
| 4.3.2. | Mobilitätsverhalten | 86 |
| 4.3.3. | Veränderungen durch das Bewohnerparkgebiet | 90 |
| 4.3.4. | Bewertung & Zusammenfassung | 97 |
| 4.4. | Vergleich der Ergebnisse beider Bewohnerparkgebiete | 99 |
| 4.5. | Einschätzungen von Expert*innen | 102 |
| 4.5.1. | Parkraummanagement | 102 |
| 4.5.2. | Bewohnerparkgebiete | 102 |
| 4.5.3. | Öffentlicher Raum | 104 |
| 4.5.4. | Politik | 104 |
| 4.5.5. | Zusammenfassung | 104 |
| 4.5.6. | Einordnung | 104 |
| 5. | Handlungsempfehlungen | 107 |
| 5.1. | Beteiligung | 108 |
| 5.2. | Gestaltung & Zonierung | 109 |
| 5.3. | Öffentlicher (Park-) Raum | 109 |
| 6. | Fazit | 113 |
| 6.1. | Beantwortung der Forschungsfrage | 114 |
| 6.2. | Diskussion | 118 |
| 6.3. | Methodische Reflexion | 119 |
| 7. | Ausblick | 121 |
| 7.1. | Alternativen zum privaten Pkw | 122 |
| 7.2. | freiRaum Ottensen | 122 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 8. | Literaturverzeichnis | 125 |
| 9. | Anhang | 133 |
| 9.1. | Weitere Analysegrafiken „Spielbudenplatz“ | 134 |
| 9.2. | Weitere Analysegrafiken „Altonaer Kinderkrankenhaus“ | 138 |
| 9.3. | Bewohner*innenfragebogen | 142 |
| 9.4. | Protokoll der Datenaufbereitung & Datenbereinigung | 151 |
| 9.5. | Liste der Expert*innengespräche | 152 |
| 9.6. | Leitfäden der Expert*innengespräche | 153 |
| 9.7. | Freitextantworten | 155 |
| 9.7.1. | Freitextantworten des Gebiets „Spielbudenplatz“ | 155 |
| 9.7.2. | Freitextantworten des Gebiets „Altonaer Kinderkrankenhaus“ | 165 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------|--|
| ADAC | Allgemeiner Deutscher Automobilclub |
| ADFC | Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club |
| AKK | Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ |
| BP | Bewohnerparken |
| CDU | Christlich Demokratische Union Deutschlands |
| EW | Einwohner*in / Einwohner*innen |
| FDP | Freie Demokratische Partei |
| HBauO | Hamburgische Bauordnung |
| IDP | Indifferenter Preis |
| LBV | Landesbetrieb Verkehr |
| MiD | Mobilität in Deutschland |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| MobiHam | Mobilitätsaufnahme Hamburg |
| OECD | Organisation for Economic Co-operation and Development |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| OPP | Optimaler Preispunkt |
| Pkw | Personenkraftwagen |
| PMC | Point of Marginal Cheapness |
| PME | Point of Marginal Expensiveness |
| PSM | Price Sensitivity Meter |
| QR-Code | Quick Response-Code |
| SBP | Bewohnerparkgebiet „Spielbudenplatz“ |
| SPD | Sozialdemokratische Partei Deutschlands |
| StVG | Straßenverkehrsgesetz |
| UV | Umweltverbund |
| U18 | Altersklasse unter 18 Jahren |
| VCD | Verkehrsclub Deutschland |
| VwV-StVO | Verwaltungsvorschrift Straßenverkehrsordnung |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|----------|---|----|
| Abb. 1: | Modell der Bedürfnisse (nach Flade, 2013) | 23 |
| Abb. 2: | Modal Split in Hamburg nach Wegen (nach Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2024) | 25 |
| Abb. 3: | Parkplatznutzung der Hamburger*innen (nach Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2024) | 25 |
| Abb. 4: | Aufteilung von Parkflächen in Stadt und Land (nach Jansen und Wanat, 2022) | 26 |
| Abb. 5: | Parkraumbewirtschaftung (nach Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006) | 28 |
| Abb. 6: | Übersicht über die Bewohnerparkgebiete in Hamburg (eigene Darstellung nach Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2023) | 37 |
| Abb. 7: | Verfahren des Bewohnerparkens in Hamburg (nach Schönfelder, 05.2022) | 38 |
| Abb. 8: | Vorgehen der Datenanalyse (eigene Darstellung) | 42 |
| Abb. 9: | Durchführung der Bewohner*innenbefragung (eigene Darstellung) | 46 |
| Abb. 10: | Vorderseite der Postkarte (eigene Darstellung) | 47 |
| Abb. 11: | Rückseite der Postkarte (eigene Darstellung) | 47 |
| Abb. 12: | Price Sensitivity Meter nach van Westendorp (nach Krämer und Burgartz, 2022) | 48 |
| Abb. 13: | Vorgehen der Expert*innenbefragungen (eigene Darstellung) | 50 |
| Abb. 14: | Karte der Einwohner*innendichte der Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung nach Statistikamt Nord, 2022) | 55 |
| Abb. 15: | Karte der Haushaltsgröße der Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung nach Statistikamt Nord, 2022) | 56 |
| Abb. 16: | Karte der Anzahl der privaten Pkw / 1.000 EW in den Bewohnerparkgebieten (eigene Darstellung nach Statistikamt Nord, 2022) | 57 |
| Abb. 17: | Karte des Statusindex in den Bewohnerparkgebieten (eigene Darstellung nach Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, 2023) | 59 |
| Abb. 18: | Karte des Anteils der U18-Jährigen an der Bevölkerung der Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung nach Statistikamt Nord, 2022) | 60 |
| Abb. 19: | Karte des Anteils der 65-Jährigen und älteren Personen an der Bevölkerung der Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung nach Statistikamt Nord, 2022) | 61 |
| Abb. 20: | Karte der Gebietsauswahl der zu untersuchenden Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung) | 63 |
| Abb. 21: | Alter der Stichprobe Spielbudenplatz (SBP) (eigene Darstellung) | 64 |
| Abb. 22: | Geschlecht der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 64 |
| Abb. 23: | Haushaltsgröße der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 64 |
| Abb. 24: | Sozioökonomischer Status der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 64 |
| Abb. 25: | Pkw-Besitz der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 64 |
| Abb. 26: | Bewohnerparkausweis-Besitz der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 65 |
| Abb. 27: | Alternativer Parkplatz der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 65 |
| Abb. 28: | Pkw-Führerschein-Besitz der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 68 |
| Abb. 29: | Pkw-Verfügbarkeit der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 68 |
| Abb. 30: | Einstellungen bezüglich des Pkw der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 69 |
| Abb. 31: | Nutzungshäufigkeiten des Pkw der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 69 |
| Abb. 32: | Pkw-Ziele der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 69 |
| Abb. 33: | Einstellungen bezüglich der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 70 |
| Abb. 34: | Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 71 |

| | | |
|----------|--|----|
| Abb. 35: | Ziele der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 71 |
| Abb. 36: | Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 72 |
| Abb. 37: | Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe SBP (nur seltenere Nutzung als Pkw-Fahrer*in) (eigene Darstellung) | 73 |
| Abb. 38: | Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe SBP (nur seltenere Nutzung als Pkw-Mitfahrer*in) (eigene Darstellung) | 74 |
| Abb. 39: | Einstellungen bezüglich des Bewohnerparkgebiets der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 75 |
| Abb. 40: | PSM der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 77 |
| Abb. 41: | PSM der BP-Ausweis-Besitzer*innen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 77 |
| Abb. 42: | Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 77 |
| Abb. 43: | Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten der gesamten Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 79 |
| Abb. 44: | Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten der drei Gruppen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 79 |
| Abb. 45: | Anmerkungen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 80 |
| Abb. 46: | Alter der Stichprobe Altonaer Kinderkrankenhaus (AKK) (eigene Darstellung) | 82 |
| Abb. 47: | Geschlecht der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 82 |
| Abb. 48: | Haushaltsgröße der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 82 |
| Abb. 49: | Sozioökonomischer Status der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 82 |
| Abb. 50: | Pkw-Besitz der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 82 |
| Abb. 51: | Bewohnerparkausweis-Besitz der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 83 |
| Abb. 52: | Alternativer Parkplatz der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 83 |
| Abb. 53: | Pkw-Führerschein-Besitz der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 86 |
| Abb. 54: | Pkw-Verfügbarkeit der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 86 |
| Abb. 55: | Einstellungen bezüglich des Pkw der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 87 |
| Abb. 56: | Nutzungshäufigkeiten des Pkw der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 87 |
| Abb. 57: | Pkw-Ziele der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 87 |
| Abb. 58: | Einstellungen bezüglich der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 88 |
| Abb. 59: | Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 89 |
| Abb. 60: | Ziele der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 89 |
| Abb. 61: | Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 90 |
| Abb. 62: | Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe AKK (nur seltenere Nutzung als Pkw-Fahrer*in) (eigene Darstellung) | 91 |
| Abb. 63: | Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe AKK (nur seltenere Nutzung als Pkw-Mitfahrer*in) (eigene Darstellung) | 92 |
| Abb. 64: | Einstellungen bezüglich des Bewohnerparkgebiets der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 93 |
| Abb. 65: | PSM der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 95 |
| Abb. 66: | PSM der BP-Ausweis-Besitzer*innen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 95 |
| Abb. 67: | Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 95 |
| Abb. 68: | Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten der gesamten Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 97 |

| | | |
|----------|--|-----|
| Abb. 69: | Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten der drei Gruppen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 97 |
| Abb. 70: | Anmerkungen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 98 |
| Abb. 71: | Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten beider Untersuchungsgebiete im Vergleich (eigene Darstellung) | 100 |
| Abb. 72: | Themenbereiche mit Handlungsfeldern (eigene Darstellung) | 108 |
| Abb. 73: | Veränderung der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe im Gebiet SBP (eigene Darstellung) | 115 |
| Abb. 74: | Veränderung der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe im Gebiet AKK (eigene Darstellung) | 115 |
| Abb. 75: | Einstellung in Bezug auf eine bewusstere Pkw-Nutzung beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung) | 115 |
| Abb. 76: | Pkw-Besitz beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung) | 117 |
| Abb. 77: | Bewertung beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung) | 117 |
| Abb. 78: | Einstellung in Bezug auf ein verändertes Sicherheitsempfinden beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung) | 118 |
| Abb. 79: | Einstellung in Bezug auf eine leichtere Parkplatzsuche beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung) | 118 |
| Abb. 80: | Beispielhafte Darstellung der Grundprinzipien einer möglichen Umgestaltung der Bahrenfelder Straße zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Ottenser Kreuz (Blickrichtung vom Alma-Wartenberg-Platz Richtung Süden) (Bezirksamt Altona Fachamt Management des öffentlichen Raumes, 2022) | 123 |
| Abb. 81: | Altersstruktur der drei Teilgruppen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 134 |
| Abb. 82: | Sozioökonomischer Status der drei Teilgruppen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 134 |
| Abb. 83: | Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 1 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 135 |
| Abb. 84: | Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 2 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 135 |
| Abb. 85: | Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 3 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 135 |
| Abb. 86: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 1 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 136 |
| Abb. 87: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 2 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 136 |
| Abb. 88: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 3 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 136 |
| Abb. 89: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 1 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 137 |
| Abb. 90: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 2 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 137 |
| Abb. 91: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 3 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung) | 137 |
| Abb. 92: | Altersstruktur der drei Teilgruppen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 138 |
| Abb. 93: | Sozioökonomischer Status der drei Teilgruppen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 138 |
| Abb. 94: | Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 1 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 139 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| Abb. 95: | Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 2 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 139 |
| Abb. 96: | Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 3 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 139 |
| Abb. 97: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 1 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 140 |
| Abb. 98: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 2 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 140 |
| Abb. 99: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 3 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 140 |
| Abb. 100: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 1 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 141 |
| Abb. 101: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 2 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 141 |
| Abb. 102: | Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 3 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung) | 141 |

Hinweis

In dieser Arbeit wird das * verwendet, sodass sich Personenbezeichnungen - sofern nicht anders kenntlich gemacht - auf alle Geschlechter beziehen.

Die Begriffe „Bewohnerparkgebiet“ und „Bewohnerparken“ bezeichnen Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung und sind feststehende Begriffe, sodass diese nicht mit dem * gegendert werden.

1. Einleitung

1.1. Forschungsinteresse
und Fragestellung

1.2. Forschungsdesign



1. Einleitung

1.1. Forschungsinteresse & Fragestellung

Die Ausweisung von Bewohnerparkgebieten in dicht besiedelten Gebieten ist eine Form des Parkraummanagements und damit eine wichtige verkehrspolitische Aufgabe und Steuerungsmöglichkeit in bevölkerungsstarken Städten (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), 2013). Das Ziel von Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung ist die Erhöhung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, die Reduzierung von Parksuchverkehren, eine Erhöhung der Parkgerechtigkeit sowie die Stärkung der Wettbewerbssituation umweltfreundlicher Verkehrsmittel. So werden beispielsweise Berufspendler*innen als dauerparkende Gruppe auf andere Verkehrsmittel oder private Parkraumangebote verlagert (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006).

Die Maßnahmen des Parkraummanagements beziehen sich ausschließlich auf Parkstände im öffentlichen Straßenraum (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006). Private Parkangebote, wie Parkhäuser oder private Stellplätze auf Grundstücken, sind davon ausgeschlossen. Parkraummanagement und Bewohnerparkgebiete verfolgen zudem das Ziel die Wohnfeldqualität insbesondere in innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten zu verbessern. In Metropolen parken ca. 49 % der privaten Pkw im öffentlichen Straßenraum aufgrund weniger privater Stellplatzangebote (vgl. Jansen und Wanat, 2022).

Bis zu 70 % der Zeit im Pkw wird für die Parkplatzsuche verwendet, trotzdem ist der private Pkw weiterhin der „Mobilitätsklassiker“ (Weber, 2021, S. 177). Er vereint Wert und Ziel an sich, verkörpert die persönliche Freiheit und ist somit auch ein Mittel persönlicher Selbstdarstellung sowie Symbol des sozialen Status. In Großstädten verschiebt sich diese Ansicht zunehmend durch den Mangel an öffentlichen Parkflächen und die sehr diversen Alternativen, welche es in ländlichen Gebieten eher weniger zu finden gibt (vgl. Weber, 2021).

Nach Schlag und Schade (2021) gibt es eine soziale Dilemmastruktur der individuellen Entscheidungssituation. Dieses Dilemma besteht darin, dass die Vorteile der Pkw-Nutzung zum Beispiel sofort anfallen, wohingegen die entstehenden Kosten für die Allgemeinheit und spätere Generationen erst sehr viel später bemerkt werden.

Die negativen Folgen des umweltbelastenden Verkehrs äußern sich in der Einschränkung des Lebensraums der Menschen durch immer mehr Platzbedarf des Verkehrs und die Beeinträchtigung von Landschaften und Städten (vgl. Flade, 2013). Umwelten werden durch den Verkehr als unsicher, unwirtschaftlich, laut und hässlich erlebt und unsichere Wege werden zunehmend mit dem Pkw zurückgelegt (vgl. ebd.).

Die Lösungsansätze für einen umweltverträglicheren Verkehr sind vielfältig. Die Reduzierung der Geschwindigkeit führt zu einem geringeren Unfallrisiko und Ansätze wie das Prinzip des „shared space“ (Flade, 2013, S. 225) führen dazu, dass die Menschen gar nicht erst schnell fahren wollen (vgl. Flade, 2013). Eine Veränderung der räumlichen Strukturen wie eine Förderung der Nahmobilität und eine Nutzungsmischung vor Ort führt zu weniger Verkehr insgesamt (vgl. ebd.).

Situation in Hamburg

Die Umwandlung von bisher gebührenfreiem öffentlichem Parkraum hin zu gebührenpflichtigem bewirtschaftetem Parkraum gibt Anstoß zu vielen Diskussionen. Dabei ist der öffentliche Raum ein Gemeingut, welches allen Nutzer*innengruppen zur Verfügung stehen sollte und durch ruhenden Verkehr überproportional stark in Anspruch genommen wird (vgl. Agora Verkehrswende, 2019). Die Kosten zur Herstellung eines Parkplatzes im öffentlichen Raum belaufen sich auf ca. 1.500 €. Für die Unterhaltung fallen ca. 60 € bis 220 € / Jahr an. In Hamburg kostet ein Bewohnerparkausweis bei analoger Beantragung 70 € / Jahr (digital 65 € / Jahr) und liegt damit deutlich unter den Unterhaltungskosten (vgl. Jessen, 2023).

In Hamburg gibt es bereits 62 Bewohnerparkgebiete (Stand: 12.09.2023), welche sich nördlich der Elbe und vor allem westlich der Alster erstrecken (vgl. NDR, 2023). Der Landesbetrieb Verkehr (LBV) hat mit bisherigen Untersuchungen evaluieren können, dass sich in Gebieten am Schlump und in St. Georg der Parkdruck nachweislich verringert hat und es eine Auslastung der Parkmöglichkeiten von unter 100 % gibt (vgl. Jessen, 2023). Insgesamt gibt es in ganz Hamburg eine hohe Nachfrage nach Parkausweisen und somit auch eine hohe Nachfrage nach Parkmöglichkeiten in den Bewohnerparkgebieten.

Um die Bedingungen für Unternehmen, Sportvereine und soziale Einrichtungen in Bewohnerparkgebieten zu erleichtern, wurde von Hamburg und Nordrhein-Westfalen gemeinsam eine Bundesratsinitiative für die deutschlandweite Weiterentwicklung des Bewohnerparkens angestoßen (vgl. Hamburger Abendblatt, 2023). Die Regelungen zu Bewohnerparkgebieten sind im Straßenverkehrsgesetz durch Bundesrecht geregelt, wodurch eine Änderung nicht durch die Bundesländer selbst getätigt werden kann (vgl. Meyer-Wellmann, 2023b). Mit der Initiative soll aus dem bisherigen Bewohnerparken ein Quartiersparken werden. Nachteile für die oben genannten Beteiligten sollen aufgehoben werden, indem sie gleichwertig wie die Bewohner*innen einen Parkausweis beantragen können (vgl. Hamburger Abendblatt, 2023). „Wir wollen das Bewohnerparken zu einem Quartiersparken entwickeln, denn viele Unternehmen und soziale Institutionen üben vor Ort Funktionen aus und sind Bestandteil der lokalen Stadtgesellschaft.“ (Anjes Tjarks in: Hamburger Abendblatt, 2023). So soll zum einen die Wirtschaft eine Erleichterung erfahren und zum anderen die allgemeine Akzeptanz erhöht werden.

Vor dem Hintergrund der vermehrten Ausweisung von Bewohnerparkgebieten und der starken Nachfrage, stellt sich die Frage, welche Wirkungen sich dieser Form des Parkraummanagements neben einem nachgewiesenen verminderten Parkdruck zuweisen lassen. Es ist denkbar, dass die Bewohnerparkgebiete Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und somit das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner*innen nehmen. Zudem ist es interessant, die Auswirkungen in verschiedenen Gebieten mit sich voneinander unterscheidenden soziodemografischen Eigenschaften zu vergleichen, um dahingehend eine möglichst umfassende Aussage über die Auswirkungen der Bewohnerparkgebiete auf das Mobilitätsverhalten treffen zu können.

Das Erkenntnisinteresse resultiert aus der Forschungslücke bezüglich der möglichen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen in Bewohnerparkgebieten in verschiedenen Hamburger Fallbeispielen. Diese wurden bisher nicht betrachtet. Darüber hinaus ist es interessant, eine Aussage über die Auswirkungen auf die Wahrnehmung der Bewohner*innen ihres Wohnumfelds zu treffen und abschließend die Rolle der Bewohnerparkgebiete für die Mobilitätswende und städtische Mobilität zu formulieren.

Es ergibt sich die folgende Forschungsfrage:

Inwiefern hat die Ausweisung und Einführung von Bewohnerparkgebieten in Hamburg Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen?

Am Beispiel der Gebiete „Spielbudenplatz“ und „Altonaer Kinderkrankenhaus“.

Zudem werden zwei weitere Unterfragen zu der Forschungsfrage gestellt:

Welche Auswirkungen haben die Bewohnerparkgebiete auf die alltägliche Verkehrsmittelwahl?

Welchen Stellenwert haben Bewohnerparkgebiete in Hamburg für die Mobilitätswende und die städtische Mobilität?

1.2. Forschungsdesign

1.2.1. Methodik

Für die Bearbeitung des Forschungsinteresses wurden mehrere Methoden ausgewählt. Zu Beginn steht eine kartenbasierte Analyse der Bewohnerparkgebiete, um zwei zu untersuchende Gebiete auszuwählen. Hierfür wurden alle Bewohnerparkgebiete hinsichtlich verschiedener Parameter, wie unter anderem der Einwohner*innendichte, der durchschnittlichen Haushaltsgröße und des Anteils der U18-Jährigen, analysiert und anschließend verglichen. Die anschließend ausgewählten Gebiete „Spielbudenplatz“ und „Altonaer Kinderkrankenhaus“ unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich ihrer soziodemografischen Parameter.

Als Hauptmethode wurde eine quantitative Befragung der Bewohner*innen der zu untersuchenden Gebiete gewählt, um eine Aussage bezüglich ihres Mobilitätsverhaltens und eine Einschätzung aus ihrer Sicht auf die Bewohnerparkgebiete herausarbeiten zu können. Für eine flächendeckende und möglichst vollständige Adressierung wurde der Einwurf von Postkarten gewählt, auf denen eine Einladung zur digitalen Befragung abgedruckt war. Die Befragung wurde digital durchgeführt, um die Barriere zur Teilnahme möglichst gering zu halten. Eine Teilnahme an der Befragung war für drei Wochen möglich. Anschließend wurden die erhobenen Daten bereinigt und ausgewertet.

Neben der quantitativen Bewohner*innenbefragung wurden qualitative Expert*innengespräche durchgeführt. Diese sollten dazu dienen, eine ergänzende Sicht auf das Thema und das Forschungsinteresse zu erlangen. Hierfür wurden diverse Personen aus Politik, Wirtschaft und weiteren Interessensgruppen kontaktiert. Nach der Durchführung der qualitativen Interviews fand eine Transkription, Codierung und Auswertung statt.

1.2.2. Aufbau der Arbeit

Zu Beginn der Arbeit werden die theoretischen Grundlagen und der Forschungshintergrund erläutert. Die Begrifflichkeiten der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens sowie das Parkraummanagement werden näher erläutert. Des Weiteren geht es in diesem Teil um den öffentlichen Raum und seine Funktion und Nutzungen. Außerdem werden der politische Hintergrund und die Entstehung der Bewohnerparkgebiete in Hamburg dargelegt. Im dritten Kapitel geht es um eine detaillierte Erklärung der Herleitung und Anwendung der verwendeten Forschungsmethoden. Das darauffolgende Kapitel beinhaltet die Analyse. Zunächst wird die kartenbasierte Analyse erläutert und es werden die Ergebnisse erklärt. Es folgen die Ergebnisse der beiden Untersuchungsgebiete „Spielbudenplatz“ und „Altonaer Kinderkrankenhaus“. Die Stichproben beider Gebiete werden zunächst charakterisiert bevor eine Auswertung der Fragen bezüglich des Mobilitätsverhaltens, der Bewohnerparkgebiete und des öffentlichen Raums anschließt. Im Anschluss werden die Ergebnisse beider Gebiete verglichen. Den Abschluss des Kapitels bilden die Einschätzungen der Expert*innen. Die Ergebnisse der Analyse werden verwendet, um im nächsten Kapitel Handlungsempfehlungen zu formulieren. Im Fazit wird die Forschungsfrage beantwortet und die Forschungsarbeit reflektiert. Den Abschluss der Masterarbeit bildet ein Ausblick auf mögliche Alternativen zum privaten Pkw und das Projekt „freiRaum Ottensen“ im Hamburger Stadtteil Ottensen, bei dem eine umfangreiche Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums stattfindet.

2. Theoretische Grundlagen & Forschungshintergrund

2.1. Mobilität

2.2. Parkraummanagement

2.3. Öffentlicher Raum

2.4. Politischer Hintergrund



2. Theoretische Grundlagen & Forschungshintergrund

2.1. Mobilität

Mobilität definiert jegliche Bewegungsart von Personen oder Gruppen innerhalb von räumlichen oder gesellschaftlichen Strukturen (vgl. Spektrum, 2014). Diese Arbeit befasst sich mit räumlicher Mobilität, also der Positionsänderung im räumlichen Kontext.

2.1.1. Mobilitätsbedarf

Der Bedarf nach Mobilität kann individuell und kollektiv bestimmt werden (vgl. Weber, 2021). Der individuelle Mobilitätsbedarf setzt sich dabei aus der Summe aller Wege, die einzelne Personen mit einem Fahrzeug zurücklegen müssen oder wollen, zusammen. Dabei werden die Wegezwecke in verschiedene Kategorien unterschieden: Arbeit / Ausbildung, Einkauf und Transport, medizinische Versorgung, Freund*innen / Verwandte besuchen, Freizeit / Urlaub und die Fahrt zum Selbstzweck. Der kollektive Mobilitätsbedarf beschreibt die individuellen Mobilitätsbedarfe aller Bewohner*innen eines Mobilitätsraums. Ein Mobilitätsraum wird durch drei Hauptkriterien festgelegt: Anzahl der Menschen mit Mobilitätsbedarfen, flächenmäßige Verteilung der gemeinsamen Start- und Zielorte, zeitliche Verteilung der Bedarfe über Tag / Woche / Jahr. Die Mobilitätsbedarfe, sowohl individuell als auch kollektiv, sind stark von der sozialen Stellung und der Lebensphase eines Individuums geprägt, sowie von körperlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen (vgl. Jarass, 2012).

Die Deckung des Mobilitätsbedarfs erfolgt durch Verkehrsinfrastrukturen, welche von den Bundesländern und Kommunen bereitgestellt werden. Übersteigt der Bedarf das bereitgestellte Angebot der Infrastrukturen, kommen die Mobilitätssysteme an ihre Grenzen. Betrachtet man den privaten Pkw genauer, so ist hier vor allem die geringe Verfügbarkeit an Parkflächen ein limitierender Faktor für die Pkw-Nutzung. Eine Umnutzung erfolgt in diesem Beispiel dann, wenn die Attraktivität alternativer Mobilitätsoptionen zunimmt und die Attraktivität des Pkw abnimmt. (vgl. Weber, 2021)

2.1.2. Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten von Personen wird maßgeblich von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen beeinflusst (vgl. Knapp, 1998) sowie durch ein komplexes Zusammenspiel sozioökonomischer und psychologischer Faktoren geprägt (vgl. Schlag und Schade, 2021). Das Mobilitätsverhalten kann vernunftgeleitet sein. Da Menschen jedoch häufig nicht rational handeln, verhalten sie sich auch in Bezug auf Mobilität emotional oder impulsiv. Die strukturellen Rahmenbedingungen unterliegen durch gesellschaftliche und ökonomische Veränderungen einem stetigen Wandel (vgl. Jarass, 2012). Wegezwecke, die der menschlichen Bedürfnisbefriedigung dienen, werden als „Mobilitätszwang“ (Knapp, 1998, S. 25) bezeichnet und sind durch die tägliche Teilnahme am Verkehr und der Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen definiert (vgl. Knapp, 1998).

Nach Knapp (1998) kann der Nutzen durch verschiedene individuelle Parameter unterschiedlich empfunden werden: Demographie und Sozioökonomie, Werte, Kultur und Subkultur, Situation, geographische Variable und bisheriges Verhalten. Dazu kommen interdependente Entscheidungen, die Wechselwirkungen mit der Raumstruktur und dem Verkehrsangebot umfassen (vgl. Schlag und Schade, 2021). Hierbei gibt es drei relevante Entscheidungs- und Verhaltensebenen: die langfristige, mittelfristige und kurzfristige Ebene. Verkehrsentscheidungen auf mittelfristiger und kurzfristiger Ebene unterliegen in hohem Maße Habituerungen und sind schwer änderbar. Das gewohnte Verhalten

erfolgt oft automatisch, schnell und mit minimiertem kognitivem Aufwand. Nach dem „minimal cost principle“ (Schlag und Schade, 2021) werden zunächst Änderungen umgesetzt, die möglichst wenig in habituierte Verhaltensweisen eingreifen und das gewohnte Mobilitätsverhalten wenig beeinflussen. Das Mobilitätsverhalten unterliegt den Prinzipien einer individuellen Verhaltenswahl (vgl. Jarass, 2012). Das Entscheidungs- und Wahlverhalten hinsichtlich Ziel-, Verkehrsmittel-, und Wegewahl befindet sich im Zentrum der Betrachtung. Neben der Theorie der Nutzenmaximierung (homo oeconomicus) sind auch Einstellungen und Normen Einflussfaktoren auf das Verhalten.

Die Anforderungen an Mobilität und die Bedürfnisse lassen sich in fünf hierarchische Kategorien einordnen (siehe Abb. 1) (vgl. Flade, 2013). Diese reichen von den lebenswichtigen biologisch-psychologischen Bedürfnissen bis hin zur Selbstverwirklichung.

Bisher wurden politische Maßnahmen meist nach dem Ansatz „predict and provide“ (Schlag und Schade, 2021), also der Bereitstellung von Angeboten für die vorhergesagte, aber nicht als beeinflussbar angesehene Verkehrsnachfrage, verfolgt. Ein Paradigmenwechsel führte zu dem Ansatz „anticipate and manage“ (Schlag und Schade, 2021), also einer aktiven Gestaltung und Lenkung der Nachfrage anhand expliziter Kriterien. Insbesondere eine Lenkung hin zu umweltverträglicheren Verkehrsmitteln wird durchgeführt, da umweltbelastende Verkehrsmittel negative Folgeerscheinungen hervorrufen. Die Suffizienzstrategie verfolgt diese Verringerung der Verkehrsnachfrage und somit eine Veränderung umweltbelastender Verhaltensweisen (vgl. Schlag und Schade, 2021).

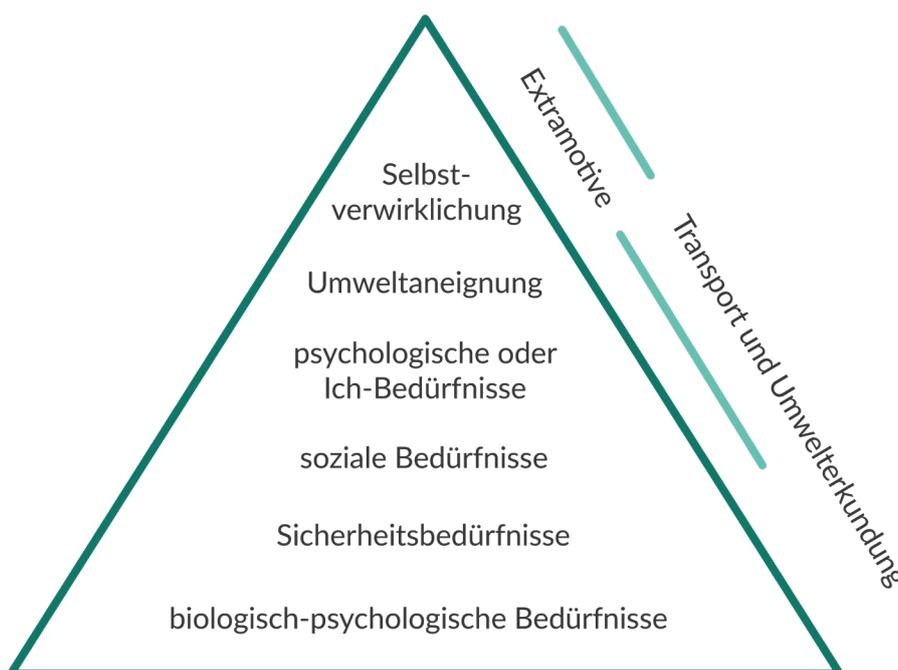


Abbildung 1: Modell der Bedürfnisse (nach Flade, 2013)

2.1.3. Mobilitätswende

Um nachhaltige Effekte auf das Mobilitätsverhalten zu erreichen und die Mobilitätswende voranzutreiben, müssen die Personen direkt adressiert werden (vgl. Schoenau und Müller, 2017). Die wichtigsten Einflussfaktoren hierfür sind das soziale Umfeld, die Kosten und unbewusste Gewohnheiten.

Der Verzicht auf einen privaten Pkw ist Teil der Mobilitätswende und kommt zum einen aus Überzeugung, aber auch aus Verzweiflung über die Verkehrssituation und die Kosten zu Stande (vgl. Weber,

2021). Die Sicht auf den Pkw als klassisches Statussymbol wandelt sich, insbesondere in den jüngeren Generationen und es kommt zu neuen Statussymbolen wie Smartphones, Markenkleidung oder Fahrrädern. Die öffentliche Kritik am Pkw in der Gesellschaft wird zunehmend mit der Frage nach sozialer Gerechtigkeit im Hinblick auf Nachhaltigkeit verbunden. Die zunehmende Luftverschmutzung und Lärm erfordern eine Reduktion der Pkw-Abhängigkeit (vgl. Ewing und Cervero, 2001).

Die Ansätze, welche Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen wollen, haben drei Gemeinsamkeiten: die Reduzierung der motorisierten Wege, mehr nichtmotorisierte Wege und kürzere motorisierte Wege (vgl. Cervero und Kockelman, 1997). Für die Umsetzung dieser Ziele haben Cervero und Kockelman bereits 1997 die 3Ds formuliert: „density, diversity, design“ (Cervero und Kockelman, 1997, S. 200). In früheren Planungen wurde lange der Fokus auf die Dichte gelegt und die Diversität und das Design lange ignoriert, dabei sind sie für das Erreichen der Ziele nicht weniger wichtig (vgl. Cervero und Kockelmann, 1997).

In der Veränderung der Verkehrsmittelnutzung ist die Zugänglichkeit eines Verkehrsmittels der entscheidende Faktor, der verschiedene Ansprüche diverser Gruppen berücksichtigen muss (vgl. Lättman et al., 2018). Die subjektiven Zugänge sind dabei schwierig zu greifen und zu erforschen. Lättman et al. (2018) haben hierzu die „Skala für wahrgenommene Zugänglichkeit“ (Lättman et al., 2018, S. 2) entwickelt, um die Alltagsmobilität besser zu erforschen. In ihren Ergebnissen erreichten Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad die höchsten Zugänglichkeiten und auch die Verkehrsmittel des Umweltverbands (UV) werden besser erreicht und angenommen als der Pkw. Als Verkehrsmittel des Umweltverbands werden umweltverträgliche Verkehrsmittel bezeichnet, wozu Fußwege, das Fahrrad, der ÖPNV sowie CarSharing zählen.

Einen ähnlichen Forschungsansatz wie Lättmann et al. verfolgten auch Haustein und Hunecke (2013), indem sie Zielgruppen für den umweltverträglichen Verkehr identifizieren wollten und verschiedene Ansätze bewerteten. Sie teilten die Bevölkerung zunächst in relevante Untergruppen mit ähnlichen Eigenschaften bezüglich ihres Mobilitätsverhaltens ein (vgl. Haustein und Hunecke, 2013). Entscheidend waren hier räumliche Größen, soziodemografische Faktoren sowie einstellungsbezogene Variablen. Als Ergebnis konnten sie festhalten, dass Mobilität als weitere Entwicklung des persönlichen Lebensstils gesehen wird. Die Zugehörigkeit zu bestimmten Gruppen und Erfahrungen spielt eine erhebliche Rolle, wobei das Treffen guter Aussagen und das Finden eines ganzheitlichen Ansatzes als schwierig bewertet wurde.

2.1.4. Mobilität in Hamburg - MiD & MobiHam

Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) ist das Verkehrsaufkommen in Hamburg wachsend (vgl. Nobis und Kuhnimhof, 2018). Es werden ca. 6 Mio. Wege pro Tag zurückgelegt und die Verkehrsleistung ist von 53 Mio. Personenkilometern im Jahr 2008 auf 70 Mio. Personenkilometer im Jahr 2017 angestiegen. Demgegenüber ist die Mobilitätsquote, welche den Anteil der am Verkehr teilnehmenden Personen bezeichnet, auf 86 % gesunken.

Beim Modal Split ist ein leichter Anstieg der Nutzungen des Fahrrads und des ÖPNV zu erkennen, der Pkw wurde weniger genutzt. Ungefähr ein Drittel der Wege wird mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Die Strecke der mit dem Pkw gefahrenen Wege nimmt zu. Obwohl es immer mehr junge Erwachsene ohne eigenen Pkw gibt, bleibt der Pkw Verkehrsträger Nummer Eins. Laut Nobis und Kuhnimhof (2018) muss der ÖPNV weiter ausgebaut werden und Rad- und Fußwege müssen besser gestaltet werden, um den Pkw von dieser Position zu verdrängen. In den periphe-

ren Bezirken Hamburgs ist der Pkw-Besitz insgesamt höher als in den innerstädtischen Lagen. Auch ein höherer sozioökonomischer Status führt zu mehr Pkw-Besitz. Insgesamt ein Viertel der Hamburger*innen nutzt den Pkw täglich und 51 % mindestens wöchentlich. Er wird als Verkehrsmittel nach dem ÖPNV als zweitbestes Verkehrsmittel bewertet.

Auch die Mobilitätserhebung in Hamburg (MobiHam) aus dem Jahr 2022 kommt zu ähnlichen Ergebnissen wie die Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017. Demnach haben 60 % der Bevölkerung für einen Teil des Tages einen Pkw zur Verfügung (vgl. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2024). 68 % der Wege werden mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt, was 4 % mehr sind als im Jahr 2017 (vgl. Nobis und Kuhnimhof, 2018; Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2024). Der Anteil der Wege, welche mit dem MIV zurückgelegt wurden, sank von 36 % in 2017 auf 32 % in 2022. Die Verkehrsleistung, welche die Leistung der Verkehrsträger beschreibt, ist insgesamt um 16 % zurückgegangen und im MIV sogar um 30 % gesunken. Ein Anteil von 59 % der untersuchten Haushalte ist im Besitz mindestens eines Pkw (vgl. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2024). Im Modal Split nach Wegen gab es einen Rückgang des MIV von 36 % auf 32 %, sowie einen Zuwachs des Fahrrads von 15 % auf 22 % (siehe Abb. 2).

Vier von zehn Haushalten stellen ihr hauptsächlich genutztes privates Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum ab (siehe Abb. 3) (vgl. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2024). 39 % der Haushalte parken ihr Fahrzeug auf einem Privatgrundstück und 18 % nutzen Tiefgaragenstellplätze (vgl. ebd.).

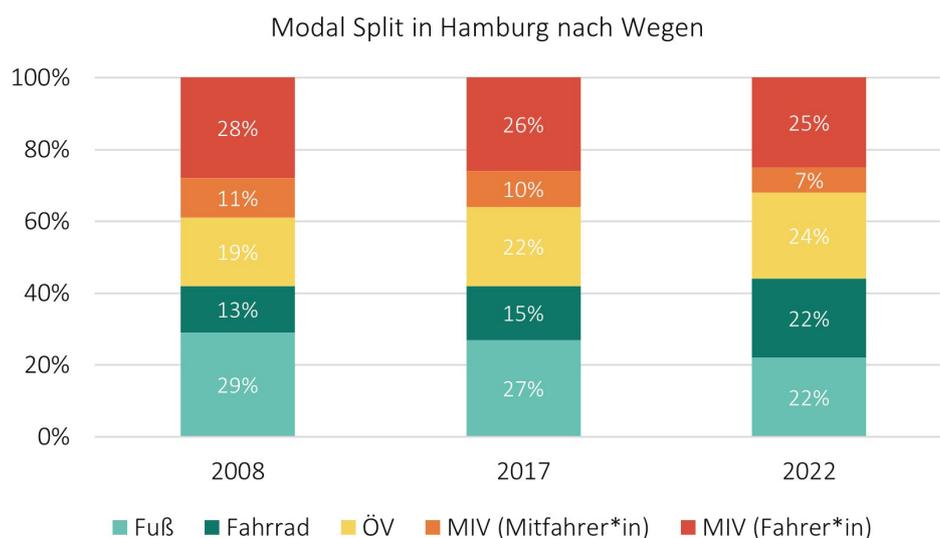


Abbildung 2: Modal Split in Hamburg nach Wegen (nach Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2024)

Wo parken die Hamburger*innen ihr Fahrzeug?

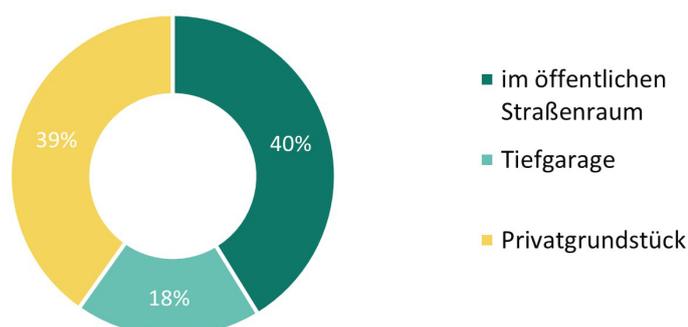


Abbildung 3: Parkplatznutzung der Hamburger*innen (nach Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2024)

Exkurs - Funktionen & Bedeutung des Pkw

Der private Pkw hat weitere soziale Bedeutungen neben der als Verkehrsmittel. Diese können in sieben Funktionen beschrieben werden (vgl. Schlag und Schade, 2021):

1. Soziales Signal: Symbol für Freiheit, Stärke, Kontrolle, Status, Geschmack, Erhöhung des Selbstwertes
2. Kostüm: Möglichkeit sich auszudrücken, Persönlichkeitsausdruck
3. Sprache: Kommunikationscodes für Fahrverhaltensstile
4. Verstärkungswert riskanten Fahrverhaltens: psychophysische und emotionale Anregung durch Geschwindigkeit, Adrenalin
5. Kraft: signalisieren physische und soziale Potenz und Überlegenheit, Design
6. Sicherheit: Schutz vor Belästigung und Eingriffen in die Privatsphäre, Unfallschutz erscheint technisch gewährleistet
7. Abhängigkeit als psychische Bindung: aus früher Phase der Autoverfügbarkeit

Durch den Pkw wird eine Steigerung der Fortbewegungsgeschwindigkeit erreicht und der Aktionsradius durch die Möglichkeit der motorisierten Fortbewegung erweitert (vgl. Flade, 2013). Er wird wertgeschätzt und als bequem, zuverlässig, flexibel und schnell erlebt. Andererseits kommt es zu mehr Stress und die Umweltfreundlichkeit ist nicht gegeben.

Mobilität im urbanen Kontext beschreibt den Drang nach Ortsveränderungen (vgl. Jansen und Wanat, 2022). Mit dem Pkw ist sie im städtischen Kontext meist statisch: entweder unfreiwillig durch hohes Verkehrsaufkommen und Stau oder freiwillig durch Parken. Der private Pkw wird nur an 3 % bis 4 % des Tages bewegt. In größeren Städten entstehen die meisten Verkehre durch Parksuchverkehre (ca. 30 % des Verkehrsaufkommens). Dies führt zu einer großen Belastung für Mensch und Umwelt durch schlechtere Luftqualität, mehr Lärmemissionen, mehr Unfälle und einem schlechteren Verkehrsfluss

Aufteilung von Parkflächen in Stadt und Land

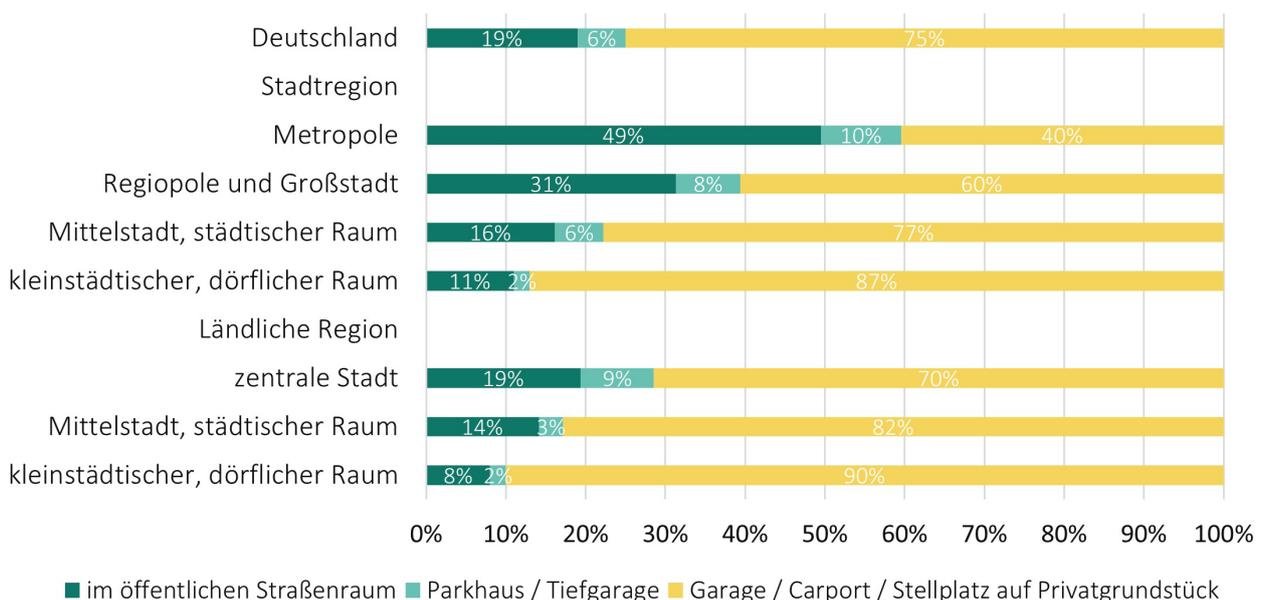


Abbildung 4: Aufteilung von Parkflächen in Stadt und Land (nach Jansen und Wanat, 2022)

(vgl. Wühl und Linder, 2015). Der Platzverbrauch durch parkende Pkw ist enorm. In Deutschland sind ca. 88 Millionen m² des öffentlichen Raums durch Pkw beparkt (siehe Abb. 4) (vgl. Jansen und Wanat, 2022).

Wird diese Fläche auf diejenigen Personen umgerechnet, die einen Führerschein besitzen, entspricht dies 1,5 m² Parkfläche, die jede Person mit Führerschein beansprucht. In Metropolen, z. B. Hamburg, parken ca. 49 % der privaten Pkw im öffentlichen Raum, da weniger private Stellplätze vorhanden sind (vgl. Jansen und Wanat, 2022). Dies verstärkt die Flächenkonkurrenz um den städtischen Raum zusätzlich. Das Stellplatzangebot pro Einwohner*in ist in größeren Städten und im stark verdichteten urbanen Raum geringer als in kleineren Städten.

2.2. Parkraummanagement

Parkraumbewirtschaftung soll den öffentlichen Raum sicherer und effizienter nutzbar machen (vgl. Jansen und Wanat, 2022). Um zudem explizit den ÖPNV und Mobilität mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu fördern, braucht es vor allem eine Förderung der entsprechenden Infrastrukturen.

2.2.1. Anwendung & Funktionen

Parkraummanagement bezeichnet die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen (vgl. Wühlrl und Linder, 2015). Parkraumbewirtschaftung ist neben der Angebotssteuerung und Informations- und Leitsystemen ein Baustein des Parkraummanagements (siehe Abb. 5) (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006). In Großstädten sind restriktive Maßnahmen weitgehend akzeptiert, da es eine gute Erschließung neben dem Pkw durch öffentliche Verkehrsmittel gibt (vgl. Stock und Winkler, 2004). Als Ursache für die Parkprobleme in Städten ist die rasante Entwicklung des Pkw-Bestandes zu nennen und vor allem in dicht besiedelten Gebieten die auseinanderklaffenden Entwicklungen von Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage. Es kommt zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch behinderte Sichtbeziehungen durch Falschparken an Knotenpunkten (vgl. Wühlrl und Linder, 2015). Außerdem wird der Komfort, die Schnelligkeit und Sicherheit der Nahmobilität durch Falschparken eingeschränkt und es kommt zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf den wenigen Restflächen. Parkraummanagement und Parkraumkonzepte sollen den ruhenden Verkehr in solchen stark belasteten Gebieten neu organisieren und einen Ausgleich zwischen ruhendem Verkehr und anderen verkehrlichen Flächennutzungen schaffen sowie das Stadtbild durch weniger ruhenden Verkehr aufwerten und die Aufenthaltsqualität steigern (vgl. Stock und Winkler, 2004).

Seit der Mitte der 90er Jahre steht das Thema Parkraummanagement im Spannungsfeld zwischen Verkehrsplanung und (Innen-) Stadtmarketing, da beide Seiten verschiedene Interessen vertreten (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006). Zudem ist der Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl im innerstädtischen Zielverkehr sehr gering, da das private Parkraumangebot groß ist. Auf Widerstand stoßen

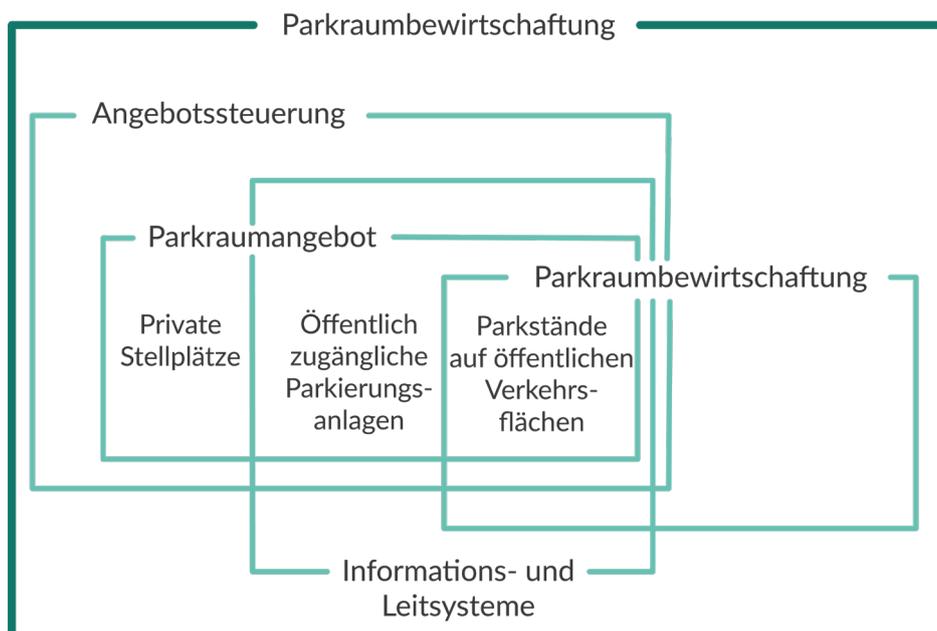


Abbildung 5: Parkraumbewirtschaftung (nach Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006)

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen häufig bei der Annahme, dass ein kostenloser Parkplatz im öffentlichen Raum erwartet wird und Parkgebühren dementsprechend als zu hoch empfunden werden (vgl. Agora Verkehrswende, 2019). Nach § 6a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) kann jedoch Parkraumbewirtschaftung immer dann umgesetzt werden, wenn sie verkehrlich begründet ist (bspw. durch fehlende Sicherheit oder zu hohen Parkdruck). Parkgebühren sind im Vergleich zu den Herstellungs- und Unterhaltungskosten von ca. 1.560 € pro Parkplatz im Jahr günstig (vgl. ebd.).

Wird Parkraummanagement nur punktuell eingesetzt, führt es zu Verdrängungseffekten in benachbarte nicht bewirtschaftete Bereiche (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006). Eine Ausdehnung der Bereiche vermeidet diese Verdrängungseffekte. Generell unterscheidet man zwei Grundtypen des Parkraummanagements. Im Mischprinzip wird Kurzparken mit Gebührenpflicht angeboten und ggf. eine Parkdauerbeschränkung eingeführt (vgl. Wühl und Linder, 2015). In Bewohnerparkgebieten mit Mischprinzip sind Bewohner*innen von den Gebühren sowie der Parkdauerbeschränkung befreit. Im Trennprinzip befinden sich Kurzparkzonen und Zonen für die Bewohner*innen in räumlich voneinander getrennten Bereichen. Neben dem Bewohnerparken zählen das Kurzzeitparken und das Langzeitparken zu konkreten Instrumenten des Parkraummanagements (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006). Die parkraumbewirtschafteten Gebiete können sich durch sich differenzierende Regelungen unterscheiden. Diese sind: Gebührenhöhe, Mindestparkdauer, Gebührenstaffelung, Bewirtschaftungszeiten, Höchstparkdauer und gebührenfreie Parkdauern.

Ziele des Parkraummanagements sind die Verbesserung der Erreichbarkeit durch die Erhöhung der Parkchancen von qualifizierten Nachfragegruppen (z.B. Bewohner*innen) sowie die Erhöhung des Parkstandumschlags, also dem ständigen Wechsel der parkenden Pkw (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006). Die Parkplatzsuche kostet meist Nerven und Zeit, insbesondere in deutschen Großstädten suchen Autofahrer*innen ca. 40 bis 70 Stunden pro Jahr einen Parkplatz (vgl. Agora Verkehrswende, 2018b). Die Nachfrage von Berufspendler*innen soll mit Hilfe des Parkraummanagements auf andere Verkehrsmittel oder private Parkraumbangebote verlagert werden und insbesondere die längeren Parkdauern sollen in öffentlich zugänglichen Parkieranlagen stattfinden (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006). Dadurch kann der Parksuchverkehr verringert werden, was zu einer Verbesserung der Wohnfeldqualität in den Wohn- und Mischgebieten führt. Für eine verringerte Nutzung des Pkw und eine vermehrte Nutzung des Umweltverbunds muss neben den Maßnahmen des Parkraummanagements auch eine Förderung der alternativen Angebote umgesetzt werden (vgl. Agora Verkehrswende, 2018b).

2.2.2. Bewohnerparkgebiete

Bewohnerparkgebiete als Instrument des Parkraummanagements können in zwei Prinzipien aufgeteilt und ausgewiesen werden. Die Gebiete können sowohl im Mischprinzip als auch im Trennprinzip eingerichtet werden (vgl. Wühl und Linder, 2015). Im Mischprinzip wird für das Gebiet Kurzparken mit Gebührenpflicht und / oder eine Parkdauerbeschränkung ausgewiesen, von dem Bewohner*innen befreit sind. Im Trennprinzip ist Kurzparken und Bewohnerparken räumlich voneinander getrennt. Meist wird Bewohnerparken im Mischprinzip eingerichtet (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2006). Dadurch wird eine Belastung durch Berufspendler*innen vermieden, wohingegen Besucher*innen und Kurzzeitparker*innen weiterhin in den Gebieten parken können.

Als Beispiel für eine Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip können die Blauen Zonen in München genannt werden. Durch blaue Striche auf dem Boden werden einheitliche Parkzonen markiert (vgl. Wühl und Linder, 2015). Parkgebühren werden ausgenommen nachts und an Sonn- und Feiertagen

erhoben. Bewohner*innen mit Bewohnerparkausweis sind von den Parkgebühren befreit. Wichtige Ladezonen sind orange markiert und es gibt ein absolutes Halteverbot an Engstellen. Der Vorteil dieser Umsetzung ist eine einfachere Erkennung anhand der farblichen Markierung an Stelle vieler Schilder.

Besonders in eng bebauten großstädtischen Quartieren sind zugeparkte Straßen und Falschparker Sicherheitsrisiken, insbesondere an Kreuzungssituationen (vgl. Agora Verkehrswende, 2018b). Fußgänger*innen und insbesondere Kinder können dadurch leicht übersehen werden. Bewohnerparkgebiete sollen die Sicherheit verbessern, indem sie den Parkdruck verringern und das Falschparken durch die bessere Verfügbarkeit regulärer Parkplätze abnimmt. Mit einem Bewohnerparkausweis können Bewohner*innen von den Parkgebühren befreit werden, indem sie jährlich eine Gebühr für den Ausweis bezahlen. Es handelt sich jedoch nur um eine Gebühr, die nicht den Kosten für Bau und Instandhaltung entspricht. Der Deutsche Städtetag fordert einen Preis von 200 € / Jahr für Bewohnerparkausweise, um die Kosten deutlicherer auf die parkenden Bewohner*innen zu übertragen (vgl. Agora Verkehrswende, 2018b). Auch mit einer Gebühr von 200 € / Jahr sind die Parkkosten im Verhältnis zu den weiteren anfallenden Kosten eines Pkw noch gering.

Die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparkgebieten scheitert in Kommunen häufig daran, dass Widerstand der Bevölkerung befürchtet wird (vgl. Agora Verkehrswende, 2019). Dabei tragen immer mehr Angebote wie On-Demand-Shuttle oder CarSharing zu einer flexiblen Mobilität ohne eigenen Pkw bei. „Die städtische Bevölkerung profitiert von Parkraumbewirtschaftung: mehr Platz, weniger Lärm, Treibhausgase und Luftschadstoffe, weniger Parksuchverkehr, höhere Verkehrssicherheit. In vielen Großstädten besitzt jeder dritte Haushalt keinen Pkw, innerhalb des S-Bahn-Ringes in Berlin sind bereits 57 Prozent der Haushalte ohne eigenes Auto mobil.“ (ebd., S. 25).

Die Umsetzung der Bewohnerparkgebiete ist rechtlich im Straßenverkehrsrecht geregelt. §45 VwV-StVO erklärt Bewohnerparkgebiete für zulässig in Bereichen mit erheblichem allgemeinem Parkdruck und einem Mangel an privaten Stellplätzen (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2021). Das Bewohnerparkgebiet darf dabei nicht größer als 1.000 m² sein. Die Gebühren kann die Regierung des jeweiligen Bundeslandes nach § 6a StVG selbst festlegen (vgl. Bundesministerium der Justiz 02.03.2023). Ausnahmegenehmigungen können für Gäste, Besucher*innen und Gewerbetreibende ausgestellt werden (vgl. Agora Verkehrswende, 2019).

Betrachtet man die Umsetzung in der Praxis, so gab bei einer Befragung von Kommunen 2015 der Großteil an, ohne Konzept auf konkrete Parkprobleme zu reagieren (vgl. Wühl und Linder, 2015). Meist beginnt die Parkraumbewirtschaftung innenstadtnah. Mit steigender Einwohner*innenzahl in den Kommunen steigt auch die Verbreitung in äußere Bereiche. 42 % der befragten Kommunen kontrollieren die Parkräume kontinuierlich. Im Großteil der teilnehmenden Kommunen hemmt das Pkw-Parken die weitere Verkehrsentwicklung, da parkende Pkw öffentlichen Raum blockieren, der zur Entwicklung der Nahmobilität, des ÖPNV und als Lebensraum für Einwohner*innen wichtig ist (vgl. ebd.).

Parkraummanagement wird als Schlüssel zum städtischen Mobilitätsmanagement gesehen, da es zu einer häufigeren Nutzung des Umweltverbunds führen kann (vgl. push&pull, 2015). Sobald eine Wirkung sichtbar wird und die Maßnahme funktioniert, gibt es ein hohes Potenzial, dass der Widerstand in Befürwortung umschlägt. Die gewonnenen Einnahmen können zudem zweckgebunden für eine nachhaltige Mobilität verwendet werden.

2.2.3. Auswirkungen der Bewohnerparkgebiete

Die Auswirkungen von Bewohnerparkgebieten können sehr vielfältig sein. In einer Untersuchung von Bewohnerparken in New York City wurde untersucht, inwiefern der Pkw-Besitz von Bewohnerparkgebieten beeinflusst wird (vgl. Guo, 2013). Bei dieser Forschung lag der Fokus auf der physischen Beziehung zwischen Parken und Pkw-Besitz, was jedoch durch eine geringe Datenlage schwierig zu untersuchen war. Zudem ging die New Yorker Stadtverwaltung davon aus, dass der Pkw-Besitz maßgeblich von soziodemografischen Faktoren abhängt und weniger von der Verfügbarkeit des Parkraums. In New York gibt es eine große Diversität an Parkmöglichkeiten und soziodemografischen Strukturen, wobei Parken abseits der Straße meist klar einem Haushalt zugewiesen ist. Es ist nicht bekannt, wie viel privaten und öffentlichen Parkraum es für die Bewohner*innen gibt, jedoch haben fast die Hälfte der Bewohner*innen (47 %) ausschließlich Zugang zu Parkraum im öffentlichen Straßenraum. Des Weiteren besaßen Haushalte mit einer Garage und Einfahrt mehr Pkw. Die ÖPNV-Anbindung wurde auch als limitierender Faktor angegeben. Aufgrund sehr vager Zusammenhänge wurde dem Bewohnerparken ein geringer Einfluss auf den Pkw-Besitz zugeschrieben, jedoch wurden die Bewohner*innen in zwei Nutzungsgruppen eingeteilt: on-street-parking (Parken im öffentlichen Straßenraum) und off-street-parking (Parken abseits des öffentlichen Straßenraums). Ähnliche Parkmöglichkeiten sprachen für ähnliche Mobilitätsbedürfnisse und demnach auch ähnliche Eigenschaften bzgl. des Pkw-Besitzes. Dabei ist die Gruppe des Off-street-parking homogener in ihrer Einkommensstruktur und der ÖPNV-Zugänglichkeit. Die Gruppe des On-street-parking ist in dieser Hinsicht diverser. Reduzierten sich die Parkmöglichkeiten für die zweite Gruppe, reduzierte sich auch der Pkw-Bestand in dieser Gruppe.

Die Zusammenhänge, die diese Forschung untersuchte, erwiesen sich als komplexer als vorher angenommen und sorgen weiterhin für eine umstrittene Debatte bezüglich der Bewohnerparkgebiete und einen Zusammenhang zwischen Pkw-Besitz und Parkraum (vgl. Guo, 2013).

Eine vergleichbare Studie in Schweden kam zu einem ähnlichen Ergebnis und plädiert für eine verstärkte Betrachtung der Menschen und ihres Mobilitätsverhaltens an Stelle der reinen Betrachtung der Fahrzeuge (vgl. Johansson et al., 2019). Mehr hochwertige Mobilitätsangebote führen zu einer verstärkten Nutzung dieser und teils sogar zu einer Abschaffung des Pkw. Zudem wurde die fußläufige Erreichbarkeit als wichtiger Faktor herausgearbeitet und die Kommunikation im Rahmen von Events etc. positiv bewertet, um die Akzeptanz und die Bereitschaft für eine umweltfreundliche Mobilität zu steigern.

Exkurs - Wie positionieren sich die Verbände ADAC & ADFC zum Thema Parken und Parkraummanagement?

Der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) sieht nur punktuell Probleme beim Thema Parken und einen zurückgehenden Parkdruck durch weniger Pkw-Besitz der jüngeren Generation (vgl. Wühl und Linder, 2015). Zudem geht er von einer „Verödung der Innenstädte“ (ebd., S. 13) ohne Parkraumangebot aus und plädiert für eine Abstimmung des privaten und öffentlichen Parkangebots. Als Lösungsstrategien werden Parkraumkonzepte, Park-and-Ride-Plätze und dynamische Parkinformationen vorgeschlagen. Außerdem empfiehlt der ADAC die Überwachung, intermodale Verkehrsinformationen und Mobilitätsmanagement.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) sieht das Pkw-Parken als Belastung des öffentlichen Raums, welche einen lebenswerten Stadtraum verhindert (vgl. Wühl und Linder, 2015). Es sollte weniger Fläche für Parken und an Stelle dessen mehr Flächen für andere Zwecke geben sowie eine Neuaufteilung des Raums zugunsten der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Als Lösungsansatz sieht der ADFC vor allem eine Parkraumbewirtschaftung und privaten Parkraum, sowie eine Umwandlung des Straßenraums in mehr Tempo 30-Zonen. Außerdem sollten die Angebote des Umweltverbunds gestärkt werden. Es werden insbesondere eine Sensibilisierung der Thematik, Aufklärung, Überwachung des Parkraums und Ahndung von Verstößen empfohlen.

2.3. Öffentlicher Raum

Öffentlicher Raum definiert den von öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Straßen und Plätzen eingenommenen Stadtraum (vgl. Spektrum, 2001). Der öffentliche Raum ist durch Durchgängigkeit und Anonymität charakterisiert und wird teilweise von anliegenden Nutzungen, wie gastronomischen Angeboten oder Einzelhandel, bespielt. Wenn in dieser Arbeit vom öffentlichen Raum gesprochen wird, sind öffentliche Straßen und Plätze gemeint.

2.3.1. Öffentlicher Raum im urbanen Kontext

Lebendige Städte sind durch eine verstärkte Funktionsmischung gekennzeichnet, welche sich häufig auch auf den öffentlichen Raum ausweitet und sich in diesem abspielt (vgl. Wühl und Linder, 2015). Besonders in innerstädtischen Quartieren ist der öffentliche Raum jedoch begrenzt. Der Lebens- und Bewegungsraum ist durch den großen Platzbedarf des ruhenden Verkehrs eingeschränkt. Pkw-Parken nimmt im Vergleich zu anderen Nutzungen überproportional viel Fläche des öffentlichen Raums ein und wird gegenüber anderen Verkehrsmitteln und Nutzungen finanziell bevorzugt (vgl. Agora Verkehrswende, 2018b). Benachteiligte Gruppen sind Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen, Familien und Anwohner*innen sowie Nutzer*innen von Grünflächen oder Märkten. Auf einen Parkstand eines Pkw passen beispielsweise alternativ zehn parkende Fahrräder. In Berlin gibt es im Vergleich zehnmal so viel Parkfläche wie Spielplatzflächen für Kinder. Es fehlt an öffentlichem Platz, um allen Nutzungen gerecht zu werden (vgl. Wühl und Linder, 2015).

Öffentlicher Raum hat in dicht besiedelten Gebieten aus sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht einen höheren Wert, wenn er für andere Nutzungen als das Pkw-Parken genutzt wird (vgl. push&pull, 2015). Die Neuaufteilung und Umnutzung des öffentlichen Raums führt außerdem zu mehr Sicherheit, besserer Raumqualität, weniger Lärm und besserer Luft (vgl. Agora Verkehrswende, 2018a). Hinsichtlich des Straßenrechts können Nutzungsmöglichkeiten für bestimmte Verkehrsarten begrenzt werden und es können, auch temporär, Nutzungen wie Spielplätze oder Aufenthaltsflächen geschaffen werden. Hierfür müssen jedoch Gründe, wie das öffentliche Wohl, Luftreinhaltung oder die Verkehrssicherheit, vorliegen.

2.3.2. Parken im öffentlichen Raum

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts dominierten Fußgänger*innen die Straße und somit auch den öffentlichen Raum (vgl. Childs, 1999). Es gab sogar bei der Einführung des Pkw Proteste gegen diesen in der Stadt. Dieses Bild hat sich gewandelt und es ist eine gewohnte Situation, dass private Pkw in den öffentlichen Straßenräumen parken: „Keine Neuerung wie dieses typische Gerät des zwanzigsten Jahrhunderts [der Pkw] kann in unser Leben treten, ohne sich einen Platz zu verschaffen und Anpassungen in unserem Schema der Dinge zu verursachen.“ (übersetzt von: Childs, 1999, S. 33).

Parken im öffentlichen Straßenraum ist genehmigungsfreier Gemeingebrauch, der durch einen Widmungszweck beschränkt werden kann (vgl. Agora Verkehrswende, 2018a). Die Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenz des Straßenraums durch Platzmangel können durch eine Neuaufteilung gemindert werden. Dabei sollten die Maßnahmen in ein kommunales Verkehrskonzept eingebunden werden. Bei der Ausweisung von Bewohnerparkgebieten als Widmungszweck werden Gebühren festgelegt und eine Bevorrechtigung der Bewohner*innen veranlasst.

Wird durch die Reduktion von Parkflächen mehr öffentlicher Raum für andere Nutzungen gewonnen, gibt es verschiedene Ansätze, wie dieser genutzt werden kann (vgl. Agora Verkehrswende, 2018a): Es können Spuren für Fahrräder oder eine Straßenbahn geschaffen werden; die Aufenthaltsqualität kann durch Grünflächen oder Aufenthaltsräume gesteigert werden. In der Folge kann es zu einer besseren Luftqualität kommen. Menschen werden eingeladen, den öffentlichen Raum zu nutzen, ihn sich mit Hilfe von Designelementen wie Bänken, Tischen, Sportgeräten oder Spielmöglichkeiten anzueignen und dort Zeit zu verbringen (vgl. Childs, 1999). Die Lebensqualität der Bewohner*innen wird erhöht und es folgt optimalerweise die vermehrte Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (vgl. Agora Verkehrswende, 2018a). Durch weniger Pkw-Parken und verminderten Pkw-Besitz profitieren alle Bewohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen des öffentlichen Raums. Die Einrichtung von öffentlichen Flächen, die reine Parkplätze sind, gelten als verschwendeter Platz (vgl. Childs, 1999). Sie sollten mehr Funktionen aufweisen und somit zu qualitativ höherwertigen öffentlichen Plätzen werden. Um die Akzeptanz der Bevölkerung zu erhöhen, braucht es eine frühzeitige Kommunikation der Maßnahmen. Optimal ist zudem ein kreatives Einbringen der Bewohner*innen in die Neugestaltung (vgl. Agora Verkehrswende, 2018b). In Paris führte die Einsparung von Parkplätzen und die Schaffung von mehr Fahrradwegen zu 137.000 weniger Pkw. Wie man im Pariser Beispiel sieht, müssen die Straßenräume neu gestaltet und umprogrammiert werden, um Anreize zu schaffen auf den eigenen Pkw zu verzichten und die Wohnqualität zu steigern (vgl. Umweltbundesamt, o. J.).

Das "carfree" und "low-car" Development (Mulley und Ison, 2014, S. 214) bezeichnet die Abwesenheit von parkenden Pkw im öffentlichen Straßenraum, wobei teilweise eine kleine Anzahl an Parkflächen für bestimmte Nutzungsgruppen zur Verfügung gestellt werden kann (vgl. ebd.). Im gleichen Zusammenhang wird daher häufig eher der Begriff „traffic free“ (ebd., S. 214) gebraucht und eine MIV-unabhängige Mobilität ohne Parkflächen für Bewohner*innen gefördert. Das Ziel dieser Entwicklung ist den Verkehr dadurch zu reduzieren, dass das Parken weniger bequem ist und kurze Wege so vermehrt zu Fuß oder mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Dies führt dazu, dass der öffentliche Raum weniger durch parkende Pkw beansprucht wird und es mehr Möglichkeiten für andere Nutzungen gibt. Um die Wirksamkeit zu gewährleisten sind Parkkontrollen notwendig.

In einer Studie zu Testgemeinschaften mit wenig bis keinem Pkw-Besitz wurden die Vorteile, welche es für den öffentlichen Raum und die Lebensqualität dadurch gibt, dargelegt (vgl. Foletta und Field, 2011). Es gab weniger Verschmutzung im öffentlichen Raum durch weniger Treibhausgase und eine gestiegene öffentliche Gesundheit. In den Testgemeinschaften gab es eine Kombination aus push- und pull-Maßnahmen, da Parken nicht möglich war, aber dafür andere Verkehrsmittel genutzt werden konnten. Außerdem wurde der öffentliche Raum attraktiv umgestaltet. Dichte Straßennetze erlauben mehr Fuß- und Radverkehr, was durch die geringeren Geschwindigkeiten eine Verkehrsberuhigung und eine weitere Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums mit sich bringt. Ergänzend wurden qualitativ hochwertige Verkehrsangebote bereitgestellt, wie hoch frequentierte ÖPNV-Haltestellen und eine insgesamt Verbesserung der Gegebenheiten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

Der öffentliche Raum in innerstädtischen verdichteten Quartieren ist begrenzt und viele verschiedene Nutzungen drängen darauf, ihn zu nutzen. Für eine nachhaltige Nutzung und mehr Verfügbarkeit an öffentlichem Raum, ist die Reduktion von Pkw-Parkflächen eine Möglichkeit, welche jedoch in einem großräumlichen Konzept eingebettet sein muss, um nachhaltig positive Effekte erzielen zu können (vgl. Foletta und Field, 2011).

2.4. Bewohnerparkgebiete in Hamburg

Im folgenden Teil wird das Bewohnerparken und die Diskussionen um Bewohnerparkgebiete in Hamburg vorgestellt.

2.4.1. Rechtliche Grundlagen & Entstehungsgeschichte

In Hamburg regelt § 48 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) die Herstellung von Stellplätzen im Neubau (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), 2013). Die Anzahl der Stellplätze kann reduziert werden, wenn Anreize geschaffen werden, andere Verkehrsmittel zu nutzen. Ergänzend gibt es eine Fachanweisung zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen. Parkraumbewirtschaftung ist, wie in anderen Städten auch, in Hamburg eine wichtige verkehrspolitische Aufgabe und eine Steuerungsmöglichkeit in dicht besiedelten Städten. Die Ziele sind die Erhöhung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, die Reduzierung der Parksuchverkehre, die Erhöhung der Parkgerechtigkeit, eine hohe Fluktuation auf Parkplätzen im öffentlichen Raum und die Stärkung der Wettbewerbssituation umweltfreundlicher Verkehrsmittel (vgl. ebd.).

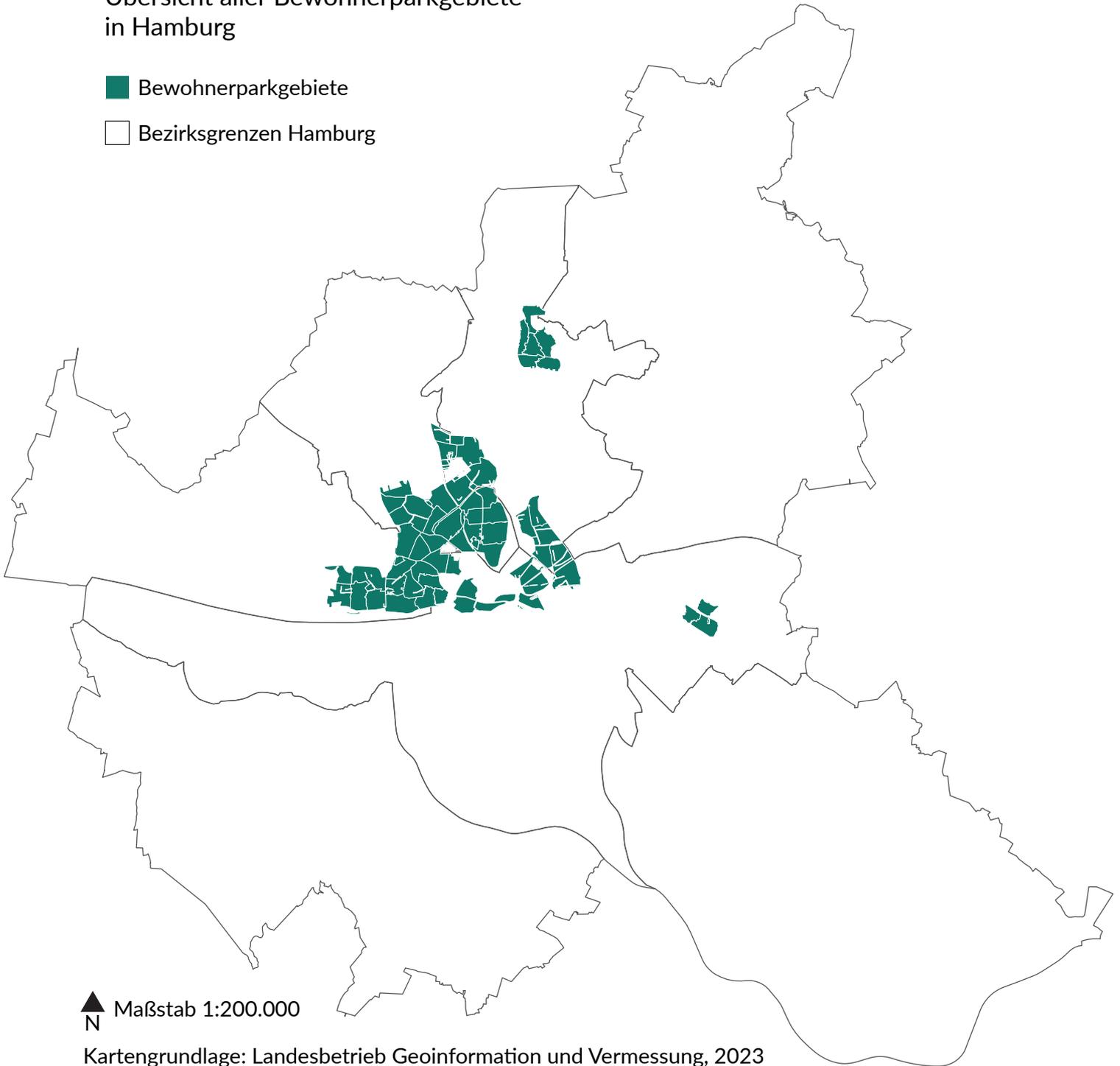
Das Handlungsprogramm der Strategie Mobilitätswende der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende stellt die verkehrlichen Handlungsfelder dar, die bis 2030 umgesetzt werden sollen. Das Handlungsprogramm wurde im Sommer 2023 vom Senat beschlossen und umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen, die bis 2030 dabei helfen sollen, die Mobilitäts- und Klimaziele zu erreichen (vgl. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, o. J.a). In diese Maßnahmen gliedert sich die Schaffung von Bewohnerparkgebieten ein, da diese die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren verbessern sollen. Die Bewohnerparkgebiete werden zusammen mit dem Ausbau des Hamburg-Takts im ÖPNV und dem Bündnis für den Rad- und Fußverkehr als Maßnahmen zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele gesehen (vgl. Schönfelder, 05.2022). Es werden so verkehrspolitische Schwerpunkte und zentrale Themen der Stadtentwicklung miteinander verknüpft (vgl. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, o. J.a).

Aktuell gibt es in Hamburg 62 Bewohnerparkgebiete (siehe Abb. 6) (Stand: September 2023) (vgl. NDR, 2023). Dort können Bewohner*innen, die in dem jeweiligen Gebiet mit Erst- oder Zweitwohnsitz gemeldet sind, einen Bewohnerparkausweis für 65 € jährlich durch eine online Beantragung bzw. für 70 € jährlich durch eine Beantragung vor Ort im Landesbetrieb Verkehr (LBV) bekommen. Ein Bewohnerparkausweis bietet keine Garantie für einen Parkplatz im entsprechenden Bewohnerparkgebiet, er befreit lediglich von den sonst anfallenden Parkgebühren. Der Parkausweis ist zwölf Monate gültig und muss sechs Wochen vor dessen Ablauf verlängert werden. Bewohner*innen können außerdem einen Besucherparkausweis für 3 € / Tag für Besucher*innen beantragen. Im Rahmen des Bewohnerparkens werden die meisten Gebiete täglich von 9 bis 20 Uhr bewirtschaftet. Personen ohne Bewohner- oder Besucherparkausweis können für 3 € / Stunde in den Gebieten für maximal drei Stunden parken, zudem gibt es in manchen Bewohnerparkgebieten Zonen, in denen Tageskarten für 10 € / Tag erworben werden können (vgl. Jessen 2023). In einigen wenigen Bewohnerparkgebieten kann mit der Parkscheibe geparkt werden (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), 2013).

Das Bewohnerparken ist im Koalitionsvertrag von 2020 festgeschrieben (vgl. Schönfelder, 05.2022). Im Verfahren zur Umsetzung von Bewohnerparkgebieten wird zunächst ein Untersuchungsauftrag durchgeführt (siehe Abb. 7). Es folgt die Festlegung des Gebiets, in welchem dann Untersuchungen

Übersicht aller Bewohnerparkgebiete in Hamburg

- Bewohnerparkgebiete
- Bezirksgrenzen Hamburg



▲ Maßstab 1:200.000
N

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2023
Datenquelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2023

Abbildung 6: Übersicht aller Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung nach Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2023)

durchgeführt werden, und Kennzeichen erhoben werden. Daraufhin werden die Ergebnisse ausgewertet und Maßnahmen empfohlen. Es folgt die Entscheidung des Gebiets und die Veröffentlichung des Vorhabens. In dem betroffenen Gebiet werden die Bewohner*innen informiert und befragt. Nach der Anpassung aufgrund der Ergebnisse der Umfragen und Untersuchungen folgt die konkrete Umsetzung mit einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung durch die Polizei. Sobald alle baulichen und organisatorischen Maßnahmen umgesetzt wurden, tritt das Bewohnerparkgebiet in Kraft.



Abbildung 7: Verfahren des Bewohnerparkens in Hamburg (nach Schönfelder, 05.2022)

2.4.2. Ausnahmegenehmigungen

Neben den Bewohnerparkausweisen können Ausnahmegenehmigungen für Handwerksbetriebe, Pflegekräfte und weiteres Gewerbe beantragt werden (vgl. Jessen, 2023). Diese kosten 250 € pro Genehmigung und Fahrzeug und gelten in dem Bewohnerparkgebiet des Unternehmens und einem jeweils daneben liegendem Bewohnerparkgebiet. Neben Werkstatt- oder Montagewägen sind auch Ausnahmegenehmigungen für private Pkw von Schichtarbeitenden möglich, deren Anreise zum Arbeitsplatz außerhalb der Betriebszeiten des ÖPNV stattfindet (bspw. Bäcker*innen) (vgl. ebd.).

In Hamburg gibt es den Runden Tisch „Parkraummanagement“, in dem verschiedene Träger öffentlicher Belange vertreten sind (vgl. Meyer-Wellmann, 2023a). Betriebe, Unternehmen, Vereine und soziale Einrichtungen sehen sich als benachteiligt an bei der Umsetzung von Bewohnerparkgebieten. Die Bewohnerparkgebiete sind durch die StVO bundesrechtlich festgelegt, was die Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Bundesländer einschränkt. Mitte 2023 gab es daher einen Antrag Hamburgs an den Bundesrat, die StVO zu ändern und das Bewohnerparken in ein Quartiersparken umzuwandeln. Auf diese Weise wären nicht nur die Bewohner*innen, sondern auch Unternehmen und andere anliegende Einrichtungen berechtigt, einen Bewohnerparkausweis zu dem regulären Preis ohne Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Dies wäre eine erhebliche Erleichterung für die örtliche Wirtschaft und soziale Einrichtungen (vgl. Hamburger Abendblatt, 2023). Der Antrag wurde zusammen mit dem Bundesland Nordrhein-Westfalen gestellt und erhielt im Bundesrat am 13. September 2023 eine Mehrheit, im Bundestag scheiterte der Antrag jedoch aufgrund mehrerer Enthaltungen (vgl. Meyer-Wellmann, 2023a).

Die Träger öffentlicher Belange behandeln das Thema „Parken“ teils auch intern und integrieren es in Stellungnahmen oder Konzepte. In der Mobilitätsstrategie des Hamburger Handwerks wird das Parken als Themenpunkt bearbeitet. Die Handwerkskammer Hamburg plädiert dort für eine Reduzie-

zung des Individualverkehrs zum Vorteil des Wirtschaftsverkehrs (vgl. Kутtenkeuler et al., 2023). Die Handwerkskammer fordert einen Handwerker-Parkausweis, der einheitlich und flexibel im gesamten Stadtgebiet eingesetzt werden kann. Aktuell gibt es sechs verschiedene Ausnahmegenehmigungen, die jeweils einzeln beantragt werden müssen. Diese gelten für Bewohnerparkgebiete, den Bereich Jungfernstieg etc.. In Nutzungsgemischten Gebieten, wo Handwerksbetriebe zur Struktur des Quartiers gehören, besteht die Gefahr, dass sie durch die Regelungen des Bewohnerparkens ausgegrenzt werden und das Quartier verlassen.

2.4.3. Auswirkungen

Vor und nach der Einführung des Bewohnerparkens in den Wohngebieten wurden vom LBV Untersuchungen des örtlichen Parkdrucks in Auftrag gegeben (vgl. Jessen, 2023). Demnach hat sich die Zahl der verfügbaren Parkmöglichkeiten nach der Einführung erhöht und der Parkdruck vermindert. Beispielsweise in den Gebieten am Schlump und St. Georg sank der Parkdruck deutlich unter 100 %. Am Schlump war die Wirkung am deutlichsten mit einer Veränderung von durchschnittlich 103 % auf durchschnittlich 88 %. In der 24-Stunden-Betrachtung blieb der Parkdruck in St. Georg jedoch konstant bei 85 % (vgl. Landesbetrieb Verkehr, 2023). Die Parksituation entspannte sich in den besagten Gebieten deutlich. Die freiwerdenden Flächen werden für mehr Ausnahmegenehmigungen für Handwerksbetriebe genutzt. Ein Großteil der dort parkenden Fahrzeuge wurde über den gesamten Untersuchungszeitraum nicht bewegt, was auf einen Pkw-Besitz ohne tägliche Nutzung schließen lässt.

Weitere Untersuchungen in den Stadtteilen Altona-Altstadt, St. Pauli, Rotherbaum und Ottensen ergeben ebenfalls, dass das Bewohnerparken im ganzen Tagesverlauf den Parkdruck reduziert (vgl. Landesbetrieb Verkehr, 2022). In der 24-Stunden-Betrachtung sank der Parkdruck am deutlichsten in Altona-Altstadt von 113,9 % auf 94,4 %. In Rotherbaum sank er von 85 % auf 67,4 %, auf St. Pauli von 103,4 % auf 94,3 % und in Ottensen von 95,5 % auf 92,9 %. Auch hier sollen die gewonnenen Spielräume für Erleichterungen der Handwerksbetriebe und Nachtschichtarbeitenden genutzt werden.

2.4.4. Probleme

Nach der Einführung einiger Bewohnerparkgebiete wurden teilweise Klagen gegen diese eingereicht. Grund hierfür war, dass Kliniken und Polizeiwachen nicht ausreichend Parkplätze für ihre Mitarbeiter*innen zur Verfügung stellen können (vgl. Jessen, 2023). Das bekannteste Beispiel hierfür in Hamburg ist das Altonaer Kinderkrankenhaus, welches gegen das dortige Bewohnerparkgebiet klagte, jedoch ohne Erfolg seitens des Kinderkrankenhauses.

Nach Beschwerden von Bewohner*innen über die geringe Größe der Bewohnerparkgebiete wurden 40 neue Überlappungszonen eingerichtet (vgl. Meyer-Wellmann, 2023c). Diese erhöhen die Flexibilität durch die Parkmöglichkeit in benachbarten Bewohnerparkgebieten. Der Parkdruck soll sich gleichmäßiger verteilen und Bewohner*innen finden schneller einen Parkplatz in ihren Bewohnerparkgebieten. Die Basis für die Einrichtung der Überlappungszonen stellte eine individuelle Analyse vor Ort dar.

3. Forschungsmethoden

3.1. Datenanalyse der
Bewohnerparkgebiete

3.2. Quantitative Befragung der
Bewohner*innen

3.3. Qualitative Expert*innen-
gespräche



3. Forschungsmethoden

3.1. Datenanalyse der Bewohnerparkgebiete

Für die Analyse der Bewohnerparkgebiete wurden zunächst alle Hamburger Bewohnerparkgebiete tabellarisch aufgelistet und relevante Parameter für die Analyse ausgewählt (siehe Abb. 8). Es wurden hierfür alle 62 Bewohnerparkgebiete untersucht.

Jedes Bewohnerparkgebiet hat neben seiner namentlichen Bezeichnung auch einen Code, welcher es eindeutig identifiziert und auf den Bewohnerparkausweisen abgedruckt ist. In der Tabelle wurden zunächst die Parameter aufgelistet, welche spezifisch für das Instrument des Bewohnerparkens sind. Diese konnten im Geoportal der Stadt Hamburg eingesehen werden (vgl. Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2023):

- Code des Gebiets
- Bewirtschaftungsart (Parkschein oder Parkscheibe)
- Bewirtschaftungszeitraum
- Höchstparkdauer
- Parkgebühren
- Zonen für Tagestickets und / oder Kurzparken

Im zweiten Schritt wurden Parameter festgelegt, welche die Soziodemografie der Gebiete beschreiben und so eine Vergleichbarkeit in der soziodemografischen Hinsicht herstellen können:

- Einwohner*innen (EW)-Zahl und Fläche des Gebiets, um die EW-Dichte zu errechnen
- Durchschnittliche Haushaltsgröße
- Anteil der U18-Jährigen an der Bevölkerung
- Anteil der 65-Jährigen und älteren Personen an der Bevölkerung
- Anzahl der privaten Pkw pro 1.000 EW
- Sozialstatusindex

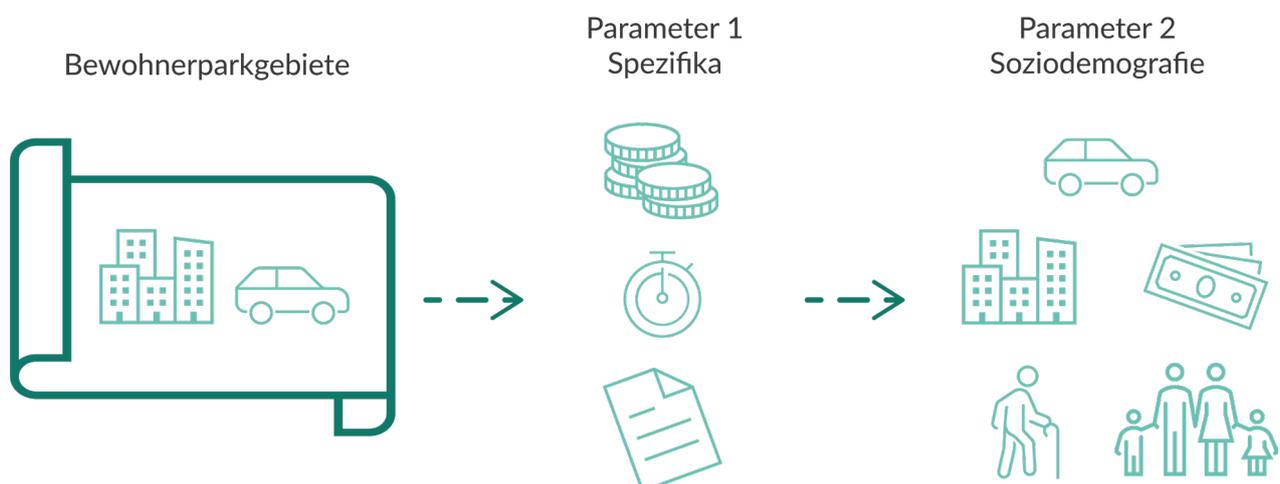


Abbildung 8: Vorgehen der Datenanalyse (eigene Darstellung)

Die EW-Dichte konnte hierbei spezifisch für jedes Bewohnerparkgebiet mit Hilfe der Daten des Geoportals Hamburg ermittelt werden (vgl. Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2023). Bei den Parametern „durchschnittliche Haushaltsgröße“, „Anteil der U18-Jährigen“, „Anteil der 65-Jährigen“ und „Anzahl der privaten Pkw pro 1.000 EW“ wurden die Daten aus den Stadtteilprofilen des Statistikamts Nord aus dem Berichtsjahr 2022 verwendet (vgl. Statistikamt Nord, 2022). Dafür wurden die Bewohnerparkgebiete jeweils dem Stadtteil zugewiesen, welchem der Großteil ihrer Fläche zuzuordnen war. Der Statusindex wurde aus dem Sozialmonitoring-Bericht der Stadt Hamburg aus dem Berichtsjahr 2023 abgeleitet (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, 2023). Hierbei wurde jeweils der Statusindex für ein Bewohnerparkgebiet angenommen, welcher in dem Gebiet vorrangig verortet war. Bei mehreren gleich stark vertretenen Statusindexen wurden neben den Oberkategorien „hoch“, „mittel“, „niedrig“ und „sehr niedrig“, ggf. Zwischenkategorien gebildet, die beispielsweise mit „hoch / mittel“ ein Gebiet charakterisierten, welches beide Statusindexe besaß.

Mit den gesammelten Daten wurden anschließend Karten erstellt, welche die soziodemografischen Parameter darstellten. Auf Grundlage der Karten wurden jeweils die Gebiete genauer angeschaut, die am oberen und unteren Ende der Skalen zu finden waren. Bei der EW-Dichte waren dies die am dichtesten und die am dünnsten besiedelten Gebiete. Anschließend wurden zwei Gebiete für die genauere Untersuchung ausgewählt, welche sich in der Soziodemografie und Lage möglichst unterschieden. Es sollten so Aussagen für die Auswirkungen der Bewohnerparkgebiete in zwei möglichst unterschiedlich charakterisierten Gebieten getroffen werden.

3.2. Quantitative Befragung der Bewohner*innen

Sowohl qualitative als auch quantitative Methoden sind im Forschungsprozess Grundlage für die Empirie der Forschung (vgl. Blasius und Baur, 2022). Für den jeweiligen Gegenstandsbereich können die geeigneten Methoden auch eine Kombination aus qualitativen und quantitativen Methoden sein, wie es in dieser Masterarbeit der Fall ist. Bei quantitativen, voll standardisierten Befragungen bieten sich digitale Methoden an, um einen möglichst leichten Zugang zu den Befragungen zu schaffen und die Verweigerungsrate gering zu halten (vgl. Braunecker, 2023).

Bei der Auswahl der Untersuchungseinheiten für eine standardisierte Befragung muss zunächst eine Grundgesamtheit definiert werden (vgl. Blasius und Baur, 2022), welche in dieser Masterarbeit die Bewohner*innen von Bewohnerparkgebieten sind. Eine genaue Definition dieser ist wichtig, um deutlich zu machen, für wen die Ergebnisse gelten (vgl. Braunecker, 2023). Aus der Grundgesamtheit werden Elemente ausgewählt, die befragt werden und die Teilmenge darstellen (vgl. Blasius und Baur, 2022). Dies sind hier die Bewohner*innen der beiden aus der kartenbasierten Analyse ausgewählten Bewohnerparkgebiete. Diejenigen aus der Teilmenge, die an der Befragung teilnehmen, ergeben die Stichprobe. Bei der einfachen Zufallsauswahl hat jedes Element der Teilmenge die gleiche Wahrscheinlichkeit in die Stichprobe zu gelangen. Um die Bewohner*innen der Bewohnerparkgebiete zu kontaktieren, wurden Postkarten mit einem digitalen Zugang per QR-Code und Link gestaltet, welche in die Briefkästen eingeworfen wurden. Der limitierende Faktor war hier also lediglich der verwehrt Zugang zu den Briefkästen, da sich diese bei Altbauten meist im Hausinnern befinden und so der Zugang erst durch Bewohner*innen ermöglicht werden musste. Beim Großteil der Häuser war dies kein Problem und die Anzahl der Häuser, bei denen die Briefkästen nicht zugänglich waren, war gering.

Bei einer Teilerhebung stellt sich die Frage nach der Repräsentativität. Nur, wenn die Stichprobe repräsentativ für die Grundgesamtheit ist, können die Ergebnisse auf diese bezogen werden (vgl. Braunecker, 2023). Eine Repräsentativität ist gegeben, wenn die Stichprobe ein exaktes, lediglich verkleinertes strukturelles Abbild der Grundgesamtheit darstellt. Dabei ist nicht die Größe der Stichprobe entscheidend, sondern die Struktur. Bei dieser Masterarbeit war eine Repräsentativität gegeben, wenn die Stichprobe strukturell ihrem Bewohnerparkgebiet (Teilmenge) entsprach, da es innerhalb der Grundgesamtheit aller Bewohnerparkgebiete sehr starke Unterschiede zwischen den einzelnen Bewohnerparkgebieten gibt. Das Ziel einer repräsentativen Stichprobe ist es, anhand einer kleinen Anzahl von Untersuchungseinheiten eine Aussage für die Grundgesamtheit treffen zu können. Ist die Repräsentativität nicht gegeben, eignen sich die Erhebungen als Richtwerte oder Stimmungsbilder. Um eine Aussage bezüglich der Repräsentativität treffen zu können, ist es wichtig, kontrollierte Links oder Zugangscodes zu verwenden, um eine mehrfache Teilnahme einzelner Personen oder das Verbreiten über Nachbarschaftsforen etc. zu identifizieren.

Neben dem physischen Zugang zu der Befragung ist außerdem eine gemeinsame und verständliche Sprache wichtig, um keine Personen auszuschließen (vgl. Blasius und Baur, 2022). Von der Verwendung von unerklärten Fachbegriffen ist abzusehen. Der Fragebogen darf die Befragten nicht überfordern und muss selbsterklärend sein. Als klassische Gütekriterien gelten Objektivität, Reliabilität und Validität. Vor der eigentlichen Befragung kann ein Pretest durchgeführt werden, mit dem überprüft werden kann, ob der Fragebogen klar verständlich und im Sinne des Forschungsinteresses funktioniert. Die Befragten werden um eine Einschätzung und Feedback gebeten. Aufgrund geringer Kapazitäten wurde für diese Masterarbeit kein klassischer Pretest mit Bewohner*innen durchgeführt, sondern es wurden Kommiliton*innen gebeten, den Fragebogen testweise auszufüllen. Sie gaben anschließend eine Einschätzung ab und die Rückmeldungen wurden daraufhin eingearbeitet.

Fragen können so gestellt werden, dass sowohl Einstellungen als auch Fakten und Wissen oder Ereignisse, Verhaltensintentionen und Verhalten abgefragt werden (vgl. Blasius und Baur, 2022). Wichtig für die Einordnung der Stichprobe sind zudem die soziodemografischen Fragen nach den sozialstatistischen Merkmalen. Bei Einstellungsfragen gilt es entweder eine 5-stufige oder eine 7-stufige Antwortskala zu verwenden. Ein Vorteil der digitalen Befragung via online-Fragebogen ist der Wegfall von Interviewereffekten und die damit einhergehenden Verzerrungen der Ergebnisse. Die Reichweite bei digitalen Befragungen hängt von der Ausstattung der Zielgruppe mit Computern und einem Internetzugang ab, was häufig auf sehr junge und sehr alte Menschen weniger zutrifft. Ein seriöses Auftreten und Design der Befragungseinladung sowie ein informatives und motivierendes Schreiben tragen zu einer erfolgreichen Befragung bei.

Bei der Frageformulierung gilt es nach Blasius und Baur (2022) die folgenden zehn Punkte zu berücksichtigen:

1. Einfache Begriffe
2. Kurze und einfache Fragen
3. Keine hypothetischen Fragen
4. Doppelte Verneinungen vermeiden
5. Unterstellungen und Suggestivfragen vermeiden
6. Fragen vermeiden, die auf meist unbekannte Daten abzielen
7. Eindeutiger zeitlicher Bezug
8. Erschöpfende und überschneidungsfreie Antwortkategorien
9. Kontext einer Frage soll sich nicht unkontrolliert auf deren Beantwortung auswirken
10. Unklare Begriffe definieren

Wenn nicht schon mit dem Aufruf zur Umfrage geschehen, ist es zudem wichtig, zu Beginn des Fragebogens einen kurzen Themenüberblick zu geben (vgl. Braunecker, 2023). Die Dauer sollte 20 Minuten nicht überschreiten, um die Motivation bis zum Ende des Fragebogens aufrecht zu erhalten. Ein Hinweis zur Freiwilligkeit und zum Datenschutz sichern den Befragten die Anonymität beim Ausfüllen des Fragebogens zu. Der Fragebogen sollte übersichtlich gestaltet und thematisch strukturiert sein sowie sich im Gesprächscharakter abwechseln. Mit einer Funktion zum Randomisieren und Rotieren, beispielsweise bei Fragen zu Einstellungen, werden Platzierungseffekte verhindert und Haloeffekte vermieden. Wenn Mehrfachnennungen möglich sind, sollten die Befragten explizit darauf hingewiesen werden. Zudem sollten Fragen nach der Soziodemografie am Ende gestellt werden. Den Abschluss der Befragung bildet ein Dank für die aufgewendete Zeit und Bereitschaft zur Beantwortung des Fragebogens.

Nach der Befragung müssen die Daten bereinigt werden. Hierbei werden die Merkmalsträger ausgewertet und verglichen (vgl. Blasius und Baur, 2022). Eventuell kann nachcodiert oder fehlende Angaben werden geschätzt. Die Datenaufbereitung und Datenbereinigung werden genau in einer Dokumentation festgehalten (siehe Anhang, 9.4.).

3.2.1. Durchführung der Bewohner*innenbefragung

Die quantitative Befragung der Bewohner*innen in den zwei ausgewählten Bewohnerparkgebieten erfolgte nach den aufgeführten Schritten (siehe Abb. 9). Zunächst wurde eine Postkarte in einem ansprechenden und seriösen Design gestaltet, um die Aufmerksamkeit der Bewohner*innen zu gewinnen. Die Vorderseite sollte dabei nicht nur Pkw-Besitzer*innen, sondern alle Bewohner*innen der beiden Bewohnerparkgebiete ansprechen (siehe Abb. 10). Ein Erklärungstext auf der Rückseite erläuterte das Forschungsinteresse genauer und mit einem Link oder QR-Code konnte der Fragebogen aufgerufen und ausgefüllt werden. Auf jeder Postkarte war ein individueller Zugangscode abgedruckt, welcher auf der ersten Seite des Fragebogens abgefragt wurde (siehe Abb. 11). Ebenfalls auf der ersten Seite befand sich ein Hinweis zum Datenschutz der Befragten. Es folgte eine erste Frage nach dem Wohnort. Wurde dort angegeben in keinem der beiden ausgewählten Bewohnerparkgebiete zu wohnen, wurde der Fragebogen direkt beendet. Aus der Haushaltsgröße und der EW-Zahl der Gebiete ergab sich eine Zahl von ca. 5.250 Haushalten. Insgesamt konnten 4.422 Postkarten verteilt werden.

Der erste Fragenblock widmete sich der allgemeinen Mobilität der Befragten. Neben dem Führerschein- und Pkw-Besitz wurden Einstellungen zum Pkw und Einstellungen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds abgefragt. Es handelte sich bei den Einstellungen um eine 5-stufige Antwortskala, wobei die Aussagen in einer randomisierten Reihenfolge auftraten. Zum Abschluss des ersten Blocks sollten die Befragten angeben, welche Verkehrsmittel sie wie häufig und für welche Zwecke nutzten. Außerdem wurde bei einem vorher angegebenen Pkw-Besitz nach der genutzten Parksituation gefragt.

Der nächste Block widmete sich explizit den Bewohnerparkgebieten. Um einen ausreichenden Wissensstand herzustellen, war diesem Block ein Erklärungstext zur Funktion des Bewohnerparkens vorangestellt. Die erste Frage des Blocks bezog sich auf mögliche Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung seit der Einführung des Bewohnerparkens. Die Antwortskala war hier wieder 5-stufig. Gleiches galt für die anschließende Frage nach Einstellungen zum Bewohnerparken.

Im nächsten Schritt ging es um die Zahlungsbereitschaft für einen Bewohnerparkausweis. Mit dem Price Sensitivity Meter (PSM) nach van Westendorp kann die Zahlungsbereitschaft der Befragten ermittelt werden (vgl. Krämer und Burgartz, 2022). Dieses Verfahren zählt zu den direkten Verfahren zur Messung der Zahlungsbereitschaft. Auf Basis der Abfrage von vier Preispunkten (zu günstig, günstig, teuer, zu teuer) wird ein optimaler Preis sowie ein akzeptabler Preisbereich ermittelt (siehe Abb. 12). Das Verfahren ist ein wirksames Instrument zur Beurteilung der Preiswahrnehmung durch die Befragten, in diesem Fall die Bewohner*innen. Mit dem PSM werden vier Punkte ermittelt: der Point

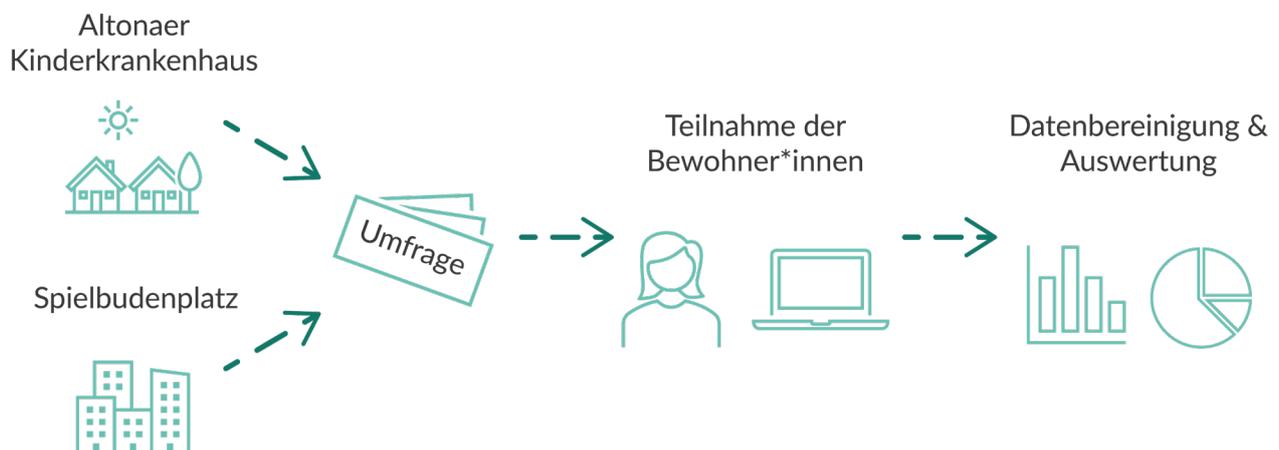


Abbildung 9: Durchführung der Bewohner*innenbefragung (eigene Darstellung)



Abbildung 10: Vorderseite der Postkarte (eigene Darstellung)

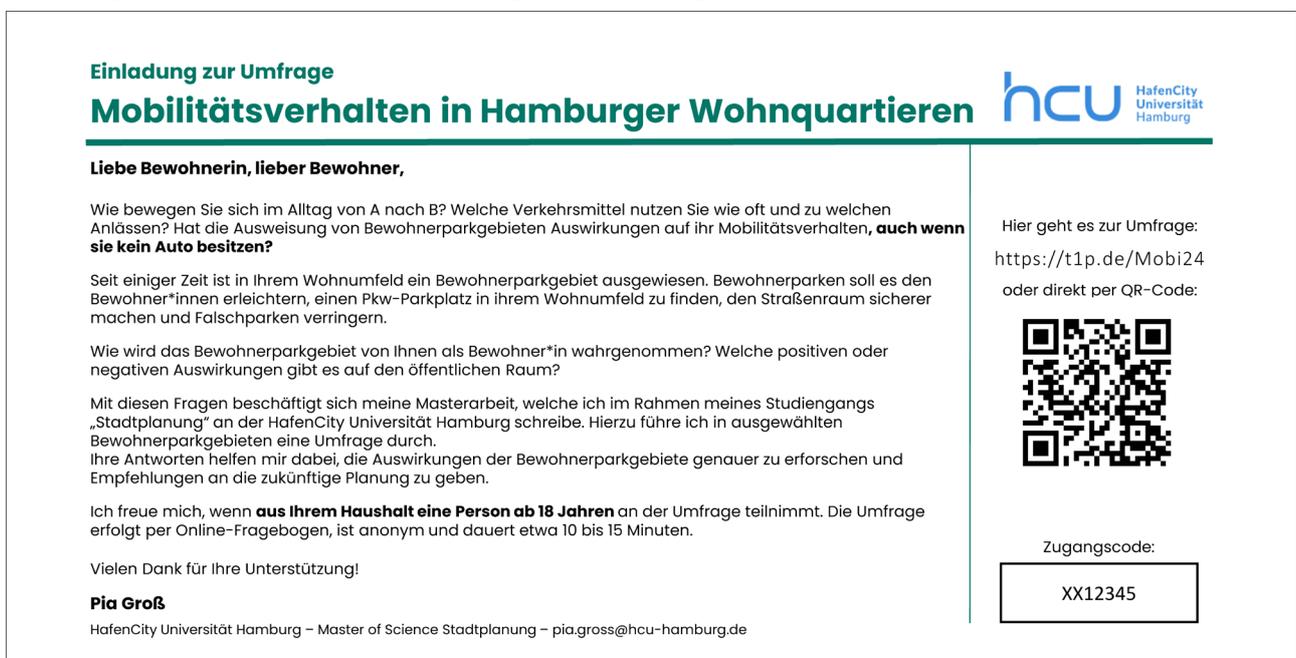


Abbildung 11: Rückseite der Postkarte (eigene Darstellung)

of Marginal Cheapness (PMC), der Point of Marginal Expensiveness (PME), der optimale Preispunkt (OPP) und der indifferente Preis (IDP). Die Spanne zwischen PMC und PME drückt die Preisspanne aus, welche zu zahlen die Befragten bereit sind.

Den Abschluss des zweiten Blocks bildeten Einstellungen zum öffentlichen Raum in den Bewohnerparkgebieten sowie eine offene Frage, bei der die Befragten weitere Anmerkungen zum Thema äußern konnten.

Der letzte Block beinhaltete die Fragen nach der Soziodemografie, bei der Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße und Einkommen abgefragt wurden. Die soziodemografischen Fragen orientierten sich an den Auswahlparametern der vorangegangenen kartographischen Analyse, um bei der Auswertung eine Aussage über die mögliche Repräsentativität treffen zu können. Die Repräsentativität der Stichprobe ist hier in Bezug auf das gesamte Bewohnerparkgebiet, also die Teilmenge, zu sehen, da sich

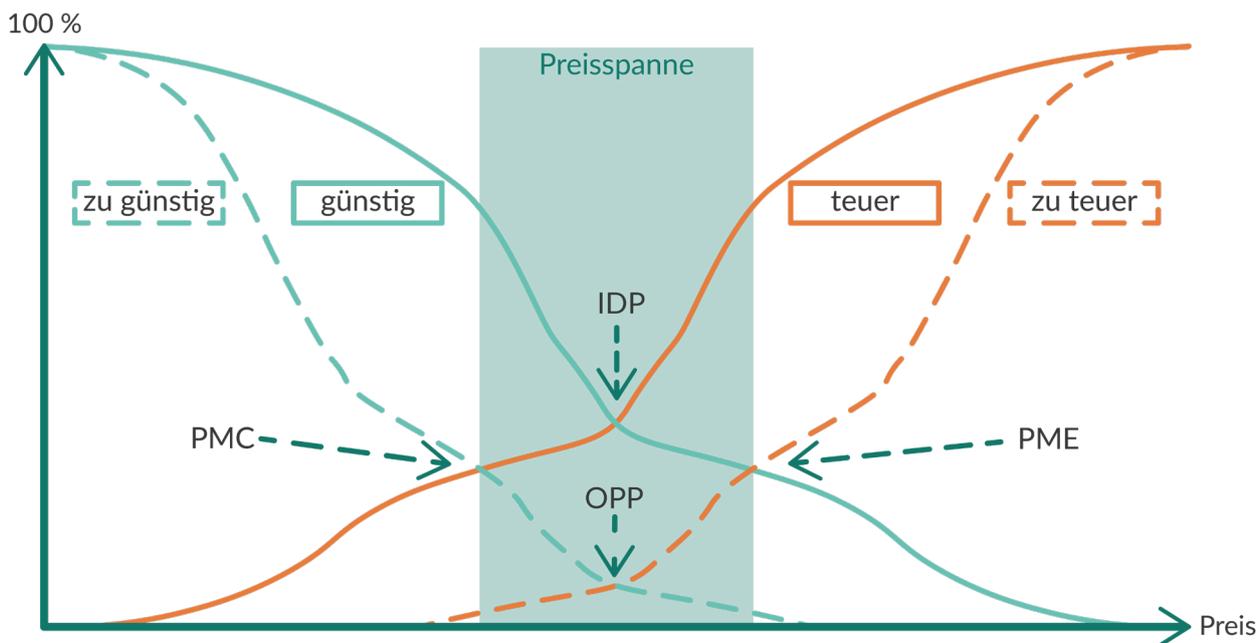


Abbildung 12: Price Sensitivity Meter nach van Westendorp (nach Krämer und Burgartz, 2022)

die Grundgesamtheit der Bewohnerparkgebiete sehr stark in ihren soziodemografischen Strukturen unterscheidet.

Bei allen Frageformulierungen wurde auf Objektivität und Verständlichkeit geachtet.

3.2.2. Datenbereinigung

Vor der Auswertung der Datensätze gab es eine Datenbereinigung. Zunächst wurden nur die Fragebögen verwendet, welche beendet und somit komplett bearbeitet wurden. Im zweiten Schritt wurden die verwendeten Zugangscodes mit den vergebenen Zugangscodes verglichen, um sicherzustellen, dass nur vergabene Codes verwendet wurden und es keine doppelten Codes gab. Teilweise fanden sich Rechtschreibfehler in den Zugangscodes, welche berichtigt wurden. Zudem traten sechs Zugangscodes doppelt auf. Aufgrund ähnlicher Angaben im soziodemografischen Teil der Fragebögen ist es sehr wahrscheinlich, dass hier jeweils mehrere Personen eines Haushalts den Fragebogen beantworteten. Bei zwei der sechs doppelten Zugangscodes fiel die Auswahl auf die Fragebögen mit deutlich mehr soziodemografischen Angaben. In den anderen vier Fällen wurden die gültigen Fragebögen ausgelost, da sie gleich viele soziodemografische Angaben beinhalteten. Im nächsten Schritt wurden die prozentualen Anteile der fehlenden Antworten betrachtet. Aufgrund niedriger Werte gab es hierdurch keine Aussortierung von Fragebögen. Als letzter Schritt wurden die angegebenen Beträge bei der Frage nach der Zahlungsbereitschaft in ein einheitliches Format gebracht.

Durch die Datenbereinigung reduzierte sich der Rücklauf von 464 Datensätzen auf 457 gültige Datensätze, was einer Rücklaufquote von 10,33 % entspricht. Im Bewohnerparkgebiet „Spielbudenplatz“ konnten 172 Fragebögen und im Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ 285 Fragebögen ausgewertet werden.

3.2.3. Auswertung der Datensätze

Vor der Auswertung wurden Hypothesen aufgestellt, welche aus dem theoretischen Forschungshintergrund und Erkenntnissen aus den zuvor geführten Expert*innengesprächen formuliert wurden. Sie dienten einer inhaltlichen Struktur und wurden jeweils für die beiden Gebiete einzeln als auch für den Vergleich beider Gebiete genutzt.

Bei der Auswertung wurden bei einigen Fragen die Stichproben in drei Untergruppen eingeteilt und separat betrachtet und verglichen: 1. Befragte ohne Pkw. 2. Befragte mit Pkw, welche einen privaten Stellplatz nutzen und / oder (noch) keinen Bewohnerparkausweis besitzen. 3. Befragte mit Pkw und Bewohnerparkausweis. Aufgrund der geringen Häufigkeiten (meist unter 5) wurde kein Zusammenhang zwischen einer veränderten Verkehrsmittelnutzung durch die Bewohnerparkgebiete und der Gruppenzugehörigkeit mittels statistischer Tests berechnet.

Die Datensätze wurden getrennt nach den beiden Gebieten ausgewertet. Bei den Fragen wurden jeweils die relativen Häufigkeiten betrachtet. In der Fragenkategorie der Einstellungsfragen, bei der die Befragten auf einer Skala von 1 bis 5 den Aussagen entweder zustimmen oder diese ablehnen konnten, wurde in der Auswertung besonders der Mittelwert der Stichproben betrachtet. Dieser wurde mit einer Verschiebung der Skala um -3 berechnet. Der Mittelwert zeigt die allgemeine Tendenz der Stichprobe an und gibt so einen guten ersten Eindruck zum Stimmungsbild. Im zweiten Schritt wurden zudem jeweils die Häufigkeiten der einzelnen Skalenschritte betrachtet.

Eine Besonderheit im Fragebogen war die Anwendung des Price Sensitivity Meters (PSM) nach van Westendorp. Hier wurden in einem Diagramm jeweils die Preisreihen „zu günstig“ und „zu teuer“ kummuliert dargestellt. Die Angaben zu „günstig“ und „teuer“ wurden invertiert und somit als Graphen „nicht günstig“ und „nicht teuer“ dargestellt. Aus den Schnittpunkten ergaben sich die verschiedenen Preispunkte.

Für die Berechnung des Nettoäquivalenzeinkommen und des sozioökonomischen Status wurde die neue OECD-Skala verwendet (vgl. Bäcker und Kistler, 2021). Diese berücksichtigt Äquivalenzgewichte und stellt somit Bedarfsunterschiede zwischen Erwachsenen und Kindern dar. Personen ab 14 Jahren werden mit dem Wert 1 berechnet, jede weitere Person ab 14 Jahren mit dem Wert 0,5 (vgl. OECD, o. J.). Personen unter 14 Jahren werden mit dem Wert 0,3 berechnet. Gemeinsam mit dem Haushaltseinkommen konnte so der sozioökonomische Status der Haushalte bestimmt werden.

3.3. Qualitative Expert*innengespräche

Qualitative Forschungsmethoden beschäftigen sich mit einzelnen Motiven und Inhalten, wohingegen sich quantitative Methoden mit einer zahlenmäßigen Quantifizierung und Statistik auseinandersetzen (vgl. Braunecker, 2023). Qualitative Befragungen können in verschiedenen Arten durchgeführt werden: mit Hilfe eines Leitfadens, völlig offen oder narrativ. Um im Anschluss die erhobenen Daten auszuwerten, empfiehlt es sich, das Gespräch der Befragung per Tonaufnahme aufzunehmen oder anderweitig genau zu dokumentieren. In einem leitfadengestützten Interview sind die Formulierungen der Fragen frei, ebenso wie die Fragen-Reihenfolge. Die freie Gestaltung des Interviews lässt den Befragten Platz für eigene Gedanken und erlaubt tiefergehende Nachfragen der interviewenden Person. Das Ergebnis qualitativer Gespräche sind keine Statistiken, sondern inhaltlich beschreibende Ergebnisse.

Für die Durchführung der Expert*innengespräche als ergänzende Forschungsmethode, wurde zunächst eine Akquise möglicher interessanter Expert*innen durchgeführt. Die Expert*innen sollten sowohl aus Hintergründen der Verwaltung, Politik, Verkehrsverbänden, Bürger*inneninitiativen und aus dem Runden Tisch Parkraummanagement kommen. Nach der Akquise wurden insgesamt 18 Kontakte nach ihrer Bereitschaft für ein Gespräch gefragt. Konkret waren dies die Abteilungen „Management des öffentlichen Raums“ der beiden Bezirksämter Hamburg Nord und Eimsbüttel, in welchen jeweils viele Bewohnerparkgebiete ausgewiesen sind. Der Landesbetrieb Verkehr wurde kontaktiert, da hier die Umsetzung des Bewohnerparkens stattfindet. Als Verkehrsverbände wurden der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC), der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) kontaktiert. Auf der politischen Ebene wurden die Parteien SPD, CDU, Die Linke, FDP und die Grünen nach einem Gespräch gefragt. Der Runde Tisch Parkraummanagement setzt sich aus Vertreter*innen des paritätischen Wohlfahrtsverbands, der Handwerkskammer Hamburg, der Handelskammer Hamburg und des Hamburger Sportbunds zusammen, welche jeweils nach Gesprächen gefragt wurden. Außerdem wurden eine Bürger*inneninitiative aus Eimsbüttel „Kurs Fahrradstadt“ und der Klimabeirat Hamburg für ein Gespräch angefragt.

Von 18 Anfragen kamen elf Rückmeldungen und es wurden neun Gespräche durchgeführt. Sieben davon erfolgten digital über Zoom und zwei in Präsenz. Nach der Durchführung wurden die Gespräche transkribiert und codiert (siehe Abb. 13).

Für die Gespräche wurden im Vorhinein Leitfäden erstellt, welche sich an den Aufgabengebieten und Positionen der Expert*innen orientierten und sich innerhalb der Gruppen entsprachen, zum Beispiel der Leitfaden „Politik“ oder „Runder Tisch Parkraummanagement“. Die Leitfäden waren offen gestaltet, was es der interviewenden Person erlaubte, weitere tiefergehende Nachfragen zu stellen und den Expert*innen die Möglichkeit gab, weitere Punkte zu ergänzen. Sie enthielten die Oberthemen Parkraummanagement, Bewohnerparken, öffentlicher Raum und Politik, die eine übergeordnete Struktur ermöglichten (siehe Anhang, 9.6.).

Expert*innenakquise

Durchführung

Transkription, Codierung & Auswertung



Abbildung 13: Vorgehen der Expert*innenbefragungen (eigene Darstellung)

Die Gespräche wurden mit dem Einverständnis der Expert*innen und nach einem Hinweis auf ihren Datenschutz per Tonaufnahme aufgezeichnet.

Die Auswertung der Expert*innengespräche orientiert sich an der strukturierenden Inhaltsanalyse nach Mayring und Fenzl (2019), bei der das Gesprächsmaterial anhand eines Kodierleitfadens eingeschätzt wird. Die Tonaufnahmen wurden zunächst transkribiert, um alle Inhalte erfassen zu können. Daraufhin wurden Obercodes aus dem Forschungsinteresse und den Oberkategorien der Leitfäden erarbeitet, mit denen die Gespräche ausgewertet werden konnten. Die Obercodes sind:

- Parkraummanagement
- Bewohnerparkgebiete
- Öffentlicher Raum
- Politik

Jeder Obercode gliederte sich zudem in weitere UnterCodes, denen die Aussagen genauer zugeordnet werden konnten. Es ergab sich eine qualitative Auswertung, bei der die Aussagen der verschiedenen Gespräche zugeordnet wurden. Alle Aussagen eines Ober- und UnterCodes wurden zusammengefasst, sodass keine Rückschlüsse mehr auf die einzelnen Gespräche möglich sind. Aus den zusammengefassten Aussagen wurden anschließend Schlüsse für die Beantwortung der Forschungsfrage gezogen.

4. Analyse

- 4.1. Kartografische Analyse
- 4.2. Gebiet „Spielbudenplatz“
- 4.3. Gebiet „Altonaer
Kinderkrankenhaus“
- 4.4. Vergleich der Gebiete
- 4.5. Einschätzungen von
Expert*innen



4. Analyse

4.1. Kartografische Analyse

Für die Erstellung der Karten wurden die soziodemografischen Parameter der einzelnen Bewohnerparkgebiete verwendet. Das Ziel war, mit den erstellten Karten zwei Gebiete zu identifizieren, welche sich soziodemografisch möglichst voneinander unterscheiden und so mit der Bewohner*innenbefragung in diesen Gebieten Aussagen für sich stark unterscheidende Teilmengen zu treffen. Die Art und Weise der konkreten Parkraumbewirtschaftung war nicht erheblich bei der Auswahl der Gebiete.

Insgesamt wurden sechs Karten erstellt:

1. Einwohner*innendichte der Bewohnerparkgebiete
2. Haushaltsgröße der Bewohnerparkgebiete
3. Anzahl der privaten Pkw/ 1.000 EW in den Bewohnerparkgebieten
4. Statusindex (nach Sozialmonitoring) in den Bewohnerparkgebieten
5. Anteil der U18-Jährigen an der Bevölkerung der Bewohnerparkgebiete
6. Anteil der 65-Jährigen und älteren Personen an der Bevölkerung der Bewohnerparkgebiete

4.1.1. Einwohner*innendichte

Bei der Betrachtung der EW-Dichte sind deutlich die acht am dichtesten bewohnten Bewohnerparkgebiete zu erkennen, welche sich in den Stadtteilen Eimsbüttel, Hoheluft-West und auf Sankt-Pauli befinden (siehe Abb. 14). Hier wohnen jeweils mehr als 20.000 EW / km². Die Gebiete in den Stadtteilen Harvestehude und Rotherbaum sind weniger dicht besiedelt, ebenso wie das Bewohnerparkgebiet Nedderfeld im Norden Lokstedts oder das Kontorhausviertel in der Altstadt. Hier wohnen jeweils weniger als 5.000 EW / km².

4.1.2. Haushaltsgröße

Die Haushaltsgröße wurde auf Basis der Stadtteilprofile ermittelt und unterscheidet sich daher nicht von Bewohnerparkgebiet zu Bewohnerparkgebiet. Bewohnerparkgebiete des gleichen Stadtteils haben die gleiche durchschnittliche Haushaltsgröße. Es fällt zunächst auf, dass die Bewohnerparkgebiete in Flughafennähe und in Billstedt mit mehr als 1,8 Personen / Haushalt eine höhere Haushaltsgröße haben (siehe Abb. 15). Die innerstädtischen Bewohnerparkgebiete, welche besonders dicht besiedelt sind, haben eine geringere durchschnittliche Haushaltsgröße mit 1,5 Personen / Haushalt. Im Westen des Betrachtungsraums befindet sich das Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ mit der höchsten durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,1 Personen / Haushalt.

4.1.3. Anzahl der privaten Pkw pro 1.000 EW

Bei der Anzahl der privaten Pkw gibt es Schwerpunkte in den Bewohnerparkgebieten nahe des Flughafens im Norden und in den Stadtteilen Harvestehude, Rotherbaum und im nördlichen Uhlenhorst (siehe Abb. 16). Außerdem sticht im Westen das Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ deutlich heraus. In diesen Gebieten gibt es durchschnittlich 320 oder mehr private Pkw / 1.000 EW. Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ sind es 425 Pkw / 1.000 EW. Besonders gering ist die Anzahl der Pkw in den Gebieten in den Stadtteilen Sankt Georg, auf Sankt Pauli, in der Neustadt und in der Altstadt. Hier gibt es maximal 202 Pkw / 1.000 EW.

Einwohner*innendichte der Bewohnerparkgebiete



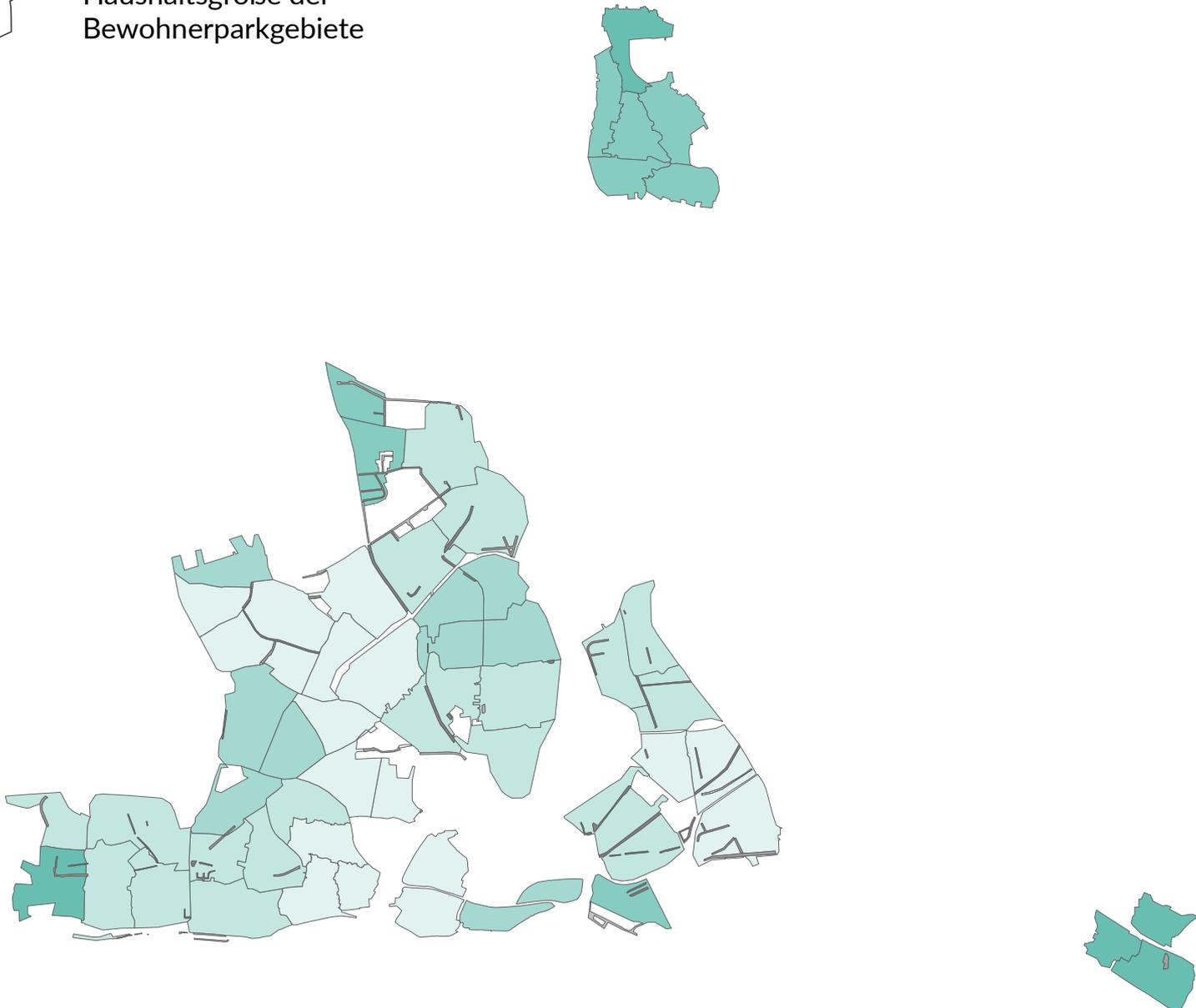
- Stadtgrenze Hamburg
- mehr als 20.000 EW/ km²
- 15.000 bis unter 20.000 EW/ km²
- 10.000 bis unter 15.000 EW/ km²
- 5.000 bis unter 10.000 EW/ km²
- unter 5.000 EW/ km²
- nur Kurzzeitparken, keine Bewohnerparkvorrechte
- Tagesticket, Bewohner*innen mit Ausweis frei
- Tagesticket, keine Bewohnerparkvorrechte

▲ Maßstab 1:75.000
N

Kartengrundlage: Landesbetrieb
Geoinformation und Vermessung, 2023
Datenquelle: Statistikamt Nord, 2022 &
Landesbetrieb Geoinformation und
Vermessung, 2023

Abbildung 14: Karte der Einwohner*innendichte der Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung nach Statistikamt Nord, 2022)

Haushaltsgröße der Bewohnerparkgebiete



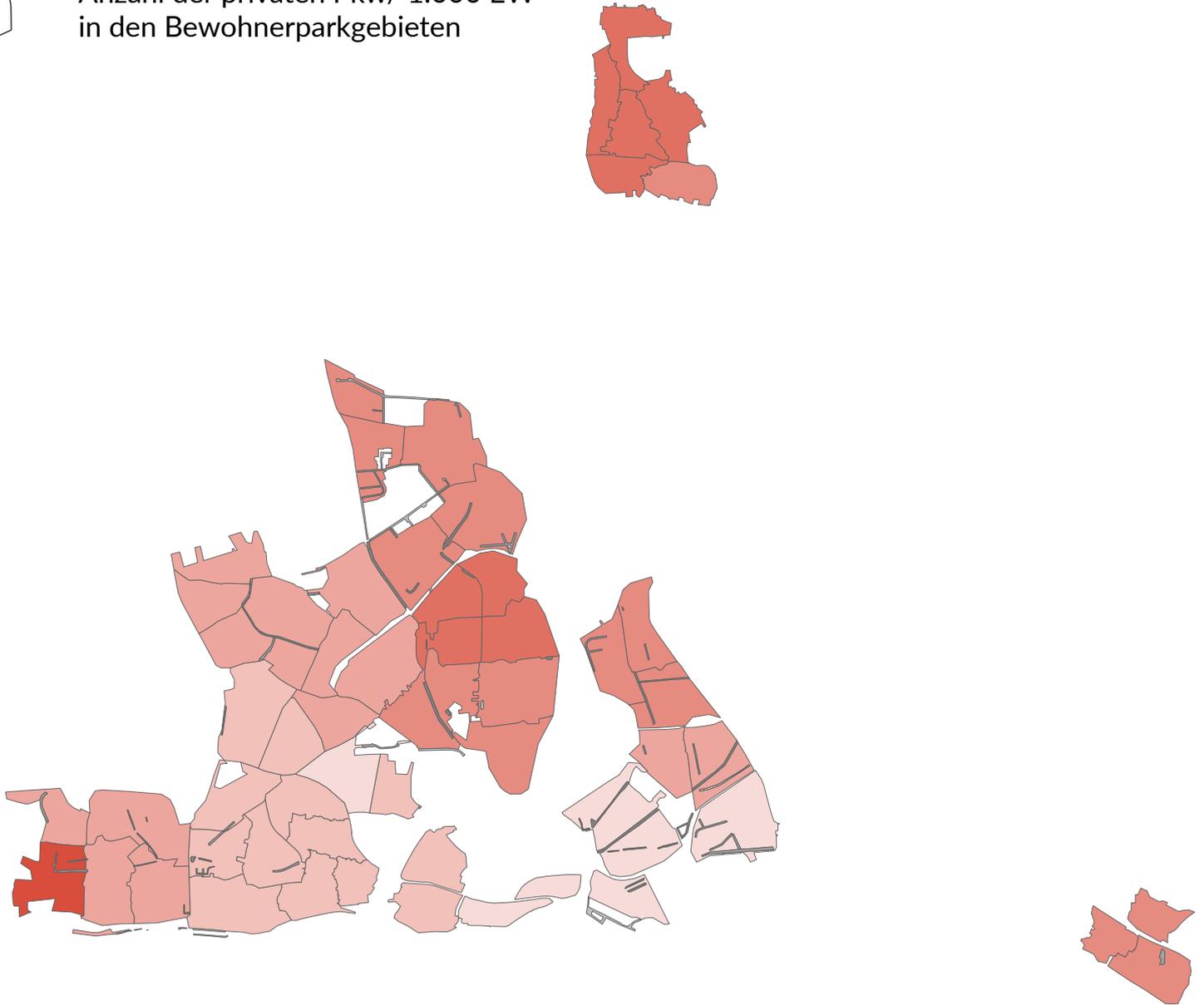
-  Stadtgrenze Hamburg
-  1,9 oder mehr Personen/ Haushalt
-  1,8 Personen/ Haushalt
-  1,7 Personen/ Haushalt
-  1,6 Personen/ Haushalt
-  1,5 Personen/ Haushalt
-  nur Kurzzeitparken, keine Bewohnerparkvorrechte
-  Tagesticket, Bewohner*innen mit Ausweis frei
-  Tagesticket, keine Bewohnerparkvorrechte

▲ Maßstab 1:75.000
N

Kartengrundlage: Landesbetrieb
Geoinformation und Vermessung, 2023
Datenquelle: Statistikamt Nord, 2022 &
Landesbetrieb Geoinformation und
Vermessung, 2023

Abbildung 15: Karte der Haushaltsgröße der
Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung
nach Statistikamt Nord, 2022)

Anzahl der privaten Pkw/ 1.000 EW in den Bewohnerparkgebieten



□ Stadtgrenze Hamburg

■ über 20%

■ 17,5% bis unter 20%

■ 15% bis unter 17,5%

■ 12,5% bis unter 15%

■ 10% bis unter 12,5%

■ unter 10%

■ nur Kurzzeitparken, keine Bewohnerparkvorrechte

■ Tagesticket, Bewohner*innen mit Ausweis frei

■ Tagesticket, keine Bewohnerparkvorrechte

▲ Maßstab 1:75.000
N

Kartengrundlage: Landesbetrieb
Geoinformation und Vermessung, 2023
Datenquelle: Statistikamt Nord, 2022 &
Landesbetrieb Geoinformation und
Vermessung, 2023

Abbildung 16: Karte der Anzahl der privaten Pkw/ 1.000 EW in den Bewohnerparkgebieten (eigene Darstellung nach Statistikamt Nord, 2022)

4.1.4. Sozialstatusindex

Der Statusindex orientiert sich an dem Sozialmonitoring der Stadt Hamburg. Neben den dort verwendeten Kategorien von sehr niedrig bis hoch wurden auch Zwischenkategorien gebildet, wenn in einem Bewohnerparkgebiet mehrere verschiedene Stati vorzufinden waren. Die Bewohnerparkgebiete mit einem hohen Statusindex befinden sich in den Stadtteilen Harvestehude, Rotherbaum, Ottensen und Uhlenhorst und haben damit sehr ähnliche Schwerpunkte wie die Pkw-Anzahl / 1.000 EW (siehe Abb. 17). Auch in den Gebieten am Flughafen sowie in Eimsbüttel, Hoheluft-West, Hoheluft-Ost und Eppendorf ist der Statusindex mittel bis hoch. Einen niedrigen Statusindex gibt es in den Bewohnerparkgebieten in Billstedt und auf Sankt Pauli.

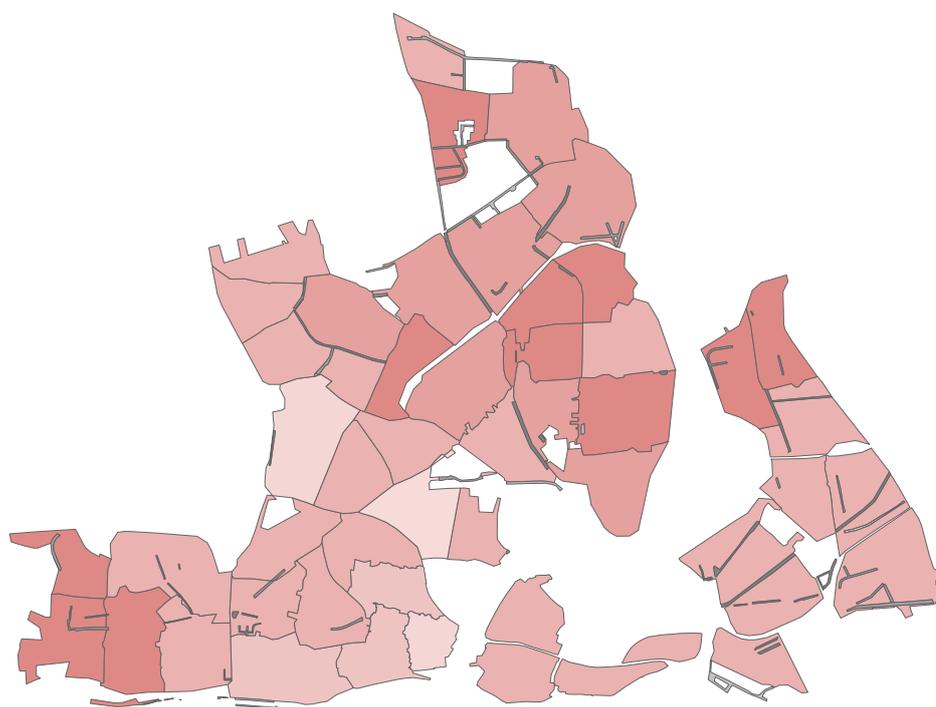
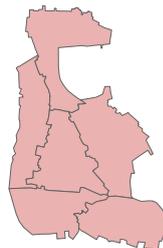
4.1.5. Anteil der U18-Jährigen an der Bevölkerung

Der Anteil der minderjährigen Personen an der Bevölkerung trifft eine Aussage darüber, ob es in einem Gebiet eher Familien gibt oder dort vermehrt erwachsene Personen wohnen. In den Bewohnerparkgebieten am Flughafen liegt der Anteil der U18-Jährigen an der Bevölkerung zwischen 17,7 % und 18,2 % (siehe Abb. 18). Ähnlich hoch ist der Anteil auch in den Gebieten „Süderfeld“ und „Nedderfeld“ in Lokstedt. Im Stadtteil Billstedt liegt der Anteil der U18-Jährigen sogar mit 19,5 % der Bevölkerung noch höher. Am höchsten ist der Anteil der U18-Jährigen mit 20,8 % im Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“. Besonders wenige U18-Jährige wohnen in den Bewohnerparkgebieten in der Neustadt und in Sankt Georg. Hier liegt der Anteil bei lediglich 11,2 % bis 11,5% der Bevölkerung.

4.1.6. Anteil der 65-Jährigen und älteren Personen an der Bevölkerung

Der Anteil der 65-Jährigen und älteren Personen an der Bevölkerung trifft, wie der Anteil der Minderjährigen, eine Aussage über die Altersstruktur des Bewohnerparkgebiets. Personen im Alter von 65 oder älter sind zudem teilweise nicht mehr erwerbstätig. Der Anteil dieser Altersgruppe ist in den Gebieten in Harvestehude, Othmarschen, Lokstedt und am Flughafen besonders hoch mit 18,5 % bis 20,8 % der Bevölkerung (siehe Abb. 19). Einen hohen Anteil kann man zudem in Uhlenhorst und Eppendorf erkennen. In den Bewohnerparkgebieten in Billstedt beträgt der Anteil 18,2 % der Bevölkerung. Der geringste Anteil ist mit 3,2 % der Bevölkerung in Hammerbrook vorhanden. Auch in Altona-Nord, auf Sankt Pauli und in der Altstadt beträgt der Anteil der Personen im Alter von 65 Jahren oder älter nur maximal 10,3 % der Bevölkerung.

Statusindex (nach Sozialmonitoring) in den Bewohnerparkgebieten



□ Stadtgrenze Hamburg

■ hoch

■ mittel/ hoch

■ mittel

■ mittel/ niedrig & mittel/ sehr niedrig

■ niedrig

■ sehr niedrig

■ nur Kurzzeitparken, keine Bewohnerparkvorrechte

■ Tagesticket, Bewohner*innen mit Ausweis frei

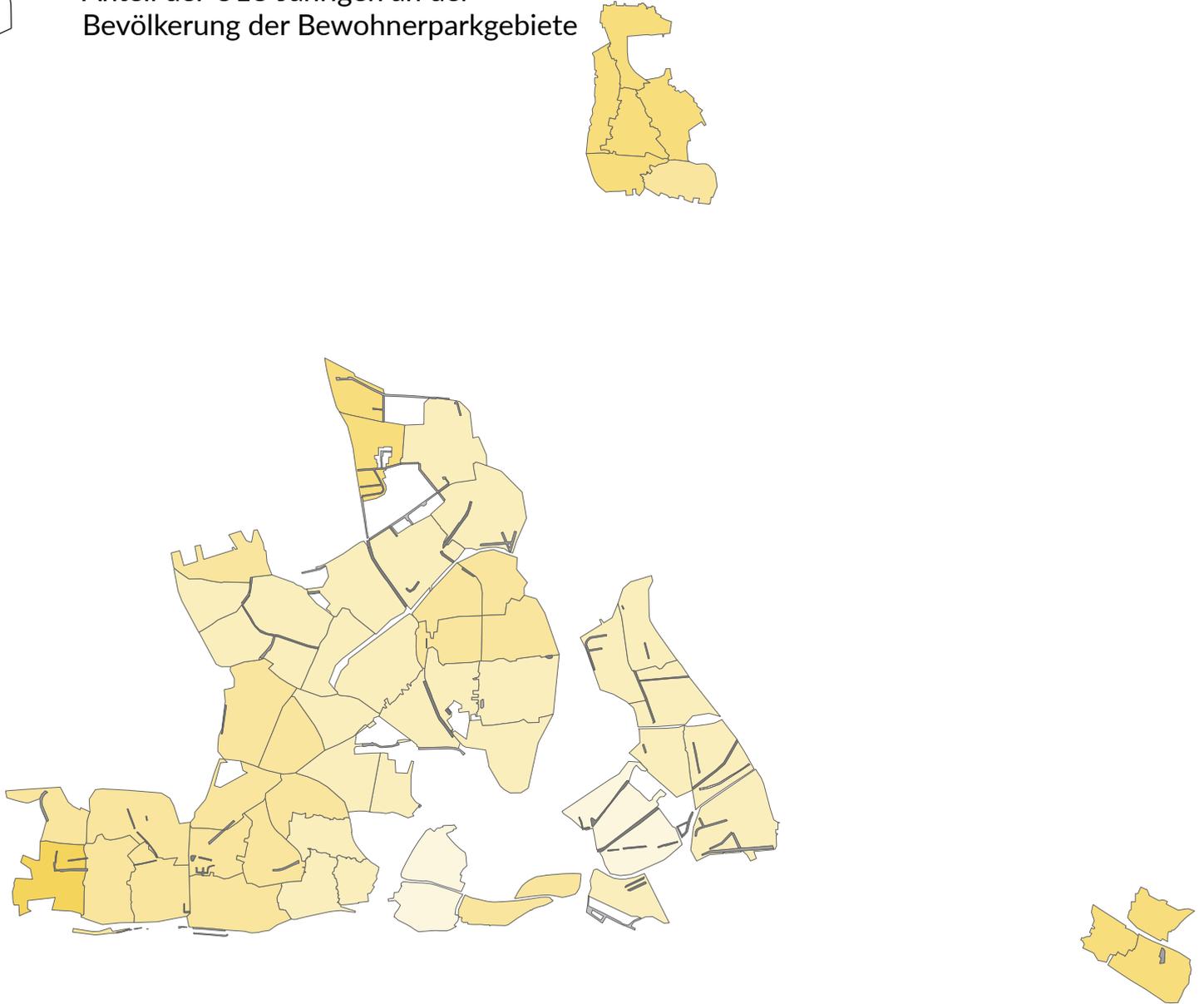
■ Tagesticket, keine Bewohnerparkvorrechte

▲ Maßstab 1:75.000
N

Kartengrundlage: Landesbetrieb
Geoinformation und Vermessung, 2023
Datenquelle: Behörde für Stadtentwicklung
und Wohnen, 2023 & Landesbetrieb
Geoinformation und Vermessung, 2023

Abbildung 17: Karte des Statusindex in den Bewohnerparkgebieten (eigene Darstellung nach Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, 2023)

Anteil der U18-Jährigen an der Bevölkerung der Bewohnerparkgebiete



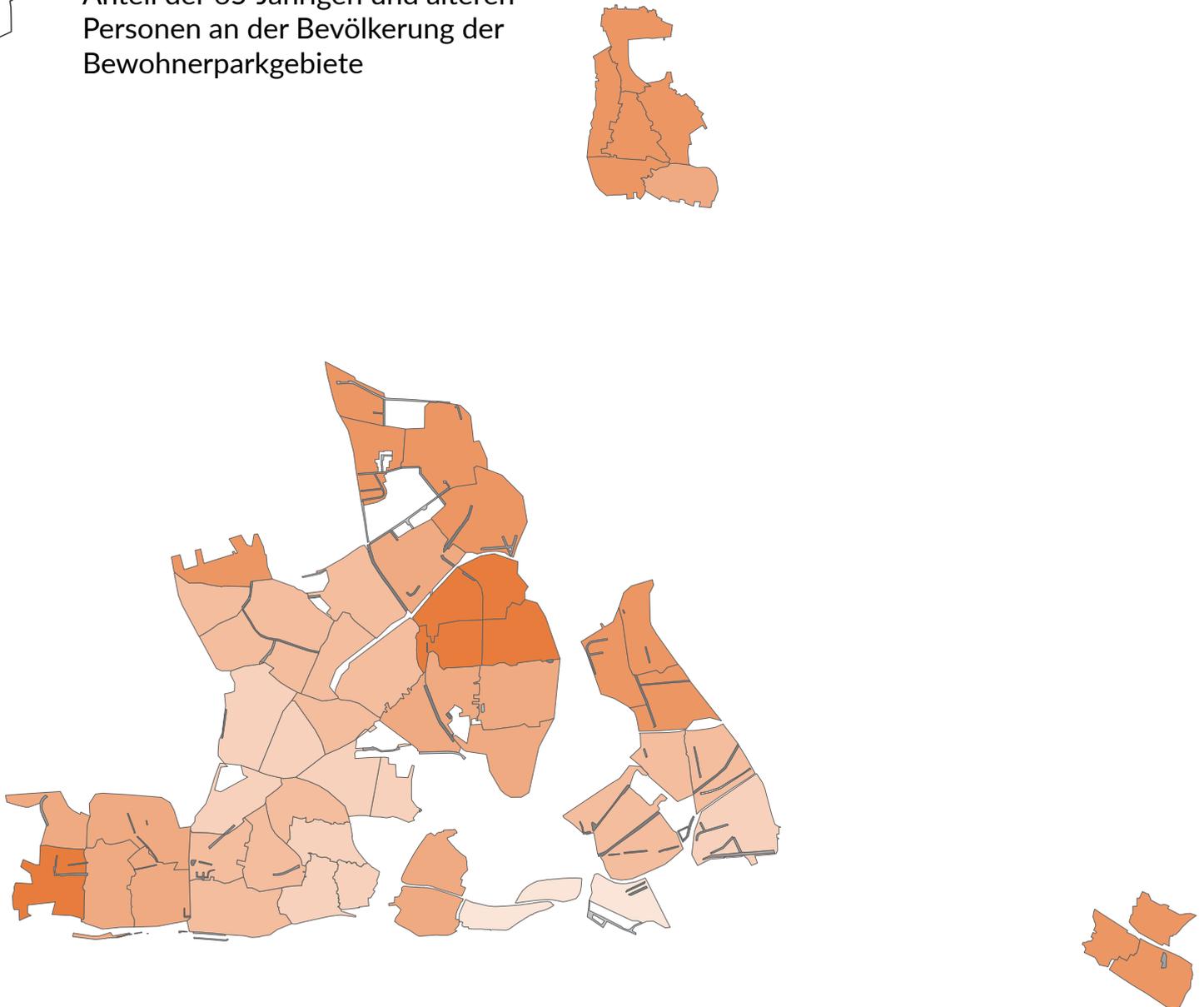
-  Stadtgrenze Hamburg
-  über 20%
-  17,5% bis unter 20%
-  15% bis unter 17,5%
-  12,5% bis unter 15%
-  unter 12,5%
-  nur Kurzzeitparken, keine Bewohnerparkvorrechte
-  Tagesticket, Bewohner*innen mit Ausweis frei
-  Tagesticket, keine Bewohnerparkvorrechte

▲ Maßstab 1:75.000
N

Kartengrundlage: Landesbetrieb
Geoinformation und Vermessung, 2023
Datenquelle: Statistikamt Nord, 2022 &
Landesbetrieb Geoinformation und
Vermessung, 2023

Abbildung 18: Karte des Anteils der U18-Jährigen an der Bevölkerung der Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung nach Statistikamt Nord, 2022)

Anteil der 65-Jährigen und älteren Personen an der Bevölkerung der Bewohnerparkgebiete



□ Stadtgrenze Hamburg

■ über 20%

■ 17,5% bis unter 20%

■ 15% bis unter 17,5%

■ 12,5% bis unter 15%

■ 10% bis unter 12,5%

■ unter 10%

■ nur Kurzzeitparken, keine Bewohnerparkvorrechte

■ Tagesticket, Bewohner*innen mit Ausweis frei

■ Tagesticket, keine Bewohnerparkvorrechte

▲ Maßstab 1:75.000
N

Kartengrundlage: Landesbetrieb
Geoinformation und Vermessung, 2023
Datenquelle: Statistikamt Nord, 2022 &
Landesbetrieb Geoinformation und
Vermessung, 2023

Abbildung 19: Karte des Anteils der 65-Jährigen und älteren Personen an der Bevölkerung der Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung nach Statistikamt Nord, 2022)

4.1.7. Gebietsauswahl

Für die Gebietsauswahl wurden jeweils die Extreme der verschiedenen soziodemografischen Parameter betrachtet und die entsprechenden Gebiete notiert. In die engere Auswahl kamen dann die Gebiete, welche mindestens zwei Mal notiert wurden.

Das Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ wurde ausgewählt, da es sowohl einen hohen Anteil an Minderjährigen (20,8 %) als auch einen hohen Anteil an 65-Jährigen und älteren Personen (20,1 %) hat. Dies spricht sowohl für viele Familien als auch für viele ältere und ggf. nicht mehr berufstätige Personen. Die Haushaltsgröße von 2,1 Personen pro Haushalt lässt auch vermehrt auf Familien schließen. Sowohl der Anteil der privaten Pkw / 1.000 EW (425 Pkw / 1.000 EW) als auch der Statusindex sind hoch. Die Einwohner*innendichte liegt mit 9.042 EW / km² relativ zu den anderen Bewohnerparkgebieten im unteren Mittelfeld. Die Lage befindet sich am westlichen Rand der Bewohnerparkgebiete im Stadtteil Othmarschen.

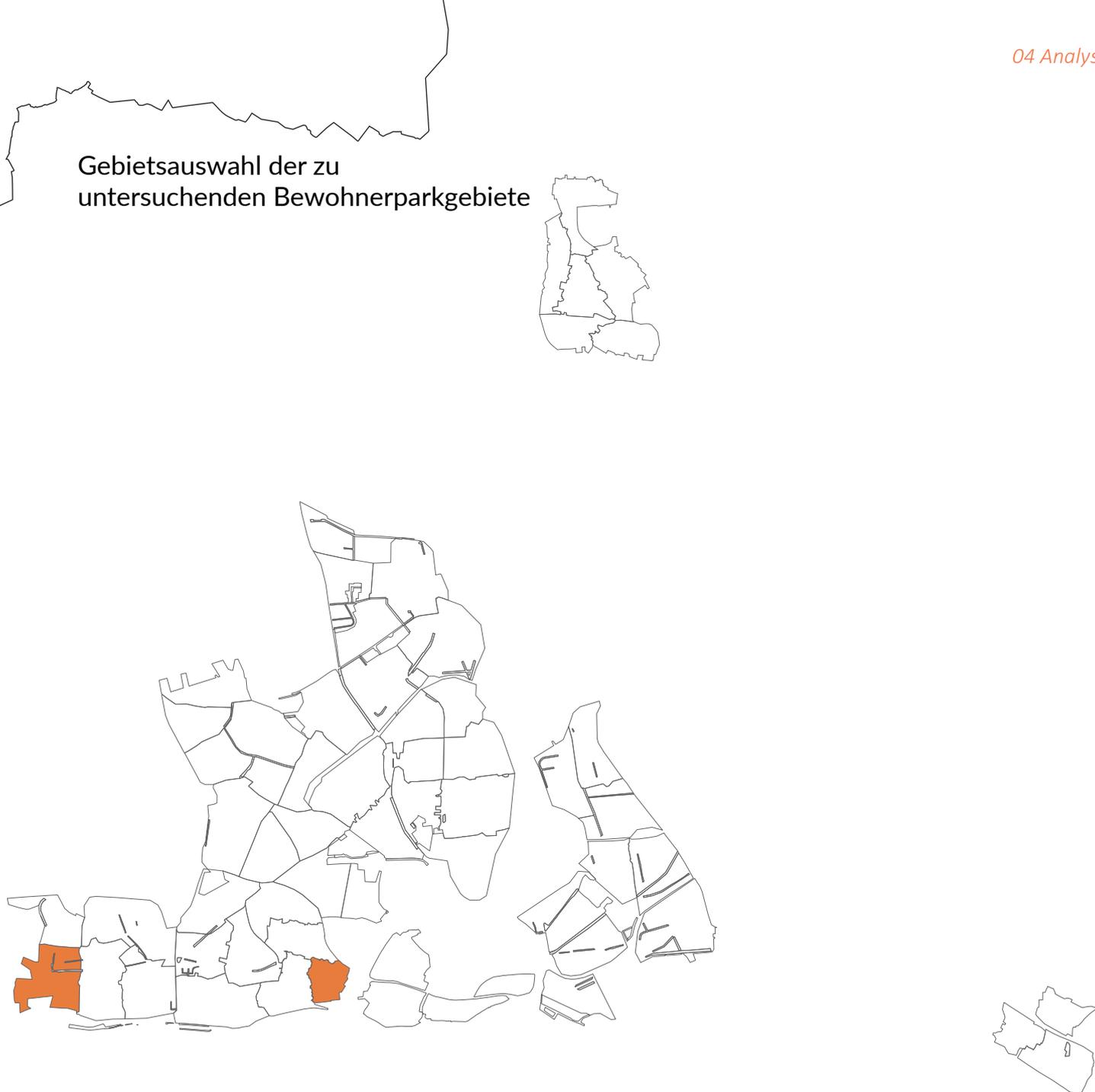
Nach der Auswahl des ersten Untersuchungsgebiets wurde ein zweites Untersuchungsgebiet ausgesucht, welches sich möglichst soziodemografisch unterscheiden sollte. Die Auswahl fiel auf das Bewohnerparkgebiet „Paulinenplatz“ auf Sankt Pauli. Es ist das Bewohnerparkgebiet mit der höchsten Dichte von 24.631 EW / km² und befindet sich in innerstädtischer Lage. Die Haushaltsgröße von 1,5 Personen und ein Anteil der Minderjährigen von 13,3 % lassen auf wenige Familien schließen. 10,3 % der Bevölkerung sind 65 Jahre oder älter. Es gibt ca. 202 private Pkw / 1.000 EW und der Statusindex ist mittel bis niedrig einzuordnen. Mit diesen Kennzeichen bildet das Gebiet „Paulinenplatz“ einen starken Kontrast zum Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“.

Die Auswahl des zweiten Untersuchungsgebiets „Paulinenplatz“ wurde im weiteren Verlauf angepasst. Aus einer Einwohner*innenzahl von 8.621 EW im Gebiet mit einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 1,5 Personen ergaben sich 5.747 Haushalte. Im ersten Untersuchungsgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ ergaben sich aus 4.973 Einwohner*innen und einer Haushaltsgröße von durchschnittlich 2,1 Personen pro Haushalt 2.368 Haushalte. Insgesamt waren dies also 8.115 Haushalte, welche quantitativ befragt werden sollten. Diese große Anzahl überstieg die verfügbaren Kapazitäten, jedem Haushalt eine Befragungspostkarte zukommen zu lassen, sodass ein alternatives zweites Untersuchungsgebiet gesucht wurde.

Die Auswahl fiel auf das Gebiet „Spielbudenplatz“ in unmittelbarer Nachbarschaft zum bisherigen Gebiet „Paulinenplatz“. Durch die Lage im gleichen Stadtteil sind die Parameter Haushaltsgröße, Anteil der U18-Jährigen, Anteil der 65-Jährigen und älteren Personen und der Anteil der privaten Pkw / 1.000 EW identisch. Die Dichte beträgt im Gebiet „Spielbudenplatz“ 18.074 EW / km² und der Statusindex ist niedrig. Mit einer EW-Zahl von 4.157 und der durchschnittlichen Haushaltsgröße von 1,5 Personen / Haushalt ergaben sich 2.771 Haushalte. Diese zu kontaktieren befand sich im kapazitären Rahmen der Forschung.

Insgesamt sollten in den Gebieten „Altonaer Kinderkrankenhaus“ und „Spielbudenplatz“ (siehe Abb. 20) also ca. 5.000 Haushalte mittels Posteinwurf kontaktiert und zu der quantitativen Befragung eingeladen werden.

Gebietsauswahl der zu untersuchenden Bewohnerparkgebiete



- Stadtgrenze Hamburg
- Begrenzung der Bewohnerparkgebiete
- ausgewählte Bewohnerparkgebiete

▲ Maßstab 1:200.000
N

Kartengrundlage: Landesbetrieb
Geoinformation und Vermessung, 2023
Datenquelle: Landesbetrieb Geoinfor-
mation und Vermessung, 2023

Abbildung 20: Karte der Gebietsauswahl der zu untersuchenden Bewohnerparkgebiete (eigene Darstellung)

SPIELBUDENPLATZ

Bezirk: Hamburg-Mitte
 Stadtteil: Sankt Pauli
 Einwohner*innen: 4.157
 Fläche: 0,23 km²
 EW-Dichte: 18.074 EW/ km²
 Einrichtung des BP: 2018
 Parkstände: 709
 BP-Parkausweise: 840

Alter in Jahren
(n = 169)

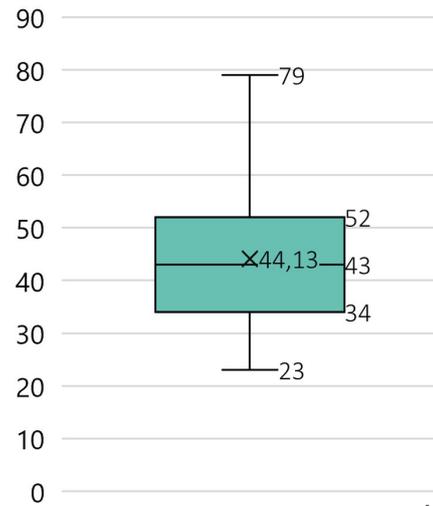
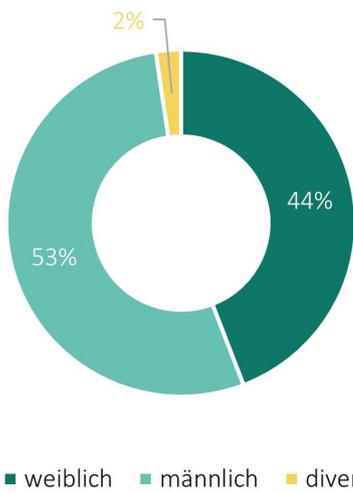


Abb. 21

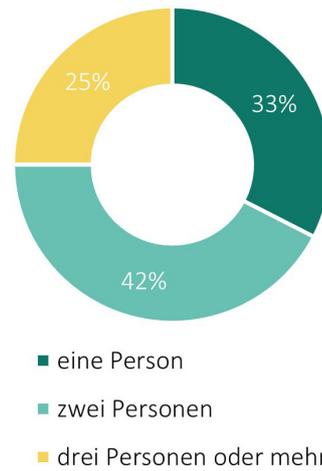
Geschlecht
(n = 172)



■ weiblich
 ■ männlich
 ■ divers

Abb. 22

Haushaltsgröße
(n = 172)



■ eine Person
■ zwei Personen
■ drei Personen oder mehr

Abb. 23

Sozioökonomischer Status
(n = 164)

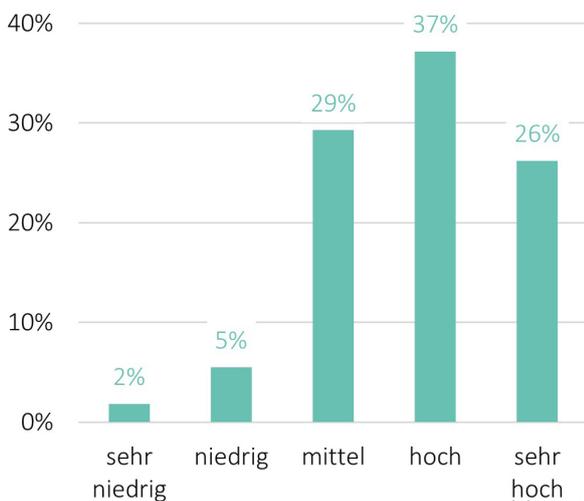
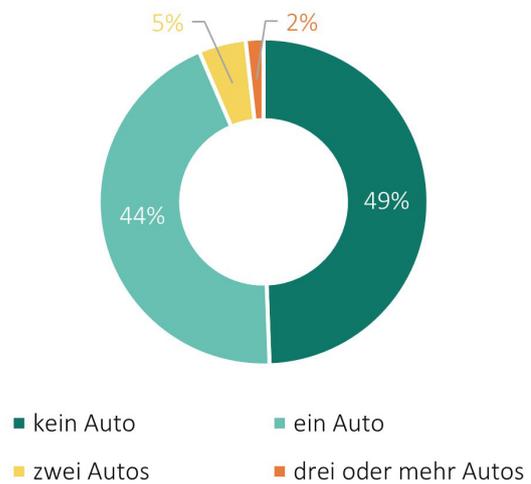


Abb. 24

Pkw-Besitz
(n = 172)



■ kein Auto
■ ein Auto
■ zwei Autos
■ drei oder mehr Autos

Abb. 25

4.2. Spielbudenplatz: Auswirkungen des Bewohnerparkens

4.2.1. Charakterisierung der Stichprobe

Das Bewohnerparkgebiet „Spielbudenplatz“ liegt im Stadtteil Sankt Pauli im Bezirk Hamburg-Mitte. Bei der Haushaltsbefragung konnten nach der Datenbereinigung 172 Fragebögen ausgewertet werden.

Die Stichprobe ist im Durchschnitt 44,13 Jahre alt (siehe Abb. 21). Die Altersspanne reicht von 23 bis 79 Jahren. Die Hälfte der befragten Personen ist zwischen 34 und 52 Jahren alt. Lediglich 8 % sind 65 Jahre oder älter.

Das Verhältnis der angegebenen Geschlechter ist ausgeglichen zwischen 44 % weiblichen Befragten und 53 % männlichen Befragten (siehe Abb. 22). Zudem gibt es 2 % der Befragten, die sich divers identifizieren. 32,6 % der befragten Haushalte bestehen aus einer Person, 42,4% aus zwei Personen und in 25 % der Haushalte leben drei Personen oder mehr (siehe Abb. 23). Zudem gibt es in 18,6 % der befragten Haushalte Kinder. Der sozioökonomische Status, berechnet aus gewichteter Haushaltsgröße und Haushaltseinkommen, ist bei 29,3 % der Haushalte mittel, 37,2 % hoch und 26,2 % sehr hoch (siehe Abb.24). 7,3 % der befragten Haushalte haben einen niedrigen oder sehr niedrigen sozioökonomischen Status.

Im Bewohnerparkgebiet „Spielbudenplatz“ gibt es 709 nutzbare Parkplätze und es wurden 840 Bewohnerparkausweise ausgegeben (Stand 01.2024) (Person 7, persönliche Kommunikation (pers. Komm.)). Das Gebiet besteht seit September 2018 (Person 7, pers. Komm.). 87 Befragte (51 %) geben an, mindestens einen Pkw zu besitzen (siehe Abb. 25). 68 % davon besitzen einen Bewohnerparkausweis (siehe Abb. 26), die verbleibenden Befragten nutzen zu 93 % einen privaten Stellplatz (Tiefgarage o.Ä.) (siehe Abb. 27). Eine Person gibt an, außerhalb des Bewohnerparkgebiets zu parken. Eine weitere Person beabsichtigt einen Bewohnerparkausweis zu beantragen.

Bewohnerparkausweis-Besitz
(n = 87)

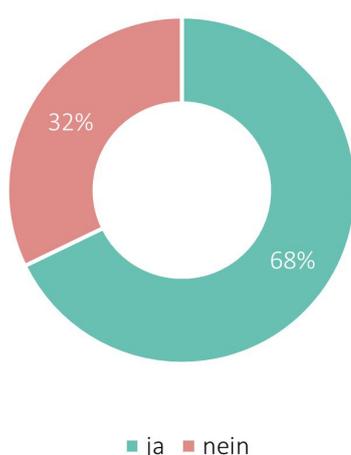
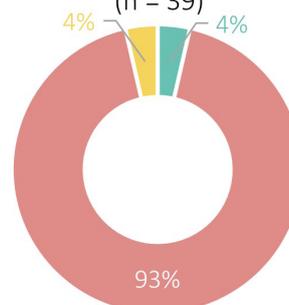


Abbildung 26: Bewohnerparkausweis-Besitz der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Alternativer Parkplatz
(n = 39)



- Ich parke außerhalb des Bewohnerparkgebiets.
- Ich parke auf einem privaten Stellplatz (Tiefgarage o.Ä.).
- Ich beabsichtige einen Bewohnerparkausweis für das Gebiet zu beantragen.

Abbildung 27: Alternativer Parkplatz der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Abbildungen auf der linken Seite v.o.l.n.u.r.:

Abbildung 21: Alter der Stichprobe Spielbudenplatz (SBP) (eigene Darstellung)

Abbildung 22: Geschlecht der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Abbildung 23: Haushaltsgröße der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Abbildung 24: Sozioökonomischer Status der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Abbildung 25: Pkw-Besitz der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Die Stichprobe aus diesem Bewohnerparkgebiet ist nicht repräsentativ für die Teilmenge des gesamten Bewohnerparkgebiets und zeigt somit nur ein Stimmungsbild. Die durchschnittliche Haushaltsgröße der Stichprobe beträgt 2,0 und liegt damit über dem Wert des Stadtteils (1,5). Die Altersgruppe der Minderjährigen ist in der Stichprobe nicht vorhanden (Stadtteil: 13,3 %) und auch die Personen im Alter von 65 Jahren und älter sind unterrepräsentiert (Stadtteil: 10,3 %; Stichprobe: 8 %). Der Statusindex wurde anhand des Sozialmonitorings als niedrig festgelegt, jedoch ist der sozioökonomische Status der Stichprobe mittel bis sehr hoch. Nach den Angaben der befragten Haushalte sind mindestens 101 Pkw im Besitz dieser: 76 Haushalte besitzen einen Pkw, acht Haushalte besitzen zwei Pkw und weitere drei besitzen drei Pkw oder mehr. Aus den Angaben bezüglich Haushaltsgröße- und Zusammensetzung ergeben sich für die Stichprobe 353 EW. Aus diesen beiden Angaben ergeben sich ca. 286 private Pkw / 1.000 EW. Im Stadtteil Sankt Pauli gibt es 202 private Pkw / 1.000 EW (vgl. Statistikamt Nord, 2022). Demnach müssten es in der Stichprobe bei 353 Personen 71 private Pkw sein, um in diesem Punkt repräsentativ zu sein.

Hypothesen

Vor der Auswertung der Daten wurden folgende Hypothesen aufgestellt, welche für beide Gebiete identisch formuliert wurden und sich auf die Befragten der Bewohner*innenbefragung beziehen. Die Hypothesen wurden auf Grundlage des theoretischen Hintergrunds und mit Anregungen aus den Expert*innengesprächen formuliert.

1. Die Pkw-Nutzung hat seit der Einführung des Bewohnerparkens im Gebiet abgenommen: der vorher kostenlose Parkraum wird nun mit einer Gebühr bepreist und der Pkw wird überlegter genutzt, um den Parkplatz nicht zu verlieren.
2. Die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds ist angestiegen: aufgrund der Bepreisung des Parkens im öffentlichen Raum werden alternative Verkehrsmittel attraktiv.
3. Das Bewohnerparken hat wenig Einfluss auf den Pkw-Besitz: die Gebühr ist zu gering im Vergleich zu den sonstigen Unterhaltungskosten eines Pkw, um eine Abschaffung zu bewirken.
4. Die wahrgenommene Qualität und Sicherheit des öffentlichen Raums hat zugenommen: dies ist ein Ziel der Einführung der Bewohnerparkgebiete und kann aufgrund des geringeren Parkdrucks wahrgenommen werden.
5. Der Preis für einen Bewohnerparkausweis wird als angemessen bis teuer angesehen: zuvor war das Parken im öffentlichen Raum kostenlos, sodass eine Gebühr als Preissteigerung wahrgenommen wird.

4.2.2. Mobilitätsverhalten

Nutzung und Einstellungen bezüglich des Pkw

Fast alle Befragten (95 %) besitzen einen Pkw-Führerschein (siehe Abb. 28). 49 % der Befragten geben an, keinen Pkw in ihrem Haushalt zu haben, 51 % besitzen einen oder mehrere Pkw (siehe Abb. 25). Trotz des hohen Führerscheinbesitzes geben nur die Hälfte der Befragten an, einen privaten Pkw in ihrem Haushalt zu haben. 61 % der Befragten haben als Fahrer*in jederzeit Zugriff auf einen Pkw und 20 % können gelegentlich auf einen Pkw zugreifen (siehe Abb. 29). Als Mitfahrer*innen haben 23 % der Befragten jederzeit und 55 % gelegentlich Zugriff auf einen Pkw. Jeweils ein Fünftel kann gar nicht auf einen Pkw, weder als Fahrer*in noch als Mitfahrer*in zugreifen.

Bei den Einstellungen zum Thema Pkw geben 73 % der Befragten an, dass ein Pkw für sie nur ein Mittel zum Zweck ist (siehe Abb. 30). Lediglich 13 % der Befragten sind auf einen Pkw angewiesen. Über die Hälfte der Befragten hält Autofahren für eine bequeme Fortbewegungsart, 20 % lehnen diese Aussage ab. Knapp die Hälfte der Befragten hält die mit dem Pkw zurückgelegten Wege nicht mit anderen Verkehrsmitteln zurücklegen. Nur ein geringer Teil der Befragten (8 %) gibt klar an, im Alltag gerne den Pkw zu nutzen, weitere 15 % stimmen dieser Aussage eher zu. Die Fortbewegung mit dem Pkw bedeutet für 45 % der Befragten Freiheit.

Bei den Nutzungshäufigkeiten des Pkw geben 9 % der Befragten an, den Pkw als Fahrer*in täglich / fast täglich zu nutzen (siehe Abb. 31). 19 % nutzen ihn an ein bis drei Tagen pro Woche und 23 % an ein bis drei Tagen pro Monat. 34 % geben an, den Pkw als Fahrer*in nie / fast nie zu nutzen.

Bei der Nutzung des Pkw als Mitfahrer*in ist die angegebene Häufigkeit noch seltener. Nur 1 % nutzt den Pkw in dieser Funktion täglich / fast täglich. 5 % nutzen ihn wöchentlich und 41 % nie / fast nie.

Der Zweck, zu dem der Pkw am meisten genutzt wird, ist der Zweck „Freizeit / Urlaub“ (siehe Abb. 32). 36 % der Befragten, welche dieses Ziel aufsuchen, geben an, dafür den Pkw zu nutzen. An zweiter Stelle folgt das Ziel „Freund*innen / Verwandte treffen“, welches von 15 % der Befragten mit dem Pkw erreicht wird.

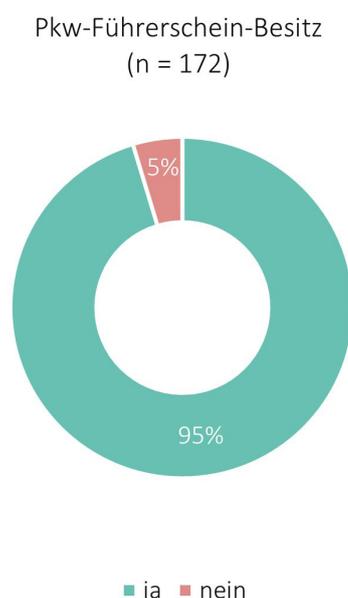


Abbildung 28: Pkw-Führerschein-Besitz der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

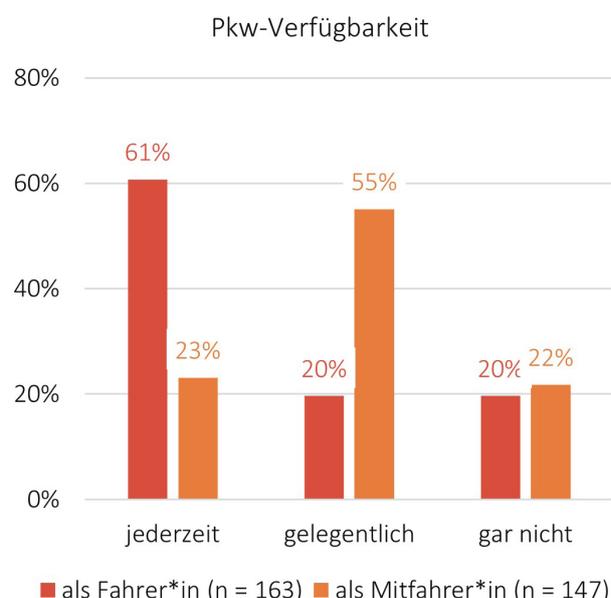


Abbildung 29: Pkw-Verfügbarkeit der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

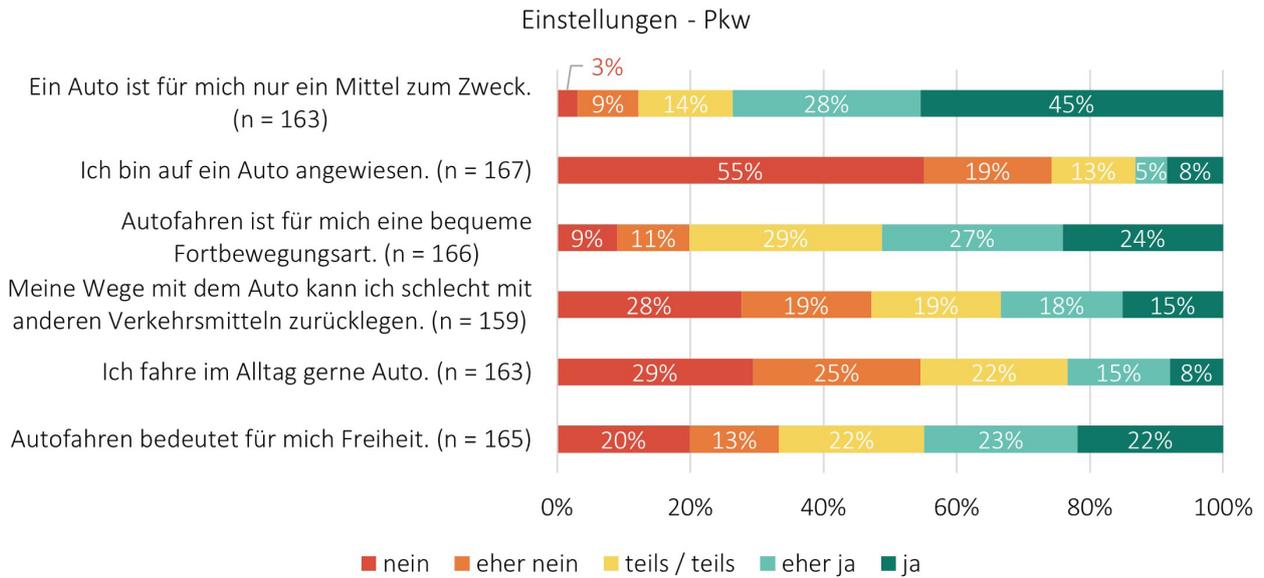


Abbildung 30: Einstellungen bezüglich des Pkw der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

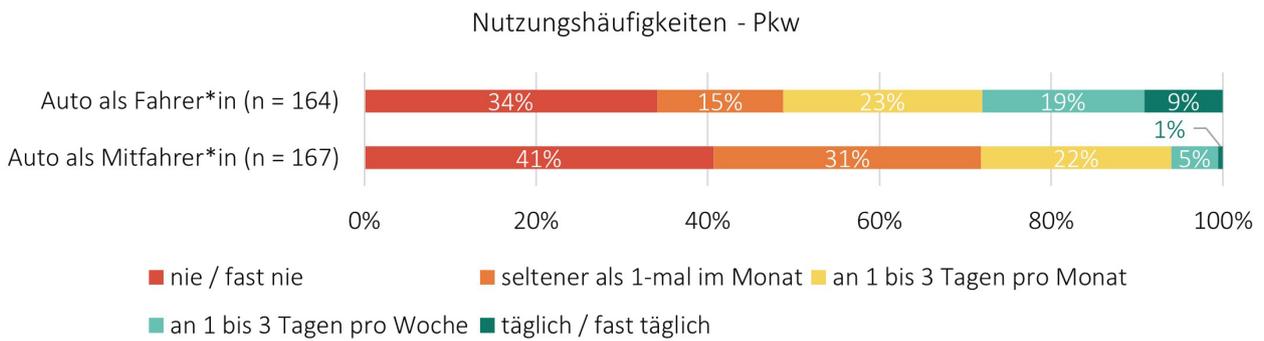


Abbildung 31: Nutzungshäufigkeiten des Pkw der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

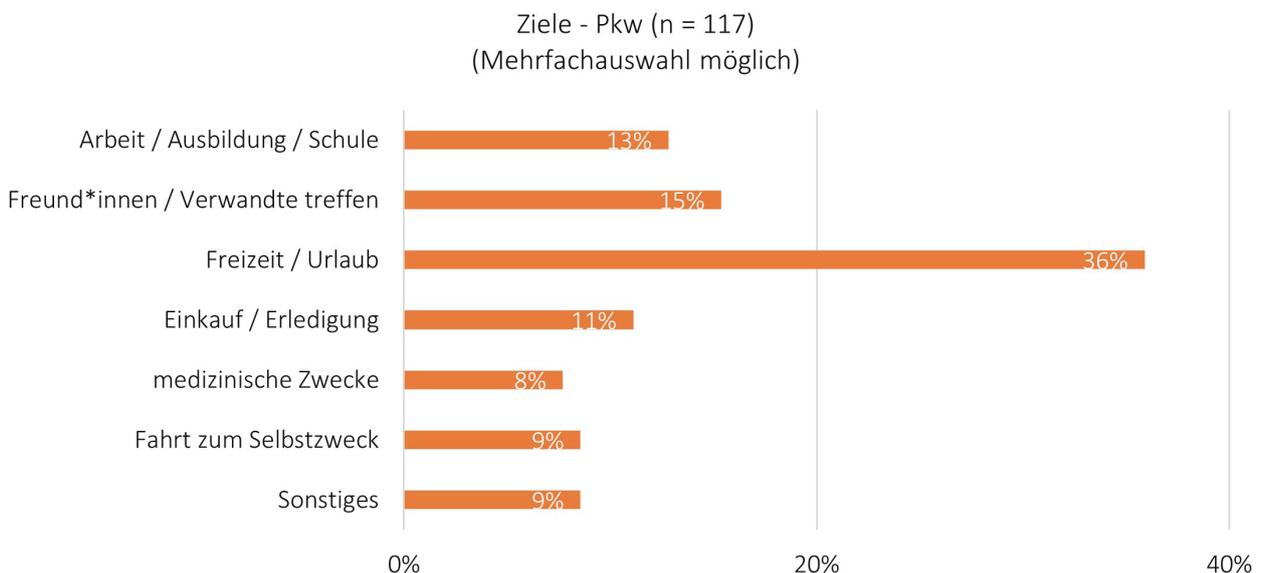


Abbildung 32: Pkw-Ziele der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Nutzung und Einstellungen bezüglich der Verkehrsmittel des Umweltverbunds

70 % der Befragten geben an, sich bewusst gegen den Pkw und für alternative Verkehrsmittel zu entscheiden (siehe Abb. 33). Der Anteil der Befragten, denen es wichtig ist, umweltschonende Verkehrsmittel zu nutzen, ist sogar mit 83 % noch größer. 10 % der Befragten sind hierzu neutral eingestellt. Die Fortbewegungsarten „zu Fuß“ und „Fahrrad“ werden von den meisten Befragten im Alltag gerne genutzt. Fußwege geben 80 % der Stichprobe an, gerne zu nutzen und Fahrradwege nutzen 66 % gerne. Der Wettereinfluss spielt in ausgeglichener Weise für die Befragten eine Rolle in ihrer Fahrradnutzung. 41 % lehnen eine Nutzung bei schlechtem Wetter eher oder klar ab. 42 % sehen dies nicht als Einflussfaktor und fahren auch bei schlechtem Wetter mit dem Fahrrad. Die öffentlichen Verkehrsmittel ermöglichen es 65 % der Befragten, dass diese das, was sie tun wollen, gut erledigen können. Jedoch ist der Anteil derer, die gerne die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, mit 64 % der Befragten etwas geringer. 20 % fahren im Alltag nicht gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Auswertung der Einstellungen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds lässt auf eine Stichprobe schließen, die sich umweltschonend und -bewusst fortbewegt.

Das umweltbewusste Mobilitätsverhalten lässt sich auch in den Nutzungshäufigkeiten der jeweiligen Verkehrsmittel feststellen. Bei der Betrachtung der Verkehrsmittel, welche mindestens wöchentlich genutzt werden, ist der Pkw als Fahrer*in oder Mitfahrer*in an hinterer Stelle. Nur 9 % der Befragten nutzen den Pkw als Fahrer*in täglich / fast täglich und 19 % an ein bis drei Tagen pro Woche (siehe Abb. 31). Reine Fußwege werden dahingegen von 54 % täglich / fast täglich zurückgelegt und von 34 % wöchentlich (siehe Abb. 34). Insgesamt 60 % der Befragten nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich, davon 35 % täglich / fast täglich. Der ÖPNV wird von 53 % (Bahn) bzw. 36 % (Bus) der Befragten mindestens wöchentlich genutzt.

65 % der Befragten, die das Ziel „Einkauf / Erledigung“ in ihren alltäglichen Wegen als Ziel angeben, nutzen dafür Wege zu Fuß (siehe Abb. 35). 42 % der Wege zum Ziel „Arbeit / Ausbildung / Schule“ werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, weitere 26 % mit Bus / Bahn. Jeweils ein Drittel nutzt zudem Bus / Bahn, um Freund*innen / Verwandte zu treffen, zu Freizeit- / Urlaubszwecken oder für medizinische Zwecke. Auch hier zeigt sich ein umweltschonendes Mobilitätsverhalten der Stichprobe.

Einstellungen - Umweltverbund

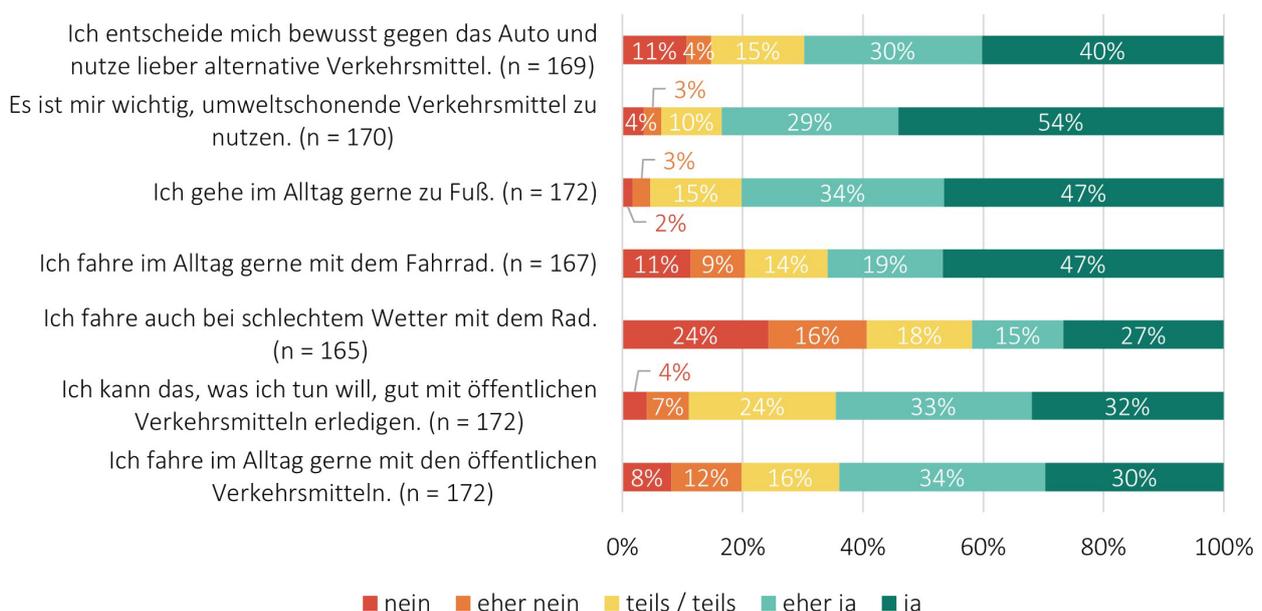


Abbildung 33: Einstellungen bezüglich der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

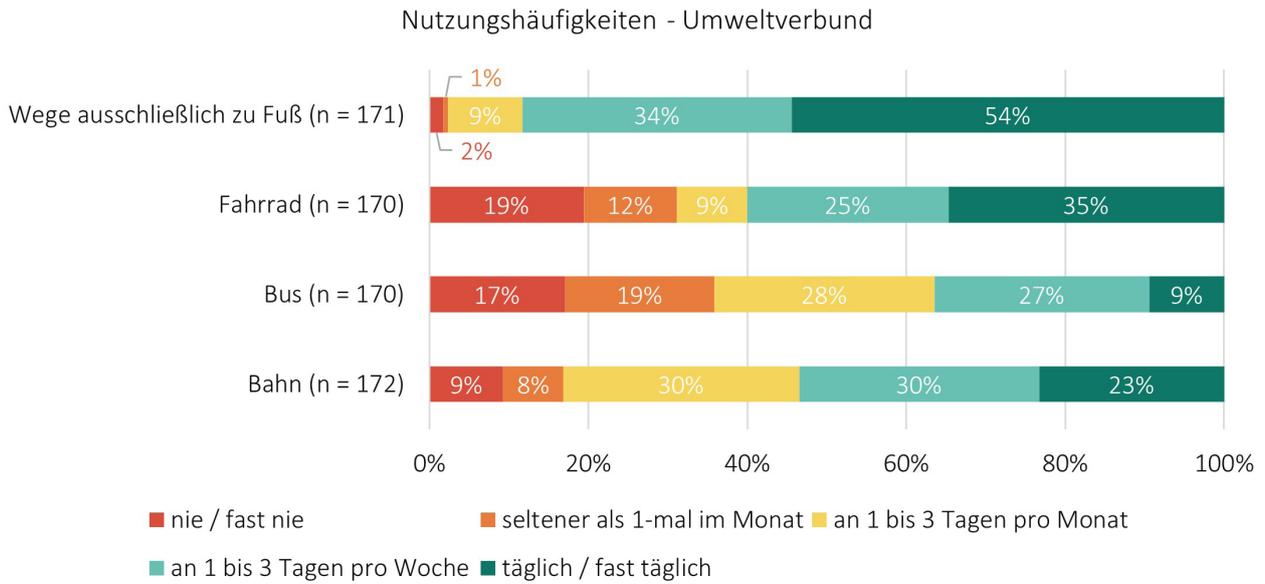


Abbildung 34: Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

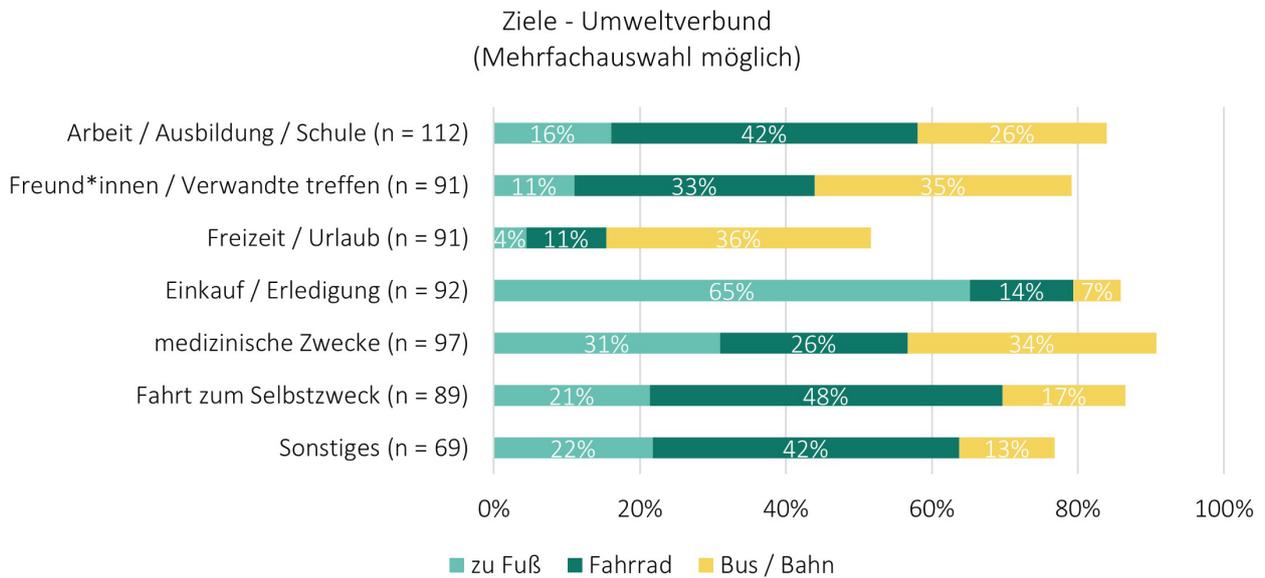


Abbildung 35: Ziele der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

4.2.3. Veränderungen durch das Bewohnerparkgebiet

Die Veränderungen im Mobilitätsverhalten der befragten Bewohner*innen des Bewohnerparkgebiets geben diese als gering an. Im Durchschnitt aller Befragten wird der Pkw als Fahrer*in von 10 % und als Mitfahrer*in von 11 % seltener genutzt, seit es das Bewohnerparkgebiet gibt (siehe Abb. 36). CarSharing wird von 10 % der Befragten seltener genutzt, 8 % nutzen es häufiger. 8 % der Befragten legen Wege ausschließlich zu Fuß häufiger zurück. Die Nutzungen der Verkehrsmittel Fahrrad, Bus, Bahn, E-Scooter, Taxi und MOIA hat sich bei 90 % oder mehr der Befragten nicht verändert.

Für eine genauere Betrachtung wurden die Befragten in drei Gruppen eingeteilt:

1. Gruppe 1: Personen ohne Pkw
2. Gruppe 2: Personen mit Pkw ohne Bewohnerparkausweis
3. Gruppe 3: Personen mit Pkw und Bewohnerparkausweis

Die drei Gruppen unterscheiden sich auch hinsichtlich ihrer Altersstruktur und ihrem sozioökonomischen Status (siehe Anhang: Abb. 81 & 82). Die Gruppe 1 ist im Durchschnitt die jüngste Gruppe. Die Hälfte der Befragten ist zwischen 31 und 52 Jahren alt. In der zweiten Gruppe sind die Befragten am ältesten. Sie sind durchschnittlich 49,44 Jahre alt. In Gruppe 3 sind die Befragten zwischen 25 und 74 Jahre alt mit einem Durchschnittsalter von 43,86 Jahren. Der sozioökonomische Status ist in Gruppe 2 am höchsten mit insgesamt 87 % der Personen im hohen und sehr hohen sozialen Statusbereich. In Gruppe 1 sind die meisten Befragten dem mittleren sozioökonomischen Status zuzuordnen. Die Befragten der Gruppe 3 haben meist einen mittleren oder hohen sozioökonomischen Status.

Hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung gibt die Gruppe 1 an, den Pkw als Fahrer*in und Mitfahrer*in seltener zu nutzen (siehe Anhang: Abb. 83). Die Fußwege, Wege mit dem E-Scooter und Wege mit dem MOIA-Shuttle werden etwas häufiger zurückgelegt. Die Nutzung von reinen Fußwegen, dem Fahrrad, Bus, Bahn, E-Scootern, Taxi und MOIA hat sich bei mindestens 90 % nicht verändert.

Die Gruppe 2 weist am wenigsten Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung auf (siehe Anhang: Abb. 84). Keines der Verkehrsmittel wird seltener genutzt. Bei den Verkehrsmitteln Fahrrad, Bus, Bahn, Pkw als Fahrer*in und CarSharing gibt jeweils eine befragte Person an, diese seit der Einführung des Bewohnerparkens häufiger zu nutzen.

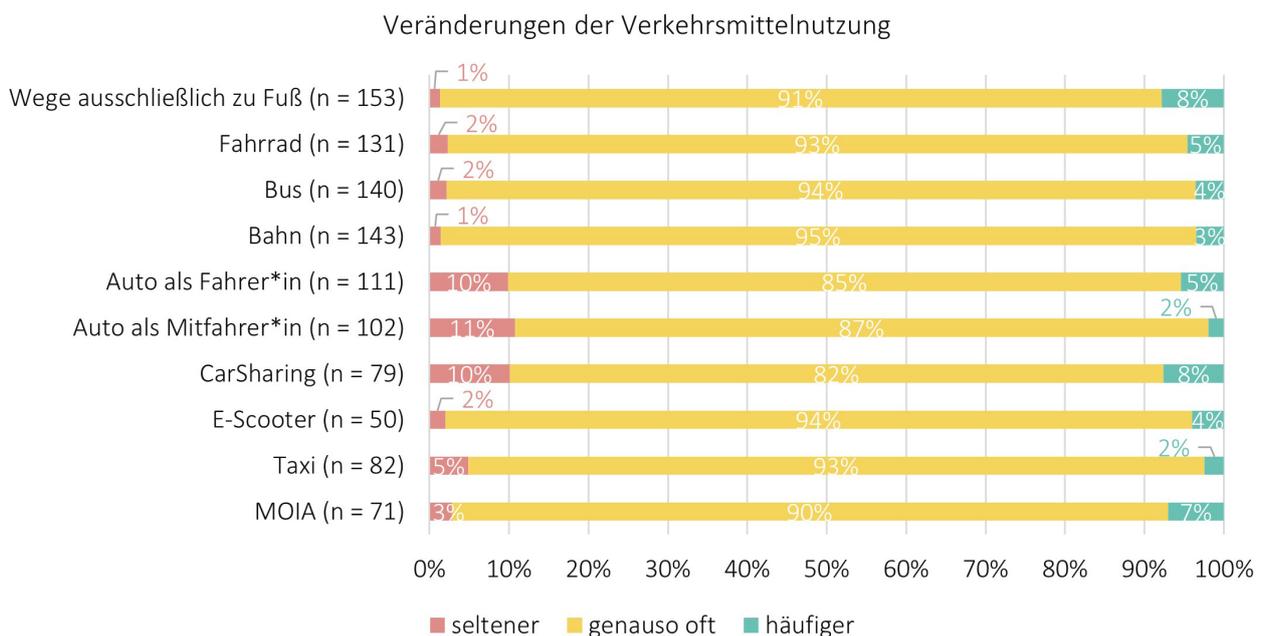


Abbildung 36: Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Die Gruppe 3 zeigt die meisten Veränderungen in ihrer Verkehrsmittelnutzung (siehe Anhang: Abb. 85). Der Pkw wird von 11 % als Fahrer*in und von 12 % als Mitfahrer*in seltener genutzt. 18 % der Befragten geben an, CarSharing seltener zu nutzen. MOIA und Taxi werden von 11 % bzw. 10 % häufiger als vor dem Bewohnerparken genutzt. Auch der Pkw als Fahrer*in wird von 9 % der Befragten häufiger genutzt.

Die meisten Auswirkungen auf die Pkw-Nutzung zeigen sich in der Gruppe 1, welche keinen Pkw besitzt. Auf die Befragten der Gruppe 2 hat das Bewohnerparken am wenigsten Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung. Die Gruppe 3 zeigen leichte Veränderungen in beide Richtungen. So wird der Pkw als Fahrer*in von 11 % seltener, aber auch von 9 % häufiger genutzt. Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds werden in allen drei Gruppen größtenteils genauso häufig genutzt, seit es das Bewohnerparken gibt.

Veränderungen der Pkw-Nutzung

Insgesamt 10 % der gesamten Stichprobe geben an, den Pkw als Fahrer*in weniger zu nutzen, seit es das Bewohnerparken gibt. In der Funktion als Mitfahrer*in sind es 11 %. Um herauszufinden, auf welche Verkehrsmittel diese Befragten umgestiegen sind, wurden sie separat betrachtet. Dabei wird deutlich, dass diejenigen, welche den Pkw als Fahrer*in seltener nutzen, ihn auch größtenteils als Mitfahrer*in seltener nutzen und umgekehrt.

Anstelle des Pkw als Fahrer*in nutzen die Befragten häufiger Wege zu Fuß (siehe Abb. 37). Auch Wege mit dem Bus und der Bahn werden häufiger zurückgelegt. Jedoch geben die Befragten zum Großteil eine gleichbleibende Häufigkeit ihrer Verkehrsmittelnutzung an. Gleiches gilt für die Befragten, welche den Pkw als Mitfahrer*in seltener nutzen (siehe Abb. 38). Statt der Bahn wird das Fahrrad von den Befragten leicht häufiger genutzt. Die geringe Veränderung spricht für insgesamt weniger zurückgelegte Wege oder einen Anstieg der Länge der zurückgelegten Wege. Mit der Frage wurden lediglich die veränderten Häufigkeiten abgefragt und die Wegelänge vernachlässigt.

Aufgrund der sehr geringen absoluten Anzahl der Befragten (11 Personen) ist diese Auswertung jedoch nur als leichte Tendenz zu verstehen.

Die erste **Hypothese** – die Pkw-Nutzung hat seit der Einführung des Bewohnerparkens im Gebiet abgenommen – kann anhand dieser Auswertung tendenziell verifiziert werden. Der Anteil derer, die den Pkw seit der Einführung des Bewohnerparkgebiets seltener nutzen, ist gering, wenn die gesamte Stichprobe betrachtet wird und es nutzen jeweils 5 % bzw. 2 % den Pkw häufiger, jedoch auch 10 % bzw. 11 % seltener. In Bezug auf die Gruppe 3 der Stichprobe kann die Hypothese nicht verifiziert

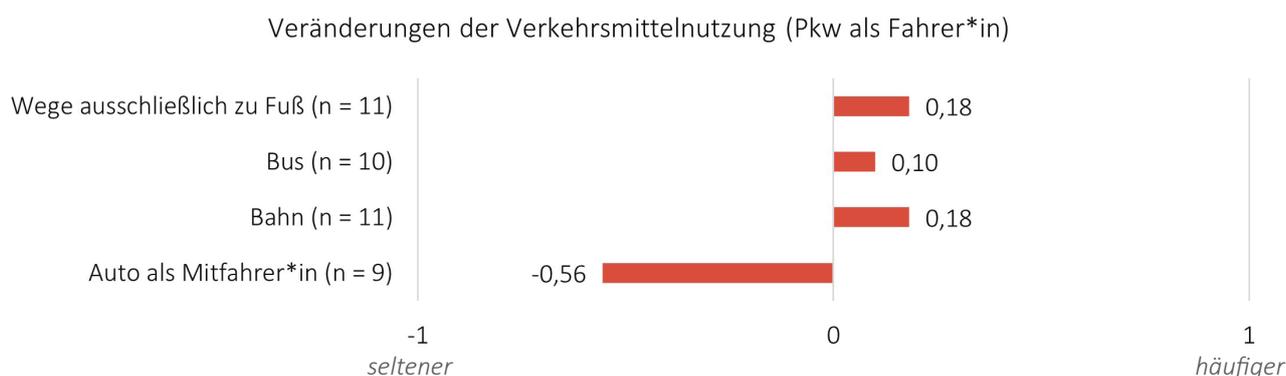


Abbildung 37: Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe SBP (nur seltener Nutzung als Pkw-Fahrer*in) (eigene Darstellung)

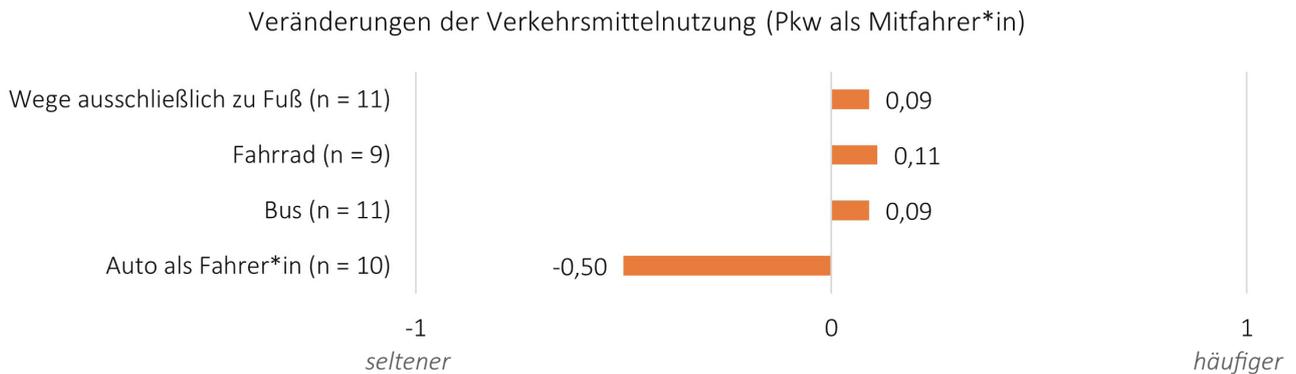


Abbildung 38: Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe SBP (nur seltenere Nutzung als Pkw-Mitfahrer*in) (eigene Darstellung)

werden, da auch 9 % der Befragten den Pkw häufiger nutzen als zuvor. Die meisten Befragten haben ihre Pkw-Nutzung nicht verändert.

Die zweite **Hypothese** – die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds ist angestiegen – kann mit der Auswertung der Veränderungen des Mobilitätsverhaltens nicht verifiziert werden. Die Nutzungen der Verkehrsmittel des Umweltverbunds werden von über 90 % der Befragten als gleichbleibend angegeben. Lediglich reine Fußwege und CarSharing werden von 8 % der Befragten häufiger genutzt.

Einstellungen bezüglich des Bewohnerparkgebiets

Über 90 % aller Befragten geben an, sich weder aufgrund des Bewohnerparkens einen Pkw an- noch abgeschafft zu haben (siehe Abb. 39). Über die Hälfte sagt zudem, dass sie den Pkw nicht bewusster nutzen, seit es das Bewohnerparkgebiet gibt, 29 % hingegen nutzen den Pkw eher bewusster. Bei der Aussage bezüglich einer feststellbaren Veränderung zwischen „vor dem Bewohnerparken“ und „seit dem Bewohnerparken“ ist das Ergebnis ausgeglichen: 45 % stimmen zu / eher zu und können einen Unterschied feststellen, 42 % können eher keinen Unterschied feststellen. 13 % positionieren sich neutral zu dieser Aussage. Fast die Hälfte der Befragten (45 %) gibt an, seit dem Bewohnerparken leichter einen Parkplatz zu finden (siehe Abb. 39). Die Aussage hinsichtlich einer möglichen gesteigerten Aufenthaltsqualität wird eher abgelehnt, 21 % sind hierzu neutral eingestellt. Die Mehrheit der Befragten (65 %) fühlt sich nicht sicherer im Straßenraum, seit es das Bewohnerparken gibt.

Für eine genauere Betrachtung der Einstellungen zum Bewohnerparkgebiet wurde auch diese Frage nach den drei oben definierten Gruppen ausgewertet.

Bei den Einstellungen zum Bewohnerparkgebiet gibt Gruppe 1 mehrheitlich an (64 %), sich nicht sicherer im Straßenraum zu fühlen (siehe Anhang: Abb. 86). Eine gesteigerte Aufenthaltsqualität wird jeweils von 36 % festgestellt und von 36 % abgelehnt. 49 % der Befragten der Gruppe geben an, keinen Unterschied zwischen vor und seit dem Bewohnerparken feststellen zu können. Der Pkw wird von den Befragten nicht bewusster genutzt, jedoch besitzt die Gruppe auch keinen privaten Pkw. Eine Person stimmt eher zu, ein Auto aufgrund des Bewohnerparkens abgeschafft zu haben und eine weitere Person stimmt dieser Aussage voll und ganz zu. Es kann also angenommen werden, dass zwei Personen ihren Pkw aufgrund des Bewohnerparkens abgeschafft haben.

Die Gruppe 2 macht keine Angaben zu einer bewussteren Pkw-Nutzung seit der Einführung des Bewohnerparkens (siehe Anhang: Abb. 87). Eine Person dieser Gruppe gibt an, aufgrund des Bewohnerparkens ihren Pkw abgeschafft zu haben. Die anderen Befragten lehnen die Aussagen ab sich einen Pkw an- oder abgeschafft zu haben. Das Sicherheitsgefühl im Straßenraum ist nicht gestiegen, seit es

das Bewohnerparken gibt, gleiches gilt für die Aufenthaltsqualität. 50 % der Befragten geben an, dass es für sie nicht leichter geworden ist einen Parkplatz im Bewohnerparkgebiet zu finden. 52 % können einen Unterschied zwischen vor und seit dem Bewohnerparken feststellen, weitere 12 % sind neutral eingestellt. 36 % der Befragten können keinen Unterschied feststellen.

Die dritte Gruppe gibt als einzige Gruppe mit einer Mehrheit an, dass es ihr leichter fällt einen Parkplatz zu finden, seit es das Bewohnerparken gibt (49 % der Befragten) (siehe Anhang: Abb. 88). 32 % stimmen dieser Aussage nicht zu, 19 % sind neutral dazu eingestellt. Die Aufenthaltsqualität wird von dieser Gruppe sehr unterschiedlich bewertet: 41 % bewerten sich als gestiegen, 41 % als nicht gestiegen. 60 % der Befragten dieser Gruppe fühlen sich nicht sicherer im Straßenraum, seit es das Bewohnerparken gibt. Knapp über die Hälfte der Befragten kann einen Unterschied zwischen vor und seit dem Bewohnerparken feststellen. Das Bewohnerparkgebiet führt bei 54 % der Befragten dieser Gruppe nicht zu einer bewussteren Pkw-Nutzung. Dies trifft nur auf 30 % der Befragten zu. Auf den Pkw-Besitz dieser Gruppe hat das Bewohnerparken sehr wenig Einfluss. Zwei Personen geben an, sich aufgrund des Bewohnerparkens einen Pkw angeschafft zu haben.

Insgesamt sorgt das Bewohnerparkgebiet nicht für ein besseres Sicherheitsgefühl. Dies zieht sich durch alle drei Gruppen. Die zweite und dritte Gruppe können im Durchschnitt einen Unterschied zwischen vor und nach der Einführung des Bewohnerparkgebiets feststellen, Gruppe 1 nicht. Auf den Pkw-Besitz hat die Einführung des Bewohnerparkgebiets wenig bis keinen Einfluss in allen drei Gruppen.

Die dritte **Hypothese** – das Bewohnerparken hat wenig Einfluss auf den Pkw-Besitz – kann verifiziert werden. Lediglich 3 % der gesamten Stichprobe stimmen zu, sich aufgrund des Bewohnerparkens einen Pkw an- oder abgeschafft zu haben, 97 % lehnen beide Aussagen ab.

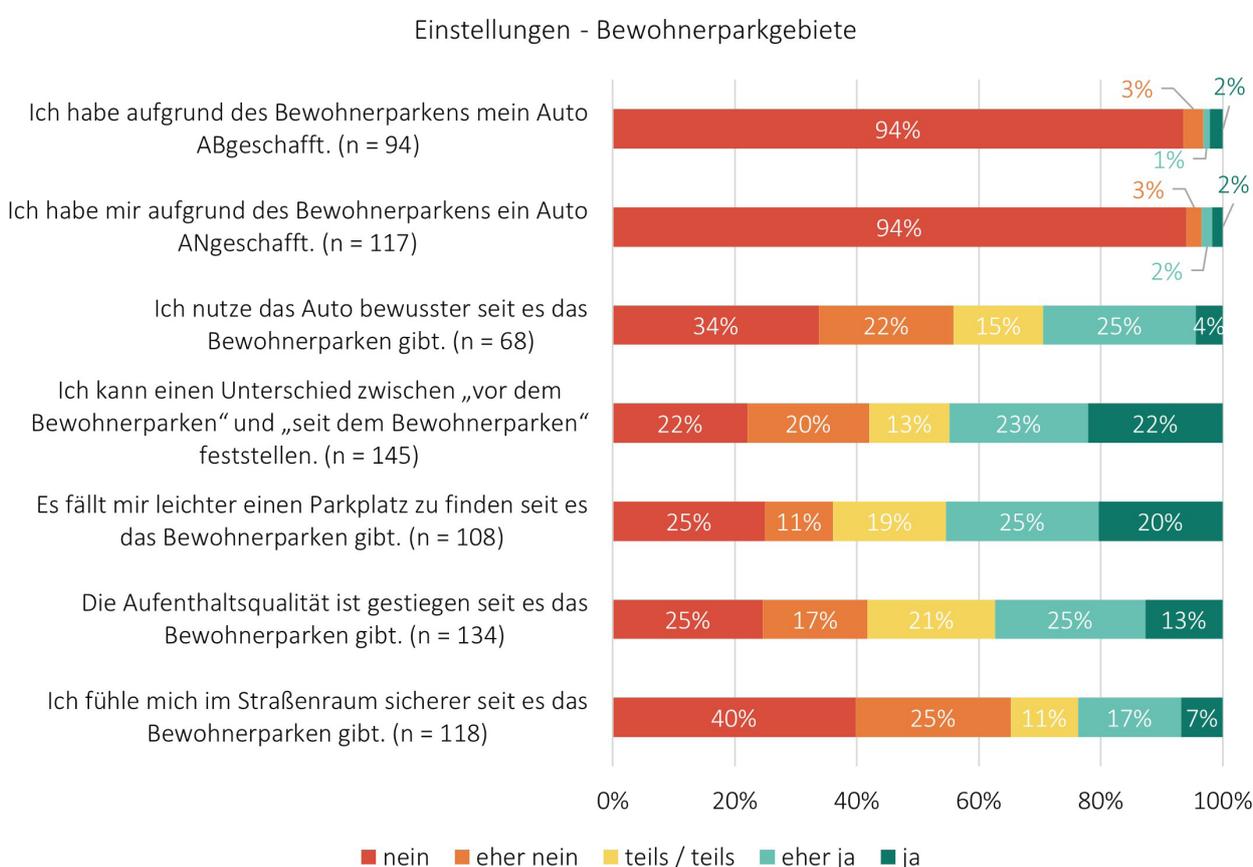


Abbildung 39: Einstellungen bezüglich des Bewohnerparkgebiets der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Die vierte **Hypothese** betrifft den öffentlichen Raum – die wahrgenommene Qualität und Sicherheit des öffentlichen Raums hat zugenommen – und kann nach der Auswertung nicht verifiziert werden. Im Mittelwert der gesamten Stichprobe wird diesen beiden Aussagen nicht zugestimmt. Jedoch bewerten auch 38 % der Stichprobe die Aufenthaltsqualität als gestiegen und 24 % der Befragten haben ein sichereres Gefühl im Straßenraum, seit es das Bewohnerparken gibt. Dem gegenüber stehen jedoch 42 % (Aufenthaltsqualität) und 62 % (Sicherheitsgefühl), welche den Aussagen nicht zustimmen. Dieses Stimmungsbild zieht sich durch alle drei Teilgruppen der Stichprobe.

Zahlungsbereitschaft

Die Zahlungsbereitschaft der Befragten ergibt eine Preisspanne von 35,00 € (Point of Marginal Cheapness (PMC)) bis 100,00 € (Point of Marginal Expensiveness (PME)) (siehe Abb. 40). Beträge innerhalb dieser Preisspanne sind die Befragten bereit für einen Bewohnerparkausweis im Jahr zu bezahlen. Der aktuelle Preis eines Bewohnerparkausweises liegt mit 65,00 € (70,00 € bei analoger Beantragung) also innerhalb dieser Preisspanne. Der indifferente Preis (IDP) aller Befragten liegt bei einem Betrag von 61,00 €. Der IPP liegt an dem Punkt, an dem die Gruppen der Befragten, die den Ausweis als „teuer“ und als „günstig“ ansehen, gleich groß sind. Es ergibt sich ein ausgeglichenes Preis-Image-Verhältnis. Der optimale Preispunkt (OPP) liegt bei 65,99 € und damit sehr nah an den tatsächlichen Kosten eines Bewohnerparkausweises.

Wird nun nur die Gruppe der Befragten betrachtet, welche tatsächlich einen Bewohnerparkausweis für einen Pkw besitzt, so ergibt sich eine leicht veränderte Zahlungsbereitschaft (siehe Abb. 41). Die Preisspanne reicht von 30,50 € als PMC bis 80,00 € als PME. Der indifferente Preis liegt bei 51,00 € und damit deutlich unter dem aktuellen Preis eines Bewohnerparkausweises. Mit 60,00 € liegt der optimale Preispunkt leicht unter dem aktuellen Preis eines Bewohnerparkausweises. Die Nutzenden eines Bewohnerparkausweises würden also einen geringeren Preis für angemessener halten.

Die fünfte **Hypothese** bezieht sich auf den Preis eines Bewohnerparkausweises – der Preis für einen Bewohnerparkausweis wird als angemessen bis teuer angesehen – und kann verifiziert werden. Der optimale Preispunkt liegt in der gesamten Stichprobe bei 65,99 € und bei den Besitzer*innen eines Bewohnerparkausweises bei 60,00 €. Somit wird der aktuelle Preis von 65,00 € bis 70,00 € eher als teuer angesehen. Jedoch erstreckt sich die Preisspanne bis zu einem oberen Limit von 100,00 € in der gesamten Stichprobe, sodass die Befragten dazu bereit sind einen Betrag innerhalb dieses Bereichs zu bezahlen.

Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums

Bei den Einstellungen in Bezug auf den öffentlichen Raum wünschen sich 76 % aller Befragten weniger parkende Autos im öffentlichen Raum (siehe Abb. 42). Ein ähnliches Bild zeigt sich bei dem Wunsch nach mehr Aufenthaltsmöglichkeiten, dem 73 % zustimmen. Jeweils 12 % lehnen diese beiden Aussagen ab. Das Wohnumfeld wird von den Befragten eher neutral bewertet. 45 % geben hier die Option „teils / teils“ an. Eine große Mehrheit von 72 % wünscht sich eine Umnutzung von Pkw-Parkplätzen zugunsten anderer Nutzungen. 66 % der Befragten geben an gerne in einem autoarmen / autofreien Quartier wohnen zu wollen. Beide Aussagen werden jeweils von knapp einem Fünftel abgelehnt. In diesen Aussagen zeigt sich wieder die Tendenz der umweltbewussten Stichprobe, welche schon in der Verkehrsmittelnutzung, den Einstellungen zum Pkw und den Einstellungen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbands auftraten. 19 % der Befragten wünschen sich jedoch auch mehr Parkmöglichkeiten für Pkw im öffentlichen Straßenraum. Lediglich 8 % stimmen der Aussage zu, dass

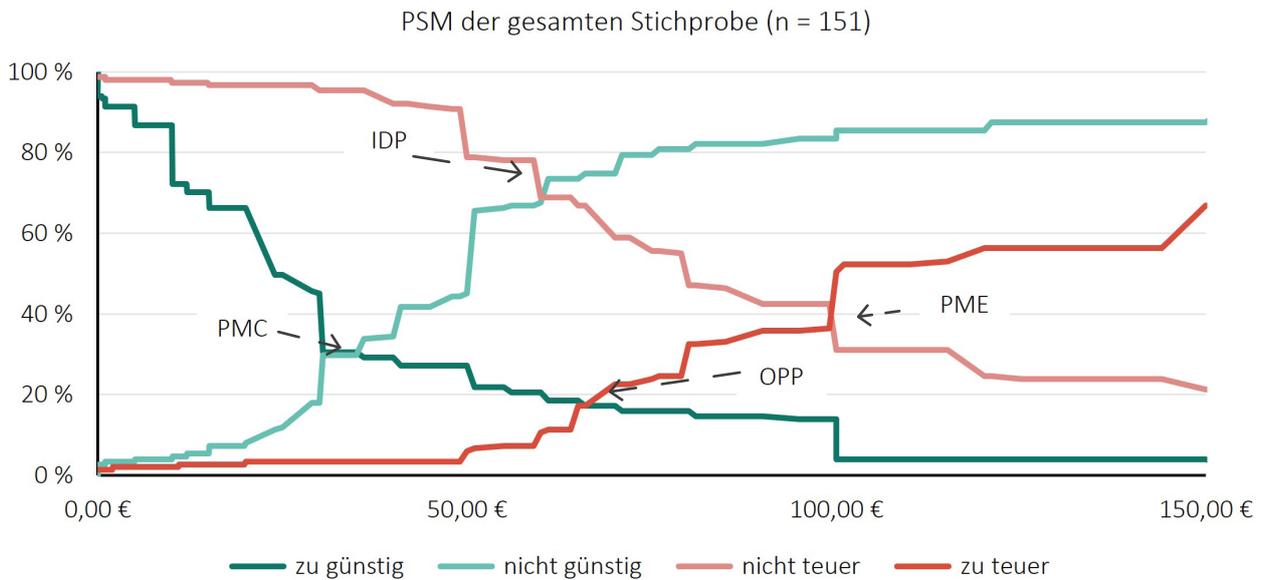


Abbildung 40: PSM der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

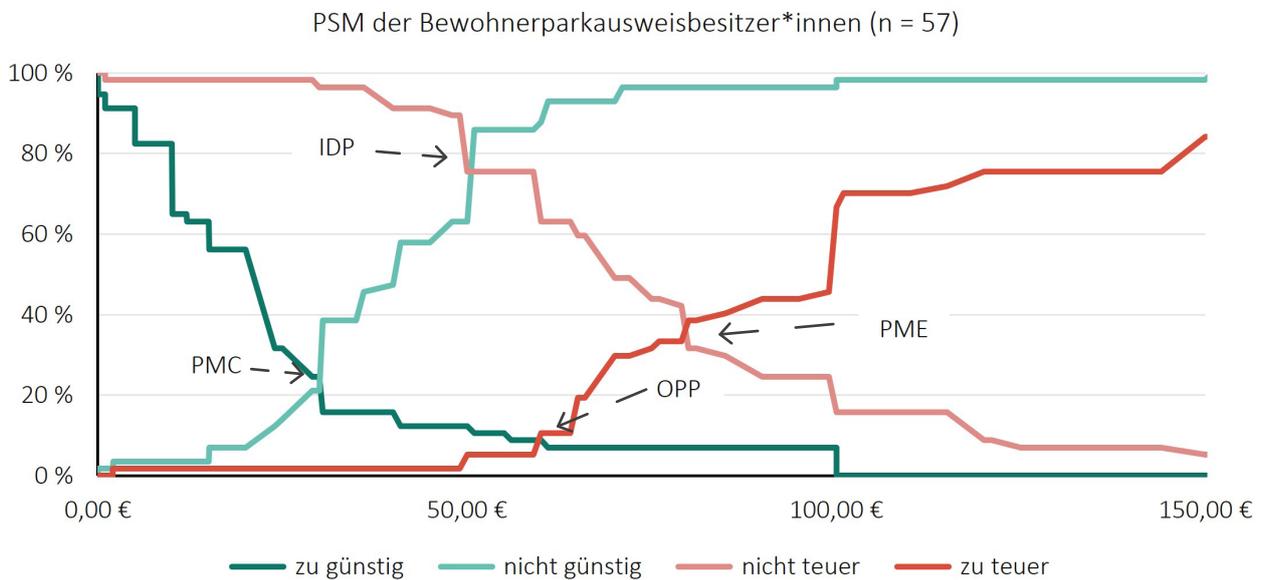


Abbildung 41: PSM der Bewohnerparkausweisbesitzer*innen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Einstellungen - Öffentlicher Raum

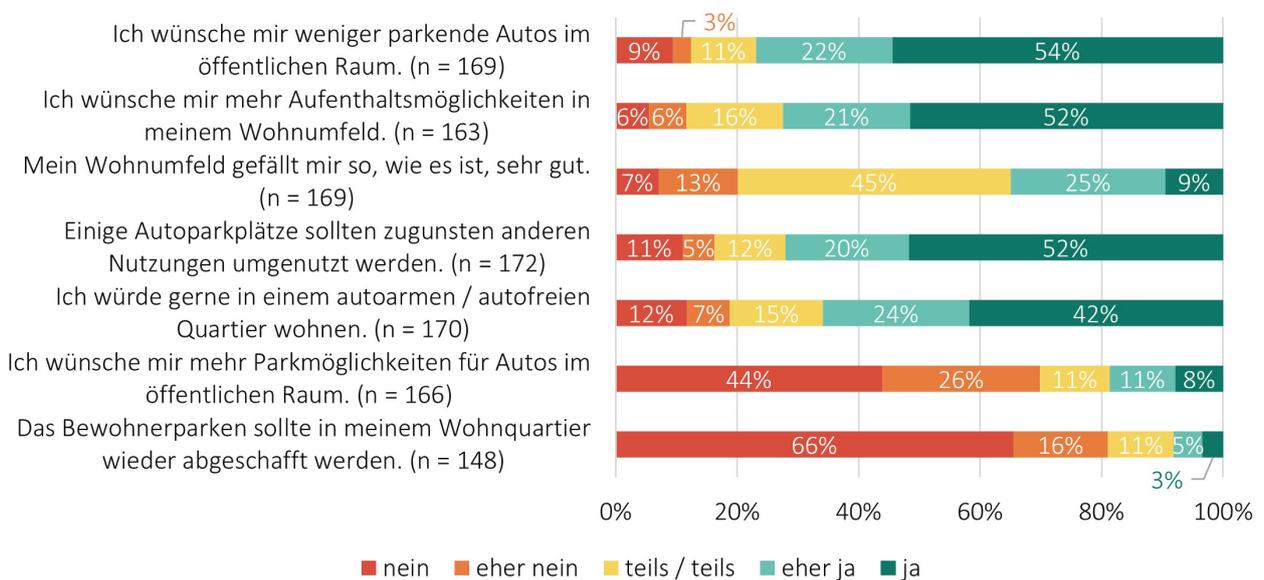


Abbildung 42: Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

das Bewohnerparkgebiet am „Spielbudenplatz“ wieder abgeschafft werden sollte, 82 % der Befragten sind dagegen.

Für eine genauere Betrachtung der Einstellungen zum öffentlichen Raum wurde auch diese Frage nach den drei oben genannten Gruppen ausgewertet.

Bei den Einstellungen zum öffentlichen Raum sind die Aussagen der Gruppe 1 ähnlich zu denen der gesamten Stichprobe, wobei sie jeweils noch mehr in Richtung der Extreme tendiert (siehe Anhang: Abb. 89). 86 % der Befragten wünschen sich weniger parkende Pkw im öffentlichen Raum und stimmen der Aussage zu, dass einige Pkw-Parkplätze zugunsten anderer Nutzungen umgenutzt werden sollten. Ganze 83 % wünschen sich mehr Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Dementsprechend sind 78 % dagegen, mehr Pkw-Parkplätze im öffentlichen Raum zu schaffen. 51 % der Befragten dieser Gruppe gefällt ihr Wohnumfeld so, wie es ist, gut. Insgesamt 86 % der Befragten stimmen der Aussage zu, dass sie gerne in einem autoarmen oder autofreien Quartier wohnen würden. Das Bewohnerparkgebiet sollte nach Einstellung dieser Gruppe beibehalten werden.

Die Gruppe 2 wünscht sich zu 37 % in einem autoarmen / autofreien Quartier zu wohnen, 41 % lehnen dies ab (siehe Anhang: Abb. 90). 68 % dieser Gruppe wünschen sich weniger parkende Pkw im öffentlichen Raum und ein gleicher Anteil positioniert sich für mehr Aufenthaltsmöglichkeiten. Eine breite Zustimmung erfährt so auch die Aussage zur Umnutzung einiger Pkw-Parkplätze zugunsten anderer Nutzungen. Nur 18 % der Befragten wünschen sich mehr Parkmöglichkeiten für Pkw im öffentlichen Raum. Im Durchschnitt ist diese Gruppe mit ihrem Wohnumfeld so zufrieden, wie es ist. Drei Viertel lehnen es ab das Bewohnerparken in diesem Gebiet wieder abzuschaffen.

Die Gruppe 3 wünscht sich mehrheitlich weniger parkende Pkw im öffentlichen Raum und mehr Aufenthaltsmöglichkeiten (siehe Anhang: Abb. 91). Andererseits sind auch 31 % der Befragten eher für mehr Pkw-Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum. 56 % wünschen sich eine Umnutzung bestehender Pkw-Parkplätze zwecks anderer Nutzungen. Hinsichtlich autoarmer / autofreier Quartiere ist die Meinung dieser Gruppe ausgeglichen: 31 % stimmen der Aussage nicht zu, 19 % sind neutral eingestellt und 50 % befürworten diese Aussage. Gleiches gilt für die Zufriedenheit in Bezug auf das Wohngebiet. 80 % lehnen es ab das Bewohnerparken wieder abzuschaffen.

Insgesamt fühlen sich alle drei Gruppen in ihrem Wohnumfeld wohl. Diejenigen ohne privaten Pkw befürworten vermehrt ein autoarmes / autofreies Quartier, mehr Aufenthaltsmöglichkeiten und eine Umnutzung bestehender Pkw-Parkplätze. Am ehesten für eine Abschaffung des bestehenden Bewohnerparkgebiets ist die Gruppe 2, welche meist private Stellplätze für ihren / ihre Pkw nutzt. Die Gruppe der Nutzenden des Bewohnerparkens (Gruppe 3) ist am stärksten für die Schaffung von mehr Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

4.2.4. Bewertung & Zusammenfassung

Insgesamt wird die Einrichtung der Bewohnerparkgebiete als eher gut und gut bewertet (57 % aller Befragten) (siehe Abb. 43). 29 % der Befragten bewerten die Einrichtung als ok. Der Anteil derer, die die Einrichtung als schlecht und eher schlecht bewerten, liegt bei 15 %. Betrachtet man die drei Gruppen separat, so bewertet die Gruppe 3 die Einrichtung der Gebiete zu 70 % als eher gut und gut (siehe Abb. 44). Auch in der Gruppe 1 werden die Bewohnerparkgebiete von der Mehrheit (53 %) als eher gut und gut bewertet, 38 % bewerten sie als ok. 26 % der Befragten aus Gruppe 2 bewerten die Einrichtung als schlecht und eher schlecht, 37 % als ok und 37 % als eher gut und gut. Die Gruppe 1 bewertet die Einrichtung also insgesamt am besten, gefolgt von der dritten Gruppe. Gruppe 2 bewertet die Einrichtung insgesamt am schlechtesten.

Eine Bewertung wurde auch in den Anmerkungen in Form von Freitextantworten geäußert (siehe Abb. 45). Zusätzlich wurden Verbesserungsvorschläge und Ideen zur Weiterentwicklung geäußert. Insgesamt äußerten sich in den Freitexten 90 Personen. 23 von ihnen geben an, dass das Bewohnerparkgebiet zu klein geschnitten ist und es dort zu wenig Parkraum gibt. Weitere 14 Personen wünschen sich mehr und bessere Kontrollen durch den Landesbetrieb Verkehr. Es werden sich zudem mehr Flächen für andere Nutzungen gewünscht oder sind bereits jetzt durch das Bewohnerparken vorhanden. Das Falschparken wurde reduziert. Jeweils zehn Personen merken an, dass das Beantragen von Besucherparkausweisen zu kompliziert ist und es zudem Ausnahmeregelungen für beeinträchtigte Personengruppen geben sollte. Des Weiteren wird eine Differenzierung nach Größe / Anzahl / Antrieb des Pkw gewünscht und eine bessere Kommunikation gefordert. Insgesamt halten 14 Personen die Bewohnerparkgebiete so für sinnvoll, fünf Personen sehen noch Verbesserungspotenzial und keine Wirkung in der aktuellen Art und Weise der Gestaltung.

Die Stichprobe des Bewohnerparkgebiets „Spielbudenplatz“ gibt ein insgesamt eher positives Stimmungsbild bezüglich des Bewohnerparkens ab. Das Mobilitätsverhalten der Befragten hat sich seit der Einführung nicht verändert. Das Sicherheitsgefühl hat sich nicht verbessert und es wurde fast kei-

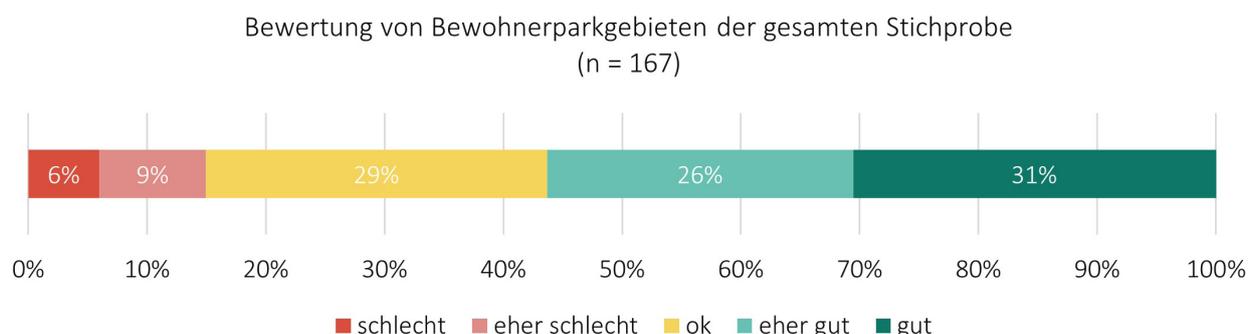


Abbildung 43: Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten der gesamten Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

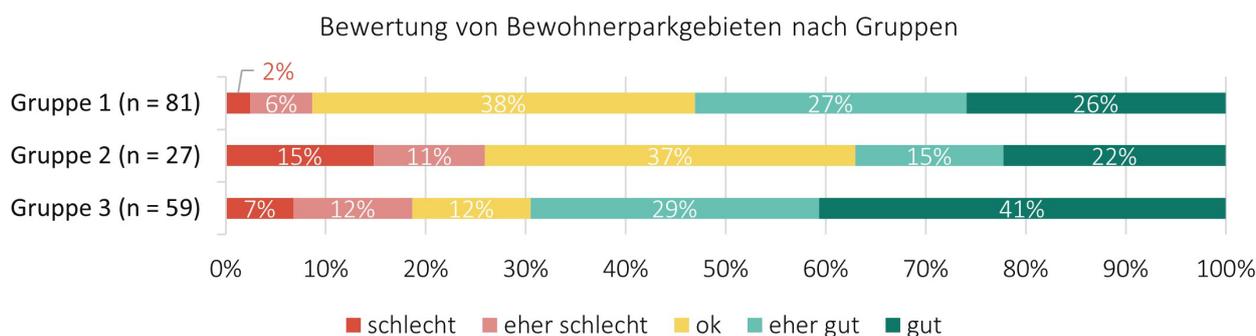


Abbildung 44: Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten der drei Gruppen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

ne Veränderung im Pkw-Besitz vorgenommen. Die Stichprobe nutzt insgesamt eher umweltfreundliche Verkehrsmittel in ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten, was den geringen Einfluss auf die Pkw-Nutzung erklärt. In den Anmerkungen wird teils Unverständnis über das Bewohnerparken geäußert, jedoch werden auch konstruktive Vorschläge zur Verbesserung des Instruments geäußert.

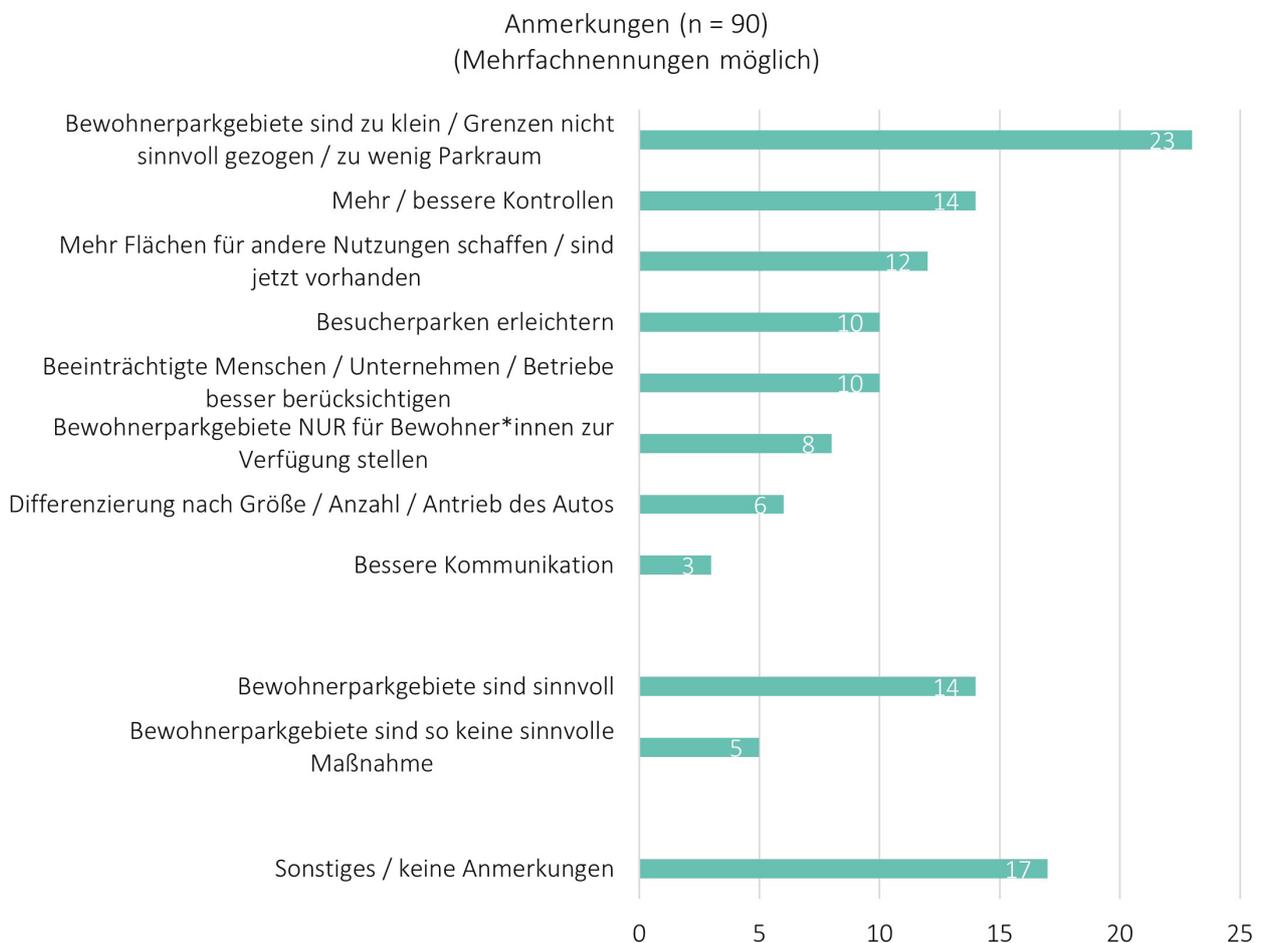


Abbildung 45: Anmerkungen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

ALTONAER KINDERKRANKENHAUS

Bezirk: Altona
 Stadtteil: Othmarschen
 Einwohner*innen: 4.973
 Fläche: 0,55 km²
 EW-Dichte: 9.042 EW/ km²
 Einrichtung des BP: 2022
 Parkstände: 1.171
 BP-Parkausweise: 1.440

Alter in Jahren
(n = 274)

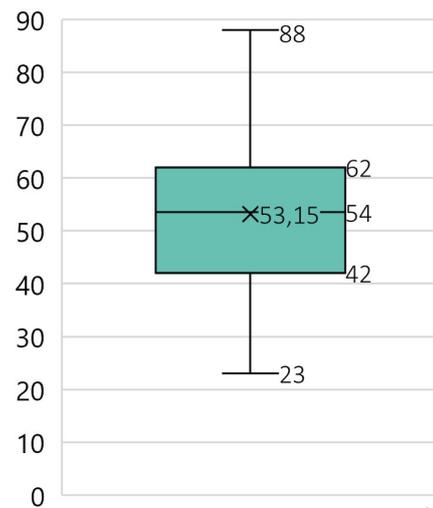


Abb. 46

Geschlecht
(n = 283)

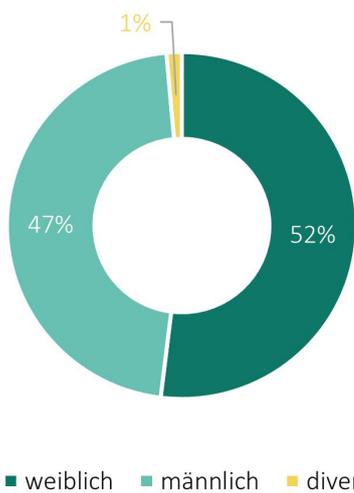


Abb. 47

Haushaltsgröße
(n = 283)

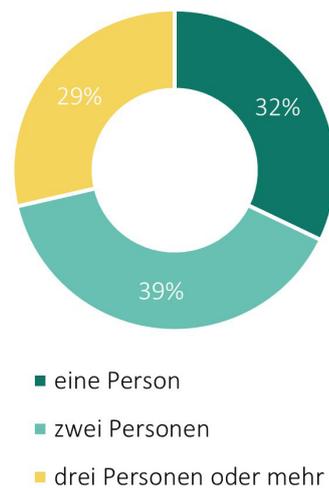


Abb. 48

Sozioökonomischer Status
(n = 246)

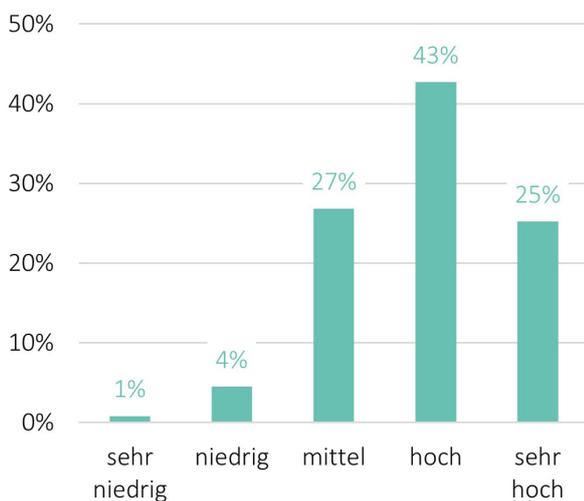


Abb. 49

Pkw-Besitz
(n = 285)

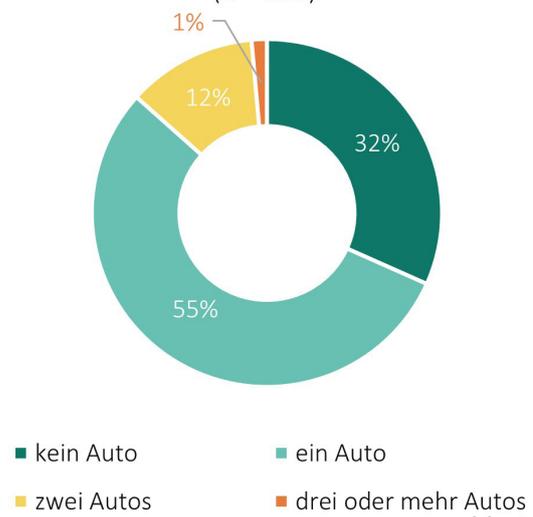


Abb. 50

4.3. Altonaer Kinderkrankenhaus: Auswirkungen des Bewohnerparkens

4.3.1. Charakterisierung der Stichprobe

Das Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ liegt in den Stadtteilen Othmarschen und Ottensen, wobei der größere Teil auf den Stadtteil Othmarschen fällt. Das Gebiet liegt im Bezirk Altona. Bei der Haushaltsbefragung konnten nach der Datenbereinigung 285 Fragebögen ausgewertet werden.

Die Stichprobe in diesem Bewohnerparkgebiet hat eine Altersspanne von 23 bis 88 Jahren (siehe Abb. 46). Der Durchschnitt liegt bei einem Alter von 53,15 Jahren. Keine der befragten Personen ist unter 18 Jahren alt. Der Anteil der Personen im Alter von 65 Jahren und älter liegt bei 21 %. 52 % der Befragten sind weiblich und 47 % sind männlich (siehe Abb. 47). 1 % identifiziert sich als divers. Ca. ein Drittel der befragten Haushalte besteht aus einer Person (32 %) (siehe Abb. 48). Der Anteil der Haushalte mit zwei Personen ist am größten und beträgt 39 %. In 29 % der befragten Haushalte leben drei oder mehr Personen. Außerdem gibt es in 20 % der befragten Haushalte Kinder. Wird der sozioökonomische Status aus Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße berechnet, so ergibt sich für 43 % der befragten Haushalte ein hoher sozioökonomischer Status (siehe Abb. 49). Jeweils ein Viertel hat einen mittleren (27 %) und sehr hohen (25 %) sozioökonomischen Status. 4 % der befragten Haushalte haben einen niedrigen und 1 % einen sehr niedrigen sozioökonomischen Status.

Im Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ gibt es 1.171 nutzbare Parkstände und es wurden bisher 1.440 Bewohnerparkausweise ausgegeben (Stand 01.2024) (Person 7, persönliche Kommunikation (pers. Komm.)). Das Bewohnerparkgebiet besteht seit März 2022 (Person 7, pers. Komm.). 194 Personen geben an, mindestens einen Pkw zu besitzen, was 68 % der Stichprobe entspricht (siehe Abb. 50). 13 % besitzen mehr als einen Pkw. 76 % derjenigen mit mindestens einem Pkw besitzen einen Bewohnerparkausweis (siehe Abb. 51). Die Befragten ohne Bewohnerparkaus-

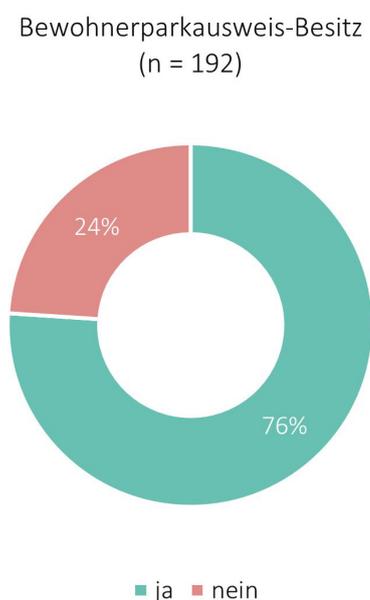


Abbildung 51: Bewohnerparkausweis-Besitz der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

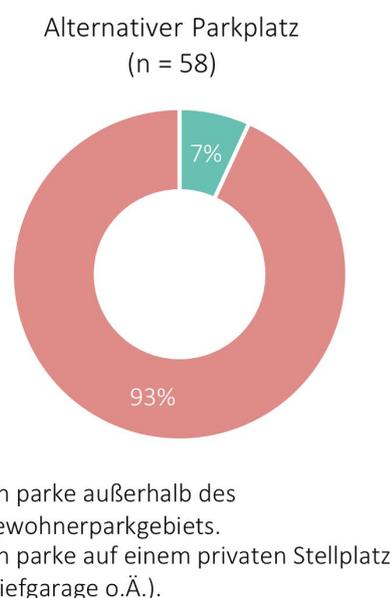


Abbildung 52: Alternativer Parkplatz der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Abbildungen auf der linken Seite v.o.l.n.u.r.:

Abbildung 46: Alter der Stichprobe Altonaer Kinderkrankenhaus (AKK) (eigene Darstellung)

Abbildung 47: Geschlecht der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Abbildung 48: Haushaltsgröße der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Abbildung 49: Sozioökonomischer Status der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Abbildung 50: Pkw-Besitz der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

weis stellen ihren Pkw zu 93 % auf einem privaten Stellplatz (Tiefgarage o.Ä.) ab, die restlichen 7 % parken außerhalb des Bewohnerparkgebiets (siehe Abb. 52).

Die Stichprobe der Haushaltsbefragung im Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ entspricht nur teilweise den soziodemografischen Parametern des Stadtteils und ist daher nicht repräsentativ für den Stadtteil. Sie stellt also ebenfalls ein Stimmungsbild dar. Die durchschnittliche Haushaltsgröße der Stichprobe beträgt 2,0 und liegt damit nah an der durchschnittlichen Haushaltsgröße des Stadtteils, welche 2,1 beträgt (vgl. Statistikamt Nord, 2022). Laut des Stadtteilprofils gibt es in Othmarschen 20,8 % der Bevölkerung unter 18 Jahren. In der Stichprobe wurden zwar 20,1 % Haushalte befragt, in denen Minderjährige leben, jedoch hat keine Person unter 18 Jahren an der Befragung teilgenommen und ihre Sichtweise geäußert. Der Anteil der 65-Jährigen und älteren Personen entspricht in der Stichprobe dem des Anteils des Stadtteils: in der Stichprobe sind 21 % 65 Jahre oder älter, im Stadtteil sind es 20,1 %. Auch der sozioökonomische Status der Stichprobe entspricht dem des anhand des Sozialmonitoring ermittelten Status für den Stadtteil. Aus den Angaben der 285 befragten Haushalte der Stichprobe ergeben sich insgesamt mindestens 236 Pkw. Im Stadtteilprofil werden für Othmarschen 425 Pkw / 1.000 EW angegeben (vgl. Statistikamt Nord, 2022). Aus der Haushaltsbefragung zur Haushaltsgröße ergeben sich insgesamt 625 Personen. Aus den somit 236 Pkw / 625 befragte Personen ergeben sich rechnerisch 378 Pkw / 1.000 EW. Dies sind weniger als im Durchschnitt des Stadtteils und damit ein Indikator, der gegen die Repräsentativität der Stichprobe und für die Verwendung als Stimmungsbild spricht.

Hypothesen

Vor der Auswertung der Daten wurden folgende Hypothesen aufgestellt, welche für beide Gebiete gleichermaßen formuliert wurden und sich auf die Befragten der Bewohner*innenbefragung beziehen.

1. Die Pkw-Nutzung hat seit der Einführung des Bewohnerparkens im Gebiet abgenommen: der vorher kostenlose Parkraum wird nun mit einer Gebühr bepreist und der Pkw wird überlegter genutzt, um den Parkplatz nicht zu verlieren.
2. Die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds ist angestiegen: aufgrund der Bepreisung des Parkens im öffentlichen Raum werden alternative Verkehrsmittel attraktiv.
3. Das Bewohnerparken hat wenig Einfluss auf den Pkw-Besitz: die Gebühr ist zu gering im Vergleich zu den sonstigen Unterhaltungskosten eines Pkw, um eine Abschaffung zu bewirken.
4. Die wahrgenommene Qualität und Sicherheit des öffentlichen Raums hat zugenommen: dies ist ein Ziel der Einführung der Bewohnerparkgebiete und kann aufgrund des geringeren Parkdrucks wahrgenommen werden.
5. Der Preis für einen Bewohnerparkausweis wird als angemessen bis teuer angesehen: zuvor war das Parken im öffentlichen Raum kostenlos, sodass eine Gebühr als Preissteigerung wahrgenommen wird.

4.3.2. Mobilitätsverhalten

Nutzung und Einstellungen bezüglich des Pkw

Fast alle befragten Personen (96 %) geben an, einen Führerschein zu besitzen (siehe Abb. 53). In 32 % der Haushalte gibt es keinen Pkw (siehe Abb. 50). 55 % geben an einen Pkw zu besitzen, in 13 % der Haushalte sind es zwei oder mehr Pkw. Dementsprechend hoch ist auch die Verfügbarkeit eines Pkw als Fahrer*in oder Mitfahrer*in. 75 % der Befragten können jederzeit als Fahrer*in einen Pkw nutzen (siehe Abb. 54). Nur 9 % haben keinen ständigen Zugriff auf einen Pkw als Fahrer*in. Als Mitfahrer*in können 38 % der Befragten jederzeit und 42 % gelegentlich auf einen Pkw zugreifen.

Für eine Einschätzung der Einstellung zum Thema „Pkw“ wurden die Befragten gebeten verschiedenen Aussagen zuzustimmen oder diese abzulehnen. Für 59 % der Befragten ist das Fahren mit dem Pkw eine bequeme Fortbewegungsart (siehe Abb. 55). Nur 14 % lehnen diese Aussage ab. Die Wege mit dem Pkw können 38 % der Befragten schlecht mit anderen Verkehrsmitteln zurücklegen. 42 % haben die Möglichkeit auch andere Verkehrsmittel als den Pkw zu nutzen. 51 % der Befragten lehnen die Aussage ab im Alltag gerne mit dem Pkw zu fahren. Der Pkw ist für den Großteil (78 %) ein Mittel zum Zweck. Für fast die Hälfte der Befragten bedeutet Autofahren Freiheit, 26 % sind bezüglich dieser Aussage neutral eingestellt. 56 % geben an, eher nicht auf einen Pkw angewiesen zu sein. 26 % der Befragten sind auf einen Pkw angewiesen.

Der Pkw als Fahrer*in wird an dritter Stelle nach Fußwegen und dem Fahrrad in der wöchentlichen Verkehrsmittelnutzung genannt. 44 % nutzen ihn täglich / fast täglich und 31 % an einem bis drei Tagen pro Woche (siehe Abb. 56). 11 % der Befragten nutzen den Pkw als Mitfahrer*in mindestens wöchentlich, 65 % nutzen ihn in dieser Funktion seltener als monatlich.

Das Ziel, welches am meisten mit dem Pkw erreicht wird, ist „Freizeit / Urlaub“ (siehe Abb. 57). Ebenfalls wird der Pkw viel für Einkäufe und Erledigungen sowie Arbeits- / Ausbildungszwecke und den Besuch von Freund*innen und Verwandten genutzt. Am wenigsten wird der Pkw für medizinische Zwecke und die Fahrt zum Selbstzweck verwendet. Es ist also anzunehmen, dass er vor allem für weitere Strecken und zum Transport dient.

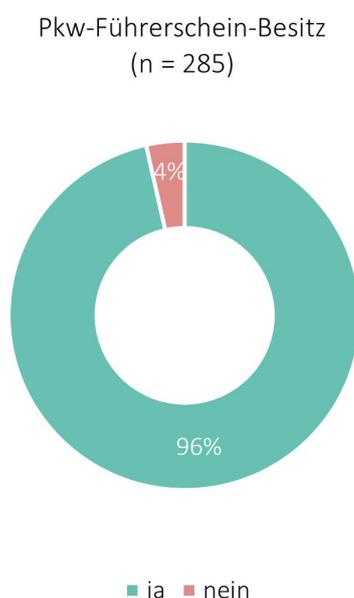


Abbildung 53: Pkw-Führerschein-Besitz der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

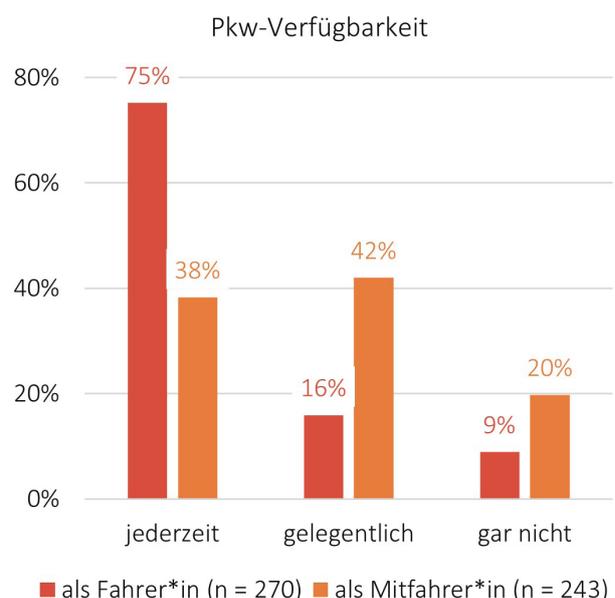


Abbildung 54: Pkw-Verfügbarkeit der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

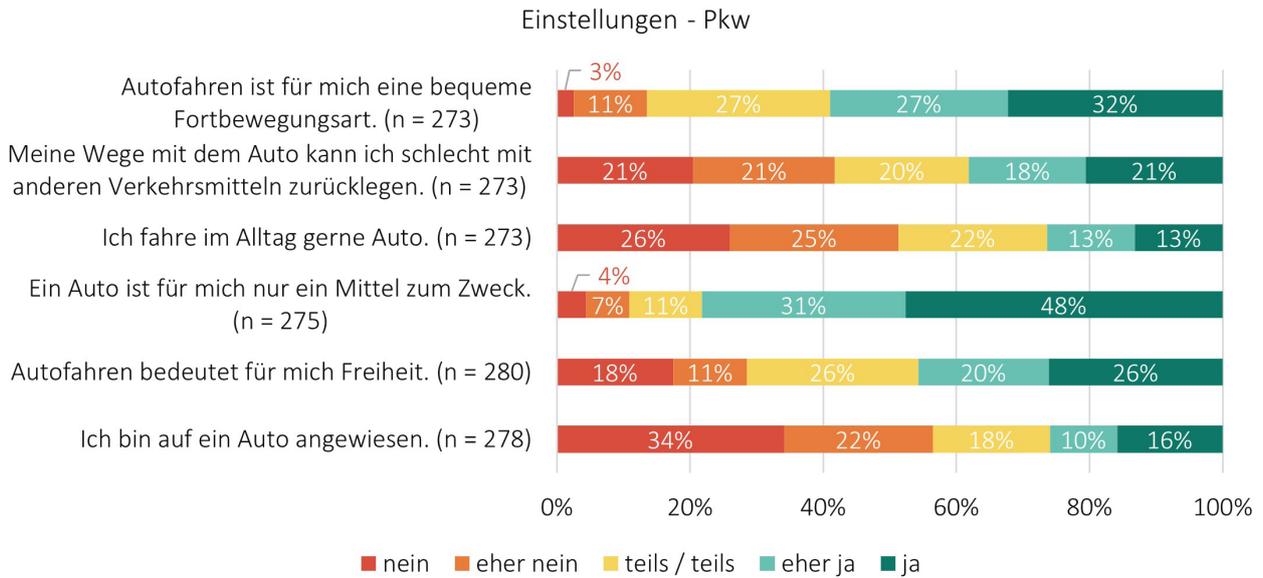


Abbildung 55: Einstellungen bezüglich des Pkw der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

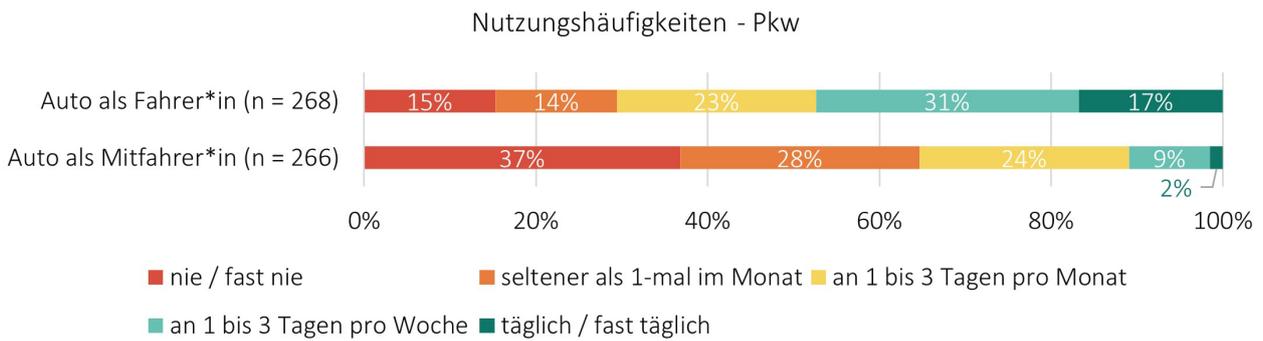


Abbildung 56: Nutzungshäufigkeiten des Pkw der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

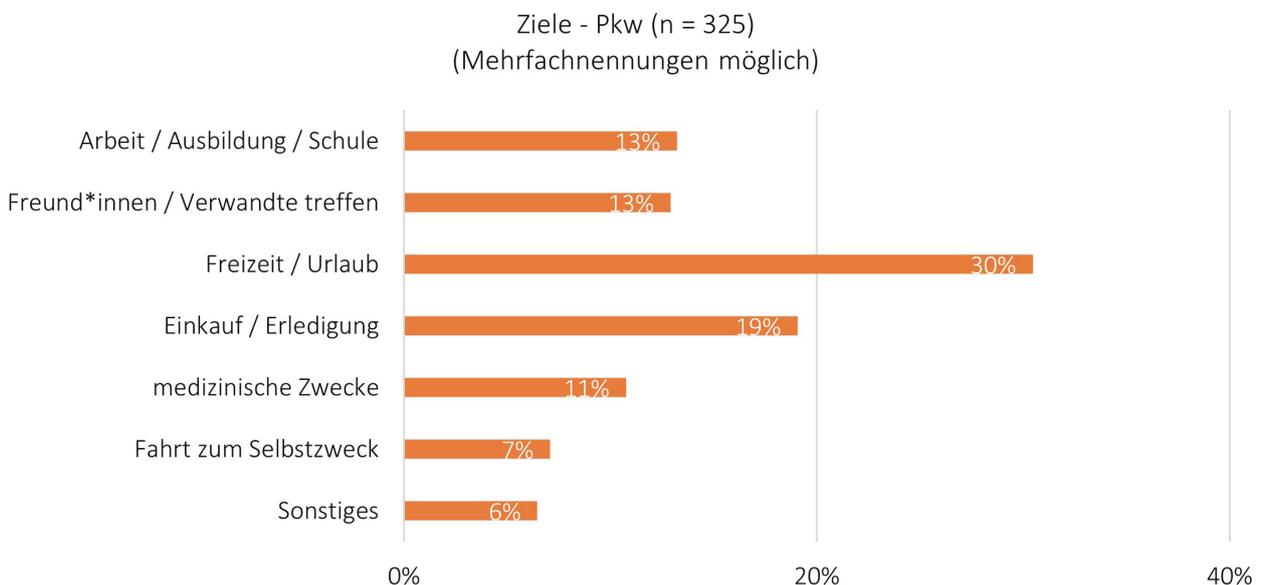


Abbildung 57: Pkw-Ziele der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Nutzung und Einstellungen bezüglich der Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Die Befragten legen Wert auf eine umweltschonende Fortbewegung. 55 % der Befragten stimmen voll und ganz der Aussage zu, dass es ihnen wichtig ist umweltschonende Verkehrsmittel zu nutzen (siehe Abb. 58). Zudem entscheiden sich 60 % der Befragten bewusst gegen den Pkw und nutzen lieber alternative Verkehrsmittel. Jedoch geben auch 31 % an, im Alltag nicht gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. 45 % nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel gerne. Sie dienen 48 % der Befragten als gute Möglichkeit zur Erledigung ihrer alltäglichen Wege. Ein Viertel der Befragten lehnt es ab die öffentlichen Verkehrsmittel gut im Alltag nutzen zu können. Die Befragten fahren im Alltag gerne mit dem Fahrrad: 59 % stimmen der Aussage voll und ganz zu, weitere 15 % stimmen eher zu. Das Wetter hat einen Einfluss auf die Fahrradnutzung. 37 % lehnen es eher ab / voll und ganz ab, das Fahrrad auch bei schlechtem Wetter zu nutzen. Auch Wege zu Fuß erfahren eine breite Zustimmung. Nur 7 % lehnen die Aussage ab, im Alltag gerne Wege zu Fuß zu erledigen.

Das Fahrrad und Wege zu Fuß werden in den Nutzungshäufigkeiten am meisten genannt. 41 % der Stichprobe legen täglich / fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück und 39 % wöchentlich (siehe Abb. 59). Das Fahrrad nutzen 44 % der Befragten täglich / fast täglich und 25 % wöchentlich. Der ÖPNV wird von 42 % (Bus) bzw. 36 % (Bahn) mindestens wöchentlich genutzt. Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds liegen hier an erster und zweiter Stelle (Fußwege und Wege mit dem Fahrrad), sowie auf vierter und fünfter Stelle mit Wegen der Verkehrsmittel des ÖPNV. An dritter Stelle liegt der Pkw als Fahrer*in. Jeweils 26 % (Bus) und 35 % (Bahn) geben an den ÖPNV seltener als monatlich zu nutzen. Ein Drittel der Befragten nutzt den ÖPNV an einem bis drei Tagen pro Monat. Die Nutzungshäufigkeiten des Pkw im Vergleich zum Umweltverbund stehen etwas in Konflikt mit dem zuvor geäußerten hohen Umweltbewusstsein hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung.

Für die Ziele, welche vorrangig mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds erreicht werden, wurden die Verkehrsmittel „Bus / Bahn“, „Fahrrad“ und „zu Fuß“ betrachtet. Mit dem ÖPNV wird vor allem das Ziel „Freizeit / Urlaub“ erreicht (siehe Abb. 60). 25 % der Befragten nutzen den ÖPNV, um Freund*innen und Verwandte zu besuchen. Zudem werden 21 % der Arbeitswege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Für Einkäufe / Erledigungen, medizinische Zwecke und die Fahrt zum Selbstzweck wird

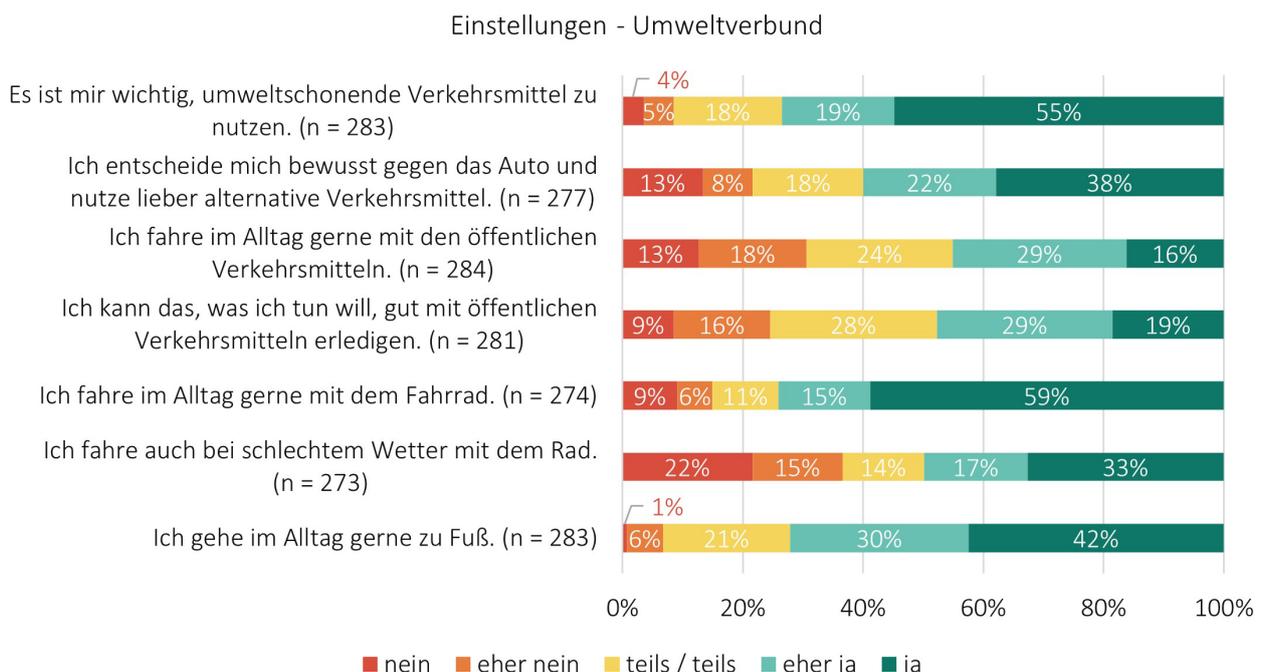


Abbildung 58: Einstellungen bezüglich der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

von den Befragten selten auf den ÖPNV zurückgegriffen. Das Fahrrad wird zum Großteil für das Ziel „Arbeit / Ausbildung / Schule“ genutzt. Fast die Hälfte der Wege zu diesem Ziel werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das Fahrrad ist zudem das meistgenutzte Verkehrsmittel, um Freund*innen und Verwandte zu besuchen, Einkäufe / Erledigungen zu tätigen, für medizinische Zwecke und für die Fahrt zum Selbstzweck. Auch Sonstige Ziele werden am meisten mit dem Fahrrad erreicht. Das dominierende Ziel, welches zu Fuß erreicht wird, ist nach dem Weg zum Selbstzweck der medizinische Zweck. Auch Einkäufe und Erledigungen werden teils zu Fuß erledigt. Bei den verbleibenden Zielen spielt der reine Fußweg eine untergeordnete Rolle.

Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel des Umweltverbunds für das Erreichen fast aller Ziele verwendet und ist damit sehr dominierend in der Wahl der Verkehrsmittel. Der ÖPNV wird vor allem für Besuchs- und Freizeitzwecke verwendet. Zu Fuß werden vorrangig nahe gelegene Ziele, wie Einkäufe und Erledigungen, erreicht sowie der Selbstzweck angegeben.

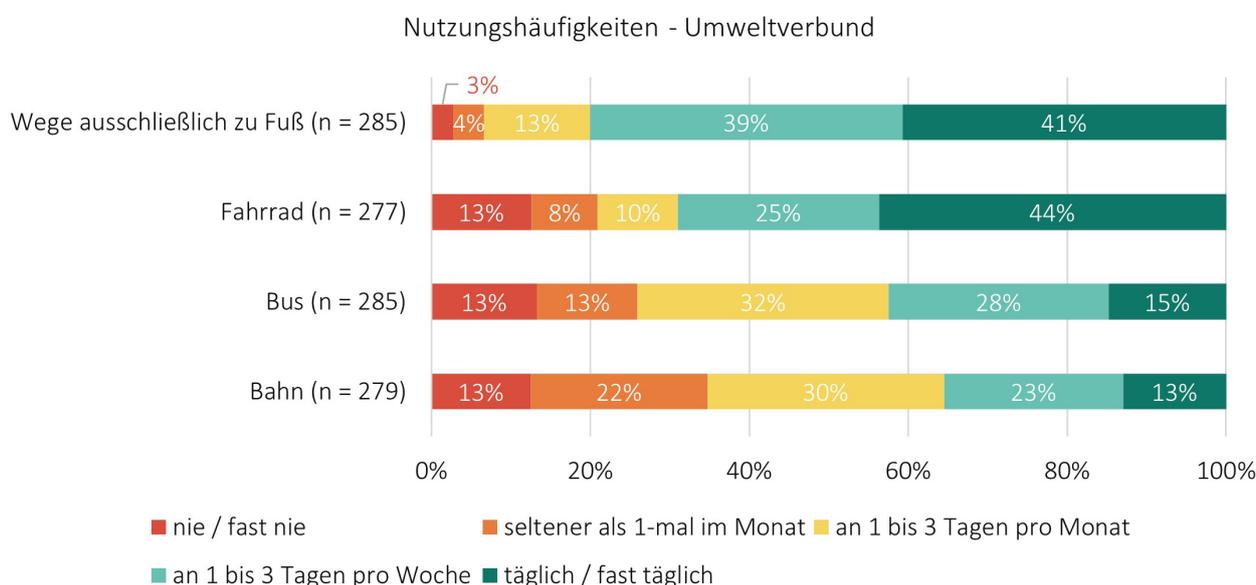


Abbildung 59: Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

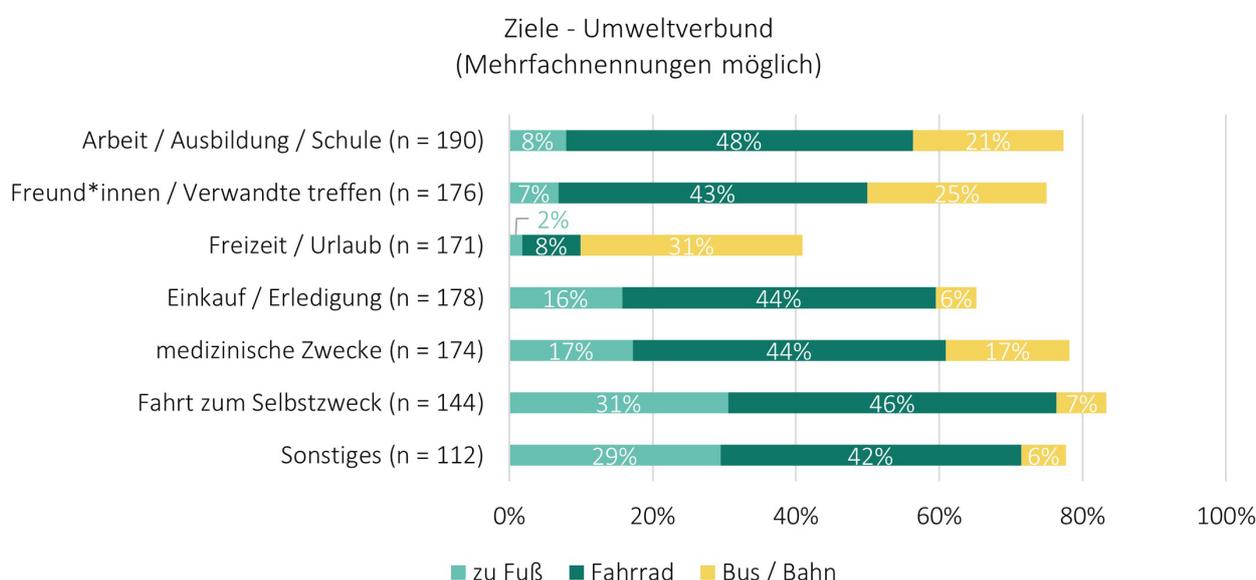


Abbildung 60: Ziele der Verkehrsmittel des Umweltverbunds der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

4.3.3. Veränderungen durch das Bewohnerparkgebiet

Um eine Veränderung in der Verkehrsmittelnutzung und dem Mobilitätsverhalten in Zusammenhang mit dem Bewohnerparken festzustellen, wurden die Befragten gebeten eine persönliche Einschätzung dazu abzugeben. Insgesamt sind geringe Veränderungen in der Nutzungshäufigkeit aller Verkehrsmittel zu erkennen (siehe Abb. 61). Im Durchschnitt ist die Nutzung von Fahrrad, Bahn und E-Scootern gleichgeblieben. 9 % der Befragten geben an, das Taxi seltener zu nutzen. CarSharing wird von 8 % häufiger genutzt als vor dem Bewohnerparken. Die Fußwege haben einen leichten Zuwachs erfahren: 6 % geben an, seit dem Bewohnerparken häufiger reine Fußwege zurückzulegen. 7 % der Befragten nutzen den Bus häufiger und 5 % seltener. 9 % nutzen den Pkw als Fahrer*in seltener, gleiches gilt für den Pkw als Mitfahrer*in. Die Nutzung des Busses hat leicht zugenommen: 7 % geben an, diesen nun häufiger zu nutzen.

Für eine genauere Betrachtung wurden die Befragten in drei Gruppen eingeteilt:

1. Gruppe 1: Personen ohne Pkw
2. Gruppe 2: Personen mit Pkw ohne Bewohnerparkausweis
3. Gruppe 3: Personen mit Pkw und Bewohnerparkausweis

Zur Einordnung der drei Gruppen werden sie zunächst kurz anhand der Altersstruktur und des sozioökonomischen Status charakterisiert (siehe Anhang: Abb. 92 & 93). Gruppe 2 ist im Durchschnitt am ältesten mit einem durchschnittlichen Alter von 57,6 Jahren. Gruppe 1 ist am jüngsten, hat jedoch auch die größte Altersspanne. Hinsichtlich des sozioökonomischen Status ist Gruppe 3 zu 74,4 % im hohen bis sehr hohen sozioökonomischen Bereich zu verorten. In Gruppe 2 haben 68,6 % einen sehr hohen bis hohen sozioökonomischen Status. Die Personen der Gruppe 1 haben meist einen mittleren sozioökonomischen Status.

Die erste Gruppe nutzt die Verkehrsmittel des Umweltverbunds seit der Einführung des Bewohnerparkens häufiger (siehe Anhang: Abb. 94). Wege zu Fuß werden dabei von 7 % der Befragten häufiger getätigt. Bus, Bahn und das Fahrrad werden von mindestens 10 % häufiger genutzt. Eine große Veränderung gibt es hinsichtlich der Pkw-Nutzung als Fahrer*in. 17 % der Befragten geben an, den Pkw

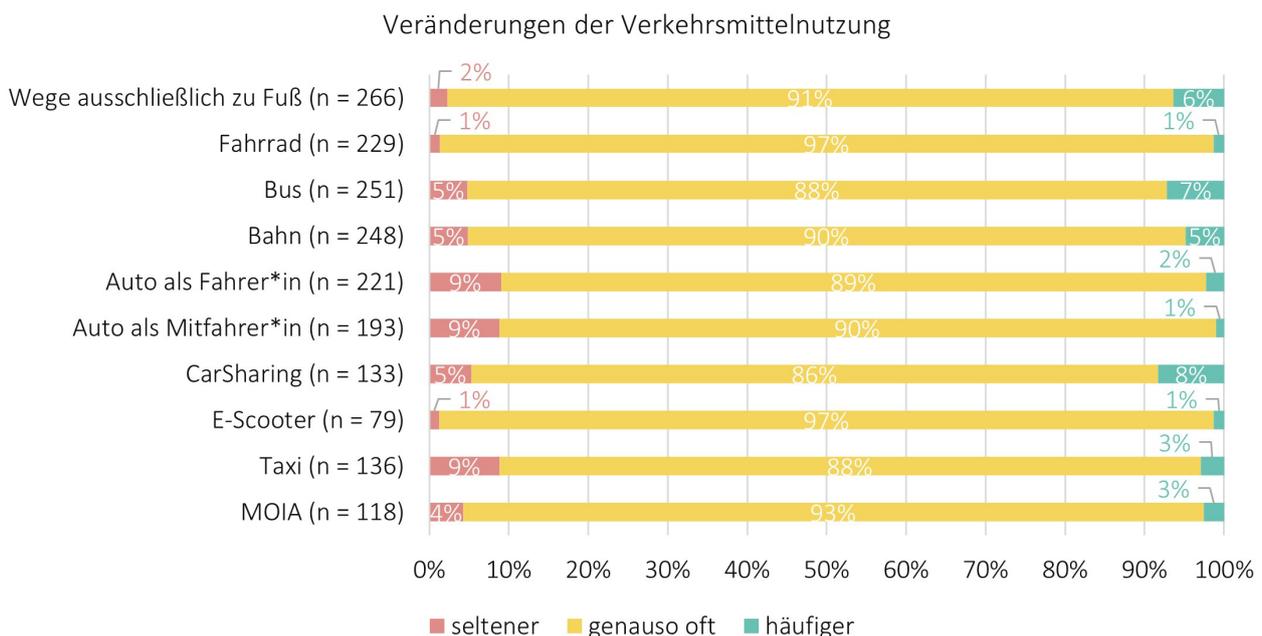


Abbildung 61: Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

als Fahrer*in häufiger zu nutzen, seit es das Bewohnerparken gibt. Dahingegen nutzen die Befragten den Pkw als Mitfahrer*in seltener. Das Taxi wird ebenfalls seltener genutzt.

Die zweite Gruppe hat ihre Nutzung des Pkw sowohl in der Funktion als Fahrer*in als auch als Mitfahrer*in nicht verändert (siehe Anhang: Abb. 95). Die Wege zu Fuß haben leicht zugenommen. Bus und Bahn werden von 5 % bis 6 % der Befragten seltener genutzt, gleiches gilt für Taxi und MOIA. Die Nutzung von CarSharing hat bei 6 % der Befragten zugenommen.

In Gruppe 3 hat die Nutzung des Pkw als Fahrer*in und Mitfahrer*in abgenommen (siehe Anhang: Abb. 96). 9 % nutzen den Pkw in diesen Funktionen seltener. Auch die Nutzung der Bahn hat abgenommen, seit es das Bewohnerparken gibt. 7 % der Befragten nutzen die Bahn seltener. Bei der Nutzung des Busses hat sich insgesamt keine Veränderung ergeben. Das Fahrrad wird etwas seltener genutzt und Fußwege haben leicht zugenommen.

Insgesamt hat sich die Verkehrsmittelnutzung auch in den jeweiligen Untergruppen nicht stark verändert. Es ist jedoch auffällig, dass die Pkw-Nutzung als Fahrer*in in Gruppe 1 (kein Pkw-Besitz) zugenommen hat. Die Fußwege haben übergreifend in allen drei Gruppen leicht zugenommen. Besonders in Gruppe 3 hat die Pkw-Nutzung abgenommen. Der Umweltverbund wurde von der ersten Gruppe häufiger genutzt, in den anderen beiden Gruppen etwas weniger.

Veränderung der Pkw-Nutzung

Jeweils 9 % der gesamten Stichprobe geben an, den Pkw als Fahrer*in und Mitfahrer*in seltener zu nutzen, seit es das Bewohnerparken gibt. Dies lässt einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel als möglich erscheinen, welcher mittels einer separaten Auswertung untersucht werden soll. Wie schon im Gebiet „Spielbudenplatz“ nutzen die Befragten, welche den Pkw seltener als Fahrer*in nutzen, ihn auch als Mitfahrer*in seltener.

Bei einer geringeren Nutzung als Fahrer*in geben die Befragten insbesondere eine häufigere Fahrradnutzung an (siehe Abb. 62). Auch Wege zu Fuß und mit dem ÖPNV werden von den Befragten häufiger zurückgelegt. Die Befragten, welche den Pkw als Mitfahrer*in seltener nutzen, zeigen ebenfalls eine häufigere Fahrradnutzung (siehe Abb. 63). Auch Wege zu Fuß und mit dem ÖPNV sind angestiegen. Der Anteil derer, die keine Veränderungen angeben, ist jedoch höher, was auf insgesamt weniger zurückgelegte Wege schließen lässt. Auch ein Anstieg der Länge der zurückgelegten Wege ist möglich. In der Frage wurden lediglich die veränderten Häufigkeiten abgefragt und die Wegelänge vernachlässigt.

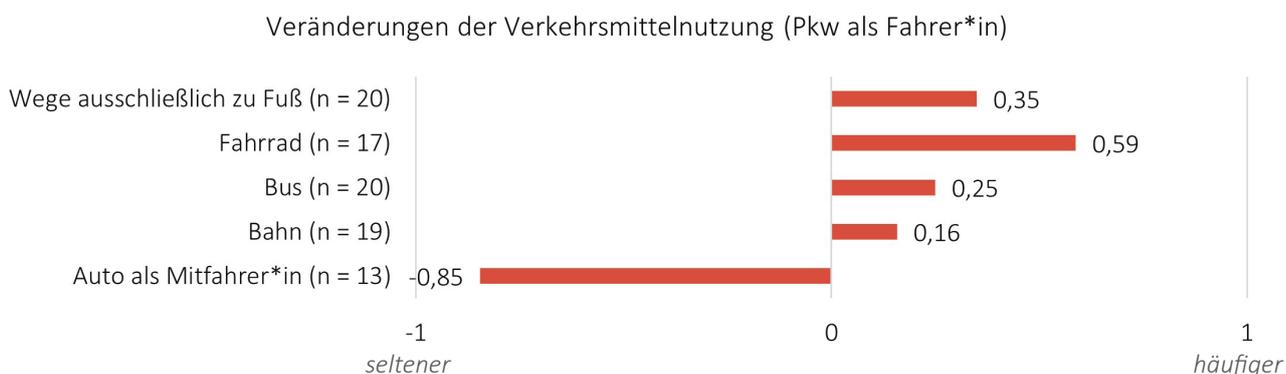


Abbildung 62: Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe AKK (nur seltenere Nutzung als Pkw-Fahrer*in) (eigene Darstellung)

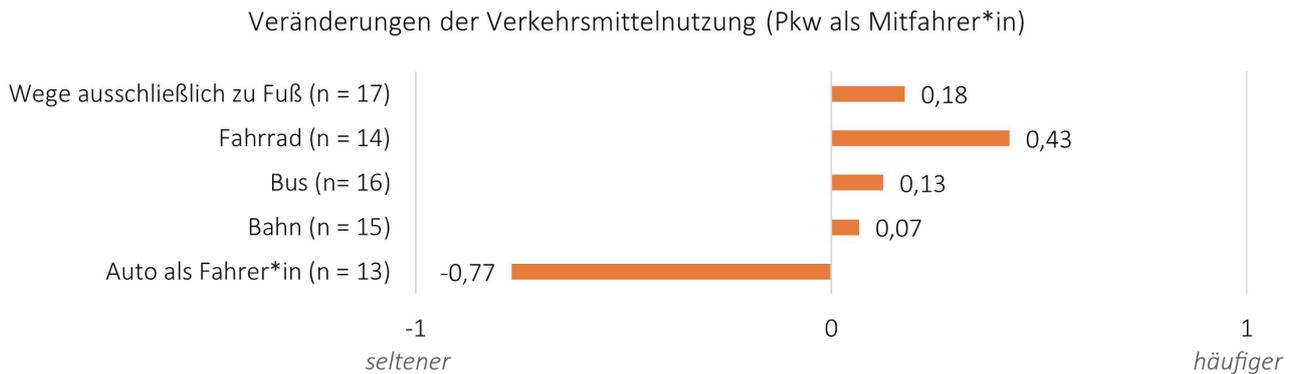


Abbildung 63: Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe AKK (nur seltenere Nutzung als Pkw-Mitfahrer*in) (eigene Darstellung)

Es kann eine Verschiebung des MIV auf den Umweltverbund erkannt werden. Aufgrund der sehr geringen absoluten Anzahl der Befragten (20 und 17 Personen) ist diese Auswertung jedoch nur als Tendenz zu verstehen.

Die erste **Hypothese** – die Pkw-Nutzung hat seit der Einführung des Bewohnerparkens im Gebiet abgenommen – kann mit der Auswertung verifiziert werden. Jedoch wurde der Rückgang der Pkw-Nutzung nur von 9 % der Befragten angegeben. Betrachtet man nur die Teilgruppe 1, so hat die Nutzung des Pkw als Fahrer*in zugenommen. Bei 89 % - 90 % der gesamten Stichprobe hat sich die Pkw-Nutzung nicht verändert.

Die zweite **Hypothese** – die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds ist angestiegen – kann mit der Auswertung nicht verifiziert werden. Es wird eine häufigere Nutzung des ÖPNV und von CarSharing-Angeboten festgestellt, jedoch werden diese Verkehrsmittel auch von ähnlich vielen Befragten seltener genutzt als vor dem Bewohnerparken. Somit ergibt sich im Durchschnitt keine Veränderung, was sich auch in den drei Teilgruppen zeigt.

Einstellungen bezüglich des Bewohnerparkgebiets

Die Einrichtung des Bewohnerparkgebiets „Altonaer Kinderkrankenhaus“ hat wenig Einfluss auf den Pkw-Besitz der Befragten. Nur vier Personen der Stichprobe stimmen der Aussage eher zu, einen Pkw abgeschafft zu haben. Zwei Personen geben an, sich einen Pkw angeschafft zu haben. Über 95 % der Befragten lehnen beide Aussagen ab und haben somit keine Veränderung in ihrem Pkw-Besitz vorgenommen (siehe Abb. 64). Eine bewusster Pkw-Nutzung lehnen die Befragten zum Großteil (72 %) ab. 48 % geben an, Veränderungen seit der Einführung des Bewohnerparkens festzustellen, wohingegen 36 % keine Veränderungen bemerken. Eine einfachere Parkplatzsuche wird von 37 % der Befragten wahrgenommen, 45 % können keine Verbesserungen feststellen. Die Aufenthaltsqualität hat sich laut ca. der Hälfte der Befragten nicht verbessert, 34 % nehmen eine Verbesserung wahr. Dies spiegelt sich auch im Sicherheitsempfinden des öffentlichen Straßenraums wieder. 67 % geben an sich nicht sicherer im öffentlichen Straßenraum zu fühlen.

Die Einstellungen bezüglich des Bewohnerparkgebiets wurden differenziert nach den oben definierten Gruppen betrachtet.

In Gruppe 1 geben drei Personen an, aufgrund des Bewohnerparkens einen Pkw abgeschafft zu haben (siehe Anhang: Abb. 97). Eine bewusster Pkw-Nutzung wird von dieser Gruppe nicht geäußert. Die Befragten dieser Gruppe geben zu 45 % an, keinen Unterschied zwischen „vor dem Bewohnerparken“ und „seit dem Bewohnerparken“ festzustellen. Die Einstellung bezüglich einer vereinfachten

Parkplatzverfügbarkeit der Gruppe ist neutral. 45 % der Befragten dieser Gruppe lehnen die Aussage einer gestiegenen Aufenthaltsqualität ab. 41 % stimmen der Aussage zu und können eine gestiegene Aufenthaltsqualität feststellen. Nur 29 % der Befragten fühlen sich im Straßenraum sicherer. 59 % verneinen diese Aussage.

Die Gruppe 2 hat aufgrund des Bewohnerparkens keine Veränderungen am Pkw-Besitz vorgenommen (siehe Anhang: Abb. 98). Lediglich eine Person stimmt der Aussage eher zu, dass sie aufgrund des Bewohnerparkens einen Pkw abgeschafft hat. Bezüglich einer bewussteren Pkw-Nutzung wurden keine Angaben gemacht. 45 % der Befragten geben an, einen Unterschied zwischen dem Zustand vor und seit dem Bewohnerparken festzustellen, 37 % verneinen dies. Bezüglich der Aufenthaltsqualität bemerken 14 % deutlich eine Steigerung. Fast die Hälfte der Befragten dieser Gruppe lehnt die Aussage jedoch ab. Ein noch größerer Teil der Gruppe, 62 %, geben an, sich im Straßenraum nicht sicherer zu fühlen.

Die letzte Gruppe umfasst die Personen, die angegeben haben, mindestens einen Pkw sowie einen Bewohnerparkausweis zu besitzen. Zwei Personen dieser Gruppe geben an, sich aufgrund des Bewohnerparkens eher einen Pkw angeschafft zu haben (siehe Anhang: Abb. 99). 70 % der Befragten nutzen den Pkw nicht bewusster seit dem Bewohnerparken, 17 % geben eine bewusster Nutzung an. Ca. die Hälfte dieser Gruppe (54 %) kann keinen Unterschied seit dem Bewohnerparken feststellen. Bei der Parkplatzsuche geben 47 % an, leichter einen Parkplatz zu finden, seit es das Bewohnerparken gibt, jedoch lehnen auch 37 % diese Aussage ab. Für 54 % hat sich die Aufenthaltsqualität nicht gesteigert und sogar 71 % der Befragten dieser Gruppe geben an, sich nicht sicherer im Straßenraum zu fühlen.

Zusammenfassend ergibt sich bei der Betrachtung aller drei Gruppen ein ähnliches Bild in den Einstellungen zum Bewohnerparkgebiet. Es gibt wenig Einfluss auf den Pkw-Besitz und auch die Pkw-Nutzung hat sich nicht hin zu einer bewussteren Nutzung gewandelt. Die Aufenthaltsqualität hat sich

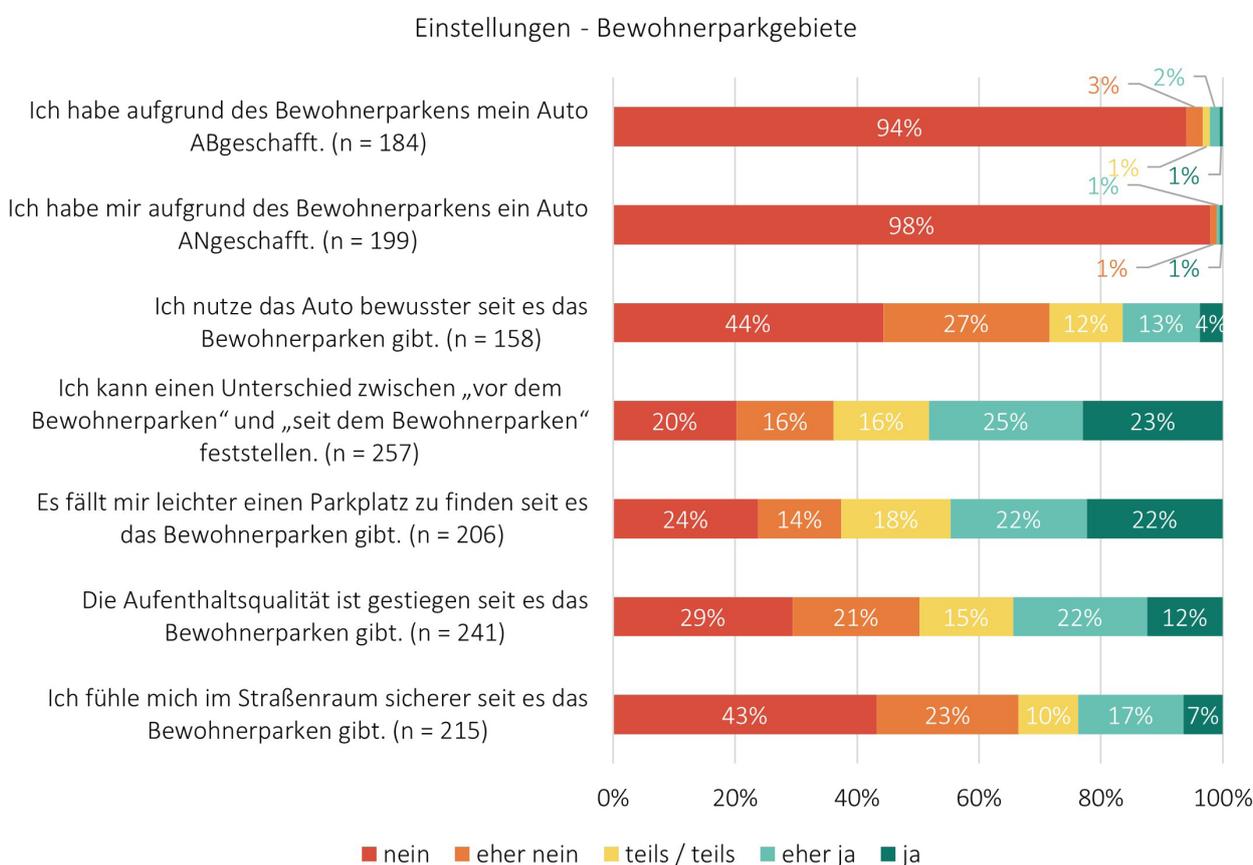


Abbildung 64: Einstellungen bezüglich des Bewohnerparkgebiets der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

nach Einschätzung keiner Gruppe verbessert und das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Straßenraum schließt sich diesem Meinungsbild an. Die dritte Gruppe findet durchschnittlich deutlich einfacher einen Parkplatz, seit es das Bewohnerparken gibt.

Die dritte **Hypothese** – das Bewohnerparken hat wenig Einfluss auf den Pkw-Besitz – kann verifiziert werden. Der Großteil der Stichprobe gibt an, sich weder einen Pkw an- noch abgeschafft zu haben.

Die vierte **Hypothese** betrifft den öffentlichen Raum – die wahrgenommene Qualität und Sicherheit des öffentlichen Raums hat zugenommen – und kann nach der Auswertung nicht verifiziert werden. Bei der Betrachtung der Mittelwerte zeigt sich, dass die Stichprobe die diesbezüglichen Aussagen tendenziell ablehnt. Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität ist die Ablehnung (50 %) jedoch etwas geringer als in Bezug auf das Sicherheitsgefühl (66 %). Nur 34 % der Befragten nehmen eine gestiegene Aufenthaltsqualität war und 24 % fühlen sich sicherer im Straßenraum. Auch bei der Betrachtung der Teilgruppen kann die Hypothese nicht verifiziert werden, da sich ein ähnliches Bild zeigt.

Zahlungsbereitschaft

Als nächstes soll die Zahlungsbereitschaft aller Befragten betrachtet werden. Die Preisspanne im Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ reicht von 41,00 € (Point of Marginal Cheapness) bis 95,00 € (Point of Marginal Expensiveness) und drückt aus, welchen Betrag die Befragten bereit sind pro Jahr für einen Bewohnerparkausweis zu bezahlen (siehe Abb. 65). Der aktuelle Preis eines Bewohnerparkausweises liegt mit 65,00 € (70,00 € bei analoger Beantragung) innerhalb dieser Preisspanne. Der indifferente Preis liegt im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ bei 64,00 €. Der optimale Preispunkt liegt bei 60,00 € und damit leicht unter den tatsächlichen Kosten eines Bewohnerparkgebiets.

Wird nur die Zahlungsbereitschaft derer betrachtet, die bereits einen Bewohnerparkausweis für ihren Pkw besitzen, ergibt sich eine leicht veränderte Preisspanne. Diese reicht von 30,50 € als PMC bis zu einem PME von 80,00 € und ist damit niedriger angesetzt als die aller Befragten (siehe Abb. 66). Der indifferente Preis liegt ebenfalls etwas niedriger bei 60,00 €. Der optimale Preispunkt wird mit 51,00 € berechnet und liegt damit deutlich unter den tatsächlichen Kosten eines Bewohnerparkausweises. Es kann also schlussgefolgert werden, dass die Nutzer*innen eines Bewohnerparkausweises diesen als zu teuer empfinden und einen niedrigeren Preis für angemessener halten, da auch der indifferente Preis 5,00 € unter dem tatsächlichen Preis liegt.

Die fünfte **Hypothese** bezieht sich auf den Preis – der Preis für einen Bewohnerparkausweis wird als angemessen bis teuer angesehen – und kann verifiziert werden. Sowohl der indifferente Preis (64,00 €) als auch der optimale Preispunkt (60,00 €) liegen unter den tatsächlichen Kosten eines Bewohnerparkausweises. Gleiches gilt für die Teilgruppe der Besitzer*innen eines Bewohnerparkausweises. Auch hier liegt der reale Preis über dem indifferenten Preis und dem optimalen Preispunkt. Die Preisspanne reicht jedoch über den aktuellen Preis hinaus, sodass der Bewohnerparkausweis nicht als zu teuer angesehen wird.

Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums

Um eine Aussage darüber zu treffen, wie die Befragten den öffentlichen Raum in ihrem Bewohnerparkgebiet einschätzen und welche Einstellungen sie generell gegenüber dem öffentlichen Raum haben, wurden sie gebeten verschiedenen Aussagen zuzustimmen oder abzulehnen. 46 % der Befragten stimmen der Aussage voll und ganz zu, dass sie sich weniger parkende Autos im öffentlichen Raum wünschen (siehe Abb. 67). Eine Ablehnung gegenüber dieser Aussage äußern nur 19 % der Befragten.

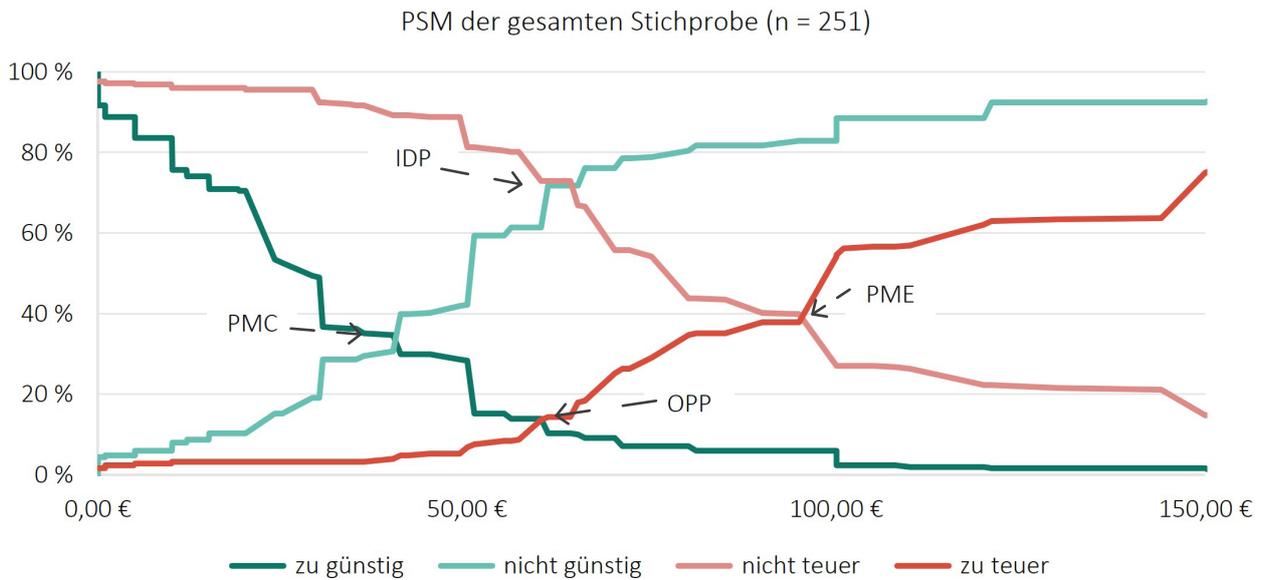


Abbildung 65: PSM der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

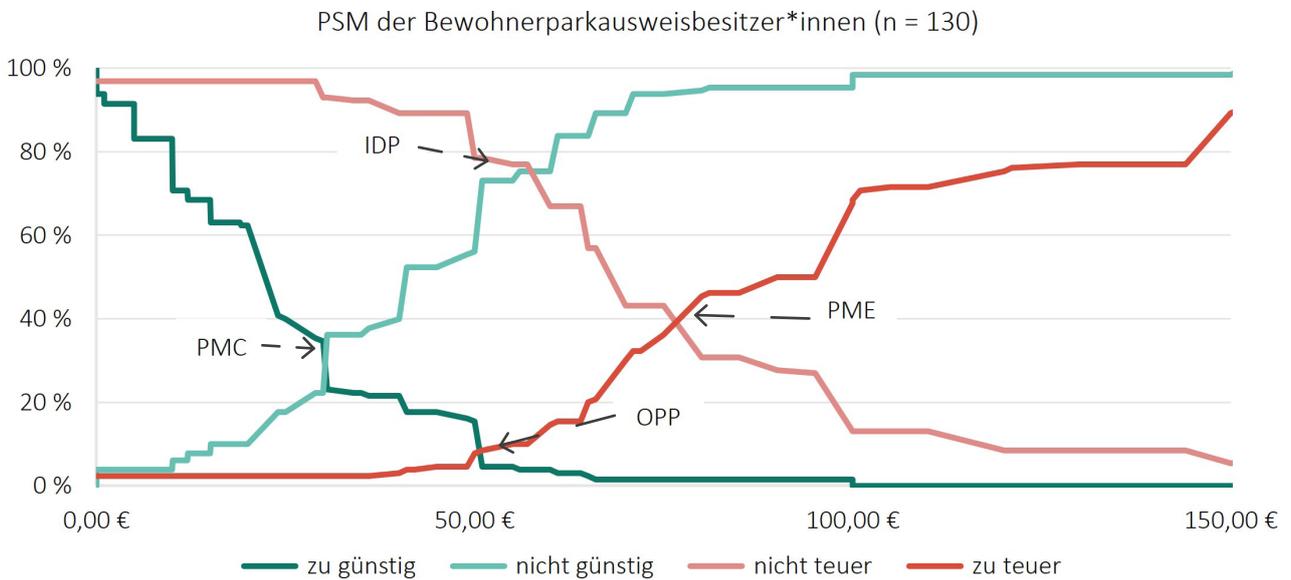


Abbildung 66: PSM der BP-Ausweis-Besitzer*innen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Einstellungen - Öffentlicher Raum

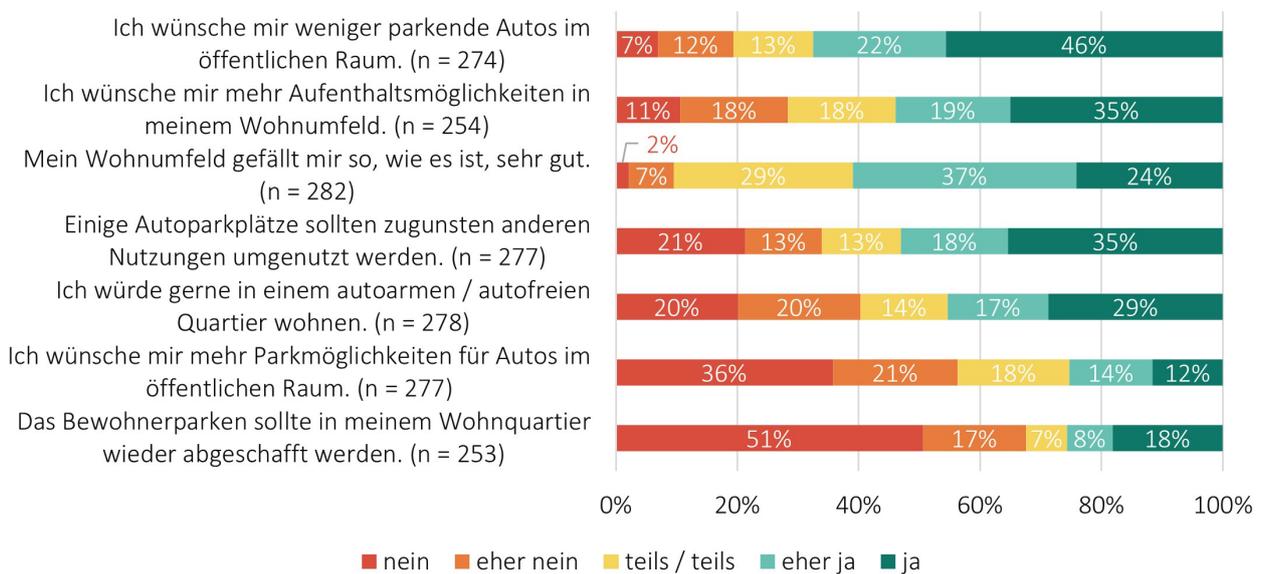


Abbildung 67: Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Auch der Wunsch nach mehr Aufenthaltsmöglichkeiten findet mehrheitlich eine Zustimmung unter den Befragten: 54 % stimmen dieser Aussage zu, 29 % lehnen sie ab. Bezüglich der Umnutzung von Pkw-Parkplätzen sind die Befragten positiv eingestellt: 53 % stimmen dieser Aussage zu, 24 % lehnen sie ab. Dies passt auch zum Wunsch nach mehr Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum, welchen 26 % befürworten und 57 % ablehnen. 46 % der Befragten würden gerne in einem autoarmen oder autofreien Quartier wohnen. In etwa gleich viele lehnen diese Möglichkeit ab. Nur 26 % sind dafür das Bewohnerparken wieder abzuschaffen, 68 % lehnen diese Aussage ab. Insgesamt gefällt das Wohnumfeld über der Hälfte der Befragten so, wie es ist, sehr gut.

Auch dieser Teil der Befragung wurde nach den drei differenzierten Gruppen ausgewertet.

Die Gruppe 1 wünscht sich sehr deutlich mit einer Zustimmung von 86 % weniger parkende Pkw im öffentlichen Raum (siehe Anhang: Abb. 100). Dreiviertel der Gruppe äußern den Wunsch nach mehr Aufenthaltsmöglichkeiten. Hinsichtlich der Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld ist das Ergebnis neutral. Die Befragten dieser Gruppe wünschen sich eine Umnutzung einiger Pkw-Parkplätze zugunsten anderer Nutzungen und nicht mehr Parkmöglichkeiten für Pkw im öffentlichen Raum. 74 % der Gruppe würde gerne in einem autoarmen oder autofreien Quartier leben. Das Bewohnerparken soll nach 77 % der Gruppe beibehalten werden.

Ein etwas anderes Bild ergibt sich bei der Betrachtung der Gruppe 2. 69 % der Befragten dieser Gruppe wünschen sich weniger parkende Pkw im öffentlichen Raum und die Hälfte der Befragten (52 %) ist für mehr Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum (siehe Anhang: Abb. 101). Bezüglich einer Umnutzung von Pkw-Parkplätzen ist die Gruppe unterschiedlicher Meinung. 41 % lehnen diese Aussage ab und 43 % stimmen ihr zu. Gleiches gilt für das Wohnen in einem autoarmen oder autofreien Quartier. Ca. ein Drittel der Befragten wünscht sich mehr Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum, 51 % lehnen diese Möglichkeit ab. Insgesamt ist diese Gruppe mit ihrem Wohnumfeld zufrieden: 67 % gefällt es so, wie es ist, sehr gut. Die Abschaffung des Bewohnerparkens wird von 55 % der Befragten abgelehnt.

Innerhalb der Gruppe 3 wünschen sich 56 % weniger parkende Pkw im öffentlichen Raum und 42 % sind positiv gegenüber mehr Aufenthaltsmöglichkeiten eingestellt (siehe Anhang: Abb. 102). Bezüglich einer Umnutzung von vorhandenen Pkw-Parkplätzen ergibt sich ein neutrales Bild: 44 % lehnen dies ab, 41 % stimmen dem zu. 52 % der Befragten würden nicht gerne in einem autofreien oder autoarmen Quartier wohnen. Ca. die Hälfte der Gruppe wünscht sich nicht mehr Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Daraus kann geschlossen werden, dass genügend Parkplätze vorhanden sind. 34 % der Gruppe sind jedoch für die Schaffung neuer Parkplätze. Das Bewohnerparken sollte laut dieser Gruppe nicht wieder abgeschafft werden: 67 % der Befragten sind dagegen, 27 % dafür. Die Gruppe ist zu 69 % zufrieden mit ihrem Wohnumfeld.

Insgesamt sind alle drei Gruppen zufrieden mit ihrem Wohnumfeld, wie es ist. Tendenziell befürworten auch alle drei Gruppen weniger parkende Pkw im öffentlichen Raum, wobei hier die Gruppe der Befragten ohne Pkw die größte Zustimmung äußert. Diese Gruppe ist auch die einzige, welche mehrheitlich gerne in einem autoarmen oder autofreien Quartier wohnen würde. Unter den Besitzer*innen von Bewohnerparkausweisen wird eine Abschaffung des Bewohnerparkens nicht gewünscht und auch mehr Parkmöglichkeiten sieht diese Gruppe nicht als nötig an. Anzumerken ist, dass diese Gruppe im Gegensatz zu den beiden anderen Gruppen eine Umnutzung einiger Pkw-Parkplätze zugunsten anderer Nutzungen ablehnt.

4.3.4. Bewertung & Zusammenfassung

Insgesamt bewertet je ein Viertel aller Befragten die Einrichtung des Bewohnerparkgebiets als gut und eher gut, weitere 27 % bewerteten sie als ok (siehe Abb. 68). 22 % befinden die Einrichtung für eher schlecht oder schlecht.

Differenziert man die abschließende Bewertung nach den oben verwendeten drei Gruppen, so fällt die Bewertung der Gruppe 2 am differenziertesten aus (siehe Abb. 69). Insgesamt 54 % bewerten die Einrichtung des Bewohnerparkgebiets als eher gut oder gut, jedoch geben auch 34 % eine eher schlechte und schlechte Bewertung ab. Gruppe 1 äußert nur zu insgesamt 10 % eine schlechte und eher schlechte Bewertung. 36 % dieser Gruppe bewerten die Einrichtung als ok, 54 % finden die Einrichtung eher gut oder gut. In Gruppe 3 bewerten 14 % die Einrichtung als schlecht und 12 % als eher schlecht. Der Anteil der Befragten, die die Einrichtung als eher gut oder gut bewerten, ist in dieser Gruppe im Vergleich zu den anderen beiden Gruppen am geringsten und liegt bei 48 %.

Der Anteil derjenigen, die die Einrichtung insgesamt als eher gut oder gut befindet liegt jeweils im Bereich der 50 %-Marke. Ca. ein Fünftel bis ein Drittel aller Gruppen bewertet die Einrichtung als schlecht und eher schlecht.

Im Rahmen von Freitexten konnten weitere Bewertungen abgegeben werden oder Probleme und Verbesserungsvorschläge geäußert werden. Insgesamt haben 172 Personen diese Möglichkeit genutzt. 26 empfinden das Bewohnerparkgebiet als zu klein und die Grenzen als nicht sinnvoll gezogen (siehe Abb. 70). Zudem gibt es ihrer Meinung nach immernoch zu wenig Parkraum. Der Wunsch von 24 Befragten ist das Erleichtern des Besucherparkens und die aktive Schaffung von alternativen Verkehrsangeboten. Im Besonderen wird hier die Schaffung von Parkflächen für die Mitarbeiter*innen des Altonaer Kinderkrankenhauses angesprochen. Neue Regelungen für beeinträchtigte Menschen und Betriebe wurden von 23 Befragten angesprochen. Aufgrund der diversen Größe, Anzahl und Antriebsarten der Pkw wünschen sich 19 Personen eine preisliche Differenzierung nach diesen Parame-

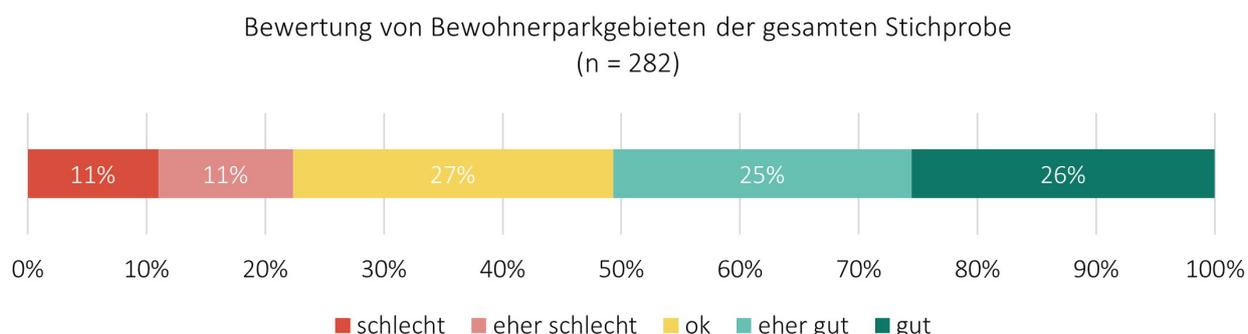


Abbildung 68: Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten der gesamten Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

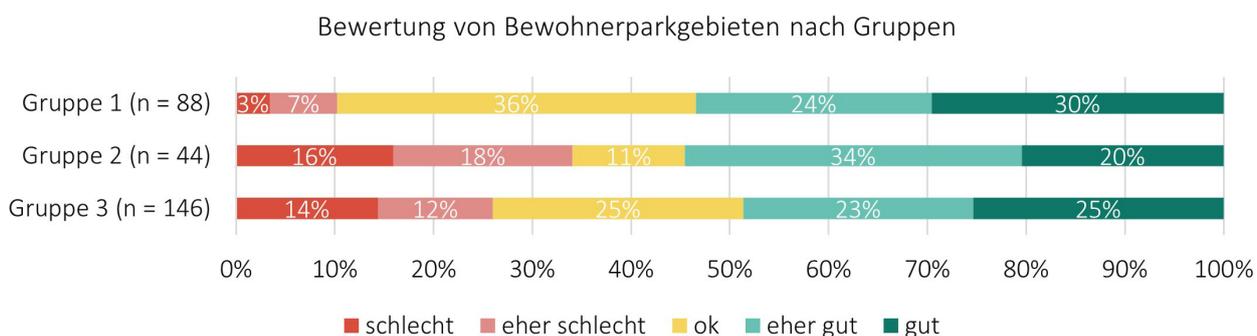


Abbildung 69: Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten der drei Gruppen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

tern. Zudem sollten mehr und bessere Parkkontrollen durchgeführt werden. Ein erwähnter positiver Aspekt ist die Entstehung von Flächen für andere Nutzungen. Neun Personen wünschen sich eine bessere Kommunikation der Bewohnerparkmaßnahmen. Insgesamt sehen 18 Befragte die Bewohnerparkgebiete als nicht sinnvoll an und wünschen sich eine Abschaffung. 17 Personen äußern, dass die Einrichtung von Bewohnerparkgebieten eine sinnvolle Maßnahme ist.

Die Stichprobe im Bewohnerparkgebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ bewertet die Einrichtung des Gebiets insgesamt als positiv. Drei Viertel der Befragten, welche einen Pkw besitzen, nutzen das Bewohnerparken aktiv mittels eines Bewohnerparkausweises und können eine gute Aussage bezüglich des Nutzens und des Wirkens treffen. An der Verkehrsmittelnutzung und dem Mobilitätsverhalten hat sich seit der Einrichtung nicht viel verändert. Auch auf den Pkw-Besitz der Befragten hat die Einrichtung des Bewohnerparkgebiets keinen Einfluss genommen. In den Anmerkungen zeigt sich teils großer Frust und Unverständnis über das Bewohnerparkgebiet, was auf eine mangelnde Aufklärung und Kommunikation schließen lässt.

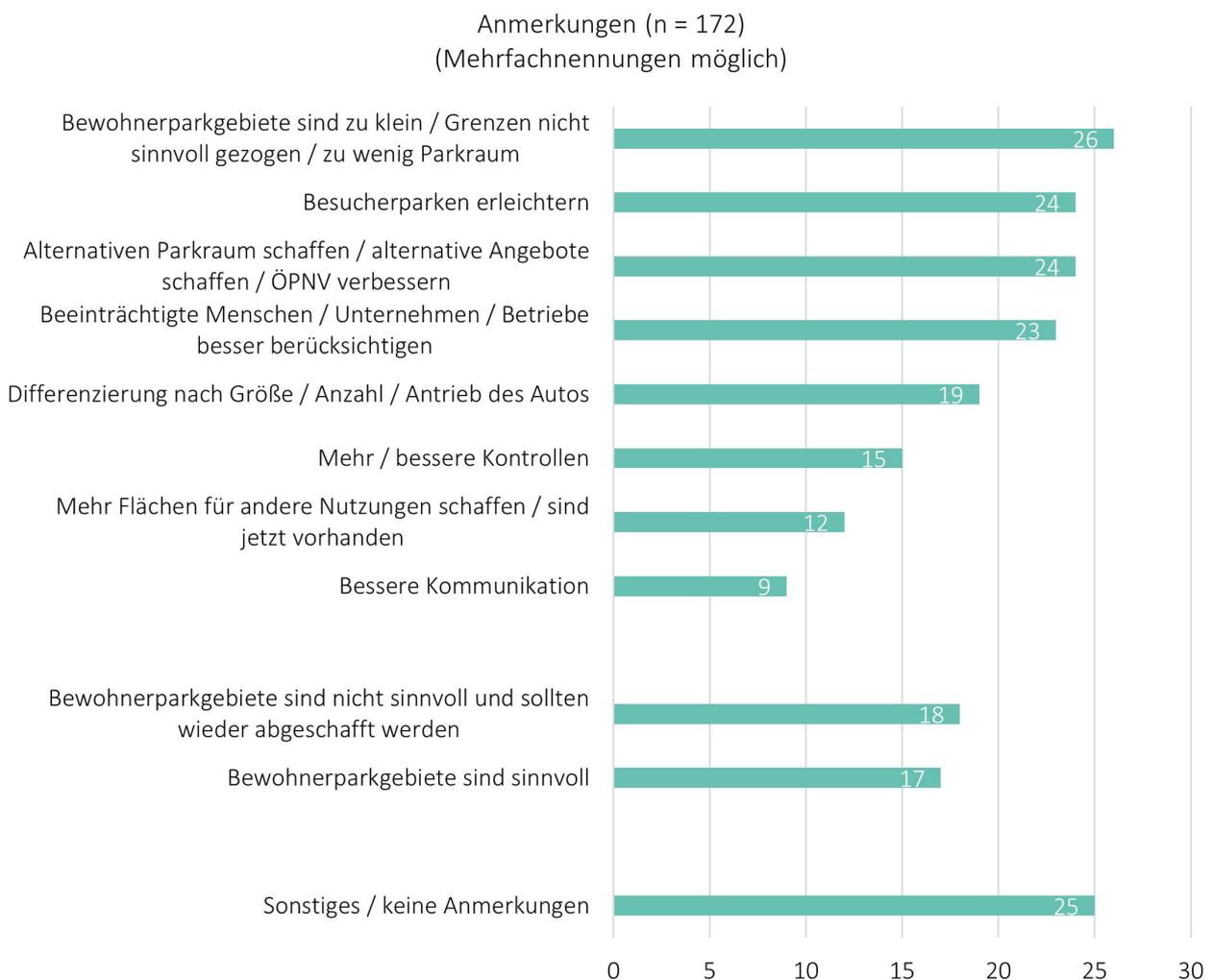


Abbildung 70: Anmerkungen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

4.4. Vergleich der Ergebnisse beider Bewohnerparkgebiete

Für einen Vergleich der Ergebnisse der beiden Bewohnerparkgebiete, wird zunächst auf die Charakteristika der beiden Stichproben eingegangen.

Die Stichprobe im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ ist mit einem Durchschnittsalter von 53,15 Jahren etwas älter als die Stichprobe im Gebiet „Spielbudenplatz“ (44,13 Jahre im Durchschnitt). Das Geschlechterverhältnis ist bei beiden Stichproben tendenziell ausgeglichen. Die Haushaltsgrößen sind in beiden Gebieten in etwa gleich aufgeteilt: ca. ein Drittel der Haushalte besteht aus einer Person, ca. 40 % aus zwei Personen und weitere 25 % bis 29 % der Haushalte bestehen aus drei Personen oder mehr. In beiden Stichproben haben die meisten Befragten einen mittleren bis hohen sozioökonomischen Status. Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ besitzt nur ein Drittel der Befragten keinen Pkw, wohingegen es im Gebiet „Spielbudenplatz“ ca. die Hälfte der Befragten ist. Dementsprechend ist auch die Pkw-Verfügbarkeit in letzterem geringer. Insgesamt überraschen die ähnlichen sozioökonomischen Parameter der Stichproben aufgrund der großen Unterschiede in der vorherigen kartografischen Analyse beider Gebiete.

Hypothesen

Wie zuvor bei der Auswertung wurden auch beim Vergleich der beiden ausgewählten Bewohnerparkgebiete Hypothesen aufgestellt:

1. Im Gebiet „Spielbudenplatz“ nutzen die Befragten seit der Einführung des Bewohnerparkens die Verkehrsmittel des Umweltverbunds häufiger als im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“: ersteres ist durch die Lage besser an die Verkehrsmittel des Umweltverbunds, insbesondere den ÖPNV, angeschlossen.
2. Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ hat sich die Pkw-Nutzung weniger verändert als im Gebiet „Spielbudenplatz“: dies lässt sich aufgrund der Lage, der Anbindung und des höheren Pkw-Besitzes / EW vermuten.
3. Allgemein bewerten die Befragten im Gebiet „Spielbudenplatz“ das Bewohnerparken besser als die Befragten im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“: aufgrund der innerstädtischen Lage, der höheren EW-Dichte und der vielen touristischen Attraktionen ist der Parkdruck im Gebiet „Spielbudenplatz“ höher.

Hinsichtlich der Einstellungen bezüglich des Pkw sind sich die Stichproben sehr ähnlich, jedoch sind die Befragten des Gebiets „Spielbudenplatz“ weniger auf einen Pkw angewiesen. Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ wird Autofahren als eine bequemere Fortbewegungsart angesehen als im Gebiet „Spielbudenplatz“. Auch in Bezug auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds werden sehr ähnliche Aussagen getroffen. Beiden Stichproben ist es wichtig, umweltschonende Verkehrsmittel zu nutzen. Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad werden gerne von den Befragten zurückgelegt. Die Befragten im Gebiet „Spielbudenplatz“ nutzen den Pkw als Fahrer*in / Mitfahrer*in seltener als die Befragten des Gebiets „Altonaer Kinderkrankenhaus“. Ein umgekehrtes Bild zeigt sich bei der Nutzung von Bus und Bahn, welche von den Befragten im Gebiet „Spielbudenplatz“ häufiger genutzt werden.

Das Bewohnerparken wird in beiden Gebieten von dem Großteil der Pkw-Besitzer*innen genutzt, indem sie einen Bewohnerparkausweis besitzen. Diejenigen ohne Parkausweis nutzen jeweils zu 93 % einen privaten Stellplatz.

Bei den Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung und einem daraus folgenden veränderten Mobilitätsverhalten zeigt sich in beiden Stichproben ein sehr ähnliches Bild. Die Verkehrsmittelnutzung hat sich bei dem Großteil der Stichproben nicht verändert, sodass das Mobilitätsverhalten in beiden Gebieten als gleichgeblieben beschrieben werden kann. Hinsichtlich des Pkw kann die Nutzung noch etwas differenzierter betrachtet werden. So gibt ein Viertel der Befragten im Gebiet „Spielbudenplatz“ an, den Pkw nun bewusster zu nutzen, im anderen Gebiet ist dieser Teil der Befragten geringer. Beide Stichproben wünschen sich weniger parkende Pkw im öffentlichen Raum, wobei die Zustimmung zur Umnutzung einiger Pkw-Parkflächen im Gebiet „Spielbudenplatz“ größer ist.

Die erste **Hypothese** – im Gebiet „Spielbudenplatz“ nutzen die Befragten seit der Einführung des Bewohnerparkens die Verkehrsmittel des Umweltverbunds häufiger als im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ – lässt sich durch den Vergleich der beiden Stichproben nicht verifizieren. Die Nutzung des Umweltverbunds hat sich in beiden Stichproben ähnlich wenig verändert. Im Gebiet „Spielbudenplatz“ werden die Verkehrsmittel des Umweltverbunds frequenter genutzt als im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“, jedoch hat das Bewohnerparken darauf wenig Einfluss genommen. Ca. 90 % der Befragten nutzen den Umweltverbund genauso häufig wie vor dem Bewohnerparken. Gleiches gilt auch für die Befragten im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“.

Die zweite **Hypothese** – im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ hat sich die Pkw-Nutzung weniger verändert als im Gebiet „Spielbudenplatz“ – kann ebenfalls durch den Vergleich der beiden Stichproben nicht verifiziert werden. In beiden Gebieten hat sich die Pkw-Nutzung vergleichbar verändert. Zwar ist der Anteil der Befragten im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ etwas geringer, jedoch nicht deutlich. Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ haben 11 % eine insgesamt veränderte Nutzung des Pkw als Fahrer*in angegeben und 10 % eine veränderte Nutzung des Pkw als Mitfahrer*in. Im Gebiet „Spielbudenplatz“ sind es 15 % der Befragten, welche den Pkw als Fahrer*in verändert nutzen und 13 %, welche dies bei der Nutzung des Pkw als Mitfahrer*in angeben. Mindestens 85 % der Befragten haben ihre Pkw-Nutzung nicht verändert.

Im Rahmen der Möglichkeit zur Äußerung von Anmerkungen mittels Freitexte zeigte sich in beiden Stichproben eine große Bereitschaft zur Mitteilung. Die Teilnahmequoten bei dieser Frage betragen 52 % im Gebiet „Spielbudenplatz“ und 60 % im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“. Dies lässt in beiden Gebieten auf eine mangelnde oder als zu gering wahrgenommene Kommunikation schließen. Die Befragten haben wenig Möglichkeiten ihre Meinung zu diesem Thema zu äußern. Die Kritikpunkte unterscheiden sich teilweise, in beiden Gebieten werden jedoch die zu geringe Größe der Gebiete, eine Vereinfachung des Besucherparkens sowie eine Berücksichtigung benachteiligter Gruppen und verschiedener Pkw-Arten genannt.

Bei der abschließenden Bewertung des Bewohnerparkens bewertet die Stichprobe des Gebiets „Spielbudenplatz“ die Einrichtung des Bewohnerparkens leicht besser (siehe Abb. 71): 57 % befinden

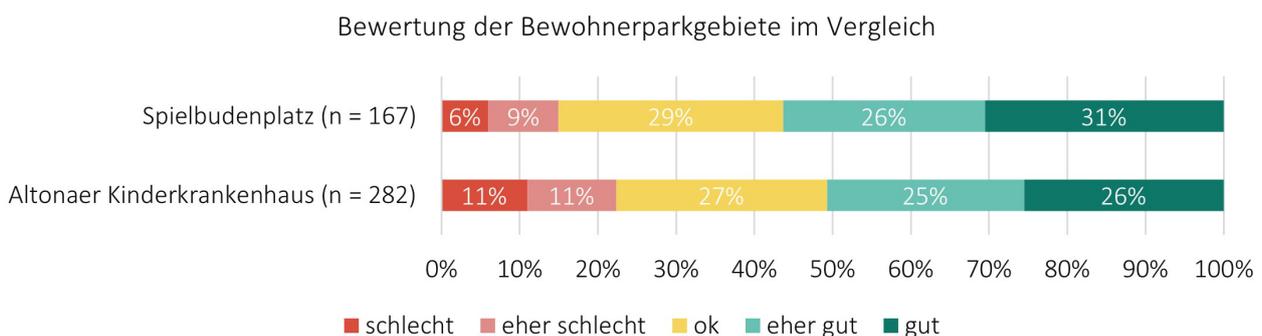


Abbildung 71: Bewertung der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten beider Untersuchungsgebiete im Vergleich (eigene Darstellung)

dies für eher gut und gut, 17 % bewerten die Einrichtung als eher schlecht und schlecht. Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ sind es 51 % der Befragten, die mit eher gut und gut bewerten sowie 22 %, welche die Einrichtung als eher schlecht und schlecht befinden. Insgesamt wird das Bewohnerparken von beiden Stichproben positiv gesehen.

Die dritte **Hypothese** – allgemein bewerten die Befragten im Gebiet „Spielbudenplatz“ das Bewohnerparken besser als die Befragten im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ – kann anhand der Auswertungen verifiziert werden. Die Befragten im Gebiet „Spielbudenplatz“ bewerten die Einrichtung des Bewohnerparkens mit 57 % als eher gut und gut, im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ sind es 51 %. Insbesondere bei der Betrachtung der Gruppe derjenigen, die einen Bewohnerparkausweis besitzen (Gruppe 3), gibt es einen großen Unterschied der Bewertung. Im Gebiet „Spielbudenplatz“ bewerten 29 % der Befragten der Teilgruppe die Einrichtung als eher gut und 41 % als gut. Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ sind es bei dieser Gruppe nur 23 % der Befragten, welche eine eher gute Bewertung abgeben und 25 %, die eine gute Bewertung abgeben.

Bei der Betrachtung der Gruppe 2, welche einen Pkw besitzt und diesen vorrangig auf privaten Stellplätzen abstellt, zeigt sich ein gegenteiliges Bild, bei dem nur 37 % der Befragten des Gebiets „Spielbudenplatz“ das Bewohnerparken als eher gut und gut bewerten: Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ sind es hingegen 54 %.

In der Gruppe 1 zeigt sich in beiden Gebieten eine größtenteils gute oder neutrale Bewertung der Einrichtung der Bewohnerparkgebiete. Nur 8 % der Gruppe ohne Pkw im Gebiet „Spielbudenplatz“ bewerten die Einrichtung als schlecht oder eher schlecht. Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ sind es 10 %.

4.5. Einschätzungen von Expert*innen

Im Rahmen der Bearbeitung wurden neun qualitative Expert*innengespräche geführt. Da diese Methode als Ergänzung zur quantitativen Haushaltsbefragung dient, werden die Ergebnisse in geringerer Tiefe beschrieben. Der Fokus liegt auf den Einschätzungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete und möglichen Verbesserungen dieses Instruments. Die Ergebnisse aus den Gesprächen wurden thematisch nach dem zuvor erstellten Kodierleitfaden geordnet.

4.5.1. Parkraummanagement

Parkraummanagement wird generell von den Expert*innen als notwendig angesehen. Grund hierfür ist gerade in den stark verdichteten Wohngebieten eine große Anzahl an falschparkenden Pkw (Person 6, persönliche Kommunikation (pers. Komm.)). Durch ein gutes Parkraummanagement kann zudem die Flächenungerechtigkeit zwischen dem MIV und aktiven Verkehrsmitteln reduziert werden (Person 3, pers. Komm.).

Von den Expert*innen wird vor allem ein gesamtstädtisches Konzept vorgeschlagen, welches die gesamte Stadt in Zonen mit einheitlichen Regelungen einteilt und bei dem die Regularien der Zonen verständlich kommuniziert werden (Person 1, pers. Komm.). Zudem werden Quartiersgaragen und Pendlergaragen als wirksames Mittel zur Reduktion des MIV in der Innenstadt gesehen und sollten mehr in das städtische Parkraummanagement eingebunden werden (Person 4, pers. Komm.). Laut Expert*innen sollten für Dienstleister, die vor allem das Kurzparken nutzen, mehr explizite Parkflächen geschaffen werden (Person 9, pers. Komm.).

4.5.2. Bewohnerparkgebiete

Ein **Vorteil** der Bewohnerparkgebiete kann eine reduzierte Pkw-Nutzung der Bewohner*innen sein, da sie befürchten ihren Parkplatz zu verlieren (Person 1, pers. Komm.). Die Wege, welche mit dem Pkw zurückgelegt werden, werden überlegter getätigt (Person 1, pers. Komm.). Insbesondere Personen von außerhalb des Bewohnerparkgebiets werden überlegen, ob sie Wege in die Bewohnerparkgebiete mit dem Pkw zurücklegen oder alternative Verkehrsmittel nutzen (Person 8, pers. Komm.). Die Pkw-Nutzung wird für diese Personen unattraktiver und es kann bspw. zu einer Erleichterung in den Gebieten kommen (Person 4, Person 6, pers. Komm.).

Um das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen noch mehr zu beeinflussen, bedarf es einer Kombination mit weiteren Maßnahmen, wie bspw. die Umgestaltung von Straßenräumen (Person 6, pers. Komm.). Für eine Abschaffung des Pkw durch die Bewohnerparkgebiete müsste zudem laut Person 7 der Preis wahrscheinlich noch höher sein als aktuell (Person 7, pers. Komm.). Wird dann mehr Raum gewonnen, können andere Nutzungen als das Pkw-Parken in diesem Raum umgesetzt werden (Person 6, pers. Komm.).

Als **Nachteil** sehen die Expert*innen vor allem die Bevorzugung der Gruppe der Bewohner*innen, da diese durch die Bewohnerparkgebiete einfacher einen Parkplatz finden, obwohl ihr meist innerstädtisches Wohnquartier gut an den ÖPNV angebunden ist und sich weitere alternative Angebote zum privaten Pkw ergeben (Person 5, Person 9, pers. Komm.). Es wird attraktiver den Pkw zu nutzen. Da der Parkdruck sinkt, wird der MIV gefördert (Person 4, Person 5, pers. Komm.). Im Gegensatz dazu gibt es häufig keine Möglichkeiten für Dienstleister in den Gebieten zu parken, sodass diese weniger Dienste anbieten (Person 1, pers. Komm.). Dadurch, dass der Bewohnerparkausweis keine Garantie auf einen Parkplatz bietet, kann es zudem dazu kommen, dass der Pkw nun weniger genutzt wird, um den einmal gefundenen Parkplatz nicht zu verlieren (Person 3, pers. Komm.). Es wird also öffentlicher Raum durch dauerparkende Pkw blockiert (Person 3, pers. Komm.). Das Mischprinzip ermög-

licht auch Besucher*innen in den Bewohnerparkgebieten zu einer höheren Gebühr zu parken. In den stark frequentierten Gebieten schafft die Ausweisung der Bewohnerparkgebiete daher nicht weniger Parkdruck (Person 9, pers. Komm.). Ein weiterer Kritikpunkt der Expert*innen ist die unübersichtliche Begrenzung der Gebiete, welche auch bereits von den Bewohner*innen bemängelt wurde (Person 5, pers. Komm.). Bei der Neuausweisung von Bewohnerparkgebieten kommt es laut Person 7 teilweise durch die Bezirkspolitik zu Problemen und die Gebiete werden daraufhin nicht eingerichtet (Person 7, pers. Komm.).

Die Expert*innen machten in den Gesprächen **Vorschläge**, wie das Instrument des Bewohnerparkens verbessert werden kann. Ein wichtiger Vorschlag war die Differenzierung der Bewohner*innen nach ihrer Bedürftigkeit und die Schaffung von Priorisierungsgruppen für bestimmte Parkflächen, sowie Vergünstigungen für sozial schwächere Gruppen (Person 3, Person 4, pers. Komm.). Bei sozialen Einrichtungen gibt es häufig den Bedarf das Fahrzeug direkt vor der Einrichtung zu parken und hierfür benötigen diese Sonderregelungen (Person 5, pers. Komm.). Für Dienstleister und mehr Fluktuation der Parkflächen wurde zudem die Einrichtung von Kurzparkzonen angeregt, welche ausschließlich diesem Zweck dienen, dadurch Langzeitparken verhindern und mehr Parkmöglichkeiten für Dienstleister schaffen (Person 2, pers. Komm.). Für handwerkliche Betriebe wird explizit ein „Handwerkerparkausweis“ gefordert, welcher für alle Bewohnerparkgebiete und sonstige Sonderzonen (Jungfernstieg etc.) gilt (Person 9, pers. Komm.). In innerstädtischen Bereichen gibt es häufig private Parkflächen von Supermärkten oder private Parkhäuser, welche in das Konzept des Bewohnerparkens eingebunden werden könnten (Person 4, pers. Komm.). Zudem braucht es laut Person 1 eine ständige Überwachung und ggf. Anpassung der Gebiete an sich verändernde Gegebenheiten (Person 1, pers. Komm.). Die Einrichtung der Überlappungszonen ist ein Schritt in diese Richtung und wird als sehr wertvoll bewertet (Person 1, pers. Komm.).

Die **Herausforderung** beim Thema Bewohnerparkgebiete ist die große Zahl an betroffenen Interessensgruppen und die daraus resultierend große Anzahl an Meinungen (Person 1, Person 2, pers. Komm.). Häufig fühlen sich die Betroffenen nicht ausreichend informiert, was zu Unverständnis führt (Person 7, pers. Komm.). Da in den Bewohnerparkgebieten nur tagsüber eine Bewirtschaftung stattfindet, stellt das Nachtparken auch eine Herausforderung dar (Person 7, pers. Komm.). Mit dem Bewohnerparken kann zu dieser Zeit keine Reduktion des Parkdrucks entstehen (Person 7, pers. Komm.). Eine weitere Herausforderung ist die konkrete Ausgestaltung der Bewohnerparkgebiete. Aktuell gibt es keine Einheitlichkeit in den Gebieten und die bewirtschafteten Zeiten sowie Parkgebühren für Besucher*innen variieren (Person 4, pers. Komm.). Bei einer stadtweiten einheitlichen Regelung würde jedoch das Verständnis für die gleichen Parkgebühren in unterschiedlichen Lagen fehlen, beispielsweise Gebiete in Billstedt und in der Neustadt (Person 4, pers. Komm.). Hier bedarf es verständlichen und nachvollziehbaren Zonen, welche sich im gesamtstädtischen Konzept eingliedern (Person 4, pers. Komm.).

4.5.3. Öffentlicher Raum

Der bereits angesprochene Aspekt der ständigen Weiterentwicklung und Anpassung der Bewohnerparkgebiete betrifft auch den öffentlichen Raum, da aufgrund von weniger Parkdruck Parkplätze umgenutzt werden können (Person 3, pers. Komm.). Um diese Möglichkeiten und die Anpassung vorzunehmen, bietet sich ein*e Quartiersmanager*in an, um die Situation vor Ort ideal einschätzen zu können (Person 1, pers. Komm.). Eine Umnutzung bisheriger Parkflächen bietet die Möglichkeit den öffentlichen Raum gerechter zu verteilen und so zum Beispiel Fahrradwege sicherer zu gestalten (Person 3, Person 4, pers. Komm.). Zudem können mehr Grünflächen und Flächen zur Freizeitgestaltung geschaffen werden, die insbesondere im innerstädtischen Bereich fehlen (Person 4, Person 8, pers. Komm.). Bei jeglicher Art von Umnutzung ist es sehr wichtig, die Maßnahmen im Vorhinein zu kommunizieren und die Bewohner*innen zu beteiligen, um Akzeptanz zu schaffen (Person 7, pers. Komm.).

4.5.4. Politik

Von Seiten der Politik wünscht sich Person 1 eine Anpassung der Preise für Nicht-Bewohner*innen, sodass das Parken im öffentlichen Raum teurer wird als in privaten Parkhäusern und so weniger öffentlicher Raum beparkt wird (Person 1, pers. Komm.). Dem entgegen steht jedoch die Problematik, dass die regierenden Parteien wiedergewählt werden wollen und durch eine Preissteigerung befürchten könnten, Wähler*innenstimmen zu verlieren (Person 7, pers. Komm.). Für eine Veränderung der Verkehrsmittelnutzung muss der ÖPNV verbessert und gute alternative Angebote zum privaten Pkw weiter verstärkt gefördert werden (Person 1, pers. Komm.). Person 2 plädiert für eine weiteres Voranbringen der Bundesratsinitiative zur Umwandlung in das Quartiersparken und der damit angestrebten Erleichterung für Unternehmen, Einrichtungen und Betriebe in den Bewohnerparkgebieten (Person 2, pers. Komm.).

4.5.5. Zusammenfassung

Die Expert*innen plädieren für ein gesamtstädtisches, verständliches und gut kommuniziertes Parkkonzept, in welchem die Bewohnerparkgebiete ein integraler Bestandteil sind. Hierfür ist es wichtig, mit allen betroffenen Interessensgruppen zusammenzuarbeiten, um möglichst viele Interessen zu berücksichtigen. Für eine merkliche Reduktion des Pkw-Bestands bedarf es zudem ergänzender Maßnahmen, Förderungen umweltfreundlicher Verkehrsangebote und der Schaffung von guten Fahrradinfrastrukturen sowie sicheren Fußwegen. So können die Bewohner*innen mehr zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds motiviert werden.

4.5.6. Einordnung

Zur Einordnung der Ergebnisse der Expert*innengespräche werden diese nun kurz in Bezug zu den Ergebnissen der Bewohner*innenbefragung gesetzt. Eine große Gemeinsamkeit lässt sich hinsichtlich des Aspekts der Kommunikation erkennen, welcher sowohl nach den Expert*innen als auch nach den Bewohner*innen verbessert werden sollte, um alle betroffenen Personengruppen ausreichend einzubeziehen. Die Expert*innen schätzen eine Auswirkung auf die Fortbewegung der Bewohner*innen mit dem MIV als gering ein und plädieren für die Integration der Bewohnerparkgebiete in ein gesamtstädtisches Konzept. Zudem halten sie es für sinnvoll, Maßnahmen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums zusammen mit der Einführung von Bewohnerparkgebieten umzusetzen. Die Bewohner*innen beider Gebiete geben wenig Veränderungen in ihrer Mobilität mit dem MIV an, halten Bewohnerparkgebiete jedoch insgesamt für eine sinnvolle Einrichtung und befürworten zudem die Umnutzung von Pkw-Parkplätzen zugunsten anderer Nutzungen. Das Verständnis für das Instrument und eine Bereitschaft zur Veränderung des öffentlichen Raums sind beim Großteil der Befragten gegeben.

5. Handlungsempfehlungen

5.1. Beteiligung

5.2. Gestaltung & Zonierung

5.3. Öffentlicher (Park-) Raum

05

5. Handlungsempfehlungen

Aus den Ergebnissen der Analyse wurden sechs Handlungsfelder mit Handlungsempfehlungen formuliert, um das Bewohnerparken als Instrument zu verbessern. Dabei unterscheiden sich die Handlungsfelder insofern voneinander, dass immer zwei Handlungsfelder einen gemeinsamen übergeordneten Themenbereich haben und so einen Fokus setzen (siehe Abb. 72).

Die Themenbereiche sind

1. Beteiligung
2. Gestaltung & Zonierung
3. Öffentlicher (Park-) Raum

Bei der Umsetzung ist es wichtig, dass alle Handlungsfelder zusammen umgesetzt werden, sich aufeinander auswirken und so gegenseitig stärken. So kann der innerstädtische Parkraum optimiert genutzt und gestaltet werden, sodass möglichst viele Bewohner*innen und Nutzer*innen davon profitieren.

5.1. Beteiligung

Zum Themenbereich „Beteiligung“ gehören die Handlungsfelder „Kommunikation“ und „Einbezug von Interessensgruppen“.

Insgesamt ergab die Analyse einen Bedarf zur Verbesserung der Kommunikation. Daher wird empfohlen, die Kommunikation der Maßnahmen in Bezug auf die Bewohnerparkgebiete auszuweiten und zu verbessern. Aktuell wird vor allem mit Flyern und Bewohner*innenbefragungen vor der Einrichtung der Gebiete gearbeitet. Dies sollte ausgeweitet werden durch Informationsveranstaltungen, wie Begehungen oder Infostände auf Märkten etc., um die Bewohner*innen mit den Hintergründen und der Motivation des Instruments vertraut zu machen. Befragungen nach der Einrichtung des Bewohnerparkens ermöglichen das Erkennen von Bedürfnissen der Bewohner*innen und möglicher erforderlicher Anpassungen. So kann mehr Akzeptanz der Maßnahmen geschaffen werden. Es fehlt den Be-

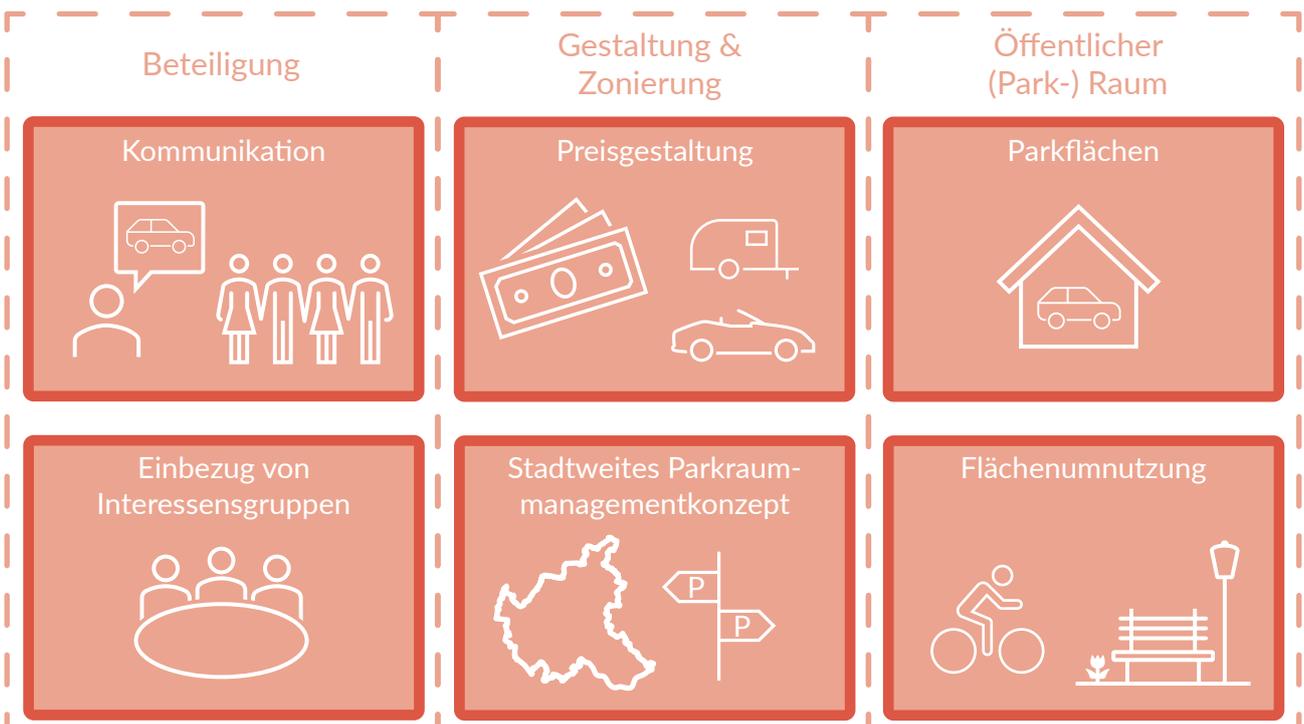


Abbildung 72: Themenbereiche mit Handlungsfeldern (eigene Darstellung)

wohner*innen zudem eine Ansprechstelle, um ihre Fragen, Anmerkungen und Ideen zu äußern. Auch dies kann durch ausreichende Beteiligung gewährleistet werden. Es findet ein Austausch zwischen Verantwortlichen und Bewohner*innen statt. Idealerweise können zusätzlich Personen eingesetzt werden, welche die Entwicklung in ihnen zugeteilten Bewohnerparkgebieten beobachten, Anpassungen vorschlagen und den Bewohner*innen direkt als Ansprechperson zur Verfügung stehen.

Das Handlungsfeld „Einbezug von Interessensgruppen“ wird in Hamburg durch den Runden Tisch Parkraummanagement bereits umgesetzt. Zudem sollte die Bundesratsinitiative bezüglich der Umwandlung von Bewohnerparken in „Quartiersparken“ weiter vorangetrieben werden. Konkret bieten sich für die bisher nicht ausreichend beachteten Gruppen, wie Lieferdienste, Pflegedienste oder Handwerksbetriebe, Kurzzeitparkzonen und Ladezonen / Handwerkszonen an. Häufig parken die entsprechenden Gruppen nur für kurze Zeit. Mit explizit ausgewiesenen Bereichen wird diesen Dienstleistern die Parkplatzsuche erleichtert und die Bewohner*innen können die Leistungen besser in Anspruch nehmen. Insbesondere im Pflegebereich wird die Zeit, welche für die Parkplatzsuche benötigt wird, als problematisch bezeichnet. Mit Kurzzeitparkzonen wird zudem eine erhöhte Fluktuation im öffentlichen Parkraum erreicht.

5.2. Gestaltung & Zonierung

Der Themenbereich „Gestaltung & Zonierung“ umfasst die Handlungsfelder „Preisgestaltung“ und „Stadtweites Parkraummanagementkonzept“.

Aufgrund der großen Diversität der Pkw-Arten von Kleinwägen bis hin zu Wohnmobilen bietet sich eine Differenzierung innerhalb der Preisgestaltung an. Diese kann sich konkret daran orientieren, wie viel öffentlicher Raum genutzt wird. Im Fall von Wohnmobilen, welche seltener genutzt werden, kann ein teurer Preis dazu führen, dass diese in Garagen abgestellt werden und so mehr Flächen im öffentlichen Raum für regelmäßig genutzte Pkw zur Verfügung stehen. Eine höhere Preisgestaltung insgesamt ermöglicht zudem eine Reinvestition in die Infrastrukturen des ÖPNV oder des Fahrrads. Können die Bewohner*innen direkt von diesen verbesserten Infrastrukturen profitieren, führt dies zu mehr Verständnis des Preises und der Maßnahmen.

Insgesamt sollte das gesamte Hamburger Stadtgebiet übersichtlich und nachvollziehbar in verschiedene Parkzonen eingeteilt werden, um Verdrängungseffekte weiterhin zu vermeiden und Regelungen klar verständlich zu kommunizieren. Hier geht es nicht nur um Bewohnerparkgebiete, sondern auch um andere spezifische Parkzonen. Diese Thematik behandelt das Handlungsfeld „Stadtweites Parkraummanagementkonzept“. Aktuell gibt es innerhalb der Bewohnerparkgebiete verschiedene Bewirtschaftungszeiten, -arten und Parkgebühren. Mit einer Zonierung nach Lage, Erschließung o.Ä. gibt es für jede Zone einheitliche Regelungen. Aktuell sind die Grenzen der Bewohnergebiete zudem nicht klar sichtbar. Hier bietet sich eine Markierung auf dem Boden an, wie sie bei den „blauen Zonen“ in München verwendet wird. Mit Überfahren der Markierung wird das Gebiet betreten oder verlassen.

5.3. Öffentlicher (Park-) Raum

Der Themenbereich „Öffentlicher (Park-) Raum“ beinhaltet die Handlungsfelder „Parkflächen“ und „Flächenumnutzung“.

Bewohnerparkgebiete verfolgen das Ziel der Reduktion des Parkdrucks und des Parksuchverkehrs. In städtischen Quartieren gibt es meist private Flächen, wie Supermarktparkflächen oder private Parkhäuser, welche zum Erreichen dieser Ziele verstärkt eingebunden werden sollten. Vor allem nachts werden Supermarktparkflächen nicht benötigt, sodass dann Bewohner*innen die Flächen nutzen können. Gleiches gilt für private Tiefgaragen, welche hauptsächlich von Tourist*innen tagsüber frequen-

tiert werden. Mit einer verstärkten Einbindung dieser Möglichkeiten wird der öffentliche Straßenraum entlastet und der Parksuchverkehr reduziert. Quartiersgaragen bieten ebenfalls eine Möglichkeit zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf Flächen abseits des öffentlichen Raums. Sie benötigen jedoch viel Fläche, welche in stark verdichteten Quartieren nicht vorhanden ist, sodass ein Neubau meist nicht möglich ist.

Bewohnerparkgebiete reduzieren nachweislich den Parkdruck. Es stehen in der Folge Flächen zur Verfügung, welche andere Nutzungen bereitstellen können. Von den Bewohner*innen werden sich mehr Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum gewünscht. Zudem äußern sich die Befragten positiv gegenüber einer Umnutzung bestehender Pkw-Parkflächen. Auch Infrastrukturen für Fahrräder sind eine Möglichkeit, den freiwerdenden Parkraum umzunutzen und die Fortbewegung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu stärken.

Eine Verbesserung im Rahmen der Handlungsfelder „Kommunikation“ und „Einbezug von Interessensgruppen“ ist vor allem vor der Umsetzung erforderlich, um ausreichend Akzeptanz bei den Bewohner*innen zu schaffen. Die „Preisgestaltung“ und „Stadtweites Parkraummanagementkonzept“ sind ebenfalls Handlungsfelder, welche im Vorfeld bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Zudem sind Anpassungen der Gestaltung und Zonierung bei Bedarf nach der Einrichtung der Parkgebiete durchzuführen. Die Handlungsfelder „Parkflächen“ und „Flächenumnutzung“ gehen einen Schritt weiter in Richtung zukünftiger Entwicklungen und eröffnen Möglichkeiten, um weniger ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum abzustellen, diesen alternativ zu nutzen und andere Verkehrsmittel zu stärken.

6. Fazit

6.1. Beantwortung der Forschungsfrage

6.2. Diskussion

6.3. Methodische Reflexion



6. Fazit

6.1. Beantwortung der Forschungsfrage

Aus der Haushaltsbefragung der Bewohner*innen und den Gesprächen mit den Expert*innen konnten viele Erkenntnisse und Sichtweisen auf das Bewohnerparken als Instrument des Parkraummanagements in Hamburg gewonnen werden. Es wurden zudem Anregungen und Verbesserungsvorschläge geäußert, welche sich in den Handlungsempfehlungen wiederfinden.

Um die zu Beginn formulierte Forschungsfrage zu beantworten, werden zunächst die beiden Unterfragen beantwortet.

Welche Auswirkungen haben die Bewohnerparkgebiete auf die alltägliche Verkehrsmittelwahl?

Die Verkehrsmittel, welche von den Befragten in ihrem Alltag genutzt werden, sind in beiden Gebieten vor allem die Verkehrsmittel des ÖPNV (Bus und Bahn), das Fahrrad, sowie der Pkw in der Funktion als Fahrer*in und als Mitfahrer*in. Reine Fußwege werden in beiden Gebieten am häufigsten zurückgelegt. Um eine Aussage auf die Auswirkungen der alltäglichen Verkehrsmittelwahl zu treffen, wird die Veränderung der Nutzung dieser genannten Verkehrsmittel betrachtet. Weitere abgefragte Verkehrsmittel, wie CarSharing oder E-Scooter, wurden von den meisten Befragten seltener als monatlich genutzt und zählen somit nicht zu deren alltäglichen Verkehrsmitteln.

In beiden Gebieten ist eine Veränderung der Verkehrsmittelnutzung zu erkennen (siehe Abb. 73 & 74). Zu einem geringen Teil werden reine Fußwege in beiden Gebieten häufiger zurückgelegt, seit es das Bewohnerparken gibt. Der ÖPNV wird im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ zu etwa gleichen Anteilen leicht häufiger und seltener genutzt. Das Fahrrad wird im Gebiet „Spielbudenplatz“ leicht häufiger genutzt. Der Pkw wird sowohl als Fahrer*in als auch als Mitfahrer*in in beiden Gebieten seltener genutzt. Bei genauerer Betrachtung wird deutlich, dass diejenigen, welche den Pkw als Fahrer*in seltener nutzen dies auch in der Funktion als Mitfahrer*in angeben. Bei diesen Personen ist eine Reduktion der Pkw-Nutzung insgesamt erkennbar. Die Personen, welche den Pkw seltener nutzen, geben eine Zunahme ihrer reinen Fußwege, der Fahrradnutzung sowie der Nutzung des ÖPNV an. Es handelt sich jedoch nur um wenige Personen, sodass daraus nicht auf eine Veränderung der alltäglichen Verkehrsmittelwahl der gesamten Teilmengen geschlossen werden kann.

Ergänzend zu den Nutzungsveränderungen kann die Einstellung bezüglich einer bewussteren Pkw-Nutzung betrachtet werden. Im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ geben 17 % an, den Pkw bewusster zu nutzen, im Gebiet „Spielbudenplatz“ sind es 29 % (siehe Abb. 75). Es zeigt sich also eine Veränderung in der Art der Pkw-Nutzung und ein gesteigertes Bewusstsein, was jedoch nur bei einem geringeren Teil der Befragten in einer tatsächlichen Veränderung der Häufigkeit resultiert.

Die Bewohnerparkgebiete haben geringe Auswirkungen auf die alltägliche Verkehrsmittelwahl. Der Großteil der Befragten hat seine Verkehrsmittelnutzung nicht verändert. Einer bewussteren Pkw-Nutzung stimmen einige Befragte zu, jedoch lehnen die Meisten die Aussage ab.

Veränderungen der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung - Spielbudenplatz

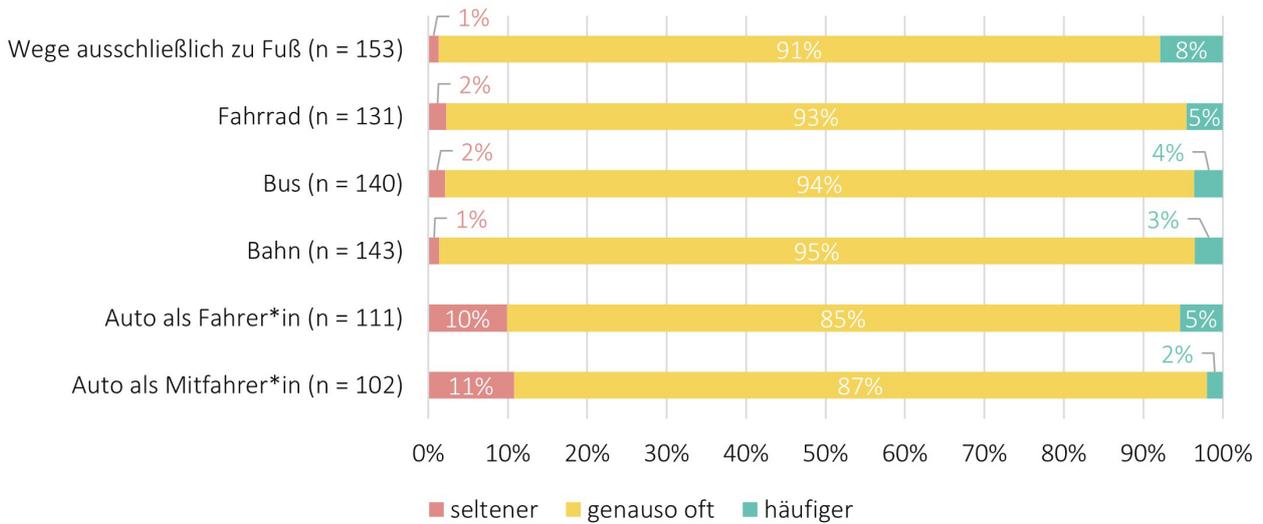


Abbildung 73: Veränderung der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe im Gebiet SBP (eigene Darstellung)

Veränderungen der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung - Altonaer Kinderkrankenhaus

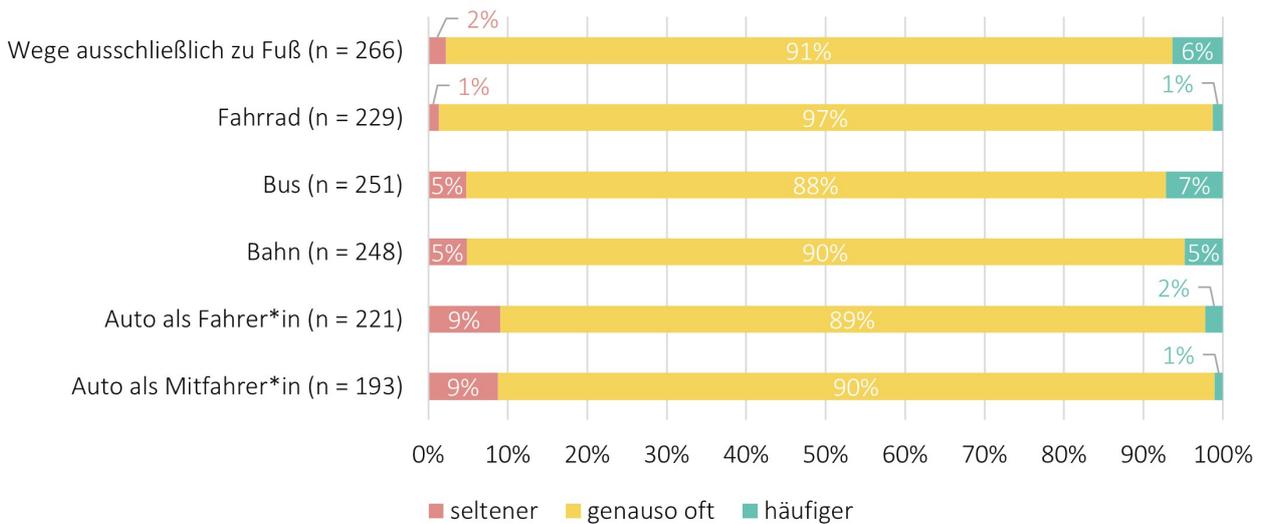


Abbildung 74: Veränderung der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung der Stichprobe im Gebiet AKK (eigene Darstellung)

Ich nutze das Auto bewusster seit es das Bewohnerparken gibt.

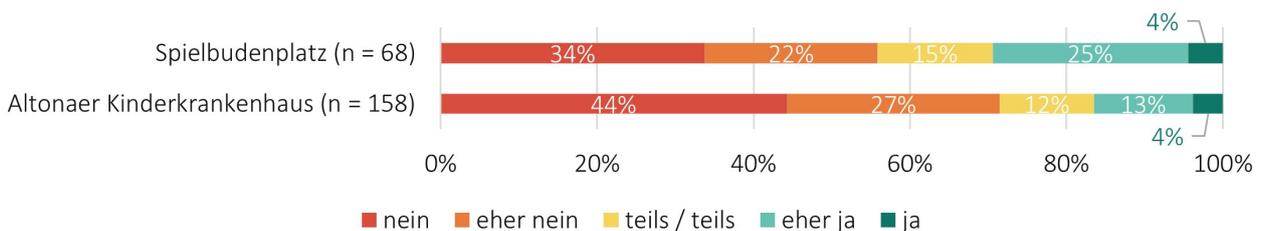


Abbildung 75: Einstellung in Bezug auf eine bewusstere Pkw-Nutzung beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung)

Welchen Stellenwert haben Bewohnerparkgebiete in Hamburg für die Mobilitätswende und die städtische Mobilität?

Bewohnerparkgebiete können als Instrument des Parkraummanagements vor allem Einfluss auf Besucher*innen und dauerparkende Pendler*innen nehmen. Mit einer Bepreisung und Höchstparkdauer von drei Stunden des bis dahin kostenfrei zu nutzenden öffentlichen Straßenraums, werden diese Gruppen dazu bewegt, eher alternative kostengünstigere Verkehrsmittel zu nutzen. Die Belastung durch gebietsfremde Pkw ist in jedem Bewohnerparkgebiet unterschiedlich und durch die Lage (große Arbeitgeber, touristische Attraktionen, Einkaufsmöglichkeiten etc.) bedingt. Die Bewohner*innen vor Ort haben die Möglichkeit mit einem Bewohnerparkausweis gegen eine jährliche Gebühr weiterhin im öffentlichen Straßenraum zu parken. Durch die geringere Anzahl an gebietsfremden Pkw, sinkt der Parkdruck in den Bewohnerparkgebieten nachweislich, sodass es für die Bewohner*innen leichter ist, einen Parkplatz zu finden.

Die Bewohnerparkgebiete haben innerhalb der Ziele der Mobilitätswende und der städtischen Mobilität einen geringen Stellenwert. Sie können die Mobilität gebietsfremder Pkw-Nutzer*innen verringern und somit die Nutzung alternativer umweltfreundlicherer Verkehrsmittel fördern. Der Anteil dieser Gruppe ist jedoch bereits vor der Einrichtung der Bewohnerparkgebiete geringer als der der Bewohner*innen. Werden die Bewohnerparkgebiete zusammen mit weiteren Maßnahmen, wie beispielsweise der Umgestaltung des öffentlichen Raums oder der Umnutzung von Pkw-Parkflächen umgesetzt, kann sich die Wirkung vergrößern und der Stellenwert steigt.

Im folgenden Teil soll nun die Hauptforschungsfrage beantwortet werden.

Inwiefern hat die Ausweisung und Einführung von Bewohnerparkgebieten in Hamburg Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen?

Die Ausweisung von Bewohnerparkgebieten führt nur bei einem kleinen Teil der befragten Bewohner*innen zu einer Veränderung der Verkehrsmittelnutzung. Die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten sind gering.

Die Haushaltsbefragung wurde in zwei Gebieten durchgeführt, welche sich in ihren soziodemografischen Parametern sowie in ihrer geografischen Lage innerhalb Hamburgs voneinander unterscheiden. Die Stichproben der beiden Gebiete sind sich wider Erwarten charakteristisch sehr ähnlich. Einen deutlichen Unterschied gibt es lediglich bei dem Pkw-Besitz der Befragten (siehe Abb. 76). Eine Aussage, inwiefern sich die Bewohnerparkgebiete auf soziodemografisch unterschiedlich charakterisierte Stichproben auswirken, kann daher nicht getroffen werden. Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Lage der beiden Gebiete – „Spielbudenplatz“ als sehr innenstädtisches und touristisch geprägtes Gebiet und „Altonaer Kinderkrankenhaus“ als außerhalb des Rings 2 gelegenes und hauptsächlich durch Wohnnutzung geprägtes Gebiet – kann geschlussfolgert werden, dass die Auswirkungen der Bewohnerparkgebiete sich in unterschiedlichen Lagen entsprechen. Die Lage der Gebiete hat von vorneherein Einfluss auf die alltägliche Verkehrsmittelwahl und den Pkw-Besitz. Die Ausweisung eines Bewohnerparkgebiets als neu hinzugefügter Parameter nimmt wenig Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Die Auswirkungen werden in beiden Gebieten als gering angegeben. In der abschließenden Bewertung wird das Instrument des Bewohnerparkens von beiden Stichproben gut bewertet, dabei von der Stichprobe im Gebiet „Spielbudenplatz“ leicht besser als von der Stichprobe im Gebiet „Altonaer Kinderkrankenhaus“ (siehe Abb. 77).

Die Bewohnerparkgebiete geben den Bewohner*innen wenig Anreiz, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern und den Pkw seltener zu nutzen. Basierend auf der Theorie zum Thema „Mobilitätsverhalten“ ist die Annahme naheliegend, dass die Gewohnheiten der bisherigen Verkehrsmittelnutzung zu groß sind und die Einflussfaktoren durch die Bewohnerparkgebiete für die Bewohner*innen zu gering, um eine Veränderung der Verkehrsmittelnutzung zu bewirken.

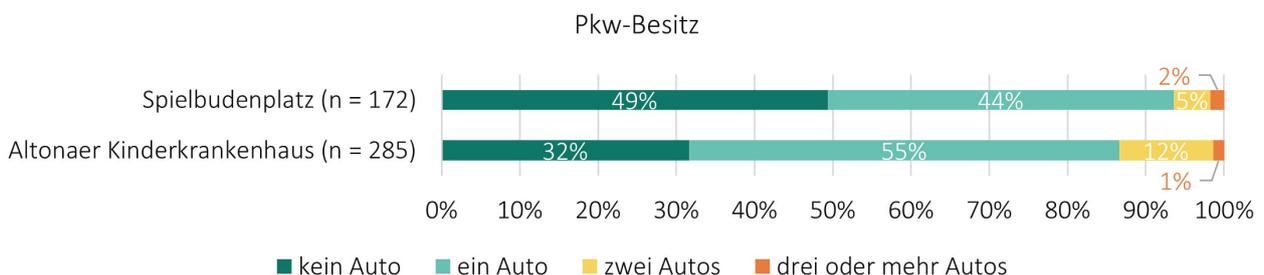


Abbildung 76: Pkw-Besitz beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung)

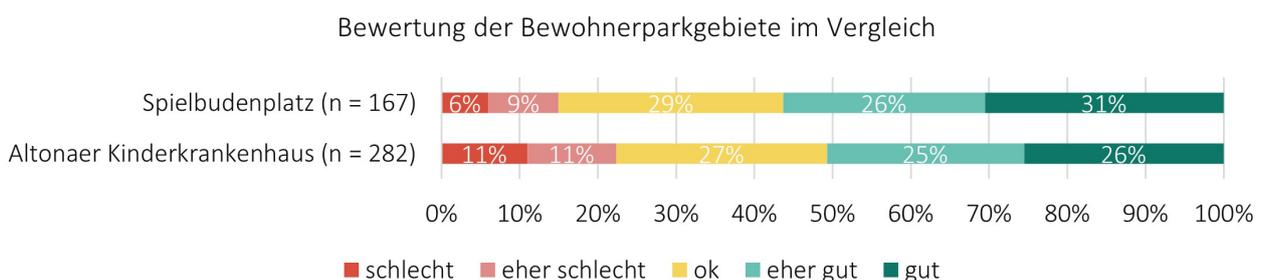


Abbildung 77: Bewertung beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung)

6.2. Diskussion

Ein Ziel der Bewohnerparkgebiete ist die Erhöhung der Sicherheit durch weniger falschparkende Pkw und weniger Parksuchverkehr. Die Bewohner*innen beider Gebiete geben kein gesteigertes Sicherheitsempfinden an, jedoch werden von einigen Befragten die Parkkontrollen positiv bewertet, da dadurch Falschparken reduziert wurde (siehe Abb. 78).

Der Parkdruck hat laut Untersuchungen des Landesbetriebs Verkehr in einigen Bewohnerparkgebieten abgenommen (vgl. Landesbetrieb Verkehr, 2023). Von beiden Stichproben wird in geringen Teilen eine einfachere Parkplatzsuche bemerkt (siehe Abb. 79).

Insgesamt kann also gesagt werden, dass die Ausweisung von Bewohnerparkgebieten als einzelne Maßnahme wenig Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen hat. Ein positiver Effekt kann durch damit einhergehende Maßnahmen, wie Parkkontrollen, festgestellt werden. Die Komplexität von Maßnahmen bezüglich des Pkw-Parkens haben bereits Guo (2013) und Johansson et al. (2019) in ihren Forschungen festgestellt und insbesondere die gleichzeitige Förderung alternativer Verkehrsmittel als wichtig herausgestellt. Als wichtigen Faktor benennen Li und Guo (2014) auch den politischen Willen, welcher zur Reduktion von Pkw-Parkflächen und nachfolgend des MIV vorhanden sein muss.

Die quantitative Bewohner*innenbefragung richtete sich nur an in den Gebieten wohnhafte Bewohner*innen. Daher kann keine Aussage bezüglich der Auswirkungen auf Bewohner*innen angrenzender Gebiete ohne Parkraumbewirtschaftung oder gebietsfremde Nutzer*innen des Parkraums getroffen werden. Hier besteht weiterer Forschungsbedarf, um die Auswirkungen der Bewohnerparkgebiete zu erfassen. Die gebietsfremden Personen, welche in den Bewohnerparkgebieten parken, zu adressieren, gestaltet sich jedoch schwierig aufgrund der begrenzten Parkdauern und der damit verbundenen Fluktuation.

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat das Ziel, mit der Mobilitätswende die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren (vgl. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, o. J.b). Die Wege des Umweltverbunds sollen dafür bis 2030 80 % des Modal Split ausmachen, wofür eine Reduktion des MIV nötig ist. Hierfür kann die Ausweisung von Bewohnerparkgebieten in

Ich fühle mich im Straßenraum sicherer seit es das Bewohnerparken gibt.

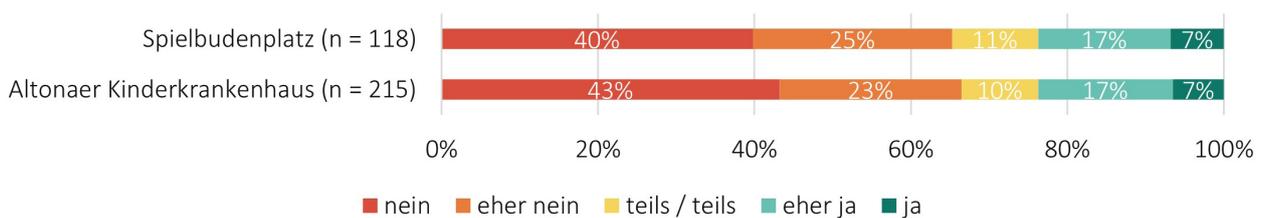


Abbildung 78: Einstellung in Bezug auf ein verändertes Sicherheitsempfinden beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung)

Es fällt mir leichter einen Parkplatz zu finden seit es das Bewohnerparken gibt.

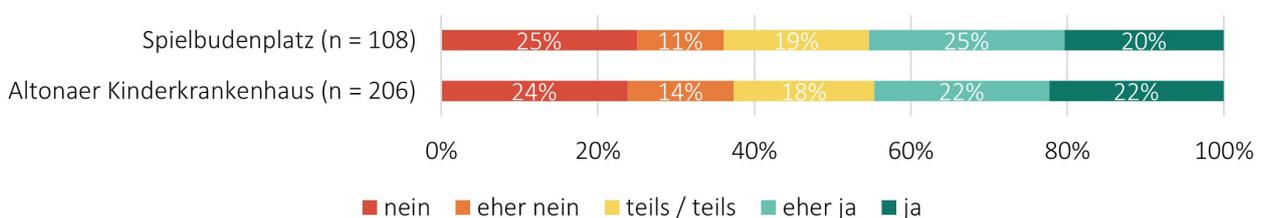


Abbildung 79: Einstellung in Bezug auf eine leichtere Parkplatzsuche beider Stichproben im Vergleich (eigene Darstellung)

Wohngebieten eine ergänzende Maßnahme sein, da gebietsfremde Dauerparker*innen auf andere Verkehrsmittel wechseln.

Aufgrund des geringen Einflusses der Bewohnerparkgebiete als alleinstehendes Instrument auf das Mobilitätsverhalten stellt sich die Frage nach einem Zusammenspiel mit weiteren verkehrlichen Maßnahmen, wie der Umgestaltung von öffentlichem Straßenraum oder der Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Eine Untersuchung von Gebieten, in denen neben den Bewohnerparkgebieten auch andere Maßnahmen umgesetzt werden, kann hier weitere Aussagen zu Auswirkungen treffen. Dies sind wichtige Erkenntnisse für die Reduktion des MIV und das Erreichen der Klimaziele der Stadt Hamburg.

6.3. Methodische Reflexion

Hinsichtlich der Forschungsmethoden kann die große Zahl an Rückmeldungen und die Bereitschaft der angefragten Expert*innen zu einem Gespräch positiv vermerkt werden. Es wurden interessante und aufschlussreiche Gespräche geführt, welche die Sichtweisen der verschiedenen Interessensgruppen verdeutlichten. Das Interesse an der Forschung wurde auch durch den Wunsch deutlich, die Ergebnisse nach Abschluss der Thesis zugesendet zu bekommen. Die Ergebnisse der Gespräche dienen der Forschung als Ergänzung und konnten daher nicht umfassend und tiefergehend bearbeitet werden.

Die Befragung der Bewohner*innen erreichte einen Rücklauf von über 10 %. Eine direkte Adressierung per Postkarte als Einwurf in die Briefkästen eignete sich also gut als Methode, um die Bewohner*innen zur Teilnahme zu bewegen. In den Freitexten wurden einige Anmerkungen in Bezug auf den Aufbau des Fragebogens geäußert. Einige Personen sind erst nach der Einführung des Bewohnerparkens in die entsprechenden Gebiete gezogen und konnten entsprechend keine Veränderungen ihrer Verkehrsmittelnutzung angeben. Diese Situation wurde im Fragebogen nicht abgefragt. In den Freitexten wurden zudem alle Anmerkungen der Befragten abgefragt. Dabei wurden viele informative und lange Antworten gegeben. Eine kleinteiligere Abfrage nach Verbesserungswünschen, positiven Aspekten oder Kritik hätte die Auswertung erleichtert.

7. Ausblick

7.1. Alternativen zum privaten Pkw

7.2. freiRaum Ottensen



7. Ausblick

7.1. Alternativen zum privaten Pkw

Das Umweltbundesamt veröffentlichte im Jahr 2022 einen Bericht mit Empfehlungen, die dazu beitragen können einen multioptionalen Verkehrsmittelmix zu fördern und Alternativen zum privaten Pkw attraktiver zu gestalten. Nach einer Studie zum Umweltbewusstsein im Jahr 2020 des Umweltbundesamts trifft klimaschonender Verkehr auf große Akzeptanz (vgl. Deffner und Sunderer, 2022). In konkreten Alltagssituationen ist die Motivation einer klimaschonenden Verkehrsmittelwahl weniger stark ausgeprägt. Die erste Empfehlung des Umweltbundesamts ist daher, die Motivation für eine klimaschonende Verkehrsmittelwahl zu unterstützen, insbesondere mit Kommunikation und Förderstrategien (vgl. ebd.). Bilder und Narrative helfen, die Vorteile einer veränderten Mobilität zu verdeutlichen. Mobilitätsexperimente schaffen neue Erfahrungen ohne langfristige Veränderungen und brechen Routinen auf. Es müssen zudem Anreize auf den privaten Pkw zu verzichten geschaffen, ausgeweitet und vereinfacht werden. Die Angebote, wie beispielsweise CarSharing-Angebote und Lastenräder, müssen im Alltag sichtbar sein, um von den Menschen genutzt zu werden. Zudem ist eine Empfehlung des Umweltbundesamts die Einbindung von Arbeitgebern, indem diese ein betriebliches Mobilitätsmanagement etablieren (vgl. ebd.). Durch einen Ausbau der individuellen Mobilitätsberatung sollen die Menschen Kompetenzen aufbauen, ihre bisherigen Routinen zu verändern und durch Neue zu ersetzen. Mobilitätsexperimente und Aktionswochen sind an dieser Stelle eine wichtige Möglichkeit, neue Routinen auszuprobieren. Um den privaten Pkw immer mehr zu ersetzen, müssen die entsprechenden Alternativen verfügbar, planbar und zuverlässig sein. Der Komfort und die Sicherheit sollen verbessert sein. Zudem wird die autoreduzierte Planung von Quartieren empfohlen.

Das Umweltbundesamt stellt viele verschiedene Empfehlungen zusammen, welche eine alternative Verkehrsmittelwahl zum privaten Pkw unterstützen. Je mehr Ansätze zu einem multioptionalen Verkehrsmittelmix umgesetzt werden, desto attraktiver werden die Alternativen zum privaten Pkw.

7.2. freiRaum Ottensen

Unter dem Namen „freiRaum Ottensen“ wird ein Teil des Stadtteils Ottensen im Hamburger Bezirk Altona, in welchem Bewohnerparken besteht, zu einem autoarmen Quartier umgestaltet (vgl. Bezirksamt Altona, o. J.). In der Erarbeitung wurden zunächst vier Varianten ausgearbeitet – minimierter Eingriff, Fokus Radverkehr, Freiraumbedarfe erfüllen, Plätze und Verbindungen – aus der die beschlossene Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts herausgearbeitet wurde (vgl. Bezirksamt Altona Fachamt Management des öffentlichen Raumes, 2022).

Entstanden ist das Projekt aus dem vormaligen Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“ aus dem Jahr 2019 / 2020. Der Umbau der Ottenser Hauptstraße und der Bahrenfelder Straße sind dabei die zwei größten Maßnahmen (vgl. Eicke-Diekmann, 2024). Die Straßen werden durch versenkbare Poller überwiegend für den MIV gesperrt und eine Einfahrt ist lediglich für registrierte Kennzeichen möglich. Die Bahrenfelder Straße wird zur Fahrradstraße umgestaltet. Sämtliche öffentliche Pkw-Parkplätze werden wegfallen. Die Maßnahmen werden seit Beginn durch viele Diskussionen und Kritik begleitet. Das gegründete Begleitgremium „freiRaum Ottensen Beirat“ soll daher die Möglichkeit für Interessenvertretungen, Bewohner*innen und Gewerbetreibende bieten, den Prozess zu begleiten (vgl. Bezirksamt Altona, o. J.).

Die veränderte Straßenplanung ist neben der Freiraumgestaltung, bei der eine Anpflanzung von mehr Bäumen vorgesehen ist, ein Baustein des Projekts (siehe Abb. 80) (vgl. Eicke-Diekmann, 2024). Der MIV soll das Quartier nicht mehr queren können, sodass kein Durchgangsverkehr mehr existiert. Der entstehende Freiraum steht für breitere Fußwege und sichere Fahrradmobilität zur Verfügung.

Das Projekt zeigt unter anderem, wie im Rahmen der Freiraumgestaltung bestehende Pkw-Parkflächen in dicht bewohnten urbanen Quartieren umgenutzt werden können und so die Freiraumqualität gesteigert werden kann. Bewohner*innen, die einen privaten Pkw besitzen, können diesen weiterhin auf privaten Stellplätzen im Quartier abstellen und das Quartier befahren. Der öffentliche Straßenraum wird dahingegen nicht mehr durch private Pkw beparkt, sondern bietet einen Aufenthaltsraum für alle Menschen.



Abbildung 80: Beispielhafte Darstellung der Grundprinzipien einer möglichen Umgestaltung der Bahrenfelder Straße zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Ottenser Kreuz (Blickrichtung vom Alma-Wartenberg-Platz Richtung Süden) (Bezirksamt Altona Fachamt Management des öffentlichen Raumes, 2022)

8. Literaturverzeichnis



8. Literaturverzeichnis

Literaturverzeichnis

Agora Verkehrswende (2018a): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. Online verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf, zuletzt geprüft am 10.10.2023.

Agora Verkehrswende (2018b): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement, zuletzt geprüft am 05.10.2023.

Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, zuletzt geprüft am 04.10.2023.

Bäcker, Gerhard; Kistler, Ernst (2021): Verteilung der Nettoäquivalenzeinkommen. Bedarfsgewichtete pro-Kopf Einkommen. Bundeszentrale für politische Bildung. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/themen/soziale-lage/verteilung-von-armut-reichtum/237427/verteilung-der-nettoaequivalenzeinkommen/>, zuletzt geprüft am 28.02.2024.

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (2023): Sozialmonitoring. Integrierte Stadtteilentwicklung Bericht 2023. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/contentblob/17954334/861f290fe-829ca62af503f420aeb9725/data/d-sozialmonitoring-bericht-2023.pdf>, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (o. J.a): Handlungsprogramm der Strategie Mobilitätswende. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/bvm/verkehrsentwicklungsplanung/12917490/themen/>, zuletzt geprüft am 13.11.2023.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (o. J.b): Mobilität in Hamburg. Ziele für die Mobilität. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/bvm/verkehrsentwicklungsplanung/12917548/mobilitaet-in-hamburg/#>, zuletzt geprüft am 25.03.2024.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (2024): Mobilitätserhebung zum alltäglichen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Freien und Hansestadt Hamburg 2022. Schlussbericht. Aachen. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/contentblob/18103430/d2dce1fa99c39b3c41d4c-03de53fb9777/data/ergebnisbericht-mobiham-2022.pdf>, zuletzt geprüft am 13.02.2024.

Bezirksamt Altona (o. J.): Der freiRaum Ottensen Beirat. Begleitgremium. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/15826504/beirat/>, zuletzt geprüft am 28.03.2024.

Bezirksamt Altona Fachamt Management des öffentlichen Raumes (2022): Bericht des Verkehrskonzepts. Hamburg. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/contentblob/16448186/7244ea468fcff-75b1b68fc3f43a8d552/data/bericht-des-verkehrskonzepts.pdf>, zuletzt geprüft am 28.03.2024.

Blasius, Jörg; Baur, Nina (Hg.) (2022): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. 3., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: Springer VS.

Braunecker, Claus (2023): How to do empirische Sozialforschung. Eine Gebrauchsanleitung. 2. vollst. überarb. Aufl. Stuttgart: utb GmbH; facultas (utb-studi-e-book, 5595). Online verfügbar unter <https://elibrary.utb.de/doi/book/10.36198/9783838561608>, zuletzt geprüft am 28.02.2024.

- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.) (2006): Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. Unter Mitarbeit von Reinhold Baier, Alexandra Klemps und Christof Peter-Dosch. BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung. Aachen.
- Bundesministerium der Justiz (02.03.2023): Straßenverkehrsgesetz. StVG, vom 05.03.2003. Online verfügbar unter <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html#BJNR004370909BJNG000101308>, zuletzt geprüft am 13.11.2023.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2021): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. VwV-StVO, vom 08.11.2021. Fundstelle: Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Online verfügbar unter https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm, zuletzt geprüft am 13.11.2023.
- Cervero, Robert; Kockelman, Kara (1997): Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. In: Transportation Research Part D: Transport and Environment 2 (3), S. 199–219. DOI: 10.1016/S1361-9209(97)00009-6.
- Childs, Mark C. (1999): Parking spaces. A design, implementation, and use manual for architects, planners, and engineers. New York: McGraw-Hill.
- Deffner, Jutta; Sunderer, Georg (2022): Alternativen zum privaten Auto – was es dazu braucht. Wege zu einem multioptionalen Verkehrsmittelmix. Hg. v. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/2023_06_12_fact_sheet_alternativen_um_privaten_auto.pdf, zuletzt geprüft am 28.03.2024.
- Eicke-Diekmann, Claudia (2024): Ottensen: Das sind die neuen Pläne für das autoarme Quartier. Hamburger Abendblatt. Online verfügbar unter <https://www.abendblatt.de/hamburg/altona/articel241939738/Ottensen-Das-sind-die-neuen-Plaene-fuer-das-autoarme-Quartier.html>, zuletzt geprüft am 28.03.2024.
- Ewing, Reid; Cervero, Robert (2001): Travel and the Built Environment: A Synthesis. In: Transportation Research Record 1780 (1), S. 87–114. DOI: 10.3141/1780-10.
- Flade, Antje (2013): Der rastlose Mensch. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Foletta, Nicole; Field, Simon (2011): Europe's Vibrant New Low Car(bon) Communities. Intitute for Transportation and Development Policy. Online verfügbar unter <https://www.itdp.org/2011/09/22/europes-vibrant-new-low-carbon-communities-2/>, zuletzt geprüft am 15.11.2023.
- Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) (2013): Hamburgs mobile Zukunft. Stadtwerkstatt 4. Online verfügbar unter https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2013/25516/pdf/d_4_sws_broschuere.pdf, zuletzt geprüft am 04.10.2023.
- Guo, Zhan (2013): Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City. In: Journal of Transport Geography 26, S. 18–28. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.08.006.
- Hamburger Abendblatt (2023): Hamburg startet Bundesratsinitiative zum Bewohnerparken. In: Hamburger Abendblatt 2023, 12.09.2023, zuletzt geprüft am 04.10.2023.
- Haustein, Sonja; Hunecke, Marcel (2013): Identifying target groups for environmentally sustainable transport: assessment of different segmentation approaches. In: Current Opinion in Environmental Sustainability 5 (2), S. 197–204. DOI: 10.1016/j.cosust.2013.04.009.
- Jansen, Stephan; Wanat, Martha (2022): Bewegt Euch. Selber! Wie wir unsere Mobilität für gesunde und klimaneutrale Städte neu erfinden können. München: Carl Hanser Verlag.

- Jarass, Julia (2012): Wohnstandortpräferenzen und Mobilitätsverhalten. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Jessen, Elisabeth (2023): Anwohnerparken: Für wen Hamburg jetzt Ausnahmeregelungen plant. In: Hamburger Abendblatt 2023, 30.01.2023. Online verfügbar unter <https://www.abendblatt.de/hamburg/article237505465/anwohnerparken-hamburg-bewohnerparken-ausnahmeregelungen-parkausweise-verkehrsbehoerde-lbv.html>, zuletzt geprüft am 10.10.2023.
- Johansson, Fredrik; Henriksson, Greger; Envall, Pelle (2019): Moving to Private-Car-Restricted and Mobility-Served Neighborhoods: The Unspectacular Workings of a Progressive Mobility Plan. In: Sustainability 11 (22), S. 6208. DOI: 10.3390/su11226208.
- Knapp, Frank D. (1998): Determinanten der Verkehrsmittelwahl. Berlin: Duncker und Humblot (Abhandlungen zur Nationalökonomie, Bd. 10). Online verfügbar unter <https://ebookcentral.proquest.com/lib/kxp/detail.action?docID=2082328>, zuletzt geprüft am 10.11.2023.
- Krämer, Andreas; Burgartz, Thomas (2022): Kernfunktion Pricing: Was ist der optimale Preis und wie lässt er sich bestimmen? In: Andreas Krämer und Thomas Burgartz (Hg.): Kundenwertzentriertes Management. Value-To-Value - Pricing - Big Data - Controlling. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, S. 115–143. DOI: 10.1007/978-3-658-36413-7_5.
- Kuttenkeuler, Andreas; Mierau, Melanie; Repoli, Natalia; Rokahr, Jan; Strate, Henrik; Ungerer, Jörg et al. (2023): Mobilitätsstrategie für das Hamburger Handwerk. Positionspapier der Handwerkskammer Hamburg. Hg. v. Handwerkskammer Hamburg.
- Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2023): Geoportal Hamburg. Bewohnerparkgebiete. Online verfügbar unter [https://geoportal-hamburg.de/bewohnerparkgebiete-hh/?filter=\[{%22name%22:%22Bewohnerparkgebiete%22,%22isSelected%22:true,%22rules%22:}\]](https://geoportal-hamburg.de/bewohnerparkgebiete-hh/?filter=[{%22name%22:%22Bewohnerparkgebiete%22,%22isSelected%22:true,%22rules%22:}]), zuletzt geprüft am 06.02.2024.
- Landesbetrieb Verkehr (2022): Evaluation in vier Gebieten vorgestellt: Deutlich mehr Parkmöglichkeiten durch Bewohnerparkgebiete. Hamburg.
- Landesbetrieb Verkehr (2023): Evaluation in Eimsbüttel und St. Georg bestätigt: Bewohnerparken wirkt. Ausnahmegenehmigungen sollen Menschen in Schichtarbeit Parkplatzsuche erleichtern. Hamburg.
- Lättman, Katrin; Olsson, Lars E.; Friman, Margareta (2018): A new approach to accessibility – Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel. In: Research in Transportation Economics 69, S. 501–511. DOI: 10.1016/j.retrec.2018.06.002.
- Li, Fei; Guo, Zhan (2014): Do parking standards matter? Evaluating the London parking reform with a matched-pair approach. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 67, S. 352–365. DOI: 10.1016/j.tra.2014.08.001.
- Mayring, Philipp; Fenzl, Thomas (2019): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Nina Baur und Jörg Blasius (Hg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. 2., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: Springer VS (Springer eBook Collection), S. 633–648.
- Meyer-Wellmann, Jens (2023a): Anwohnerparken: Bundesrat will es Firmen leichter machen. In: Hamburger Abendblatt 2023, 28.09.2023. Online verfügbar unter: <https://www.abendblatt.de/hamburg/politik/article239680259/Anwohnerparken-Bundesrat-will-es-Betroffenen-leichter-machen.html>, zuletzt geprüft am 04.10.2023.

- Meyer-Wellmann, Jens (2023b): Bewohnerparken: Behörde gibt Nutzern mehr Möglichkeiten. In: Hamburger Abendblatt, 30.10.2023. Online verfügbar unter <https://www.abendblatt.de/hamburg/politik/article239906961/Bewohnerparken-Behoerde-gibt-Nutzern-mehr-Moeglichkeiten.html>, zuletzt geprüft am 04.11.2023.
- Meyer-Wellmann, Jens (2023c): Nach Protesten: Senat lockert Regeln fürs Anwohnerparken. Parkberechtigungen sollen auch in benachbarten Zonen gelten. Aber Bundestag bremst Reform. In: Hamburger Abendblatt 76, 30.10.2023, 1 & 8.
- Mulley, Corinne; Ison, Stephen (2014): Parking. Issues and policies. Bingley, U.K.: Emerald (Transport and sustainability, v. 5). DOI: 10.1108/S2044-994120145.
- NDR (2023): Bewohnerparkzonen Hamburg: alles über Anwohnerparken. Hamburg. Online verfügbar unter <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Bewohnerparkzonen-Hamburg-Alles-ueber-Anwohnerparken,bewohnerparken122.html>, zuletzt geprüft am 10.12.2023.
- Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online verfügbar unter https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, zuletzt geprüft am 05.01.2024.
- OECD: WHAT ARE EQUIVALENCE SCALES? Online verfügbar unter <https://www.oecd.org/els/soc/OECD-Note-EquivalenceScales.pdf>, zuletzt geprüft am 28.02.2024.
- push&pull (2015): 16 gute Gründe für Parkraummanagement. Online verfügbar unter http://heialex.com/parkeinfach/Wie_files/push%26pull.pdf, zuletzt geprüft am 10.11.2023.
- Schlag, Bernhard; Schade, Jens (2021): Psychologie des Mobilitätsverhaltens. In: Bundeszentrale für politische Bildung, 07.12.2021. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/30357/psychologie-des-mobilitaetsverhaltens/>, zuletzt geprüft am 10.11.2023.
- Schoenau, Manuela; Müller, Martin (2017): What affects our urban travel behavior? A GPS-based evaluation of internal and external determinants of sustainable mobility in Stuttgart (Germany). In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 48, S. 61–73. DOI: 10.1016/j.trf.2017.05.004.
- Schönfelder, Diether (05.2022): (Um-)Parken in Hamburg. Knappe Ressourcen intelligent nutzen. Hamburg, Präsentation Expertenreihe 22.
- Spektrum (2001): Öffentlicher Raum. Heidelberg. Online verfügbar unter <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/oeffentlicher-raum/5617>, zuletzt geprüft am 31.01.2024.
- Spektrum (2014): Mobilität. Spektrum akademischer Verlag. Heidelberg (Lexikon der Geographie). Online verfügbar unter <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/mobilitaet/5178>, zuletzt aktualisiert am 04.12.2014, zuletzt geprüft am 05.01.2024.
- Statistikamt Nord (2022): Hamburger Stadtteil-Profile Berichtsjahr 2022. Online verfügbar unter https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/Stadtteil-Profile-HH_BJ-2022__NEU.pdf, zuletzt geprüft am 20.12.2023.
- Stock, Ralf; Winkler, Ronald (2004): Parkraummanagement in Klein- und Mittelstädten. Unter Mitarbeit von Hans Hein und G. Willfahrt. München: ADAC (Ein ADAC-Leitfaden für die Praxis).

Umweltbundesamt (o. J.): Fachbroschüre Straßen und Plätze neu denken. Unter Mitarbeit von Wolfgang Aichinger und Michael Frehn Dr. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf, zuletzt geprüft am 04.10.2023.

Weber, Julian (2021): Bewegende Zeiten. Mobilität der Zukunft. 1. Auflage 2021. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH; Springer.

Wühl, Benjamin; Linder, Franz (2015): Parken ohne Ende: Eine AGFS-Broschüre zum Thema Nahmobilität und Autoparken. Online verfügbar unter https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/user_upload/parkraum_brosch_2015_WEB.pdf, zuletzt geprüft am 10.10.2023.

9. Anhang

- 9.1. Analysegrafiken
„Spielbudenplatz“
- 9.2. Analysegrafiken „Altonaer
Kinderkrankenhaus“
- 9.3. Bewohner*innenfragebogen
- 9.4. Liste der Expert*innen-
gespräche
- 9.4. Leitfäden der Expert*innen-
gespräche
- 9.5. Freitextantworten



9. Anhang

9.1. Weitere Analysegrafiken „Spielbudenplatz“

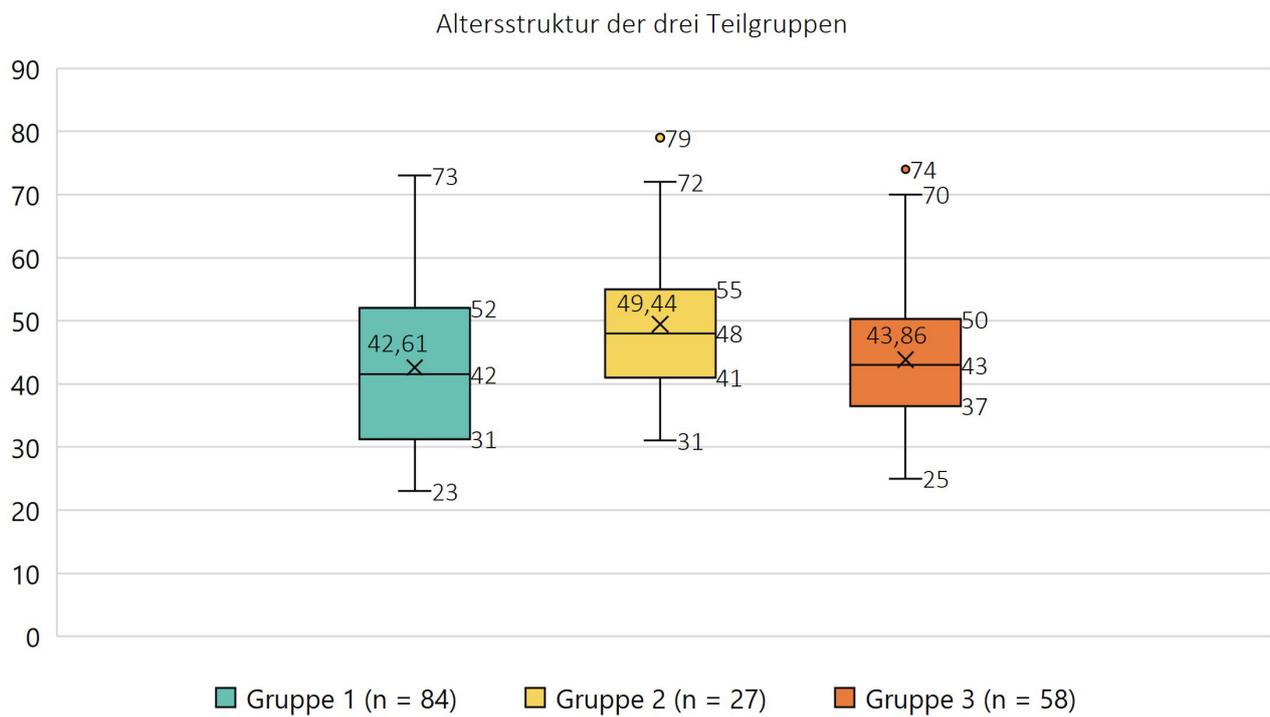


Abbildung 81: Altersstruktur der drei Teilgruppen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

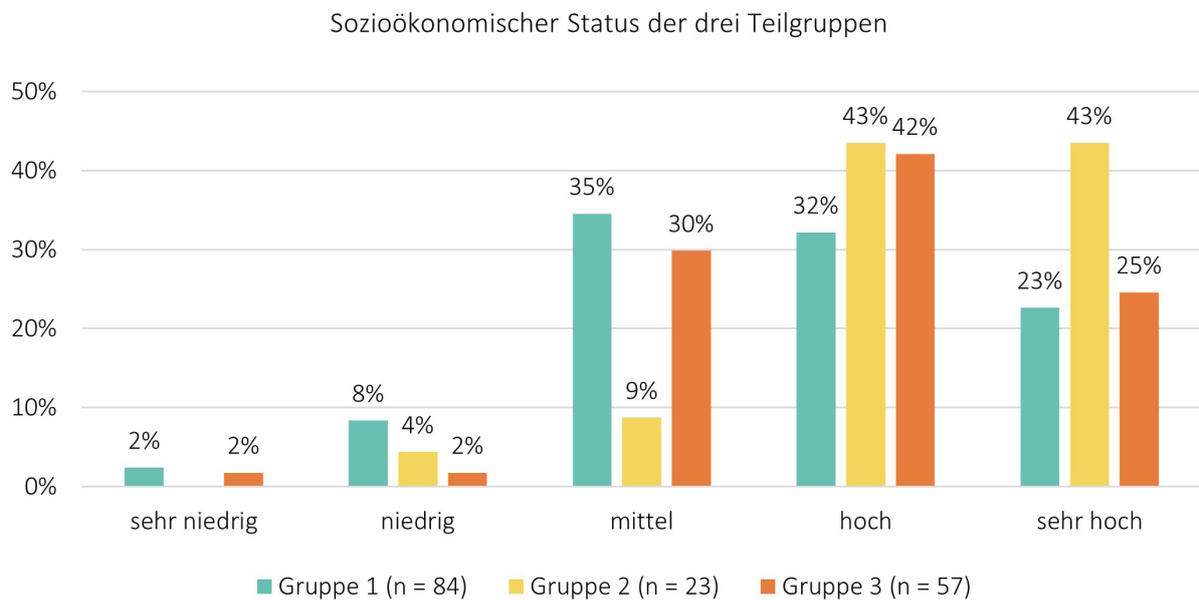


Abbildung 82: Sozioökonomischer Status der drei Teilgruppen der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung - Gruppe 1

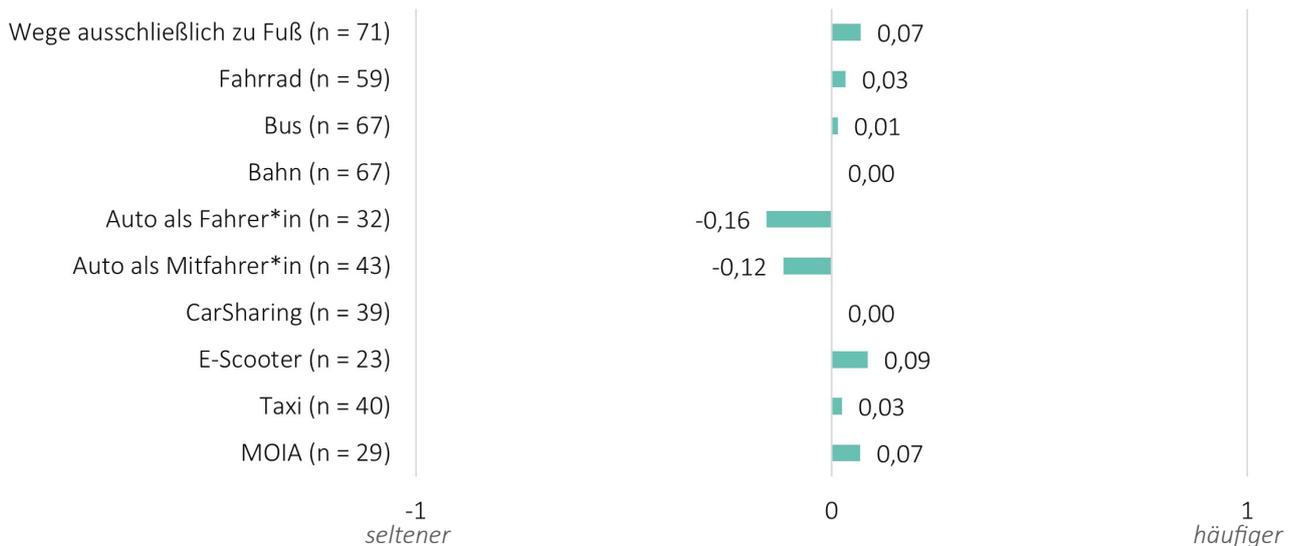


Abbildung 83: Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 1 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung - Gruppe 2

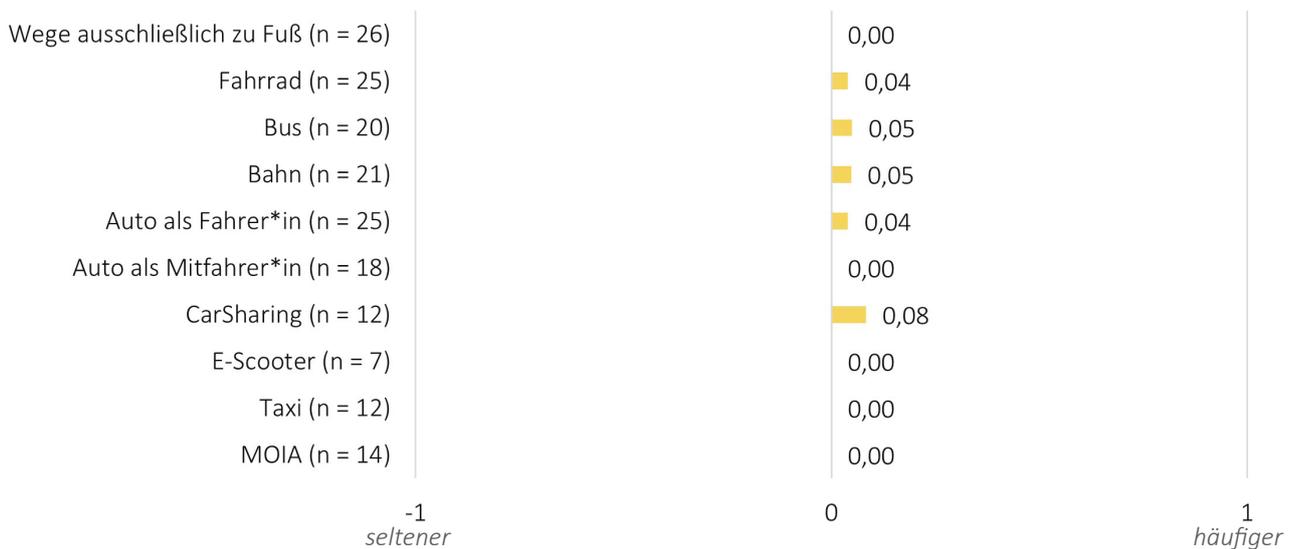


Abbildung 84: Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 2 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung - Gruppe 3

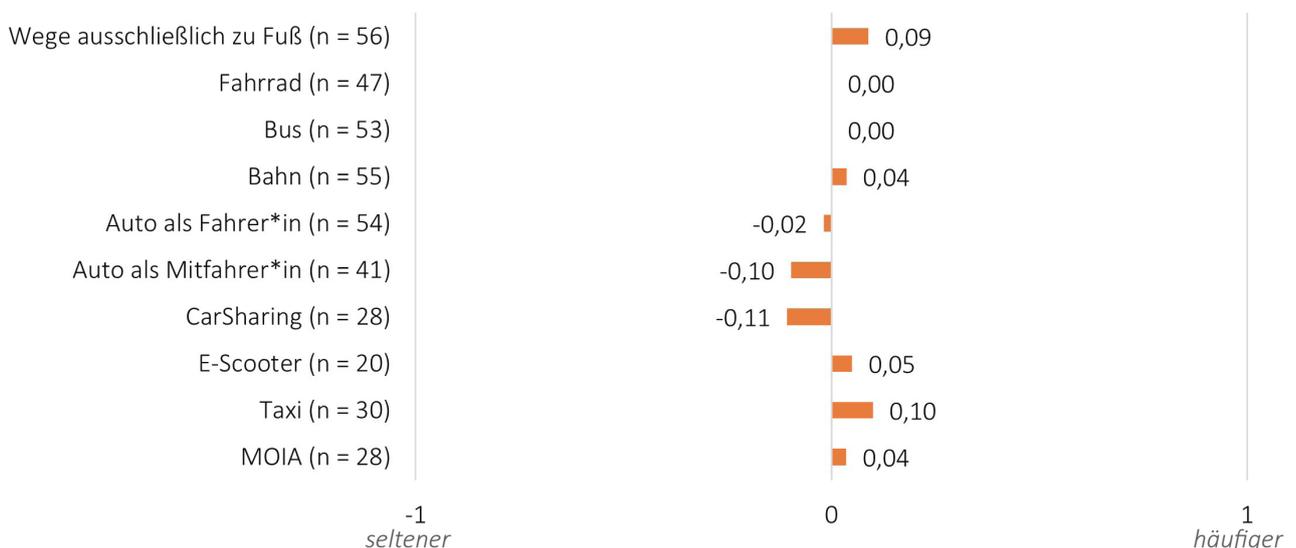


Abbildung 85: Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 3 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Einstellungen - Bewohnerparkgebiete - Gruppe 1

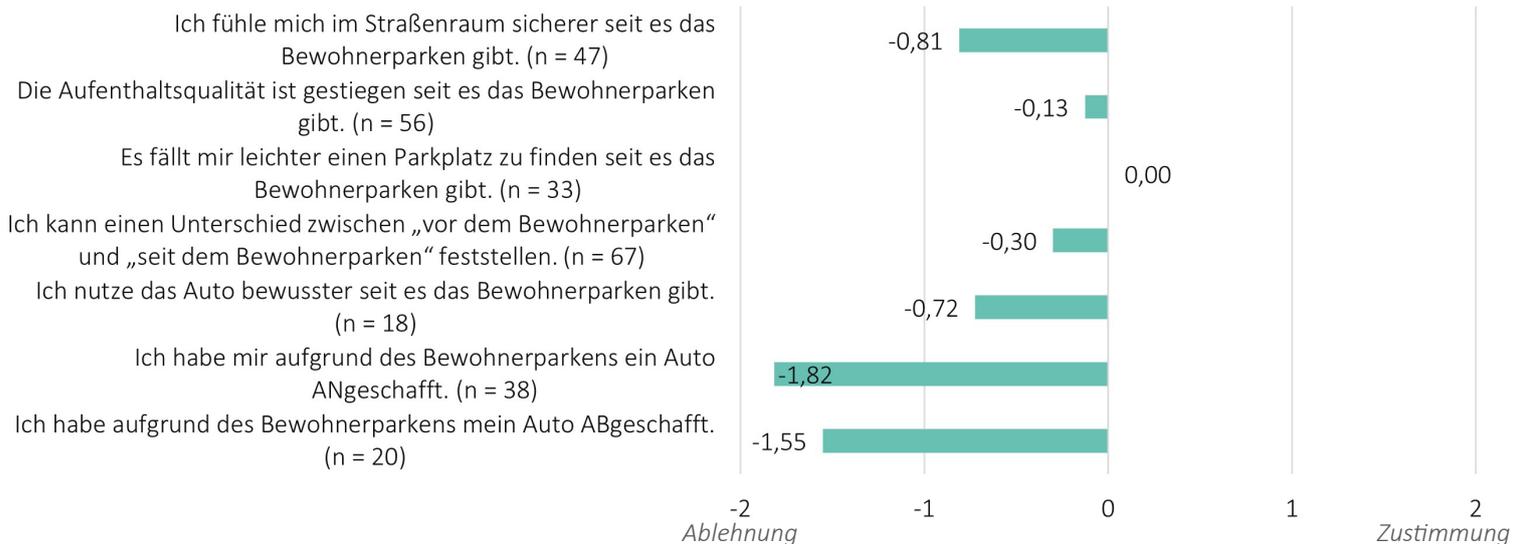


Abbildung 86: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 1 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Einstellungen - Bewohnerparkgebiete - Gruppe 2

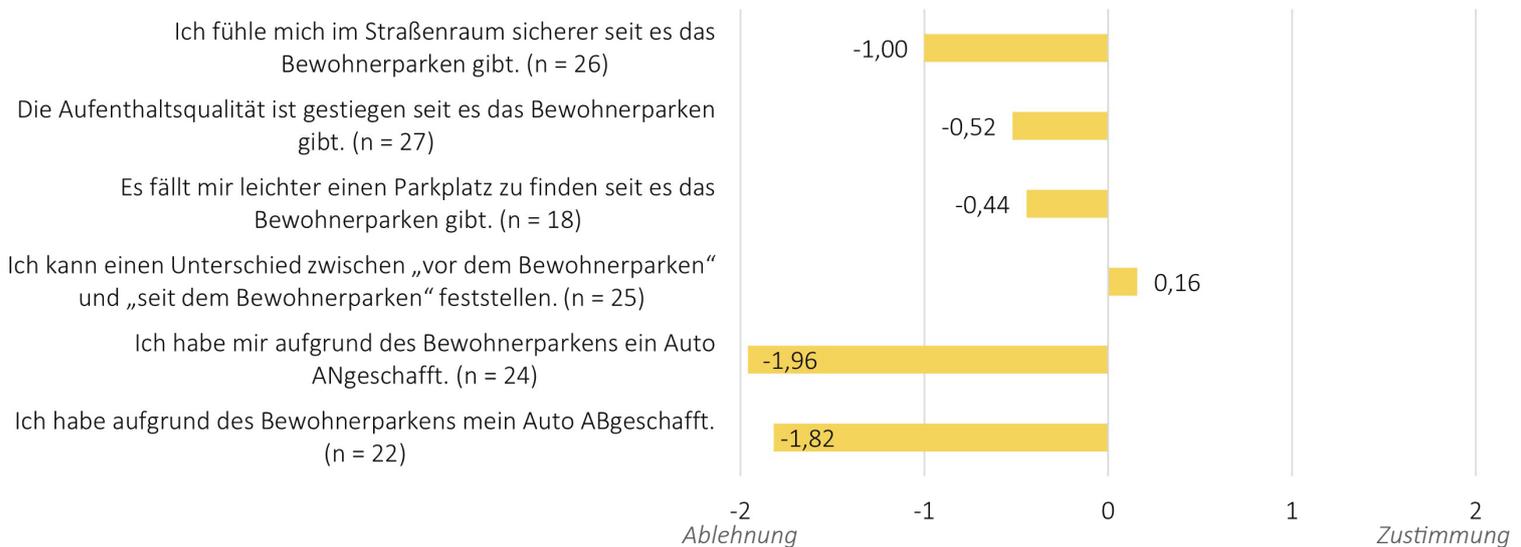


Abbildung 87: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 2 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Einstellungen - Bewohnerparkgebiete - Gruppe 3

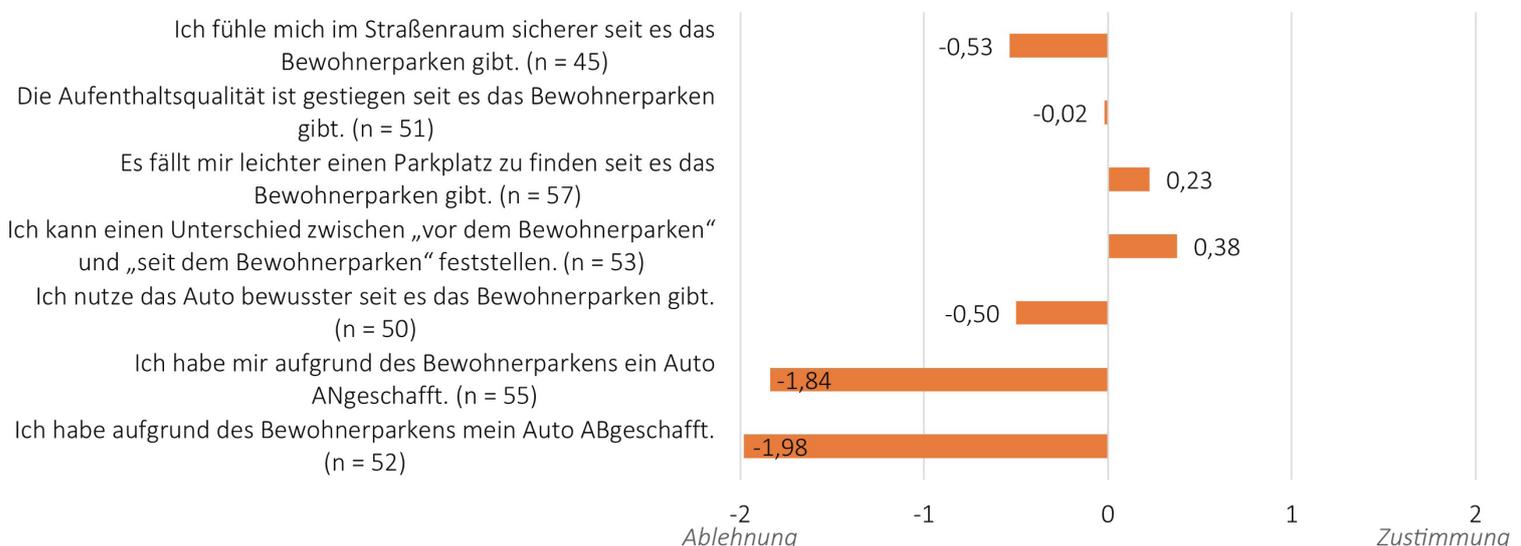


Abbildung 88: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 3 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Einstellungen - Öffentlicher Raum - Gruppe 1

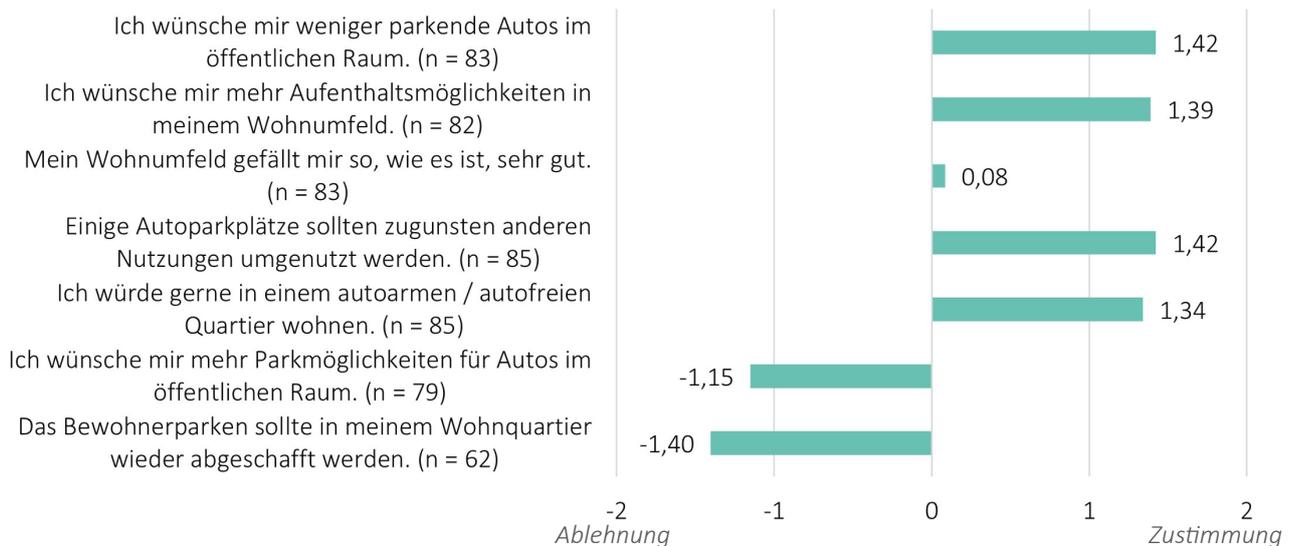


Abbildung 89: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 1 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Einstellungen - Öffentlicher Raum - Gruppe 2

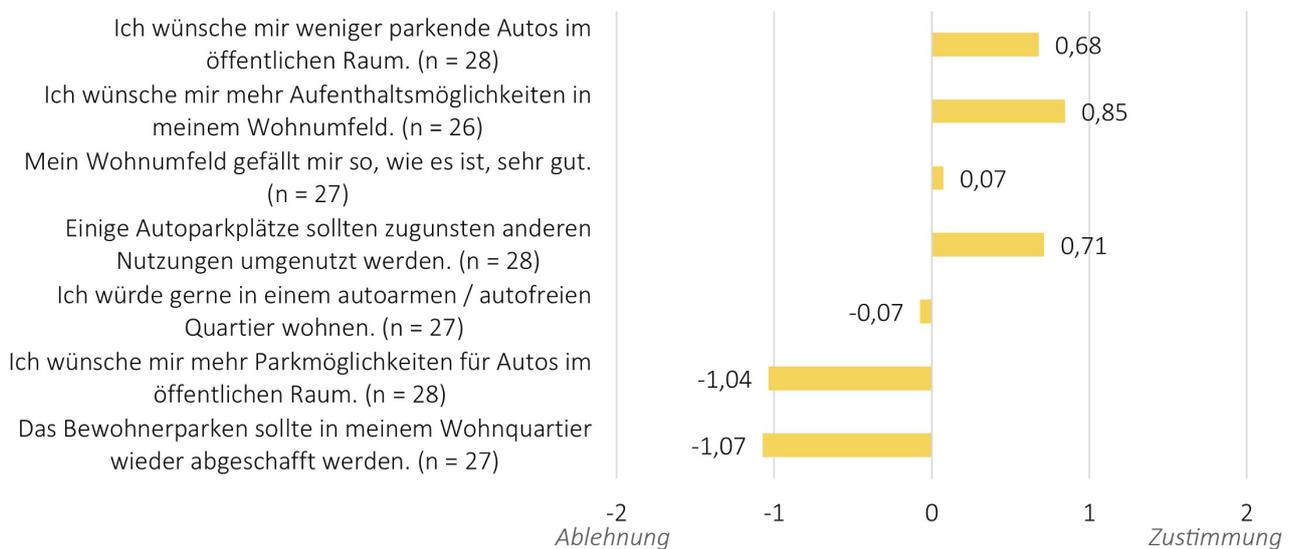


Abbildung 90: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 2 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

Einstellungen - Öffentlicher Raum - Gruppe 3

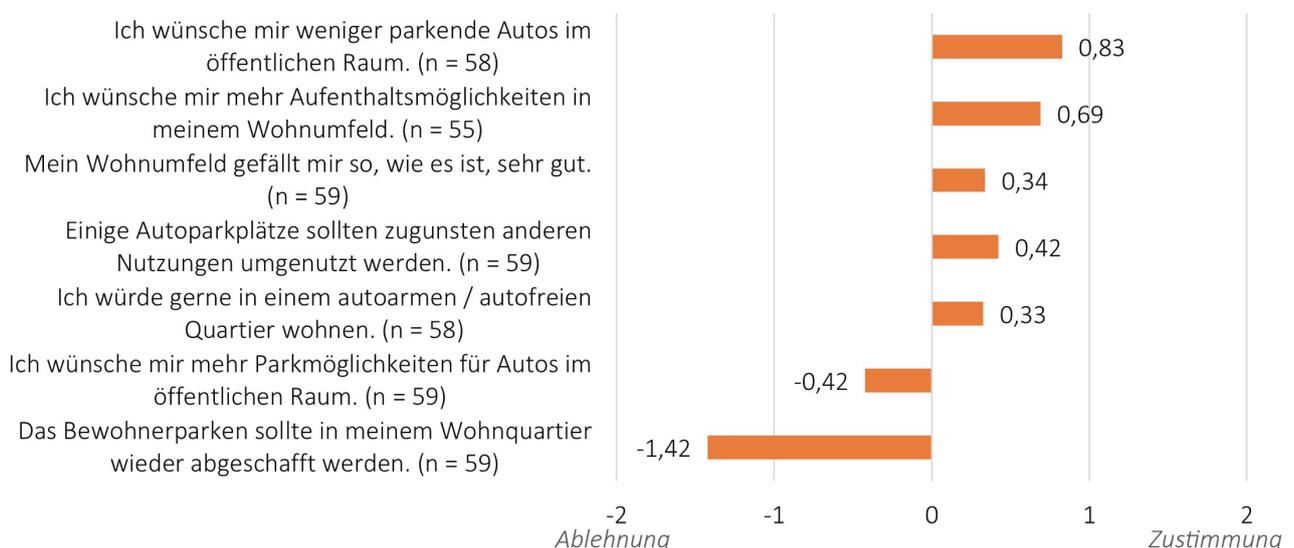


Abbildung 91: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 3 der Stichprobe SBP (eigene Darstellung)

9.2. Weitere Analysegrafiken „Altonaer Kinderkrankenhaus“

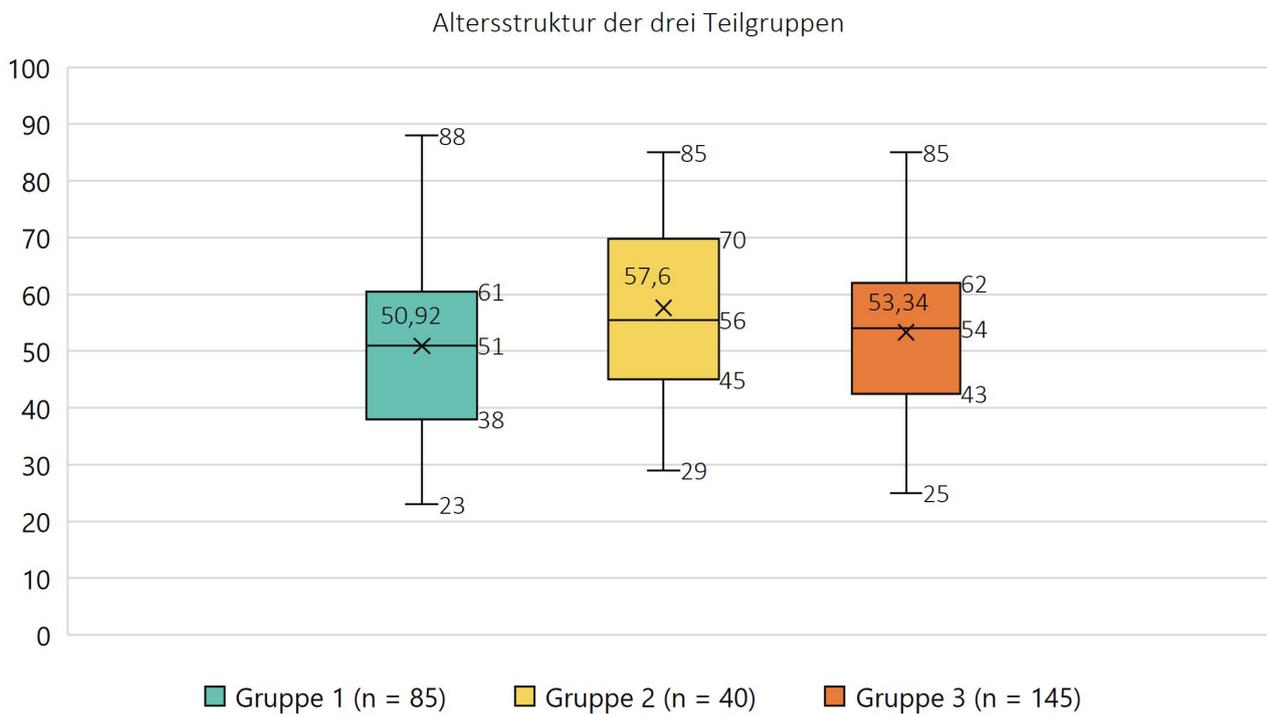


Abbildung 92: Altersstruktur der drei Teilgruppen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

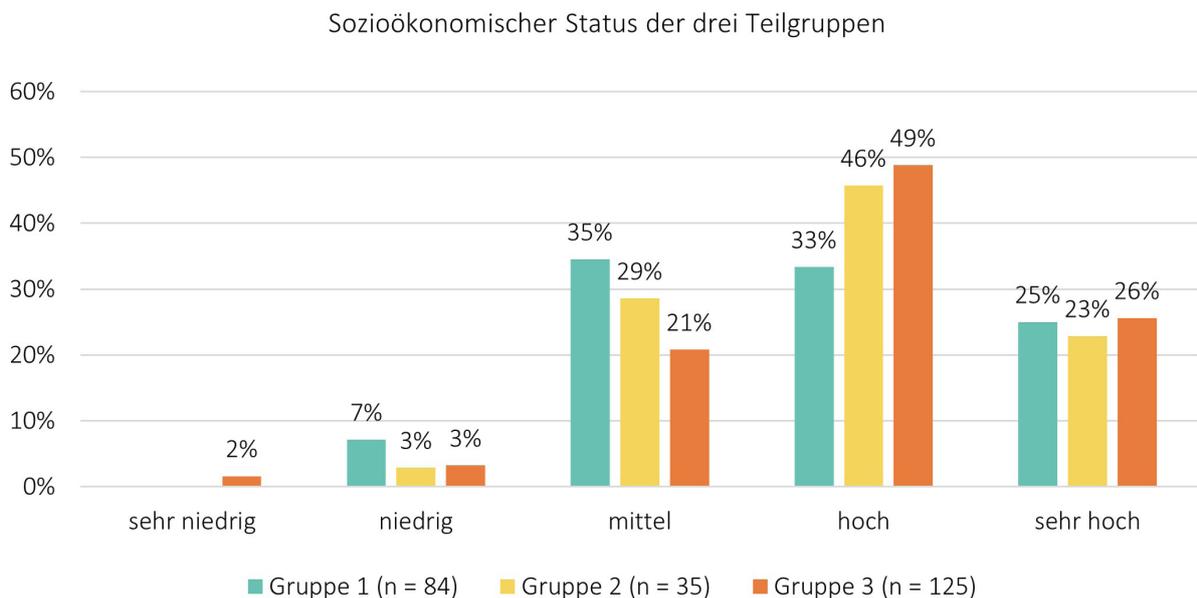


Abbildung 93: Sozioökonomischer Status der drei Teilgruppen der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung - Gruppe 1



Abbildung 94: Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 1 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung - Gruppe 2



Abbildung 95: Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 2 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung - Gruppe 3

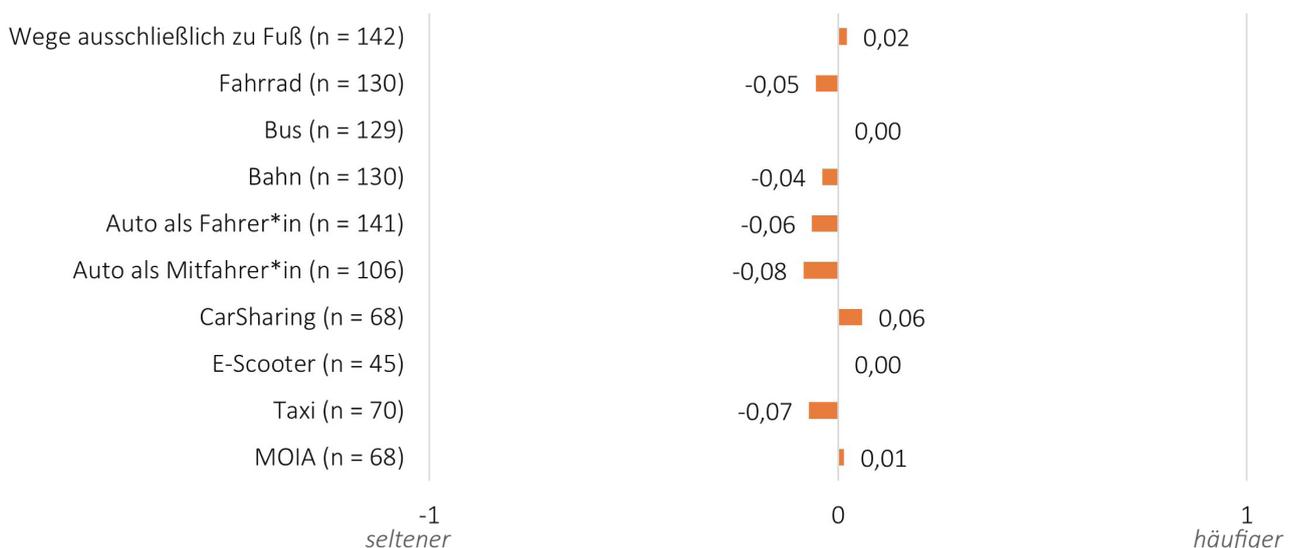


Abbildung 96: Durchschnittliche Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung der Gruppe 3 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Einstellungen - Bewohnerparkgebiete - Gruppe 1

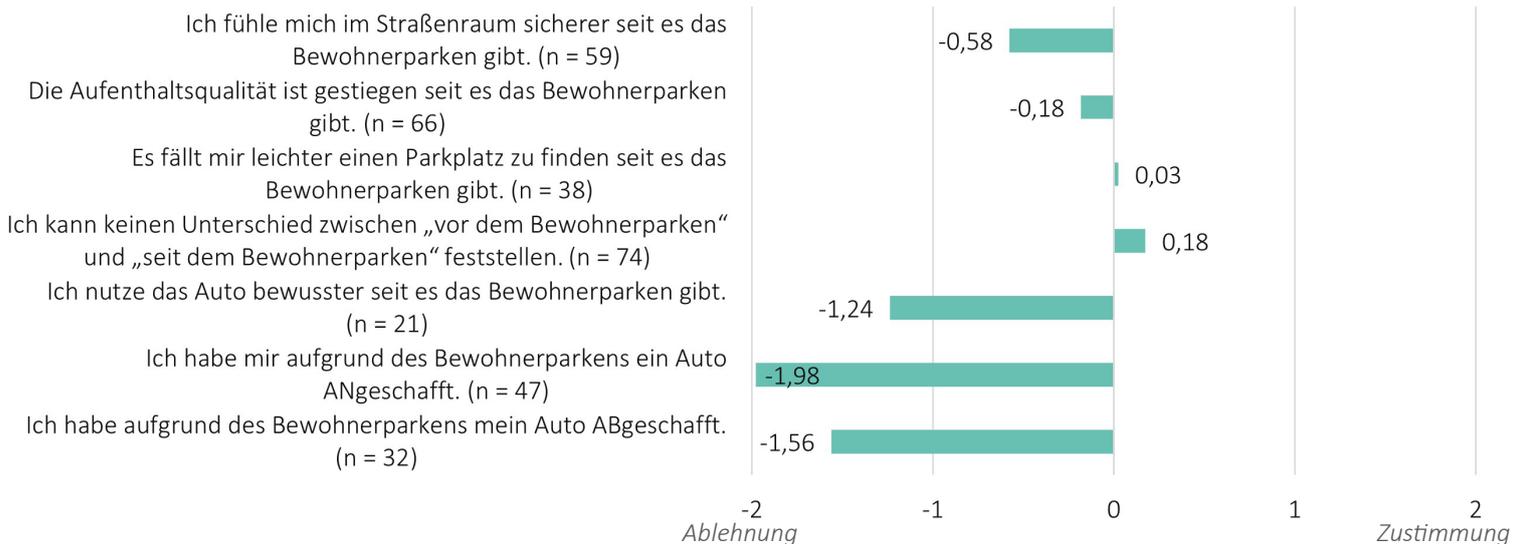


Abbildung 97: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 1 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Einstellungen - Bewohnerparkgebiete Gruppe 2

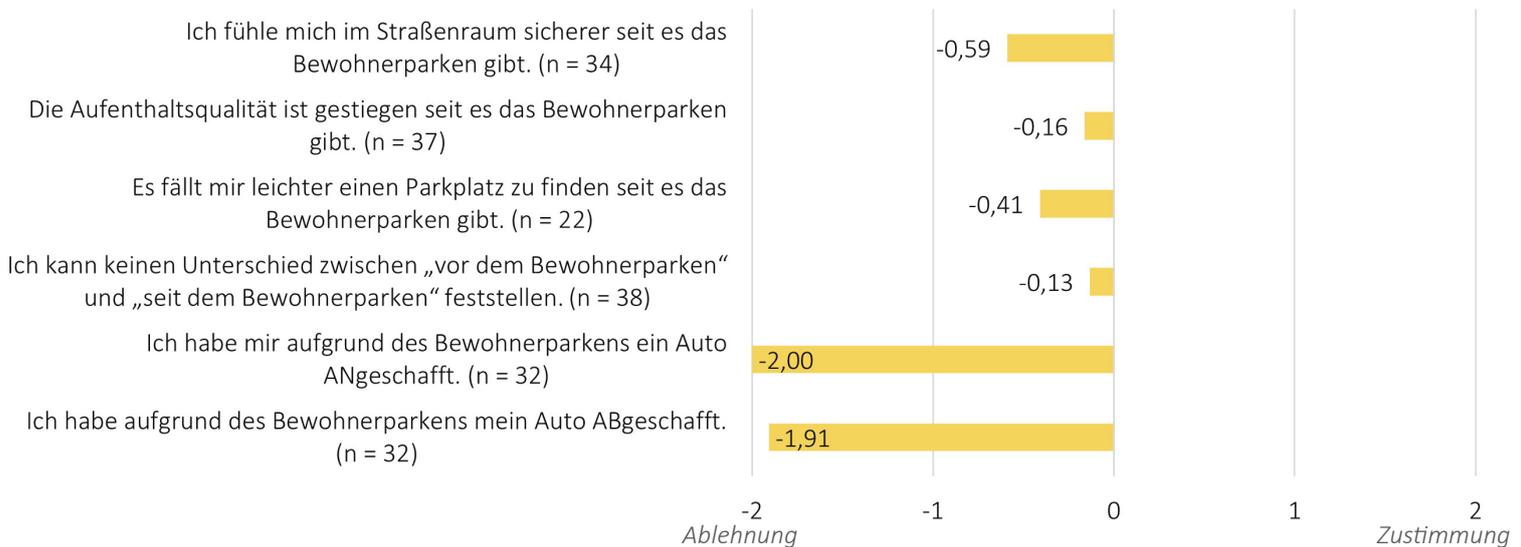


Abbildung 98: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 2 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Einstellungen - Bewohnerparkgebiete Gruppe 3

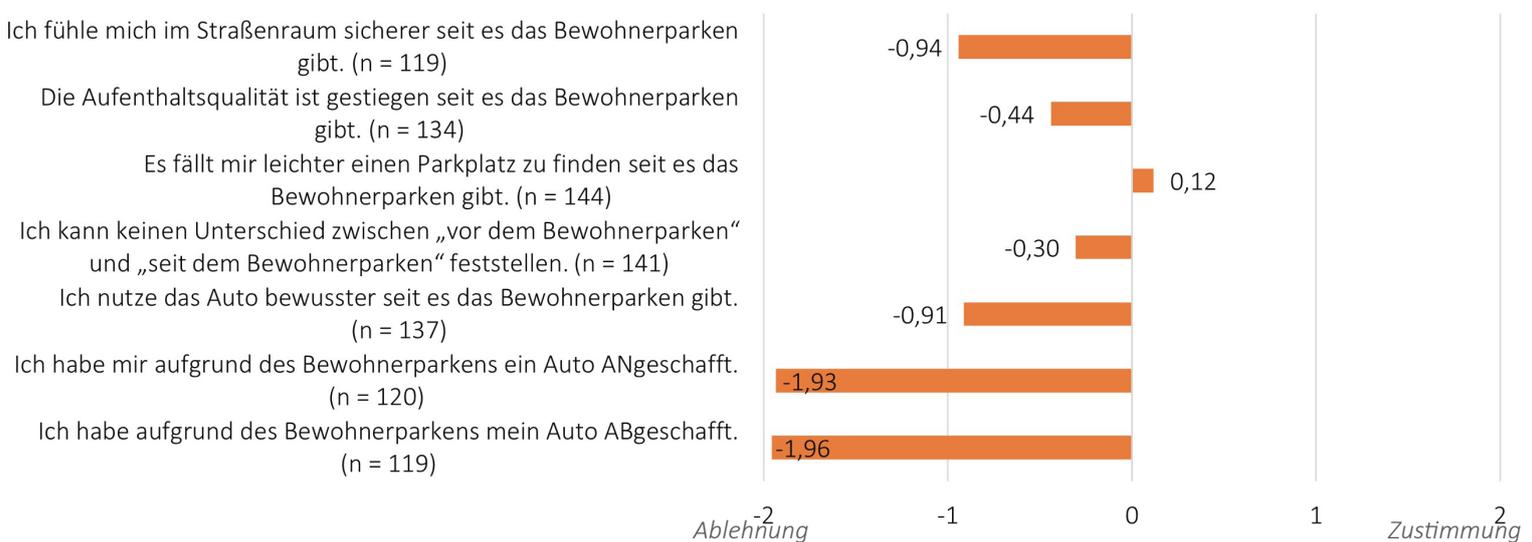


Abbildung 99: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich der Bewohnerparkgebiete der Gruppe 3 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Einstellungen - Öffentlicher Raum - Gruppe 1

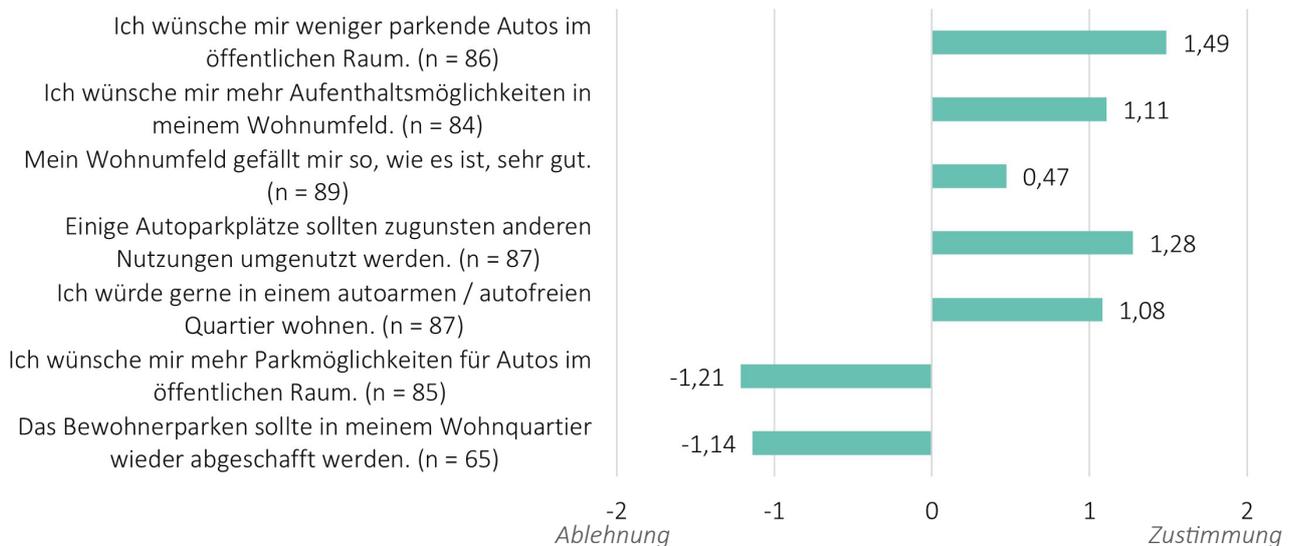


Abbildung 100: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 1 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Einstellungen - Öffentlicher Raum - Gruppe 2

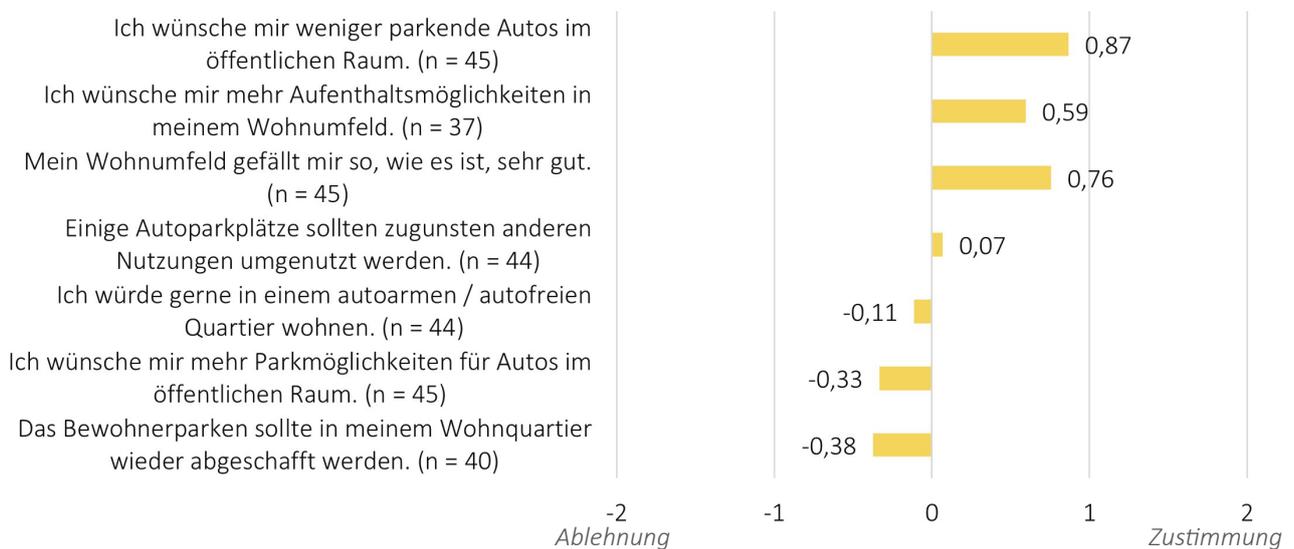


Abbildung 101: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 2 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

Einstellungen - Öffentlicher Raum - Gruppe 3

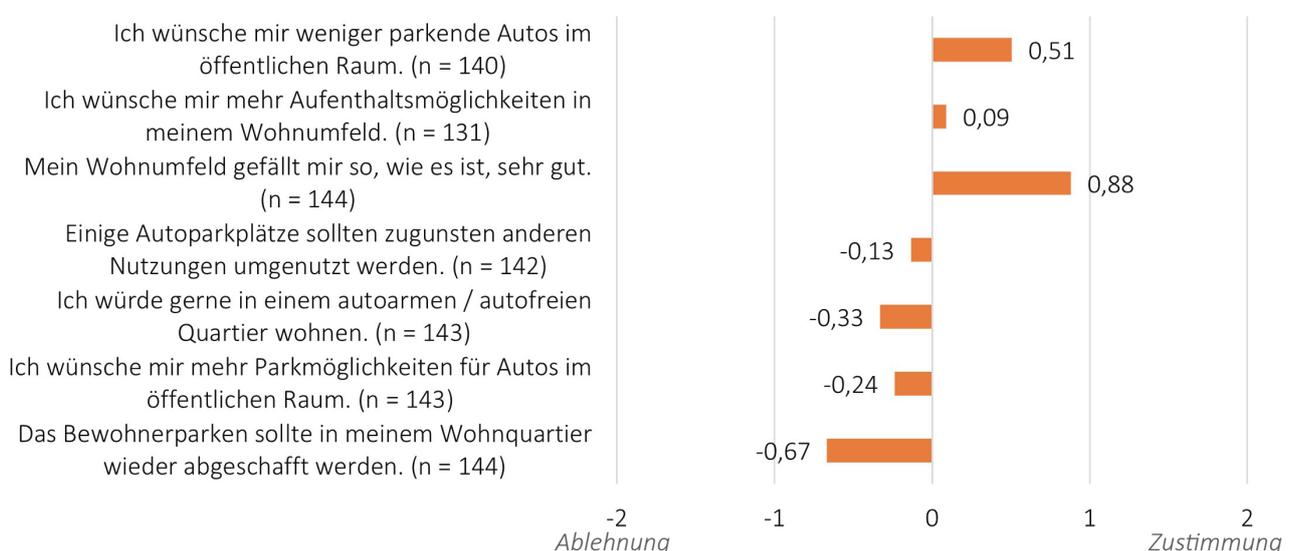


Abbildung 102: Durchschnittliche Einstellungen bezüglich des öffentlichen Raums der Gruppe 3 der Stichprobe AKK (eigene Darstellung)

9.3. Bewohner*innenfragebogen

Korrekturfahne BP2024 (Bewohnerparken24) 28.03.2024, 14:30

https://www.socisurvey.de/Bewohnerparken24/?s2preview=ymPQU...

Korrekturfahne BP2024 (Bewohnerparken24) 28.03.2024, 14:30

https://www.socisurvey.de/Bewohnerparken24/?s2preview=ymPQU...



Bewohnerparken24 → BP2024

28.03.2024, 14:30

Seite 01

Willkommen zur Umfrage über Ihr Mobilitätsverhalten TX01

Liebe Teilnehmer*innen,

vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen ein paar Fragen zu Ihrem persönlichen Mobilitätsverhalten zu beantworten. Die Beantwortung der Fragen nimmt ca. 10 Minuten in Anspruch. Egal, mit welchen Verkehrsmitteln sie unterwegs sind, ob Sie das Bewohnerparken nutzen oder nicht, Ihre Antworten sind für mich interessant und helfen dabei, das Mobilitätsverhalten in Ihrem Wohngebiet besser einschätzen zu können.

Hinweise zum Datenschutz:

Die Antworten zu dieser Umfrage sind anonymisiert. Ihre Angaben unterliegen selbstverständlich den geltenden Datenschutzbestimmungen und werden von uns vertraulich behandelt.

Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie hier: [Datenschutzerklärung_TUHH](#)

Bitte geben Sie den Zugangscode von Ihrer Postkarte ein. TX03

Den Zugangscode finden Sie unten rechts auf Ihrer Postkarte unter dem QR-Code. Der Code dient lediglich dazu, dass nur Bewohner*innen aus dem Untersuchungsgebiet an dieser Befragung teilnehmen. Die Umfrage bleibt anonym.

1 von 34

28.03.2024, 14:31 2 von 34

28.03.2024, 14:31

Korrekturfahne BP2024 (Bewohnerparken24) 28.03.2024, 14:30

https://www.socisurvey.de/Bewohnerparken24/?s2preview=ymPQU...

Korrekturfahne BP2024 (Bewohnerparken24) 28.03.2024, 14:30

https://www.socisurvey.de/Bewohnerparken24/?s2preview=ymPQU...

Seite 04

Dann Frage/Text AM07 später im Fragebogen ausblenden

2. Besitzen Sie einen Auto-Führerschein? AM01

- ja
- nein
- keine Angabe

3 aktive(r) Filter**Filter AM01/F1**

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **2**
Dann in Frage **AM03** die Items **1** ausblenden

Filter AM01/F2

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **2**
Dann in Frage **AM04** die Items **5** ausblenden

Filter AM01/F3

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **2**
Dann in Frage **BP03** die Items **5** ausblenden

3. Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt? AM02

Mit Autos sind Privatwagen und ständig nutzbare Dienstwagen gemeint

- kein Auto
- ein Auto
- zwei Autos
- drei oder mehr Autos
- keine Angabe

1 aktive(r) Filter**Filter AM02/F1**

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: **1**

Seite 05

4. Wie oft können Sie als Fahrer/-in oder Mitfahrer/-in ein Auto nutzen?

AM03

Es geht hier um die grundsätzliche Verfügbarkeit, nicht um die tatsächliche Nutzung.

als Fahrer/-in

| | | | |
|-----------|--------------|-----------|--------------|
| jederzeit | gelegentlich | gar nicht | keine Angabe |
|-----------|--------------|-----------|--------------|

als Mitfahrer/-in

| | | | |
|-----------|--------------|-----------|--------------|
| jederzeit | gelegentlich | gar nicht | keine Angabe |
|-----------|--------------|-----------|--------------|

AM05

5. Hier sehen Sie einige Aussagen zum Thema Autobesitz und Autonutzung. Wie sehr stimmen Sie diesen Aussagen zu?

Wenn Sie eine Aussage nicht einschätzen können oder möchten, wählen Sie bitte „weiß nicht / betrifft mich nicht“.

Autofahren ist für mich eine bequeme Fortbewegungsart.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Ich fahre im Alltag gerne Auto.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Autofahren bedeutet für mich Freiheit.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Meine Wege mit dem Auto kann ich schlecht mit anderen Verkehrsmitteln zurücklegen.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Seite 06

AM06

Ich bin auf ein Auto angewiesen.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Ein Auto ist für mich nur ein Mittel zum Zweck.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

6. In den folgenden Aussagen geht es um Alternativen zum Auto. Wie sehr stimmen Sie diesen Aussagen zu?

Wenn Sie eine Aussage nicht einschätzen können oder möchten, wählen Sie bitte „weiß nicht / betrifft mich nicht“.

Ich kann das, was ich tun will, gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Es ist mir wichtig, umweltschonende Verkehrsmittel (zum Beispiel Bus, Bahn, Fahrrad oder anderes) zu nutzen.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Ich fahre im Alltag gerne mit dem Fahrrad.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Ich entscheide mich bewusst gegen das Auto und nutze lieber alternative Verkehrsmittel.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Ich fahre im Alltag gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Ich gehe im Alltag gerne zu Fuß.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Ich fahre auch bei schlechtem Wetter mit dem Rad.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

7. Wie häufig haben Sie in den letzten Monaten diese Verkehrsmittel genutzt?

Bitte geben Sie Ihre normalen Nutzungshäufigkeiten an.

Wege ausschließlich zu Fuß

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | täglich / fast täglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|

Fahrrad

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | täglich / fast täglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|

Bus

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | täglich / fast täglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|

Bahn

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | täglich / fast täglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|

Auto als Fahrer*in

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | täglich / fast täglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|

Auto als Mitfahrer*in

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | täglich / fast täglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|--------------|

CarSharing

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | taglich / fast taglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|

E-Scooter

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | taglich / fast taglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|

Taxi

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | taglich / fast taglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|

MOIA

| | | | | | |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|
| nie / fast nie | seltener als 1-mal monatlich | an 1 bis 3 Tagen pro Monat | an 1 bis 3 Tagen pro Woche | taglich / fast taglich | keine Angabe |
|----------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|

AM08

8. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie meistens, um die folgenden Ziele zu erreichen?

Geben Sie jeweils das Verkehrsmittel an, mit dem Sie den Grosteil der Strecke zurücklegen.

Arbeit / Ausbildung / Schule

| |
|-------------|
| zu Fuß |
| Fahrrad |
| Auto |
| Bus / Bahn |
| Car-Sharing |
| E-Scooter |
| Taxi |
| MOIA |
| keines |

Freund*innen / Verwandte treffen

| |
|-------------|
| zu Fuß |
| Fahrrad |
| Auto |
| Bus / Bahn |
| Car-Sharing |
| E-Scooter |
| Taxi |
| MOIA |
| keines |

Freizeit / Urlaub

| |
|-------------|
| zu Fuß |
| Fahrrad |
| Auto |
| Bus / Bahn |
| Car-Sharing |
| E-Scooter |
| Taxi |
| MOIA |
| keines |

Einkauf / Erledigung

| |
|-------------|
| zu Fuß |
| Fahrrad |
| Auto |
| Bus / Bahn |
| Car-Sharing |
| E-Scooter |
| Taxi |
| MOIA |
| keines |

medizinische Zwecke

| |
|-------------|
| zu Fuß |
| Fahrrad |
| Auto |
| Bus / Bahn |
| Car-Sharing |
| E-Scooter |
| Taxi |
| MOIA |
| keines |

Fahrt zum Selbstzweck

| |
|-------------|
| zu Fuß |
| Fahrrad |
| Auto |
| Bus / Bahn |
| Car-Sharing |
| E-Scooter |
| Taxi |
| MOIA |
| keines |

Sonstiges

| |
|-------------|
| zu Fuß |
| Fahrrad |
| Auto |
| Bus / Bahn |
| Car-Sharing |
| E-Scooter |
| Taxi |
| MOIA |
| keines |

Seite 10

TX07

Nun kommen wir zu einigen Fragen bezüglich der Bewohnerparkgebiete.

Dazu gibt es hier noch eine kurze Erklärung:

Seit einiger Zeit gibt es in Hamburg Bewohnerparkgebiete. Diese sollen dazu führen, dass die Bewohner*innen in den Gebieten einfacher einen Parkplatz für ihr Auto finden und sich der Parkdruck insgesamt verringert. Ein Bewohnerparkausweis kostet 65€ bzw. 70€ im Jahr. Personen ohne Bewohnerparkausweis müssen Parkgebühren bezahlen und können meist nur maximal 3 Stunden in den Gebieten parken.

Seite 08

AM07

9. Besitzen Sie einen Bewohnerparkausweis für Ihr Auto / Ihre Autos?

- ja
- nein
- keine Angabe

2 aktive(r) Filter

Filter AM07/F1

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: 2, -1 Dann Frage/Text AM10 später im Fragebogen anzeigen (sonst ausblenden)

Filter AM07/F2

Wenn eine der folgenden Antwortoption(en) ausgewählt wurde: 1 Dann in Frage BP01 die Items 5 anzeigen (sonst ausblenden)

Seite 09

AM10

10. Wo parken Sie normalerweise Ihr Auto an Ihrem Wohnort?

- Ich parke außerhalb des Bewohnerparkgebiets.
- Ich parke auf einem privaten Stellplatz (Tiefgarage o.Ä.).
- Ich beabsichtige einen Bewohnerparkausweis für das Gebiet zu beantragen.
- keine Angabe

11. Haben sich die Häufigkeiten ihrer Verkehrsmittelnutzungen verändert seitdem es das Bewohnerparken in Ihrem Wohnquartier gibt?

Bitte geben Sie Ihre normalen Nutzungshäufigkeiten an.

Wege ausschließlich zu Fuß

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

Fahrrad

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

Bus

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

Bahn

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

Auto als Fahrer*in

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

Auto als Mitfahrer*in

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

CarSharing

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

E-Scooter

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

Taxi

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

MOIA

| | | | | |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|
| öfter | genauso oft | seltener | keine Angabe | keine Nutzung |
|-------|-------------|----------|--------------|---------------|

Seite 12

BP01

12. In den folgenden Aussagen geht es um die Bewohnerparkgebiete. Wie sehr stimmen Sie diesen Aussagen zu?

Wenn Sie eine Aussage nicht einschätzen können oder möchten, wählen Sie bitte „weiß nicht / betrifft mich nicht“.

Ich fühle mich im Straßenraum sicherer seit es das Bewohnerparken gibt.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Die Aufenthaltsqualität ist gestiegen seit es das Bewohnerparken gibt.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Es fällt mir leichter einen Parkplatz zu finden seit es das Bewohnerparken gibt.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Ich kann keinen Unterschied zwischen „vor dem Bewohnerparken“ und „seit dem Bewohnerparken“ feststellen.

| | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|

Ich nutze das Auto bewusster seit es das Bewohnerparken gibt.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

Ich habe mir aufgrund des Bewohnerparkens ein Auto ANgeschafft.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

Ich habe aufgrund des Bewohnerparkens mein Auto ABgeschafft.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

13. Welchen Preis empfinden Sie für einen Bewohnerparkausweis PRO JAHR als günstig oder als teuer?

Falls Sie kein Auto besitzen, geben Sie bitte trotzdem an, welche Preise Sie als günstig oder als teuer empfinden würden.

Bitte beachten Sie, dass die Schaffung und Instandhaltung sowie die Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum Kosten verursacht.

Geben Sie die Preise bitte in Euro und Cent an, also zum Beispiel 100,50 € oder 55,00 €.

Welchen Preis für einen Bewohnerparkausweis empfinden Sie als zu günstig, sodass Sie an der Qualität und Sinnhaftigkeit zweifeln würden? € / Jahr

Welchen Preis für einen Bewohnerparkausweis empfinden Sie als günstig? € / Jahr

Welchen Preis für einen Bewohnerparkausweis empfinden Sie als teuer, aber gerade noch akzeptabel? € / Jahr

Welchen Preis für einen Bewohnerparkausweis empfinden Sie als zu teuer? € / Jahr

14. In den folgenden Aussagen geht es um den öffentlichen Raum und ihr Wohnumfeld. Wie sehr stimmen Sie diesen Aussagen zu?

Wenn Sie eine Aussage nicht einschätzen können oder möchten, wählen Sie bitte „weiß nicht / betrifft mich nicht“.

Ich wünsche mir weniger parkende Autos im öffentlichen Raum.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

Ich wünsche mir mehr Aufenthaltsmöglichkeiten in meinem Wohnumfeld.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

Mein Wohnumfeld gefällt mir so, wie es ist, sehr gut.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

Einige Autoparkplätze sollten zugunsten anderen Nutzungen (Grünflächen, Bänke, Fahrradparken etc.) umgenutzt werden.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

Ich würde gerne in einem autoarmen / autofreien Quartier wohnen.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

Ich wünsche mir mehr Parkmöglichkeiten für Autos im öffentlichen Raum.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

Das Bewohnerparken sollte in meinem Wohnquartier wieder abgeschafft werden.

| | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils / teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht / betrifft mich nicht |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------------------|--|

15. Wie bewerten Sie die Einrichtung der Bewohnerparkgebiete insgesamt?

BP05

Ich bewerte die Einrichtung von Bewohnerparkgebieten...

| | | | | |
|----------|------------------|----|----------|-----|
| schlecht | eher schlecht | ok | eher gut | gut |
|----------|------------------|----|----------|-----|

16. Haben Sie weitere Anmerkungen zum Bewohnerparken, welche Sie mir mit auf den Weg geben möchten?

BP04

Wir sind fast fertig!

TX04

Bitte beantworten Sie noch ein paar kurze Fragen zu Ihrem Haushalt und Ihrer Person. Die folgenden Fragen dienen der Einordnung Ihrer bisherigen Angaben. Sie müssen die Fragen nicht beantworten, aber je mehr Antworten es gibt, desto belastbarer werden die Ergebnisse. Vielen Dank!

17. Wie alt sind Sie?

SD01

Ich bin Jahre alt.

18. Sie sind...

SD02

- weiblich
- männlich
- divers

19. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen?

SD03

Bitte unterscheiden Sie in Erwachsene, Jugendliche und Kinder.

| | |
|------------------------|----------------------|
| Erwachsene | <input type="text"/> |
| Jugendlich ab 14 Jahre | <input type="text"/> |
| Kinder bis 14 Jahre | <input type="text"/> |

SD04

20. Wie hoch ist das monatliche Netto-Einkommen Ihres Haushalts?

Gemeint ist die Summe aller Einkommensarten nach Abzug von Steuern und Beiträgen für alle Haushaltsmitglieder.

Ihre Angabe wird – wie auch alle anderen Angaben dieser Befragung – anonymisiert ausgewertet, sodass keine Rückschlüsse auf Ihre Person oder Ihren Haushalt möglich sind. Wir stellen diese Frage, da die Ergebnisse der Befragung auch nach Einkommensgruppen ausgewertet werden sollen.

Pia Groß, HafenCity Universität – 2023

- unter 1.500€
 - 1.501€ bis 2.500€
 - 2.501€ bis 3.500€
 - 3.501€ bis 4.500€
 - 4.501€ bis 5.500€
 - mehr als 5.500€
-
- keine Angabe

Letzte Seite

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Ich möchte mich ganz herzlich für Ihre Mithilfe bedanken.

Ihre Antworten wurden gespeichert, Sie können das Browser-Fenster nun schließen.

9.4. Protokoll der Datenaufbereitung & Datenbereinigung

Parameter Datenbereinigung

1. Alle Datensätze, welche den Fragebogen beendet haben
2. Rechtschreibfehler der Zugangscodes berichtigt
 - Teilweise Rechtschreibfehler bei Verwechslung 0 und O oder l und 1
 - Groß- und Kleinschreibung
 - Codes überhaupt verwendet?
3. Deduplizierung: 6 Codes doppelt verwendet
 - CA64293: 584 verwendet aufgrund mehr Sozioangaben
 - CP83784: gelöst (551, 552)
 - EN19566: gelöst (703, 705)
 - JC20470: gelöst (39, 639)
 - MM62241: 556 verwendet aufgrund mehr Sozioangaben
 - PC48847: gelöst (278, 464)
- 3.1. Losprotokoll (JA = wird ausgewertet; NEIN = wird nicht ausgewertet)
 - 278 JA
 - 39 JA
 - 703 JA
 - 464 NEIN
 - 705 NEIN
 - 552 JA
 - 551 NEIN
 - 639 NEIN
4. Missings
 - Höchster Prozentwert: 25
 - Keine ausgeschlossen, da recht niedriger Wert
5. Soziofragen beantwortet?
 - 14 ohne Alter
 - 2 ganz ohne Soziofragen
6. Zahlen bei Preisfrage vereinheitlicht
 - Ggf. Angaben kontrolliert und berichtigt (zu hohe Zahlen durch fehlerhafte Eingaben)

Rücklauf vor Datenbereinigung: 464 = 10,49 %

Rücklauf nach Datenbereinigung: 457 = 10,33 %

Spielbudenplatz: n = 172

Altonaer Kinderkrankenhaus: n = 285

9.5. Liste der Expert*innengespräche

Behörde

Thorben Jacobsen // Landesbetrieb Verkehr // 12.01.2024 // 00:30,46 Min.

Organisationen & Initiativen

Carsten Willms // ADAC Hansa // 15.12.2023 // 00:42,23 Min.

Jörn Bödewadt // Initiative Kurs Fahrradstadt // 15.01.2024 // 00:32,11 Min.

Parteien

Holger Sülberg // Verkehrspolitischer Sprecher im Bezirk Altona, Bündnis 90/ Die Grünen // 10.01.2024 // 00:32,27 Min.

Julia Barth // Mitglied der Hamburger Bürgerschaft, SPD // 10.01.2024 // 00:25,53 Min.

Marco Hosemann // Sprecher der Landesarbeitsgemeinschaft Stadtentwicklung & Wohnen, Die Linke // 08.01.2024 // 00:32,40 Min.

Runder Tisch Parkraummanagement

Anja Zarse // Handelskammer Hamburg // 08.01.2024 // 00:21,42 Min.

Henrik Strate // Handwerkskammer Hamburg // 19.01.2024 // 00:53,08 Min.

Kristin Alheit // Paritätischer Wohlfahrtsverband // 10.01.2024 // 00:18,56 Min.

9.6. Leitfäden der Expert*innengespräche

Behörde

1. Vorstellung
2. Parkraummanagement
 - a. Nach welchen Kriterien wird Parkraumbewirtschaftung in Hamburg umgesetzt?
 - b. Welche Arten des Parkraummanagements halten Sie für sinnvoll und wirksam in Hamburg?
 - c. Welche Maßnahmen sollten noch umgesetzt werden / sind in Planung?
3. Bewohnerparkgebiete
 - a. Wie werden Bewohnerparkgebiete ausgewählt und wer ist an dem Entscheidungsprozess beteiligt?
 - b. Wie bewerten sie Bewohnerparkgebiete als Instrument des Parkraummanagements?
 - c. Welche Nachteile sehen Sie bei diesem Instrument des Parkraummanagements?
 - d. Welche Potenziale können Ihrer Meinung nach noch ausgeschöpft werden? Wo besteht Verbesserungspotenzial?
4. Öffentlicher Raum
 - a. Welche Möglichkeiten sehen Sie für die Weiterentwicklung des öffentlichen Raums durch weniger Parkdruck?
 - b. Welche Maßnahmen braucht es noch, um den öffentlichen Raum in Hamburger Wohngebieten zu verbessern?

Organisationen & Initiativen

1. Vorstellung
2. Parkraummanagement
 - a. Welche Arten des Parkraummanagements halten Sie für sinnvoll und wirksam in Hamburg?
 - b. Welche Maßnahmen sollten noch umgesetzt werden?
 - c. Gibt es eine Schnittstelle zwischen Fahrradmobilität und Bewohnerparkgebieten?
3. Bewohnerparkgebiete
 - a. Wie bewerten sie Bewohnerparkgebiete als Instrument des Parkraummanagements?
 - b. Welche Nachteile sehen Sie bei diesem Instrument des Parkraummanagements?
 - c. Tragen die Bewohnerparkgebiete zu einer klimafreundlicheren Mobilität bei?
 - d. Welche Potenziale können Ihrer Meinung nach noch ausgeschöpft werden? Wo besteht Verbesserungspotenzial?
 - e. Was können Bewohnerparkgebiete zu einer lebenswerteren Stadt beitragen?
4. Öffentlicher Raum
 - a. Welche Möglichkeiten sehen Sie für die Weiterentwicklung des öffentlichen Raums durch weniger Parkdruck?
 - b. Welche Maßnahmen braucht es noch, um den öffentlichen Raum in Hamburger Wohngebieten zu verbessern?

Parteien

1. Vorstellung
2. Parkraummanagement
 - a. Welche Arten des Parkraummanagements halten Sie für sinnvoll und wirksam in Hamburg?
 - b. Welche Maßnahmen sollten noch umgesetzt werden?
3. Bewohnerparkgebiete
 - a. Wie bewerten sie Bewohnerparkgebiete als Instrument des Parkraummanagements?
 - b. Welche Nachteile sehen Sie bei diesem Instrument des Parkraummanagements?
 - c. Tragen die Bewohnerparkgebiete zu einer klimafreundlicheren Mobilität bei?
 - d. Welche Potenziale können Ihrer Meinung nach noch ausgeschöpft werden? Wo besteht Verbesserungspotenzial?
4. Öffentlicher Raum
 - a. Welche Möglichkeiten sehen Sie für die Weiterentwicklung des öffentlichen Raums durch weniger Parkdruck?
 - b. Welche Maßnahmen braucht es noch, um den öffentlichen Raum in Hamburger Wohngebieten zu verbessern?

Runder Tisch Parkraummanagement

1. Vorstellung
2. Runder Tisch Parkraummanagement
 - a. Sind Sie dort aktiv?
 - b. Was ist die Rolle ihrer Einrichtung im Runden Tisch Parkraummanagement?
 - c. Welche Interessensgruppen vertreten Sie beim Runden Tisch Parkraummanagement?
3. Bewohnerparkgebiete
 - a. Wie bewerten sie Bewohnerparkgebiete als Instrument des Parkraummanagements?
 - b. Welche Nachteile sehen Sie bei diesem Instrument des Parkraummanagements?
 - c. Tragen die Bewohnerparkgebiete zu einer klimafreundlicheren Mobilität bei?
 - d. Welche Potenziale können Ihrer Meinung nach noch ausgeschöpft werden? Wo besteht Verbesserungspotenzial?
4. Öffentlicher Raum
 - a. Welche Möglichkeiten sehen Sie für die Weiterentwicklung des öffentlichen Raums durch weniger Parkdruck?
 - b. Welche Maßnahmen braucht es noch, um den öffentlichen Raum in Hamburger Wohngebieten zu verbessern?

9.7. Freitextantworten

9.7.1. Freitextantworten der Stichprobe des Gebiets Spielbudenplatz (mit CASE ID)

Kategorie: Bewohnerparkgebiete sind zu klein / Grenzen nicht sinnvoll gezogen / zu wenig Parkraum (n = 23)

167: Bewohnerparkgebiet Spielbudenplatz soll größer werden weil man als Bewohner oft gar kein Parkplatz findet. Vor allem wenn DOM geöffnet ist.

218: Unser Bewohnergebiet ist so klein, dass es schwierig ist alle Autos der Anwohner unterzubringen. Dafür ist der Preis dann auch eine Frechheit.

246: Im Bereich Spielbudenplatz ziehen sich viele Besucher keine Parkscheine, es ist immer voll und es gibt dann keine Parkplätze für Anwohner:innen mehr. Es findet keine Verkehrswende statt, auch auf Grund der wenigen Kontrollen. Ein reines Anwohner-/Anliegerparken wäre sinnvoller. Zudem ist es total blöd gemacht, dass die Besucherausweise 3€ kosten, begrenzt sind und von dem Bewohner bezahlt werden müssen. Hier wäre es besser, wenn ein Link generierbar wäre, den man seinem Besuch schickt und dieser sich dann einen Besucherparkausweis bestellen, bezahlen und ausdrucken kann.“

253: Die einzelnen Bewohnerparkzonen sind viel zu kleinteilig eingerichtet, wenn man an der Grenze wohnt darf man einige Meter weiter nicht mehr parken. Das ist viel zu spießig.

268: Ohne Bewohnerparken ginge hier am Wochenende gar nichts. Partyvolk von außerhalb, zeitweise DOM, Pauli Heimspiele. Das Viertel ist temporär überlasteter als sich beschwerende Anwohner in Nobelvierteln.

290: Die Kennzeichnung der Gebiete ist mangelhaft, zu kleine Schilder bei der Einfahrt und zuwenig Hinweis im Gebiet - viele Touristen oder Partygänger übersehen oder ignorieren das Anwohner Parkgebiet.

292: Das Bewohnerparken existierte schon als wir hergezogen sind. Ein Vergleich mit „vorher“ ist mir also leider nicht möglich. Als Bonus noch ein kurzer Erfahrungsbericht: Der Aufwand für die Parkplatzsuche variiert hier sehr stark. Bis ca. 16 Uhr ist es relativ einfach einen Parkplatz zu finden. Danach wird es auch an den Wochentagen schwieriger und dauert schon mal 10 Minuten. Donnerstag bis Samstag ist das Viertel voll mit Besuchern und die Parkplatzsuche dauert dann schon mal 2-3 mal so lange. Wenn z.B. noch der Dom oder das Reeperbahnfestival stattfinden werden auch mal 45-60min draus (passierte mir 2-3x im Jahr). Dabei ist es durchaus üblich in den angrenzenden Bewohnerparkzonen zu parken. Das wird bei Kontrollen auch so akzeptiert. Wäre ich tatsächlich auf meine eigene Zone beschränkt wäre die Parkplatzsuche oft ein Ding der Unmöglichkeit. Ich finde das Anwohnerparken grundsätzlich gut, gerade in den Stoßzeiten ist das Viertel aber trotzdem komplett zugeparkt. Möglichkeiten wie das Parken z.B. das Parken auf dem Heiligengeistfeld werden kaum wahrgenommen. Da scheint es günstiger zu sein im Viertel zu parken, zumal mein Eindruck ist, dass Abends/Nacht auch kaum kontrollen stattfinden.

306: Durch die unmittelbare Nähe zum Heiligengeistfeld ist die Parksituation bei Großveranstaltungen wie Dom etc. und grundsätzlich durch Tourismus trotz des Bewohner*innenparkgebiets stets sehr angespannt. Hier sollte gegengesteuert werden.

370: Es ist seit der Einführung der Bewohnerparkgebieten immer noch unklar, wo genau das anfängt und wo „normale“ Parkzonen sind. Unter Nachbarn ist selbst nach all der Zweit immer noch kein Konsens, wo Bewohnerparkgebiete genau gültig ist und wo nicht.

416: keine Änderung der Parksituation, sehr teure Besuche bei Familie und Freunde, in reinen Wohngebieten wird die Parkplatzsuche nicht besser nur ist sie jetzt kostenpflichtig für alle, den größten nutzen hat die Stadt durch die Einnahmen.

417: Hier auf St. Pauli haben wir das Problem, dass gerade abends, am Wochenende, zu Dom-Zeiten und bei Heimspielen EXTREM viele Auswärtige parken, so dass wir an solchen Tagen das eigene Auto nicht bewegen können - ohne später stundenlang einen Parkplatz zu suchen. Durch die extrem gute Erreichbarkeit des Stadtteils mit dem ÖPNV würde ich mir wünschen, dass ausschließlich Anwohner, Besuched (mit Besucherparkausweis) und Lieferfahrzeuge hier parken dürfen. Dafür zahle ich dann auch gerne mehr für den Bewohnerparkausweis. Das würde den Verkehr reduzieren und die Parksituation

der Anwohner.

425: Zoneneinteilungen sind sehr klein.

435: Durch die Bewohnerinnen Parkplätze hat sich die Parkplatzarmut an den Wochenenden nicht gelegt. Ich würde gerne ein Auto verwenden um übers Wochenende gegebenenfalls mal wo hinzu fahren, Einkäufe zu erledigen etc. Jedoch ist durch das Aufkommen durch Touristen ab Freitag frühen Nachmittag bis Sonntag Abend es kaum möglich schnell und einfach einen Parkplatz zu finden, (Reeperbahn direkt j die Ecke) da hier eine große Auslastung herrscht. Trotz 3 parkgaragen im näheren Umfeld sind keine freien Plätze für Autobesitzerinnen zu finden. Man müsste also das ganze Wochenende das Auto stehen lassen. Das ist der Hauptgrund warum ich mir unter anderem kein Auto zulege. Selbst mit car Sharing angeboten ist das ein großes Problem weshalb ich meistens versuche auch lange Wege mit den Öffis zu fahren. Ich würde mir wünschen, dass in einigen Gebieten Parkplätze ausschließlich für Anwohnerinnen mit Ausweis gesichert/ausgeschrieben werden.

519: Das touristische Parken auf St. Pauli sollte besser in den Griff bekommen werden. Zwischen 17-24:00 finden Anwohner keinen Parkplatz und haben KEINERLEI Chance ihr Auto loszuwerden! Man plant seine Fahrten schon entsprechend, kann es aber natürlich nicht immer so einrichten. Mit schlafenden Kindern im Auto ist das ein riesen Problem. Zumal auch die umliegenden Parkhäuser auch immer gleich schon komplett belegt sind. Es gibt KEINE Lösung für Anwohner.

542: Kaum freie Parkplätze, blockiert durch Fremdfahrzeuge, Wegfall von Parkplätzen durch Dauersperrungen oder Fahrradparkplätze. Daneben oftmals Beschädigungen am Fahrzeug, da alles sehr eng. Absolut u befriedigend! Ferner schlechte Einteilung des Gebietes, direkt um die Ecke (Simon-von-Utrecht/ Hein-Hoyer) ist eine andere Parkzone.

559: Gibt große Unterschiede Woche/Wochenende und bei Dom auf St.Pauli, und vor allem beim Dom nützt Bewohnerparken nichts, zu viele Gäste kommen mit dem Auto, dann müsste mehr kontrolliert werden. Für Verkehrsberuhigung helfen eher andere Sachen (Engstellen, Blitzer). Und ganz Autofrei mag schön sein für andere Quartiere und vielleicht einzelne Straßen, in großen Maßstab fände ich es schade, wird dann noch weniger Gewerbe und noch mehr reines Wohngebiet.

569: Es kurven zwar weniger Ortsfremde auf Parkplatzsuche herum, aber es gibt trotzdem kaum Parkmöglichkeiten. Generell bin ich für Autofreie Innenstädte, Parkplätze in den Randzonen und kostenfreie Beförderung in die Innenstadt. Das würde auch das Radfahren sicherer machen, das ich mir leider ganz verkneife, da die neuen Radwege keine Verbesserung sind, sondern das Radeln noch gefährlicher machen.

570: Insbesondere an den Wochenenden bringt der Parkausweis gar nichts, da die Touristen trotzdem alles zu parken! Durch die breiten Bürgersteige in vielen Straßen meines Wohnviertels könnte man Verschönerungen oder Fußgänger-Erleichterungen (Bänke für ältere gibt es gar nicht) ganz einfach umsetzen, ohne Parkplätze zu vernichten!

599: Parkgebiete sind im Internet oft nicht präzise genug dargestellt. Wir hatten das Problem in der Parkreihe vor den Häusern: Bernhard-Nocht-Str. 101 und 103. Es gab sogar einen Rechtsstreit und nun ist dieser Bereich wieder Teil des Bewohnerparkgebietes.

614: Ich habe einen camper, nutze diesen nur für urlaube. Preise für bewohnerparken finde ich zu hoch und niemand garantiert mir einen Platz und das Auto ist draussen. Man muss ich ständig kümmern, umparken wegen Baustelle, Umzug oder baumschnitt. Es ist oft vorgekommen das ich in meiner parkzone keinen Platz finde, und dann doch wieder woanders parken musste. Und jetzt, ohne parkausweis, können nichtmal Freunde zu Besuch kommen über Nacht. Das ist schlecht gedacht. Ich finde das man Autos aus der Stadt haben will gut , aber das bewohnerparken is das falsche Mittel.

620: Bewohnerparken wäre gut, aber das verkleinerte und veränderte Gebiet führt verstärkt dazu bei, dass ich nach der Arbeit (brauche das Auto beruflich) lange durch die Straßen (häufig auch die Reeperbahn querend) fahre auf der Suche nach einer Parkmöglichkeit. Auf St. Pauli wird natürlich auch weiterhin durch Besucher / Touristen die Möglichkeit genutzt, dort ihr Auto abzustellen (mit und ohne Parkticket); außerdem sind die Gebiete für Ortsfremde absolut nicht erkennbar.

627: Ich wohne genau an der Grenze zur nächsten Parkzone und bin wenige hundert Meter von meiner Wohnung entfernt schon keine Anwohnerin mehr. Das ist Unsinn und entspricht nicht der Parkplatzsituation für AnwohnerInnen im Gebiet Spielbudenplatz, besonders am Wochenende. BewohnerInnen aus besonders stark frequentierten Gebieten sollten auf Nachbargebiete ausweichen können. Für das viel zu kleine Gebiet ist der Ausweis zu teuer, die letzte Erhöhung der Ge-

bühren waren ca. 100 %.

646: Am Abend und den Wochenenden gibt es rund um den spielbudenplatz absolut keine Parkplätze!!! Weder für Bewohner noch bezahlbare Parkplätze. Das ist das wahre Problem. Dann lasse ich das Auto stehen und nehme auch kein carsharing Auto, weil man keine Chance hat einen Parkplatz zu finden. Ich arbeite im Schichtdienst als Krankenschwester. Nach Feierabend teilweise 1h parkplatzsuche ist eine Zumutung! Warum kann man das Gelände der Esso Häuser nicht an den Wochenenden als bezahlten Parkraum nutzen?! Seit wir Anwohnerparken haben und die Bürogebäude drum rum leer stehen, ist es an den Wochentagen bis 17 Uhr entspannt geworden mit dem parken. Aber nach 17 Uhr und Wochenende ein Alptraum.

Kategorie: Mehr / bessere Kontrollen (n = 14)

174: Wir sind ja ein stark touristisch beeinflusstes Quartier und es wäre schön, wenn die Parkscheine konsequenter kontrolliert würden, vor allem am Wochenende. In Zeiten von Dom und (gleichzeitig) Weihnachtsmarkt geht bei uns im Viertel gar nichts mehr.

254: Die Strafgebühr für Falschparker ist zu gering. Für ein effektives Bewohnerparken, sollten Fremdparker auch abgeschleppt werden. Gerade zu Veranstaltungen wie z. B. dem Hamburger Dom, parken Ortsfremde recht wild (u. a. auf Gehwegen, in Feuerwehreinfaarten, an engen Straßenecken).

258: Mein Haushalt besitzt ein Auto nur, um damit in den Urlaub zu fahren. Aufgrund der Parkplatzsituation erscheint es mir zudem unmöglich das Auto täglich zu nutzen, weil wir abends im Schnitt 30min (oft auch eine Stunde) nach einem Parkplatz suchen. Daher wird das Auto auch nur selten genutzt. Ich bin für das Bewohnerparken, würde mir allerdings wünschen dass die Kosten für Nicht-Bewohner in touristischen Gebieten stark erhöht werden. Denn einen Anstieg an Parkenden zu Zeiten von Dom oder anderen Veranstaltungen ist definitiv gegeben.

263: Die Kontrollen müssen häufiger gemacht werden sonst belohnt es die Dreisten. Die Ausweise sollten nach Fahrzeuggröße teurer oder günstiger werden. Einen Smart auf öffentlichen Grund abstellen zu dürfen, sollte weit günstiger als ein SUV sein.

278: Das Hauptproblem ist aus meiner Sicht, dass die Gebühren für Falschparker (Dombesucher, Feiertouristen etc.) viel zu niedrig sind. Mir wurde von Autofahrern von außerhalb schon häufiger frech ins Gesicht gesagt, dass sie gern auf Anwohnerparkplätzen parken und den Strafzettel einpreisen.

290: Die Kennzeichnung der Gebiete ist mangelhaft, zu kleine Schilder bei der Einfahrt und zuwenig Hinweis im Gebiet - viele Touristen oder Partygänger übersehen oder ignorieren das Anwohner Parkgebiet.

292: Das Bewohnerparken existierte schon als wir hergezogen sind. Ein Vergleich mit „vorher“ ist mir also leider nicht möglich. Als Bonus noch ein kurzer Erfahrungsbericht: Der Aufwand für die Parkplatzsuche variiert hier sehr stark. Bis ca. 16 Uhr ist es relativ einfach einen Parkplatz zu finden. Danach wird es auch an den Wochentagen schwieriger und dauert schon mal 10 Minuten. Donnerstag bis Samstag ist das Viertel voll mit Besuchern und die Parkplatzsuche dauert dann schon mal 2-3 mal so lange. Wenn z.B. noch der Dom oder das Reeperbahnfestival stattfinden werden auch mal 45-60min draus (passierte mir 2-3x im Jahr). Dabei ist es durchaus üblich in den angrenzenden Bewohnerparkzonen zu parken. Das wird bei Kontrollen auch so akzeptiert. Wäre ich tatsächlich auf meine eigene Zone beschränkt wäre die Parkplatzsuche oft ein Ding der Unmöglichkeit. Ich finde das Anwohnerparken grundsätzlich gut, gerade in den Stoßzeiten ist das Viertel aber trotzdem komplett zugeparkt. Möglichkeiten wie das Parken z.B. das Parken auf dem Heiligengeistfeld werden kaum wahrgenommen. Da scheint es günstiger zu sein im Viertel zu parken, zumal mein Eindruck ist, dass Abends/Nacht auch kaum kontrollen stattfinden.

306: Durch die unmittelbare Nähe zum Heiligengeistfeld ist die Parksituation bei Großveranstaltungen wie Dom etc. und grundsätzlich durch Tourismus trotz des Bewohner*innenparkgebiets stets sehr angespannt. Hier sollte gegengesteuert werden.

433: Gerade abends/ nachts am Wochenende hält sich hier kaum jemand an das Bewohnerparken. Es finden zu dieser Zeit aber auch kaum bis keine Kontrollen statt.

447: In meinem Gebiet (St. Pauli Nord) gibt es seit fast 20 Jahren Bewohnerparken. Hier ist nichts neu. Es sind abends die Parkplätze zu 100% ausgelastet, tagsüber zu 70%. Das war vor dem Bewohnerparken ähnlich. Der Kontrollldruck ist zudem

nicht so groß dass Auswärtige abgeschreckt werden und trotzdem hier parken.

559: Gibt große Unterschiede Woche/Wochenende und bei Dom auf St.Pauli, und vor allem beim Dom nützt Bewohnerparken nichts, zu viele Gäste kommen mit dem Auto, dann müsste mehr kontrolliert werden. Für Verkehrsberuhigung helfen eher andere Sachen (Engstellen, Blitzer). Und ganz Autofrei mag schön sein für andere Quartiere und vielleicht einzelne Straßen, in großen Maßstab fände ich es schade, wird dann noch weniger Gewerbe und noch mehr reines Wohngebiet.

574: Wenn die Bewohnerausweise was bringen sollen dann müssten falsch oder zu lange parkende nicht Anwohner eher abgeschleppt werden.

619: Kosten für Falschparker müssten viel höher sein, damit ich auch einen Parkplatz in meinem Anwohnergebiet bekommen kann.

658: Bewohnerparken ist nur dann sinnvoll und wirksam wenn der Kontrolldruck ausreichend hoch ist. In unserem Fall ist das rund um den Spielbudenplatz leider nicht der Fall. Gerade zu Veranstaltungen, von denen es hier viele gibt und an den Wochenenden wird so gut wie garnicht kontrolliert. Das führt dazu, dass das Bewohnerparken nur zu den üblichen Geschäftszeiten wirksam ist und dann z.B. Handwerker oder auch den Lieferverkehr unverhältnismäßig hart trifft und damit die Akzeptanz vor allem bei den ansässigen Gewerbebetrieben extrem schwächt.

Mehr Flächen für andere Nutzungen schaffen / sind jetzt vorhanden (n = 12)

205: Das Bewohnerparken ist zu billig. Referenzwert eines angemessenen Preises sollte sein: Tiefgaragenplatz im Viertel. Keineswegs darf das Bewohnerparken nicht billiger sein, als Tiefgaragenplätze im Viertel. In meinem Fall habe ich nach Einführung des Bewohnerparkens „Spielbudenplatz“ meinen Garagenplatz in meiner Wohnungsbaugenossenschaft gekündigt (jährlich 960.-€ für meinen Smart) und habe im Bewohnerparkzone geparkt, anfangs für 25.-€!!! - also den öffentlichen Raum neu belastet durch mein Auto. PARKENDE Auto sollten im öffentlichen Raum verboten sein - wie in Tokyo etwa... Der öffentliche Raum gehört den Menschen, nicht totem Blech, das 23 Stunden am Tag nicht bewegt wird.

208: Das Bewohnerparken empfinde ich als „halbgare“ Lösung. Die Privatautos müssen dauerhaft weg.

236: Wie beschrieben, Autos aus dem Stadtbild. Einzelne Straßen für Autos komplett sperren. Schulterblatt, Susannenstraße, Clemens schulz straße Fußgängerzonen draus machen und den Restaurants mehr Fläche geben. Simon-von-Utrecht-Straße Einspurig bei 30km/h durchgehend!

251: Bewohnerparken ist super! Trotzdem gibt es einfach zu viele Autos hier im Viertel. Mehr Parkplätze exklusiv für Car-Sharing könnten deskriptive helfen das Problem zu Verringern.

273: An sich ist das Bewohnerparken eine gute Sache, auch in der Verbindung mit der Möglichkeit einen Parkschein für Besuchende kaufen zu können. Grundsätzlich finde ich es allerdings schwierig so viele Parkplätze in so einer zentralen und gut erreichbaren Gegend zu haben. Ich bin der Überzeugung dass man diese viel besser für Gründflächen, breitere Fußgänger/ Radwege oder Aussengastrobereichen nutzen könnte.

288: Ich war mir unsicher unter welche Rubrik die gesharten E-Roller, also Emmy, zählen. Das ist eigentlich, sofern es das Wetter zulässt, mein Hauptfortbewegungsmittel. Bei ganz schlechtem Wetter Auto, ansonsten meistens Fahrrad. Ich freue mich sehr über die SwitchHH Parkplätze, und halte das für eine sehr gute Sache.

429: Prinzipiell würde ich eine autofreie Stadt sehr begrüßen, das würde meine Lebensqualität erheblich verbessern. Leider ist das wohl auf absehbare Zeit nicht zu erwarten.

437: Bewohnerparken ist antiquiert und bevorteiligt Autofahrer. Wenn man die Fläche, die ein Auto im öffentlichen Raum einnimmt, mit der durchschnittlichen Miete pro m² für Wohnfläche multipliziert, sieht man schnell, wie teuer so ein Parkplatz eigentlich sein müsste. Eigentlich müsste man sogar nochmal mit der Anzahl durchschnittlicher Stockwerke der Häuser mutiplizieren. Die Stadt soll für Menschen da sein und nicht für Autos!

472: Sowohl autofreie Städte als auch Städte mit Autos haben Vor- und Nachteile. Beides muss gründlich erwogen werden, verlieren tun in jedem Fall einige Gruppen.

589: Es kurven zwar weniger Ortsfremde auf Parkplatzsuche herum, aber es gibt trotzdem kaum Parkmöglichkeiten. Ge-

nerell bin ich für Autofreie Innenstädte, Parkplätze in den Randzonen und kostenfreie Beförderung in die Innenstadt. Das würde auch das Radfahren sicherer machen, das ich mir leider ganz verknäufte, da die neuen Radwege keine Verbesserung sind, sondern das Radeln noch gefährlicher machen.

570: Insbesondere an den Wochenenden bringt der Parkausweis gar nichts, da die Touristen trotzdem alles zu parken! Durch die breiten Bürgersteige in vielen Straßen meines Wohnviertels könnte man Verschönerungen oder Fußgänger-Erleichterungen (Bänke für ältere gibt es gar nicht) ganz einfach umsetzen, ohne Parkplätze zu vernichten!

666: ich würde mir einen Rückbau von privat-PKW Stellplätzen zugunsten von Sharing Stationen/Mobilitätshubs wünschen. Da ich kein privates Auto besitze berührt mich das Thema darüber hinaus wenig.

Besucherparken erleichtern (n = 10)

246: Im Bereich Spielbudenplatz ziehen sich viele Besucher keine Parkscheine, es ist immer voll und es gibt dann keine Parkplätze für Anwohner:innen mehr. Es findet keine Verkehrswende statt, auch auf Grund der wenigen Kontrollen. Ein reines Anwohner-/Anliegerparken wäre sinnvoller. Zudem ist es total blöd gemacht, dass die Besucherausweise 3€ kosten, begrenzt sind und von dem Bewohner bezahlt werden müssen. Hier wäre es besser, wenn ein Link generierbar wäre, den man seinem Besuch schickt und dieser sich dann einen Besucherparkausweis bestellen, bezahlen und ausdrucken kann.

273: An sich ist das Bewohnerparken eine gute Sache, auch in der Verbindung mit der Möglichkeit einen Parkschein für Besuchende kaufen zu können. Grundsätzlich finde ich es allerdings schwierig so viele Parkplätze in so einer zentralen und gut erreichbaren Gegend zu haben. Ich bin der Überzeugung dass man diese viel besser für Gründflächen, breitere Fußgänger/Radwege oder Aussengastrobereichen nutzen könnte.

295: Bewohnerparken für Gäste ist umständlich und könnte günstiger sein.

319: Besucherparkausweise sollten wieder umsonst sein.

365: Es müsste eine Möglichkeit geben, dass meine persönlichen Besucher kostenfrei für einige Zeit parken können oder, wenn das gar nicht geht, für einen Tag oder so einen Bewohnerparkausweis erhalten können.

416: keine Änderung der Parksituation, sehr teure Besuche bei Familie und Freunde, in reinen Wohngebieten wird die Parkplatzsuche nicht besser nur ist sie jetzt kostenpflichtig für alle, den größten Nutzen hat die Stadt durch die Einnahmen.

598: Die Beantragung des Besucherparkens ist viel zu kompliziert und zu teuer.

614: Ich habe einen Camper, nutze diesen nur für Urlaube. Preise für Bewohnerparken finde ich zu hoch und niemand garantiert mir einen Platz und das Auto ist draussen. Man muss ich ständig kümmern, umparken wegen Baustelle, Umzug oder Baumschnitt. Es ist oft vorgekommen dass ich in meiner Parkzone keinen Platz finde, und dann doch wieder woanders parken musste. Und jetzt, ohne Parkausweis, können nichtmal Freunde zu Besuch kommen über Nacht. Das ist schlecht gedacht. Ich finde dass man Autos aus der Stadt haben will gut, aber das Bewohnerparken ist das falsche Mittel.

664: Generell finde ich die Bewohnerparkgebiete sinnvoll. Allerdings kommt meine Mutter mich zum Beispiel sehr selten besuchen, da sie jedes Mal ein Ticket kaufen muss, obwohl sie nur ein Gebiet weiter wohnt und für das Gebiet auch einen Bewohnerparkausweis besitzt. Es wäre schön, wenn es für solche Fälle eine Lösung geben würde. Vor allem eine spontane Lösung, da man schließlich nicht jedesmal im Voraus weiß, wenn man Besuch bekommt und dementsprechend einen Besucherausweis bestellen kann.

718: Der ONLINE-Erwerb der Ausweise ist hinsichtlich der Bezahlung mit der Zweifaktor-Autorisierung umständlich. Gästeparkausweise sind nicht mehr möglich. Früher umsonst und einfach online möglich. Heute ist der Besuch von Menschen mit PKW ohne Parkausweis schlicht fast nicht mehr möglich. Z.B. Übernachtungsgäste. Hier muss das Parkhaus mit €20 aushelfen.

Beeinträchtigte Menschen / Unternehmen / Betriebe besser berücksichtigen (n = 10)

209: Wir haben einen Stellplatz in einer Tiefgarage, weshalb es für uns nicht so ins Gewicht fällt, dass wir nun leichter einen Parkplatz finden. Für uns ist ein Auto nicht völlig verzichtbar, weil mein Mann schlecht zu Fuß ist und wir das Auto deshalb für größere Einkäufe brauchen oder um die Enkelkinder von A nach B zu bringen. Für uns ist der größte Vorteil des Be-

wohnerparkens (wir haben trotz Stellplatz auch einen Bewohnerparkausweis), dass der leidige Parkplatzsuchverkehr sich deutlich reduziert hat. Ein Ärgernis ist aus unserer Sicht, dass einige Bewohner ihren Parkausweis offenbar nutzen, um ihre großen Camper dauerhaft im öffentlichen Raum abzustellen.

220: Geschäftsleute die hier einen Laden haben, haben keine Möglichkeit sich ein Bewohner Parkzettel zu beschaffen, genauso wie Handwerker... total undurchdacht und extrem nervig für Betroffene.

384: Es ist gut dass man für Handwerker oder Gäste einen günstigen Parkschein kaufen und selber ausdrucken kann. Es ist auch gut, dass es für Reeperbahn Besucher immer unattraktiver wird mit dem Auto auf den Kiez und in die angrenzenden Wohngebiete zu fahren um nach Parkplätzen zu suchen. Wobei man das auch noch etwas unattraktiver gestalten könnte....

415: Bewohnerparken erschwert soziale Kontakte mit Menschen, die auf Autos angewiesen sind.

417: Hier auf St. Pauli haben wir das Problem, dass gerade abends, am Wochenende, zu Dom-Zeiten und bei Heimspielen EXTREM viele Auswärtige parken, so dass wir an solchen Tagen das eigene Auto nicht bewegen können - ohne später stundenlang einen Parkplatz zu suchen. Durch die extrem gute Erreichbarkeit des Stadtteils mit dem ÖPNV würde ich mir wünschen, dass ausschließlich Anwohner, Besuchte (mit Besucherparkausweis) und Lieferfahrzeuge hier parken dürfen. Dafür zahle ich dann auch gerne mehr für den Bewohnerparkausweis. Das würde den Verkehr reduzieren und die Parksituation der Anwohner.

505: Trotz Vorrecht der Anwohner, eine Privilegierung des Kfz, die nicht mehr zeitgemäß ist. Missachtung der Anliefer-Bedürfnisse kleiner Gewerbetreibender. Keine Lösung für gesteigerten Bedarf von Lieferzonen auch in Wohnstraßen durch Online-Handel (Paketboten).

567: St. Pauli sollte für Anwohner, Lieferranten und Handwerksbetriebe mit dem Auto erreichbar sein. Touristen, Dombesucher etc. bitte das umpfänglich ÖPNV- Netz nutzen und nicht mit ihren SUVs die Anwohnerstraßen zu parken. Viel Spaß bei der Auswertung und Planung.

623: weil wir in der hopfenstraße so zentral wohnen ist alles zu fuß bzw. per fahrrad erreichbar. das war und ist wichtig für die akzeptanz des bewohnerparkgebietes. und uns hält das bewohnerparken seit einigen jahren die reeperbahn-besucher vom leib. anwohnern mit geringem einkommen, die z.b. für ihren arbeitsweg bzw. schichtarbeit auf ein auto angewiesen sind, sollten weniger für ihren bewohnerparksausweis zahlen müssen.

658: Bewohnerparken ist nur dann sinnvoll und wirksam wenn der Kontrolldruck ausreichend hoch ist. In unserem Fall ist das rund um den Spielbudenplatz leider nicht der Fall. Gerade zu Veranstaltungen, von denen es hier viele gibt und an den Wochenenden wird so gut wie garnicht kontrolliert. Das führt dazu, dass das Bewohnerparken nur zu den üblichen Geschäftszeiten wirksam ist und dann z.B. Handwerker oder auch den Lieferverkehr unverhältnismäßig hart trifft und damit die Akzeptanz vor allem bei den ansässigen Gewerbebetrieben extrem schwächt.

718: Der ONLINE-Erwerb der Ausweise ist hinsichtlich der Bezahlung mit der Zweifaktor-Autorisierung umständlich. Gästeparkausweise sind nicht mehr möglich. Früher umsonst und einfach online möglich. Heute ist der Besuch von Menschen mit PKW ohne Parkausweis schlicht fast nicht mehr möglich. Z.B. Übernachtungsgäste. Hier muss das Parkhaus mit €20 aushelfen.

Bewohnerparkgebiete NUR für Bewohner*innen zur Verfügung stellen (n = 8)

417: Hier auf St. Pauli haben wir das Problem, dass gerade abends, am Wochenende, zu Dom-Zeiten und bei Heimspielen EXTREM viele Auswärtige parken, so dass wir an solchen Tagen das eigene Auto nicht bewegen können - ohne später stundenlang einen Parkplatz zu suchen. Durch die extrem gute Erreichbarkeit des Stadtteils mit dem ÖPNV würde ich mir wünschen, dass ausschließlich Anwohner, Besuchte (mit Besucherparkausweis) und Lieferfahrzeuge hier parken dürfen. Dafür zahle ich dann auch gerne mehr für den Bewohnerparkausweis. Das würde den Verkehr reduzieren und die Parksituation der Anwohner.

435: durch die Bewohnerinnen Parkplätze hat sich die Parkplatzarmut an den Wochenenden nicht gelegt. Ich würde gerne ein Auto verwenden um übers Wochenende gegebenfalls mal wo hinzu fahren, Einkäufe zu erledigen etc. Jedoch ist durch das Aufkommen durch Touristen ab Freitag frühen Nachmittag bis Sonntag Abend es kaum möglich schnell und einfach

einen Parkplatz zu finden, (Reeperbahn direkt j die Ecke) da hier eine große Auslastung herrscht. Trotz 3 parkgaragen im näheren Umfeld sind keine freien Plätze für Autobesitzerinnen zu finden. Man müsste also das ganze Wochenende das Auto stehen lassen. Das ist der Hauptgrund warum ich mir unter anderem kein Auto zulege. Selbst mit car Sharing angeboten ist das ein großes Problem weshalb ich meistens versuche auch lange Wege mit den Öffis zu fahren. Ich würde mir wünschen, dass in einigen Gebieten Parkplätze ausschließlich für Anwohnerinnen mit Ausweis gesichert/ausgeschrieben werden.

461: Die Parkplätzte sollten von 18 Uhr bis 9 Uhr ausschliesslich Bewohnern zur Verfügung stehen. Was nützt mir der Bewohnerparkausweis wenn ich dem Gebiet keinen Parkplatz finde?

519: Das touristische Parken auf St. Pauli sollte besser in den Griff bekommen werden. Zwischen 17-24:00 finden Anwohner keinen Parkplatz und haben KEINERLEI Chance ihr Auto loszuwerden! Man plant seine Fahrten schon entsprechend, kann es aber natürlich nicht immer so einrichten. Mit schlafenden Kindern im Auto ist das ein riesen Problem. Zumal auch die umliegenden Parkhäuser auch immer gleich schon komplett belegt sind. Es gibt KEINE Lösung für Anwohner.

567: St. Pauli sollte für Anwohner, Lieferranten und Handwerksbetriebe mit dem Auto erreichbar sein. Touristen, Dombesucher etc. bitte das umpfänglich ÖPNV- Netz nutzen und nicht mit ihren SUVs die Anwohnerstraßen zu parken. Viel Spaß bei der Auswertung und Planung.

620: Bewohnerparken wäre gut, aber das verkleinerte und veränderte Gebiet führt verstärkt dazu bei, dass ich nach der Arbeit (brauche das Auto beruflich) lange durch die Straßen (häufig auch die Reeperbahn querend) fahre auf der Suche nach einer Parkmöglichkeit. Auf St. Pauli wird natürlich auch weiterhin durch Besucher / Touristen die Möglichkeit genutzt, dort ihr Auto abzustellen (mit und ohne Parkticket); außerdem sind die Gebiete für Ortsfremde absolut nicht erkennbar.

638: In der Parkzone Spielbudenplatz sollte ausschließlich Bewohnerparken erlaubt sein. Während des Hamburger Doms blockieren Nicht-Bewohner alle Parkplätze und es ist unmöglich sein Auto am Abend oder Wochenende zu bewegen, da es einfach keine Parkplätze mehr gibt. Neben der Müllbelastung (Scherben) durch Dom und Weihnachtsmarkt ist die Belastung durch die Parkplatzsuche enorm. Durch die vielen Scherben und Müll ist auch das Fahrrad fahren nicht mehr wirklich möglich in der Zeit vom Dom und Weihnachtsmarkt.

674: Touristen sollten Parkhäuser oder Park and Ride benutzen. Wen Dom oder St. Pauli spielt ist die Parksituation schon gefährlich da Einsatzkräfte nicht mehr wirklich gut durch enge Straßen kommen vor falsch geparkten Autos. Zu diesen Zeitpunkten fahre ich nicht weg.

Differenzierung nach Größe / Anzahl / Antrieb des Autos (n = 6)

209: Wir haben einen Stellplatz in einer Tiefgarage, weshalb es für uns nicht so ins Gewicht fällt, dass wir nun leichter einen Parkplatz finden. Für uns ist ein Auto nicht völlig verzichtbar, weil mein Mann schlecht zu Fuß ist und wir das Auto deshalb für größere Einkäufe brauchen oder um die Enkelkinder von A nach B zu bringen. Für uns ist der größte Vorteil des Bewohnerparkens (wir haben trotz Stellplatz auch einen Bewohnerparkausweis), dass der leidige Parkplatzsuchverkehr sich deutlich reduziert hat. Ein Ärgernis ist aus unserer Sicht, dass einige Bewohner ihren Parkausweis offenbar nutzen, um ihre großen Camper dauerhaft im öffentlichen Raum abzustellen.

263: Die Kontrollen müssen häufiger gemacht werden sonst belohnt es die Dreisten. Die Ausweise sollten nach Fahrzeuggröße teurer oder günstiger werden. Einen Smart auf öffentlichen Grund abstellen zu dürfen, sollte weit günstiger als ein SUV sein.

300: Wenn auf den Bewohnerparkplätzen die Snops ihre Wohnmobile im Winter parken empfinde ich das als total asozial.

303: Nachbarn nutzen das Anwohnerparken, um im Sommer die Wohnmobile zu parken. Der PKW steht derweil in der Tiefgarage... Das vermindert die Sicherheit der Fußgänger, denn die Sicht beim Überqueren der Straße ist durch die parkenden Wohnmobile stark eingeschränkt.

327: Keine Preispauschale mehr, sondern Preis in Abhängigkeit von z.B. Hubraum, Größe des Fahrzeugs, Emissionen wäre zeitgemäß.

649: Ich finde carsharing hat die Stadt zusätzlich mit autos vollgestellt. Wurde mal eruiert wie viele Abmeldungen von Privatautos es dafür gab? Ich finde es müsste eine regelmäßige Kontrolle beim carsharing geben, wie lange die stehquote

der carsharing Autos ist. Übertrifft die Quote einen vereinbarten Wert, müsste eine bestimmte Anzahl wieder entfernt werden. Beispiel alle 3-6 Monate reflektieren. Zusätzlich finde ich Bewohnerparkausweise für Wohnmobile sehr schwierig. Die Mobile stehen in den Wintermonaten so häufig unbenutzt und sind zusätzlich zu „normalen“ Autos abgestellt. Hier könnte meiner Meinung nach ein Unterschied gemacht werden. Hier wird knapper öffentlicher Raum mit einem Hobby oder Luxus zugestellt, je nach Perspektive. Auch Parkplätze für e-Autos richten sich an eine privilegierte Zielgruppe, die sich die neue Technologie leisten kann.

Bessere Kommunikation (n = 3)

183: Vor der Beantragung des Bewohnerparkausweises hätte ich gerne die aktuellen Zahlen der zum diesem Zeitpunkt ausgestellten Wohnparkausweise, und der verfügbaren Parkplätze des jeweiligen Bewohnerparkgebietes. So hätte man mehr Transparenz und könnte besser abschätzen, wie schwer es sein wird einen Parkplatz zu finden.

307: In der Kastanienallee und Taubenstrasse ist ein Schilderwald, der es einem unmöglich macht, wissentlich richtig zu parken (betrifft die rechte Fahrbahn Seite). Es ist in vielen Straßen nicht klar wie und wo, wie lange geparkt werden darf. Hörende Strafen und Abschleppw helfen nicht bei der Verständnislosigkeit.

370: Es ist seit der Einführung der Bewohnerparkgebiete immer noch unklar, wo genau das anfängt und wo „normale“ Parkzonen sind. Unter Nachbarn ist selbst nach all der Zeit immer noch kein Konsens, wo Bewohnerparkgebiete genau gültig ist und wo nicht.

Bewohnerparkgebiete sind sinnvoll (n = 14)

205: Das Bewohnerparken ist zu billig. Referenzwert eines angemessenen Preises sollte sein: Tiefgaragenplatz im Viertel. Keineswegs darf das Bewohnerparken nicht billiger sein, als Tiefgaragenplätze im Viertel. In meinem Fall habe ich nach Einführung des Bewohnerparkens „Spielbudenplatz“ meinen Garagenplatz in meiner Wohnungsbaugenossenschaft gekündigt (jährlich 960.-€ für meinen Smart) und habe im Bewohnerparkzone geparkt, anfangs für 25.-€!!! - also den öffentlichen Raum neu belastet durch mein Auto. PARKENDE Autos sollten im öffentlichen Raum verboten sein - wie in Tokyo etwa. Der öffentliche Raum gehört den Menschen, nicht totem Blech, das 23 Stunden am Tag nicht bewegt wird.

209: Wir haben einen Stellplatz in einer Tiefgarage, weshalb es für uns nicht so ins Gewicht fällt, dass wir nun leichter einen Parkplatz finden. Für uns ist ein Auto nicht völlig verzichtbar, weil mein Mann schlecht zu Fuß ist und wir das Auto deshalb für größere Einkäufe brauchen oder um die Enkelkinder von A nach B zu bringen. Für uns ist der größte Vorteil des Bewohnerparkens (wir haben trotz Stellplatz auch einen Bewohnerparkausweis), dass der leidige Parkplatzsuchverkehr sich deutlich reduziert hat. Ein Ärgernis ist aus unserer Sicht, dass einige Bewohner ihren Parkausweis offenbar nutzen, um ihre großen Camper dauerhaft im öffentlichen Raum abzustellen.

227: Durch den verminderten „Parkplatzsuchverkehr“ rund um die Reeperbahn ist auch der Lärmpegel deutlich gesunken, insbesondere am Wochenende.

251: Bewohnerparken ist super! Trotzdem gibt es einfach zu viele Autos hier im Viertel. Mehr Parkplätze exklusiv für Car-Sharing könnten deskriptive helfen das Problem zu verringern.

258: Mein Haushalt besitzt ein Auto nur, um damit in den Urlaub zu fahren. Aufgrund der Parkplatzsituation erscheint es mir zudem unmöglich das Auto täglich zu nutzen, weil wir abends im Schnitt 30min (oft auch eine Stunde) nach einem Parkplatz suchen. Daher wird das Auto auch nur selten genutzt. Ich bin für das Bewohnerparken, würde mir allerdings wünschen dass die Kosten für Nicht-Bewohner in touristischen Gebieten stark erhöht werden. Denn einen Anstieg an Parkenden zu Zeiten von Dom oder anderen Veranstaltungen ist definitiv gegeben.

268: Ohne Bewohnerparken ginge hier am Wochenende gar nichts. Partyvolk von außerhalb, zeitweise DOM, Pauli Heimspiele. Das Viertel ist temporär überlasteter als sich beschwerende Anwohner in Nobelvierteln.

273: An sich ist das Bewohnerparken eine gute Sache, auch in der Verbindung mit der Möglichkeit einen Parkschein für Besuchende kaufen zu können. Grundsätzlich finde ich es allerdings schwierig so viele Parkplätze in so einer zentralen und gut erreichbaren Gegend zu haben. Ich bin der Überzeugung dass man diese viel besser für Grünflächen, breitere Fußgänger/Radwege oder Aussengastrobereichen nutzen könnte.

292: Das Bewohnerparken existierte schon als wir hergezogen sind. Ein Vergleich mit „vorher“ ist mir also leider nicht möglich. Als Bonus noch ein kurzer Erfahrungsbericht: Der Aufwand für die Parkplatzsuche variiert hier sehr stark. Bis ca. 16 Uhr ist es relativ einfach einen Parkplatz zu finden. Danach wird es auch an den Wochentagen schwieriger und dauert schon mal 10 Minuten. Donnerstag bis Samstag ist das Viertel voll mit Besuchern und die Parkplatzsuche dauert dann schon mal 2-3 mal so lange. Wenn z.B. noch der Dom oder das Reeperbahnfestival stattfinden werden auch mal 45-60min draus (passierte mir 2-3x im Jahr). Dabei ist es durchaus üblich in den angrenzenden Bewohnerparkzonen zu parken. Das wird bei Kontrollen auch so akzeptiert. Wäre ich tatsächlich auf meine eigene Zone beschränkt wäre die Parkplatzsuche oft ein Ding der Unmöglichkeit. Ich finde das Anwohnerparken grundsätzlich gut, gerade in den Stoßzeiten ist das Viertel aber trotzdem komplett zugeparkt. Möglichkeiten wie das Parken z.B. das Parken auf dem Heiligengeistfeld werden kaum wahrgenommen. Da scheint es günstiger zu sein im Viertel zu parken, zumal mein Eindruck ist, dass Abends/Nacht auch kaum kontrollen stattfinden.

384: Es ist gut dass man für Handwerker oder Gäste einen günstigen Parkschein kaufen und selber ausdrucken kann. Es ist auch gut, dass es für Reeperbahn Besucher immer unattraktiver wird mit dem Auto auf den Kiez und in die angrenzenden Wohngebiete zu fahren um nach Parkplätzen zu suchen. Wobei man das auch noch etwas unattraktiver gestalten könnte.

463: Aufgrund des Bewohnerparkens erscheint mir meine Straße ruhiger. Vermutlich, weil Leute von außerhalb, die häufiger in der Gegend parken, jetzt wissen, dass hier Anwohnerparken ist.

548: ruhender Verkehr wird besser durchmischt, jeder hat bessere Möglichkeiten einen Parkplatz zu finden, Handwerker bekommen endlich wieder Parkplätze, war vor dem Bewohnerparken fast aussichtslos.

553: Ich habe selbst kein Auto, habe aber manchmal einen Ausweis für Gäste besorgt. Das geht heute nur noch digital, früher bin ich eben rüber zur Davidwache - das war deutlich besser.

572: Einen Bonus für Menschen, die auf Autos verzichten. das Bewohnerparken dafür einsetzen, dass die Autos insgesamt weniger werden.

664: Generell finde ich die Bewohnerparkgebiete sinnvoll. Allerdings kommt meine Mutter mich zum Beispiel sehr selten besuchen, da sie jedes Mal ein Ticket kaufen muss, obwohl sie nur ein Gebiet weiter wohnt und für das Gebiet auch einen Bewohnerparkausweis besitzt. Es wäre schön, wenn es für solche Fälle eine Lösung geben würde. Vor allem eine spontane Lösung, da man schließlich nicht jedesmal im Voraus weiß, wenn man Besuch bekommt und dementsprechend einen besucherausweis bestellen kann.

Bewohnerparkgebiete sind so keine sinnvolle Maßnahme (n = 5)

223: Die Parkplätze sind genau so besetzt wie vorher, oft durch Autos ohne Ausweis. Die Wohnqualität hat sich gar nicht geändert: fährt man Auto, gibt es keinen Parkplatz. Mehr autofreie Flächen gibt es auch nicht.

505: Trotz Vorrecht der Anwohner, eine Privilegierung des Kfz, die nicht mehr zeitgemäß ist. Missachtung der Anliefer-Bedürfnisse kleiner Gewerbetreibender. Keine Lösung für gesteigerten Bedarf von Lieferzonen auch in Wohnstraßen durch Online-Handel (Paketboten).

528: Abzocke 65 Euro fürs parken.

614: Ich habe einen camper, nutze diesen nur für urlaube. Preise für bewohnerparken finde ich zu hoch und niemand garantiert mir einen Platz und das Auto ist draussen. Man muss ich ständig kümmern, umparken wegen Baustelle, Umzug oder baumschnitt. Es ist oft vorgekommen das ich in meiner parkzone keinen Platz finde, und dann doch wieder woanders parken musste. Und jetzt, ohne parkausweis, können nichtmal Freunde zu Besuch kommen über Nacht. Das ist schlecht gedacht. Ich finde das man Autos aus der Stadt haben will gut , aber das bewohnerparken is das falsche Mittel.

675: Während des Doms, bei Veranstaltungen und am Wochenende ist trotz Bewohnerparken der Bereich rund um den Spielbudenplatz zugeparkt. Autos schieben sich dann hupend und in Schlangen um die Blocks. An dieser Stelle würde ich mir wünschen, dass das öffentliche Parken ausgelagert wird an eine S oder U-Bahn-Station weiter außerhalb. Hier hilft das Bewohnerparken leider kaum.

Sonstiges / keine Anmerkungen (n = 17)

187: Es ist schwierig, eine Umfrage auf ein so stark eingegrenztes Thema zu beantworten, wenn man selbst nichts damit zu tun hat. Das sind völlig verschiedene Welten.

247: Ich wusste nicht, dass es Bewohnerparken gibt.

280: Die Umfrage ist viel zu lang. Manche Fragen sind nicht eindeutig.

289: Ich nutze das Bewohnerparken für meinen campervan, mit dem ich ab und an in den Urlaub fahre oder Wochenendtrips mache.

291: Ihr habt vergessen, an Motorräder zu denken.

345: Wir sind hierher gezogen, als es schon Bewohnerparken gab. Insofern kann ich die Unterschiede mit/ohne nur allgemein beurteilen. Bei zukünftigen Umfragen vielleicht berücksichtigen.

369: Keine Vor- und Nachherbewertung aufgrund von Zuzug möglich.

386. Ihre Mühen sind völlig umsonst, da der Senat mit Mafia gleichzusetzen ist und Freimaurer eh alles vorgeben. Was Sie auch empfehlen mögen: zwecklos. Agenda2030 wird umgesetzt. HHer sind eh zu trottelig und meist ungebildet, um das zu checken. Abhilfe: wegziehen von hier. Es viel zu dreckig in der Stadt. Nur Idioten ohne Manieren müllen so derart alles zu. Beste Grüße.

417: Hier auf St. Pauli haben wir das Problem, dass gerade abends, am Wochenende, zu Dom-Zeiten und bei Heimspielen EXTREM viele Auswärtige parken, so dass wir an solchen Tagen das eigene Auto nicht bewegen können - ohne später stundenlang einen Parkplatz zu suchen. Durch die extrem gute Erreichbarkeit des Stadtteils mit dem ÖPNV würde ich mir wünschen, dass ausschließlich Anwohner, Besucher (mit Besucherparkausweis) und Lieferfahrzeuge hier parken dürfen. Dafür zahle ich dann auch gerne mehr für den Bewohnerparkausweis. Das würde den Verkehr reduzieren und die Parksituation der Anwohner.

431: Kein Vergleich (aufgrund zu kurzer Wohndauer) zu einer Zeit in der es noch kein Bewohnerparken gab. Daher oft keine Angabe.

450: Leih E-Scooter sollten wie bei Leihrädern nur in eine ausgewiesene Zone abgestellt werden dürfen. In manch anderen europäischen Grossstädten gibt es Stationen wo die E-Scooter angedockt werden und erst dann wird die Leihgebühren gestoppt. Die Leihgebühren sollten bei wild geparkten E-Scooter weiterlaufen oder einen Pauschal von zbsp. 20€ berechnet werden so dass der User sich verpflichtet fühlt den Scooter an die Andockstelle zu bringen.

474: -

508: Leider nein, da ich zwar noch meinen Führerschein habe, aber schon seit etwas mehr als 10 Jahren nicht mehr fahren kann und will, da ich 100% Schwerbehindert bin und auch viele Medikamente brauche. Das Risiko eines Unfalls ist mir viel zu groß.

509: Bei mir gab es schon Anwohnerparken als ich hergezogen bin, daher habe ich keinen „Vorher“-Vergleich.

611: Nein.

657: Scooter-Ausleihe finde ich ohne Abgabe-Station nicht sinnvoll, weil sie überall rumliegen und -stehen sowie oft behindern.

700: Die Autofahrer müssen für Parkraum bezahlen - genauso sollten Radfahrer für ihren Parkraum bezahlen, d.h. für die Nutzung der Radbügel und Fahrradhäuser. Auch eine Abgabe für die hohen Kosten der Radwege von den Radnutzern wäre richtig. Ansonsten ist es eine Ungerechtigkeit + Ungleichbehandlung und sorgt immer wieder für böses Blut unter den Nutzern des öffentlichen Raums. Bitte auch ein Versicherungskennzeichen für motorisierte Fahrräder einführen, welche gleichwertig im Straßenverkehr beteiligt sind.

9.7.2. Freitextantworten der Stichprobe des Gebiets Altonaer Kinderkrankenhaus (mit CASE ID)

Kategorie: Bewohnerparkgebiete sind zu klein / Grenzen nicht sinnvoll gezogen / zu wenig Parkraum (n = 26)

30: Ich finde es etwas anstrengend für die Nutzer des Bewohnerparkens, dass die Gebiete teilweise so eingegrenzt sind, dass es nicht immer möglich ist innerhalb seiner Zone einen Parkplatz zu finden.

37: Ich wurde grenzübergreifende Bewohnerparkgebiete gut finden. Bedeutet, wenn man an der Grenze zu einem weiteren Bewohnerparkgebiet wohnt, trotzdem die Möglichkeit hat, auch dort zu parken. Leider habe ich keine Idee, wie man das umsetzt.

41: Die kleinen Zuschnitte der Zonen sind problematisch, da man an den Grenzen kaum ausweichen kann, keinen Platz findet. Parken in angrenzenden Gebieten sollte möglich sein. Da ich beruflich viel unterwegs bin und Dinge transportiere, ist das Auto notwendig. Das Parken verursacht recht hohe Zusatzkosten. Durch Einkäufe, Arztbesuche, Hilfe und Transporte für meine pflegebedürftige Mutter (mit Rollator), entstehen zusätzlich Kosten durch das Parken. Als Mensch mit Einschränkungen und wenig Geld belastet sie das finanziell stark. Abends ist die Parksituation nicht entspannter als vor der Einführung. Es sind mehr Parkausweise als Plätze. Teils parke ich außerhalb der Zone. Wenn dort eine neue Zone eingeführt wird, wird es echt problematisch. Es wird bei Wegfall von immer mehr Parkplätzen (Veloroute Bleickenallee, Othmarscher Kirchenweg) sicher problematisch für mich. Auto abschaffen geht nicht, Garagenplätze gibt es kaum und/oder kosten sehr viel (150-200€ p.M.). Zusatzkosten gingen direkt vom Einkommen als Selbständiger ab, kein Zusatzertrag. Auto als Luxus schränkt einkommensschwache Menschen zusätzlich ein.

50: Zu wenig Parkplätze für ausgegebene Ausweise bzw. Falsche Verteilung des Parkraums

60: Die Zonen sind zu klein. Gerade in Ottensen besteht die Gefahr- und das haben mir Nachbarn berichtet- das man keinen legalen Parkplatz findet und auf die Nachbarzone ausweichen muss. Besser wäre: pro Stadtteil eine Zone. Und Tagestickets sollten öfter angeboten werden. Mir persönlich ist es aber egal. Ich bin zufriedener CAMBIO - Kunde.

66: Die Sinnhaftigkeit des Bewohnerparkens für das Finden von Parkplätzen ist mangelhaft, da in der Nacht und am Wochenende jeder kostenfrei parken kann. Wann sucht man einen Parkplatz? Meistens abends oder am Wochenende. Tagsüber ist man mit seinem Auto in der Regel sowieso nicht da. Nachts müssten auswärtige Parker fernbleiben, nicht am Tag.

83: Es parken nach wie vor zu viele „Nichtanwohner“ in der Parkzone, ist diese voll, gibt es keine kostenfreie Option in den angrenzenden Zonen. Zudem stehen zu viele Wohnmobile als Zweitwagen in der Zone und blockieren 2 Parkplätze.

112: Parkzonen sollten dort eingerichtet werden, wo es für die Anwohner schwierig ist einen Parkplatz zu bekommen, da diese von Besucher z.B. Krankenhäusern belegt werden. Überall Parkzonen muss nicht sein, immerhin zahlen wir ja mit der Kfz-Steuer schon die Nutzung der Straßen und Parkflächen.

149: Die Bewohnerparkgebiete sind viel zu klein und sollten in sehr große, wenige umgewandelt werden, bspw. für einen ganzen Stadtteil gelten. Außerdem sollte man nicht nur einen Ausweis pro Person beantragen dürfen. Für Anwohner sollte der Parkausweis kostenlos oder sehr viel günstiger sein. Das Ausstellen eines Besucherparkausweises ist extrem umständlich- und nicht jeder hat einen Drucker zuhause.

192: Das Bewohnerparken sollte bis zur Liebermannstraße ausgeweitet werden. Im Jes-Juhl-Weg gibt es noch Häuser ohne Parkplatz. Die müssen dann um die Parkplätze kämpfen, die direkt neben dem Anwohnerparken rar sind. Durch die Leute, die ihr Zweitauto dort parken oder sich den Ausweis sparen. Das empfinde ich als ungerecht.

329: Die Problematik mit Handwerkern ist nach wie vor nicht gelöst. Die Situation in den einzelnen Bewohnerparkgebieten ist sehr unterschiedlich. So gibt es Zonen, in denen man auch mit Parkausweis trotz intensiver Suche keinen freien Platz findet.

357: Man sollte die Abgrenzungen der einzelnen Gebiete großzügiger handhaben, so dass Besucher beispielsweise in der einen oder angrenzenden Zone Parken können. Die Regelung, dass Anwohner für Besucher Parkplatz buchen können, ist

zwingend!!! Wie sollte man nach 3 Stunden den Besuch nach Hause schicken??

397: Das Parken mit einem Jahres-Bewohnerparkausweis sollte, unabhängig von der Parkzone, in der ganzen Stadt möglich sein.

402: Für Besucher mit Auto wird das Parken in der Parkgebührenzone sehr teuer, wenn sie z.B. über das Wochenende kommen. Es findet eine Verlagerung von Autos aus den Parkgebührenzonen in die Zonen mit kostenlosem Parken statt, so dass diese Gebiete zugeparkt sind. Dies ist z.B. zu sehen im Gebiet um das AKA und seinen Nebenstraßen.

444: Anwohnerparken sollte hamburgweit ausgedehnt werden.

485: Es gibt zu viele dauerhafte Baustellen und dadurch verringern sich Parkmöglichkeiten. Es braucht extra Stellplätze für Vans. Wenn man sein Auto als Anwohner ohne Parkausweis vor der Haustür abstellt sollte es keine Strafe geben, wenn man nachweisen kann, dass man Anwohner ist und nachvollziehbare Gründe angibt (z.B. Pflegesituation, Umzug etc.) weshalb man einmalig dort parken musste.

511: Kenne Anwohnerparken lange aus Berlin, kostet die Hälfte - und das für 2 (!) Jahre! Seit Einführung des Einwohnerparkens wurden weiter massiv Parkplätze abgebaut bzw. Parkverbotszonen ausgebaut. Die Parksituation hat sich dadurch stark verschlechtert. Ich zahle viel für Parkraum, den es nicht gibt. „Fremdparker“ kommen eher tagsüber vor und dann gibt es eh genug Plätze. Knapp werden die Plätze abends und nachts, wenn die Anwohner zuhause sind. Starre Zonen-Grenzen führen zu idiotischen Situationen: z.B. Behringstrasse: auf der anderen Straßenseite ist ein Parkplatz, aber ich kann ihn nicht nutzen, weil die Grenze in der Straßenmitte verläuft usw... In Zeiten von Datenvernetzung und GPS in jedem Smartphone sollte eine Umkreislösung für die Halteradresse möglich sein... Sonst sind die Bewohner der jeweiligen Zonen-Ränder immer im Nachteil.

540: Die Grenzziehung zwischen den Gebieten ist Schwieger. Vielleicht könnte eine Überlappung helfen

561: ich ärgere mich über die Kosten für das Bewohnerparken und finde es nicht gut, dass es in sozial schwächeren Vierteln eingeführt wurde, aber nicht in Othmarschen um die Waitzstraße herum. Ein Ärgernis ist auch die schlechte Sichtbarkeit, wo ein Anwohnerparkgebiet anfängt (in mir unbekannteren Stadtteilen weiß ich häufig nicht, ob ich mich in einem befinde) und die unterschiedlichen Geltungszeiten, die man im Kleingedruckten auf dem Parkscheinautomaten suchen muss. Sehr schlecht finde ich auch, dass es keinen unkomplizierten digitalen Nachweis für den Jahresparkschein gibt, sondern nur diesen Papierzettel im Selbstausdruck-Verfahren (ich besitze keinen Drucker und kann daher nicht für meinen Besuch einen Tages-Parkschein erstellen). Es gibt Menschen, die mich aufgrund dieser Situation nur noch ungerne besuchen kommen!

590: Um das Kinderkrankenhaus fielen im Sommer vor der Einrichtung des Bewohnerparkens gut die Hälfte der Parkplätze weg, sodass sich an dem Grundproblem wenig verändert hat. Vorher war das Parken auf beiden Straßenseiten auf dem Kantstein möglich (geduldet). Bei Umzügen, Bauarbeiten etc. wurden z. B. mehrfach auf beiden Seiten Halteverbotsschilder aufgestellt, obwohl das Parken in der Form nicht offiziell ausgewiesen war. Unbestritten findet man im Urlaub tagsüber besser einen freien Parkplatz, aber nach 17 Uhr zur Feierabendzeit ist sich kaum etwas verändert. Und wenn wie geplant Mitarbeiter von gemeinnützigen Einrichtungen ebenfalls einen Parkausweis beantragen können, gibt es keine Veränderung zur vorherigen Situation. Nur dürfen jetzt alle für das Parken bezahlen

601: An der Parksituation hat sich für mich persönlich nichts geändert. Für Besuche von auswärts hat sich die Situation extrem verschlechtert, ebenso für Handwerker. Die Situation ist zusätzlich dadurch verschärft worden, dass früher geduldete Parkplätze nicht mehr geduldet werden und Raum für Parksäulen und Carsharing geschaffen wurde. Insgesamt betrachte ich die Einführung des Anwohnerparkens als Ausdruck eines ideologischen Kampfes gegen das Auto. Letztlich verschafft es dem Fiskus enorme zusätzliche Einnahmen (vgl. Presse). Das eingesetzte Personal könnte anderweitig sehr viel sinnvoller eingesetzt werden. Persönliche Besuche von auswärts habe ich nicht mehr, da fahre ich dann lieber selbst hin, meistens mit dem Auto.

624: Übergreifende gebiete

643: Ich glaube, es sollte größere Raster geben. Bei der jetzigen Einteilung kann es gut passieren, dass man keinen Parkplatz in seinem Bereich findet. Zudem ist man verpflichtet, außerhalb seines Bereichs für das Parken zu zahlen. Würde man Ham-

burg beispielsweise in 2 oder 4 Bereiche aufteilen. Hätte man oben genanntes eher nicht und damit einen echten Mehrwert.

648: Dass ab abends um 20:00 Uhr wieder alle kostenfrei parken dürfen, im Nachbargebiet aber erst ab 22:00 Uhr führt dazu, dass es abends fast unmöglich wird, einen Parkplatz zu finden. Es sollte auf Menschen Rücksicht genommen werden, die beruflich auf ein Auto nicht verzichten können, bevor Parkplätze weggenommen werden.

671: In der Praxis haben sich daraus für mich als Anwohner, der jetzt und auch zukünftig privat und beruflich auf einen eigenen PKW angewiesen ist, keinerlei Vorteile oder sonstige positive Entwicklungen ergeben. Ganz im Gegenteil sind mir dadurch bisher lediglich zusätzliche Kosten entstanden und der Parkdruck im Viertel ist sogar stark angestiegen, weil seit Einführung des Bewohnerparkgebietes parallel sukzessive öffentlicher Parkraum im Viertel massiv abgebaut wird, was die Idee einer als „Bewohnerparkgebiet“ bezeichneten Maßnahme, die als Maßnahmenziel insbesondere auch eine Verbesserung der Parksituation für die Viertelbewohner suggeriert, ad absurdum führt. Stattdessen läuft täglich ein neu geschaffenes Großaufgebot von Parkraumkontrolluren durch das Viertel und füllt das Geldsäckel der Stadt mit enormen Summen (lassen Sie sich gerne mal Zahlen geben, wie viele Tickets ein Kontrolleur durchschnittlich während einer Schicht in unserem Viertel schreibt und welche Gesamtsumme an Verwarnungsgeldern dabei im Durchschnitt herauskommt), weil viele Besucher und auch mancher Anwohner durch das zusätzlich verknappte Parkplatzangebot nach teils zigfachen Suchfahrten um die Häuserblöcke (ökologisch völlig kontraproduktiv!) oftmals entnervt die Suche aufgeben und schlicht genötigt sind, ihr Fahrzeug auf nicht vorgesehenen Flächen zu parken. Diese Nötigung scheint jedoch klare Strategie der Hamburger Verkehrspolitik, die leider nicht mehr die verschiedenen Zwänge und Interessen aller ihrer Bürger auszugleichen versucht, sondern sich nur noch auf die Bedürfnisse und Zwänge einer ganz bestimmten Klientel konzentriert und diese allen anderen Bürgern durch Maßnahmen mit irreführenden Bezeichnungen als Lösung für alle „verkauft“ und aufdrückt. Ich finde es bedauerlich und erschreckend zugleich, dass man dies hier so feststellen und schreiben muss.

715: Ich habe die Zeit vor dem Bewohnerparken in meinem Wohngebiet nicht mitbekommen, daher kann ich keinen Vergleich ziehen. Die Parkplatzsituation ist aber auch jetzt noch sehr angespannt. Abends bewege ich mein Auto deswegen meistens nichts mehr, weil ich anschließend erst einmal die umliegenden Straßen nach einem freien Parkplatz absuchen müsste. Ich nutze mein Auto also aus Gründen wie „ich habe gerade einen guten Parkplatz“ seltener, als ich es mit mehr Parkmöglichkeiten tun würde. Ich bin allerdings auch nicht auf mein Auto angewiesen.

Besucherparken erleichtern (n = 24)

43: Die Regelung für das Besucherparken finde ich sehr einschränkend. Pro Tag 3 EUR, allerhöchstens 4 Tage hintereinander und dann auch noch insgesamt begrenzt...

52: Endlich Kostenfreie (limitierte) Besucherparkausweise für Anwohner ohne Auto! Das jetzige System ist eine Frechheit für Menschen, die kein Auto haben. Über das Jahr gesehen zahlen wir mehr fürs Parken als Menschen mit Auto.

55: In unserem Gebiet ist ein Kurzparken mit Parkschein möglich wegen des Krankenhauses. In anderen Anwohnerparkgebieten jedoch nicht - das macht es schwer für Besuche von Verwandten, kurze Parkzeiten bei kurzen Erledigungen, Lieferungen, etc. Ich finde, eine Kurzparkdauer sollte grundsätzlich möglich sein. Gewerbetreibende sollten die Möglichkeit bekommen, einen Parkausweis für das Anwohnerparkgebiet zu bekommen.

71: Das Bewohnerparken schränkt tatsächlich ein, dass ich nicht so leicht Gäste empfangen kann, die mit dem PKW anreisen. Da wünsche ich mir einfache Alternativen.

87: Es stört mich, dass ich für meine Besucher extra einen Besucher-Parkausweis im Internet besorgen muss, wenn diese nichts 3,00 €/Stunde bezahlen sollen.

149: Die Bewohnerparkgebiete sind viel zu klein und sollten in sehr große, wenige umgewandelt werden, bspw. für einen ganzen Stadtteil gelten. Außerdem sollte man nicht nur einen Ausweis pro Person beantragen dürfen. Für Anwohner sollte der Parkausweis kostenlos oder sehr viel günstiger sein. Das Ausstellen eines Besucherparkausweises ist extrem umständlich- und nicht jeder hat einen Drucker zuhause.

153: Als Inhaber eines Anwohnerparkausweises sollte es wenigstens möglich sein, in den anderen Anwohnerparkzonen mit der Parkscheibe bis zu drei Stunden sein Fahrzeug abstellen zu können.

161: Die Buchung des Parktickets für Besucher sollte digital erfolgen können. Zurzeit muss man für Besucher einen Parkschein online buchen, ausdrucken und ins Auto legen. Wäre prima, wenn das papierlos möglich wäre. Also Parkscheinkontrolle über das Autokennzeichen, so wie es schon bei anderen Parkzonen gemacht wird.

163: Die spontanen Besuche sind geringer geworden, sowohl zu mir wie auch von mir zu Freunden! Ich empfinde eine große soziale Einschränkung! Es ist Freiheitsberaubung in besonders sadistischer Weise.

168: Besuche von Familie und Freunden sind zu administrativer Nerverei geworden! Parkausweise online bezahlen ohne Kreditkarte umständlich, Tickets müssen ausgedruckt werden etc.! Ich finde, dass ich durch Parkzonen in meiner Freiheit enorm eingeschränkt werde! Mir wird eine Ideologie aufgezwungen und das ärgert mich zutiefst!

185: Persönlichen Besuchern und Gästen sollten einige preiswerte Parkflächen zur Verfügung stehen.

231: Besuch empfangen ist schwierig, wenn dieser mit dem Auto kommt. Kostet nun extra und ist nur sehr begrenzt möglich. Außerdem kann man nur ein Auto pro Bewohner für den Parkausweis anmelden, was Schwierigkeiten schafft. Im Übrigen scheint ein bewohnerparkausweis für Wohnmobile möglich zu sein, die dann -wie z.B. jetzt gerade vor meinem Haus- wochenlang ab geparkt werden. Wohnmobile sollten aus Anwohnerparkzonen zumindest als dauerhafte Nutzer verbannt werden, sehen auch nicht schön aus in so einer kleinen Anwohnerstraße.

279: ich bekomme weniger Besuch mit Auto. Umzug ist komplizierter zu planen.

316: Ich finde, das kostenlose Parken (insbesondere für Besuch) sollte auch am Samstag gelten. Ansonsten finde ich es gut, wie es ist. VG und viel Erfolg :)

357: Man sollte die Abgrenzungen der einzelnen Gebiete großzügiger handhaben, so dass Besucher beispielsweise in der einen oder angrenzenden Zone Parken können. Die Regelung, dass Anwohner für Besucher Parkplatz buchen können, ist zwingend!!! Wie sollte man nach 3 Stunden den Besuch nach Hause schicken??

364: Wenn Besucher mit dem Auto kommen und länger bleiben, wird es kompliziert.

381: Es sind viel zu wenige Besucherparkausweise pro Monat erlaubt. Das ist sehr ärgerlich.

465: Wenn mich jemand länger mit dem Auto besuchen möchte, wird das durch das Bewohnerparken unnötig verkompliziert. Ich sehe leider kaum einen anderen Zweck der Bewohnerparkzonen, als der Stadt über mehrere Wege Geld in die Kassen zu spülen. Auch Menschen, die beruflich auf das Auto angewiesen sind und nicht wohlhabend sind, bekommen das zu spüren. Wohlhabende hier in der Gegend haben meistens einen Carport o.ä. und sind von alledem nicht betroffen.

477: Warum darf man nur 1 Anwohner Parkschein pro Tag ausdrucken? Warum dürfen die ganzen Camper die Straßen überfluten und gegebenenfalls dem Nachbarn im EG das Licht in der Wohnung nehmen? Ab 18:00 gab es und gibt es kaum Parkplätze? Was ist der Sinn des Ganzen?

491: Als Bewohner sollte man generell gratis parken können. Da ich kein Auto mehr habe, da mein Altes zu teuer für eine Reparatur war, und ein Neues zu teuer und zu selten genutzt würde, betrifft es mich nur teilweise. Aber: ich würde mir öfter das Auto meines Vaters ausleihen, wenn ich es hier einfach ohne Gebühren parken könnte. Warum gibt es nicht einfach ein immer gültigen kostenlosen Parkausweis für die Anwohner... und einen für die eigenen Gäste... es ist wahnsinnig umständlich jedes Mal einen Gäste- Bewohnerparkausweis für einen Tag zu bestellen und dann auszudrucken... ich habe zu Hause keinen Drucker mehr... muss dann auch noch den Ausdruck organisieren....spontaner Besuch mit Auto also nur möglich, wenn dieser die teuren Gebühren aus dem Automat kauft... und dann ist die Parkdauer auch noch begrenzt (...die 3 Euro Tagesgebühr mit Anwohnerparken ist da noch das geringste Übel...) mit den ganzen Gebühren müssen wir wahrscheinlich die Parkautomaten und die Politessen mit bezahlen.... Vorteile haben so nur die Anwohner mit eigenem Auto, die auch vorher schon Laternenparker waren, und so jetzt eher einen Parkplatz in Hausnähe finden... aber trotz Parkausweis für 60 Euro pro Jahr keine Garantie dafür haben. Früher, in St. Pauli, Gebiet Um die Reeperbahn herum (Ende der 90er Jahre gestartet) kostete es keine Gebühren einen Anwohnerparkausweis zu erhalten und für Gäste bekam man ebenfalls kostenlos einen Tagesausweis in der Davidswache ausgestellt...

601: An der Parksituation hat sich für mich persönlich nichts geändert. Für Besuche von auswärts hat sich die Situation extrem verschlechtert, ebenso für Handwerker. Die Situation ist zusätzlich dadurch verschärft worden, dass früher geduldete

Parkplätze nicht mehr geduldet werden und Raum für Parksäulen und Carsharing geschaffen wurde. Insgesamt betrachte ich die Einführung des Anwohnerparkens als Ausdruck eines ideologischen Kampfes gegen das Auto. Letztlich verschafft es dem Fiskus enorme zusätzliche Einnahmen (vgl. Presse) Das eingesetzte Personal könnte anderweitig sehr viel sinnvoller eingesetzt werden. Persönliche Besuche von auswärts habe ich nicht mehr, da fahre ich dann lieber selbst hin, meistens mit dem Auto.

654: Grundsätzlich sollten ca. 15 Minuten freies parken möglich sein, denn so können Freunde von Kindern auch abgeholt werden, die nicht im Parkgebiet wohnen.

698: Das Ausstellen von Besucherparkticket sollte vereinfacht und digitalisiert werden. Ich habe beispielsweise keinen Drucker zuhause und würde es toll finden, wenn man auch online das Kennzeichen eingeben könnte ohne einen Zettel ausdrucken zu müssen. Außerdem sollte es die Möglichkeit geben per Paypal zu bezahlen.

E-Mail Nr. 3

Alternativen Parkraum schaffen / alternative Angebote schaffen / ÖPNV verbessern (n = 24)

39: Flächen schaffen für Mitarbeiter des Kinderkrankenhauses die auf den Pkw angewiesen sind

56: Eine Abschaffung oder deutliche Reduzierung von Parkflächen in Wohngebieten ist zu begrüßen, aber erfordert entsprechend alternative Parkflächen mit einer guten ÖPNV Anbindung.

124: Ich verstehe die Sinnhaftigkeit von Bewohnerparken nicht. Die Autoleihen besetzen nach wie vor Parktickets und es gibt immer zu wenig Parkplätze. Es hat sich so gut wie nichts geändert durch das Bewohnerparken. Ich verstehe nicht, warum wir einen Zettel ins Auto legen müssen. In welchem Jahrhundert leben wir? In Holland ist das alles digitalisiert. Überhaupt ist dort das Parken viel besser geregelt. In Amsterdam gibt es Park and Ride Parkhäuser, die 1€ pro Tag kosten und dann ist das ÖPNV Ticket inkl. Parken in der Stadt ist sehr teuer. Wer in der Stadt ein Auto abstellt, bezahlt etwa 20€ pro Monat. Für das 2. Auto im Haushalt deutlich mehr. Wir brauchen bessere Radwege und bessere ÖPNV und einen zuverlässigen Fernverkehr. Dann verkaufe ich mein Auto. Auch wenn ich eigentlich gern Auto fahre. Die Umwelt liegt mir sehr am Herzen.

165: Das Bewohnerparken hat es für Handwerker extrem schwierig / aufwändig / teuer gemacht ihre Dienstleistungen bei uns anzubieten (teilweise wurden bewusst keine Angebote mehr abgegeben) bzw. durchzuführen (regelmäßige Dienstleister wie z. B. Gärtner). Ein Arzt bei uns im Haus ist am KKH Altona tätig und berichtet von massiven Schwierigkeiten für MA des KKH die von auswärts kommen. Gerade in den Pflegeberufen kommen viele MA von Außerhalb, da wohnen in HH zu teuer. Nutzung von ÖPNV ist wesentlich zeitaufwändiger bis unmöglich. Bei Dienstbeginn sonntags morgen um 6:00 gibt es keinen ÖPNV aus Orten hinter Pinneberg. Dass die Stadt zum einen Bewohnerparken einführt, parallel aber den Bau eines Parkhauses des KKH Altona abgelehnt hat zeugt von einer wenig funktionalen Verwaltung.

169: Es fehlt schlichtweg an alternativen Parkmöglichkeiten. Ein Verteuern von Anwohnerparken muss einhergehen mit dem Bau von z.B. Parkhäusern o.ä.

171: Als das Bewohnerparken begann, war eine deutliche Verbesserung der Parksituation um das Kinderkrankenhaus zu merken. Nachdem dem Kinderkrankenhaus wieder Sonderrechte eingeräumt wurden und der Parkplatz des Kinderkrankenhauses oft besetzt ist hat sich das Bewohnerparken fast auf das alte Niveau zurück entwickelt.

206: In vielen Anwohnerparkzonen gibt es große Unternehmen, deren Mitarbeiter durch das Anwohnerparken keine Parkplätze mehr bleiben. Entweder schaffen Arbeitgeber mehr Parkplätze oder es gibt künftig auch Mitarbeiterparkausweise.

270: Bewohnerparken kam aber 30% der umliegenden Parkplätze wurden „entfernt“ nun ist da nur einseitiges Parken erlaubt, auch blöd. Ausweichflächen und Parkhäuser wie in Schweden wären toll, so bekommt man sie visuell aus der Sicht und gut geschützt.

285: Das Bewohnerparken löst kein Parkplatzproblem. Es sollten ausreichend Tief-/Hoch-/öffentliche Garagen gebaut werden. Dann kann man da die parkenden Autos aus dem Stadtbild verschwinden machen! Wieso mischt sich der Staat/die Stadt in mein Privatleben ein! Ich zahle Steuern und der Staat schränkt meine Freiheit ein! Wieso??

355: 1. Bewohnerparkausweise (BP) haben die Situation bei der Parkplatzsuche erschwert, da man nur noch im unmittel-

baren Wohnumfeld einen Parkplatz nutzen darf. Außerdem: Freunde, die mich besuchen wollen, können erst gar nicht mehr mit dem Auto anreisen. Das Gleiche gilt für mich. 2. Die politische Begründung, das mit dem BP den Anwohnern geholfen wird, empfinde ich als Verdummung und unerträglich. 3. Klar ist, dass durch den BP das Auto vermietet werden soll, da zusätzliche Kosten und eine Verknappung des Parkraums entsteht. So muss man mit BP bereits am frühen Nachmittag zusehen, dass das Auto einen Stellplatz hat, da später (ab 17 Uhr) bereits alle Parkplätze weg sind und keiner mehr wegfährt, weil die Gefahr besteht das Auto gar nicht mehr abstellen zu können. 4. Grundsätzlich befürworte ich, dass Autos abgeschafft werden sollen. Allerdings muss dann parallel dazu oder noch besser zuvor die Reisemöglichkeiten mit Fahrrad und Bahn deutlich verbessert werden. Stattdessen aber fand bei uns im Viertel (Kreuzung Hohenzollernring/Bleickenallee) ein kostenintensiver Ausbau des Straßennetzes statt, auf dem dann weiße Linien und roter Teer für die Fahrradfahrer aufgetragen wurde - welch ein Hohn. 5. Gleichzeitig mit dem Straßenausbau/-Umbau beobachtete ich eine massive Parkplatzvernichtung. Dabei werden statt Ladestationen aufzubauen, in großer Zahl Parkuhren aufgestellt. Das bedeutet, dass spätestens in 2 Jahren alles wieder aufgebuddelt werden muss, um für e-Fahrzeuge die Infrastruktur bereit zu stellen.

392: Seit der Einführung hat sich bei uns (wir vermuten aufgrund der Nähe zum Krankenhaus und Kinderkrankenhaus) die Parksituation etwas verbessert, sofern man tagsüber einen Parkplatz sucht. Abends ab ca. 17/18 Uhr ist alles vollgeparkt. Daher hat es hier (wenn die berufstätigen wieder von der Arbeit nach Hause kommen) keine wirkliche Veränderung stattgefunden. Nachts werden daher regelmäßig kleinere Nebenstraßen zugedehnt. Auch wurden durch die Einführung des Bewohnerparkens die über mehrere Monate abgestellten Wohnmobile deutlich reduziert (sie wurden weiter Richtung Westen verdrängt), was zu mehr Parkmöglichkeiten geführt hat. Unterm Strich stehen für die hohe Anzahl an Menschen die hier Wohnen auf den Straßen zu wenig Parkplätze zur Verfügung. Viele Menschen benötigen ihr Auto im Alltag. Für die anderen, welche ihr Auto nur sporadisch benötigen, wären evtl. gut erreichbare Parkplätze/Parkhäuser eine Alternative. Dort können Autos (bspw. als Anreiz kostenfrei) geparkt werden, wenn man sie bspw. für einige Tage nicht benötigt. Für den Weg von der Wohnung zum Auto und wieder zurück bedarf es dann einer attraktiven Lösung (sofern das nicht fußläufig in 5 Min. erreichbar ist). Wir wünschen uns weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in unserer Straße. Hier hat das Anwohnerparken gar keinen Effekt: Wünschenswert wäre ganz konkret für die Griegstraße (auf dem Abschnitt zwischen Bernadottestraße und Behringstraße) die Reduzierung des Verkehrslärms, konkret durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Trotz 30 Zone und halbseitig parkenden Autos, ist die Verkehrsbelastung aufgrund des Durchgangsverkehrs sehr hoch (Das ist auch auf den entsprechenden Karten mit Straßelärm sichtbar, die Ihnen sicherlich bekannt sind). Dieser Teil der Griegstraße wird von vielen Autos als „Abkürzung“ zwischen Bernadottestraße und Behringstraße genutzt (vorrangig Fahrtrichtung Behringstraße -> Bernadottestraße). Die Alternative Route über den Hohenzollernring (zweispurig) scheint vielen ein zu großer Umweg zu sein. Die Geschwindigkeit von 30 km/h wird dabei von vielen überschritten, was gerade für die vielen Kinder (aufgrund der Schulen in der näheren Umgebung) eine Gefahr darstellt.

398: Durch das Bewohnerparken gibt es (merklich) nicht weniger Autos in dem Gebiet. Es bräuchte andere Anreize, um auf Autos zu verzichten. Besseres Angebot von Carsharing im Gebiet, Fahrradbügel, Lastenräder als Sharing Angebot, Zuverlässigerer ÖPNV, Sichere Fahrradwege!!

448: Im unserem Bewohnerparkgebiet gibt es Institutionen (Kinderkrankenhaus und Schule), die selbst nicht ausreichend Parkplätze zur Verfügung stellen (können), weshalb die Parksituation für Anwohnende trotz Ausweis teils schwierig ist. Ich würde die Einrichtung von zentralen, kostengünstigen Parkmöglichkeiten mit einfachen Umstiegsmöglichkeiten zum ÖPNV begrüßen, beispielsweise wenig genutzte Parkhäuser.

473: ich stelle keinen Riesenunterschied fest seit Einführung. keine für Menschen/Wohnqualität sonstigen Dinge wurden seitdem mit-eingeführt, sodass man einen positiven (nicht-Auto bezogenen) Effekt spüren wurde: keine weiteren rad-Ständer, keine Blumenbeete, keine Parkbank, o.Ä.

490: Mehr Switch Parkplätze. Mehr Sharingautos für Familien. Kindersitze für 1-2 Kleinkinder. Mehr Kombis/Vans. Andernfalls ist ein Auto für Familie nahezu unumgänglich.

507: Das Altonaer Kinderkrankenhaus sollte sich auf Ihrem Gelände um AUSREICHEND Parkmöglichkeiten für Mitarbeiter und Kunden/Patienten kümmern. Es geht nach wie vor die größte Belastung (Lärm, fehlender Parkraum) für die Anwohner durch den Betrieb des Krankenhauses aus.

533: Es gibt noch andere Kriterien zur Bewertung im Alltag, z.B. Tages/Nachtzeiten; zum Thema langfristig auch: Verbesserung der alternativen Mobilität/ Bedingungen, z.B. Fahrradstellplätze, Busverbindungen, etc., und auch Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe/ kl. Läden...

545: Die Einführung des Bewohnerparkens hat absolut keinerlei Veränderungen für die Anwohner gebracht. Es gibt i.d.R. genug Parkplätze. Der Autoverkehr oder die Anzahl der Autos im Gebiet hat sich gefühlt nicht verändert oder ist eher gestiegen. Grünflächen, etc. gibt es unsere, Bereich genügend, so dass eine Reduzierung der Parkflächen nicht nötig ist. Spannender wären hier eher Geschwindigkeits- oder allgemeine Verkehrskontrollen, da gerade im Bereich Bernadotte- und Griegstraße sowie Trenknerweg vor dem Spielplatz und der Schule zu schnell gefahren wird (Autos) oder Ampeln missachtet werden (Fahrräder), so dass es an dort immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt. Weiterhin müssten gerade morgens mehr Busse Richtung Stadt eingesetzt werden (5 Minuten Taktung), da diese schon jetzt stark überfüllt sind. Sollte der Plan funktionieren und mehr Leute auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen, droht eine völlige Überlastung zur Rush Hour. Momentan ist das Bewohnerparken folglich nur eine Aktion ohne Wirkung für die Anwohner / das Quartier und daher für mich nur als zusätzliche Einnahmequelle für die Stadt zu bewerten.

549: Car-Sharing Plätze sollten viel mehr ausgebaut werden. Diese sind soweit ich weiß, nämlich in Bewohnergebieten verboten abzustellen, finde ich etwas schade.

554: Grundsätzlich gut und auch richtig, das kostenpflichtig zu machen. Es gibt aber viel Optimierungsdruck (Handwerker etc. müssen parken können; Vorgehen gegen Autofahrer die sich erdreisten illegal auf fremden Privatgrundstücken zu parken, um Gebühren zu sparen; günstigere Alternativen anbieten, um das eigene Auto abzuschaffen und trotzdem die Ziele zu erreichen, die ohne Auto nur sehr schwer erreichbar sind.

607: Abschleppen auf Switch Parkplätzen bei Nutzung durch Privatauto wäre gut. Abschaffen der e Scooter. Abstellplätze für Lastenräder.

678: Es sollten deutlich mehr Flächen für Carsharing und Mietfahrzeuge ausgewiesen werden (switch HH z.B.) mehr als 1 Platz / 10 Normale Parkplätze und besser im Wohngebiet verteilt. Sinnvoll z.B. u. das Altonaer Kinderkrankenhaus ca. 10 bis 15 Orte a min 4-5 Plätze/Ladestationen. Und häufigere Kontrolle.

695: Guten Tag, zwei Anmerkungen: Wir haben hier im Bereich Kinderkrankenhaus in unmittelbarer Umgebung bereits zahlreiche Aufenthaltsmöglichkeiten wie Parks, kleine Wiesen, die Gärtchen, und auch die Elbparks sind direkt um die Ecke. Wir sind hier sehr verwöhnt. Daher denke ich, es ist nicht so sehr nötig, hier Stellplätze zu Grünflächen usw. umzuwidmen. Ich bin aber auch nicht grundsätzlich dagegen. Eine Kleinigkeit noch: Die S-Bahn ist bekanntermaßen in keinem so guten Zustand. Dreckig, nicht zuverlässig, trotzdem teuer. Wir fahren sehr ungern damit, oft ist es auch derbe eklig. Ich denke, eine zuverlässige, gepflegte, saubere S-Bahn würde noch mehr Menschen dazu animieren, das Auto abzuschaffen. Zumindest hier in der Gegend, die so zentral ist, dass das Auto kaum gebraucht wird...

E-Mail Nr. 3

Beeinträchtigte Menschen / Unternehmen / Betriebe besser berücksichtigen (n = 23)

41: Die kleinen Zuschnitte der Zonen sind problematisch, da man an den Grenzen kaum ausweichen kann, keinen Platz findet. Parken in angrenzenden Gebieten sollte möglich sein. Da ich beruflich viel unterwegs bin und Dinge transportiere, ist das Auto notwendig. Das Parken verursacht recht hohe Zusatzkosten. Durch Einkäufe, Arztbesuche, Hilfe und Transporte für meine pflegebedürftige Mutter (mit Rollator), entstehen zusätzlich Kosten durch das Parken. Als Mensch mit Einschränkungen und wenig Geld belastet sie das finanziell stark. Abends ist die Parksituation nicht entspannter als vor der Einführung. Es sind mehr Parkausweise als Plätze. Teils parke ich außerhalb der Zone. Wenn dort eine neue Zone eingeführt wird, wird es echt problematisch. es wird bei Wegfall von immer mehr Parkplätzen (Veloroute Bleickenallee, Othmarscher Kichenweg) sicher problematisch für mich. Auto abschaffen geht nicht, Garagenplätze gibt es kaum und/oder kosten sehr viel (150-200€ p.M.). Zusatzkosten gingen direkt vom Einkommen als Selbständiger ab, kein Zusatzertrag. Auto als Luxus schränkt einkommensschwache Menschen zusätzlich ein

152: Mein Eindruck ist, dass hier abkassiert wird und die Bewohner, die ihr Auto beruflich brauchen auch noch verarscht werden!! Schicht Dienst etc. Nicht alle sind Vollgleiter oder können Homeoffice nutzen!

245: Ich habe noch nicht zu 100% verstanden, ob das Bewohnerparken insgesamt für weniger oder mehr Autos sorgt, da ich in meiner Gegend als Autohasser kein Auto nutze, bzw. auch weil ich meinen Führerschein verloren habe hahaha. Aber selbst als ich den Führerschein noch hatte, und ich bin mir sicher, ich werde ihn auch wiederbekommen bin ich dafür, weniger Autos auf der Straße zu haben, weil das anderen Leuten wichtig ist, die teils Angst haben zu fahren wegen der Autos und für mich auch entspannter ist. Also befürworte ich jede Regelung, die privaten Autonutzer:innen weniger Platz einräumt. Na klar, alles mit Maß, mache brauchen ihr Auto auch wirklich.

249: Aufgrund eines Jobwechsels habe ich seit ca. 1 Jahr keinen Dienstwagen mehr, und ich vermisse das Auto wider Erwarten nicht, auch wenn ich immer sehr gerne gefahren bin. Zuvor war es immer sehr schwierig, einen Parkplatz zu finden, das hat sich in der ersten Zeit des Bewohnerparkens sogar noch verschärft, da nur ein Teil der Straßen in der Nachbarschaft zum Gebiet gehörten. Die Art und Weise wie in der ersten Zeit täglich Knöllchen verteilt wurden, fand ich extrem kaltschnäuzig. Die Kommunikation hätte da zuerst intensiver laufen müssen. Ich hatte dann Glück und konnte zwei Jahre lang eine Tiefgarage für 100€ monatlich mieten, die ich sogar gerne gezahlt habe, da sie aufgrund der nicht mehr notwendigen Parkplatzsuche meine Lebensqualität stark verbessert hat. Grundsätzlich finde ich das Bewohnerparken gut, es ist angenehm auf dem Gehweg viel Platz zu haben. Man kann sich gar nicht mehr vorstellen, dass noch vor kurzem in der Lisztstraße beide Straßenseiten komplett zugeparkt waren. Ich hoffe, man findet auch noch eine gute Lösung für die Gewerbetreibenden in der Nachbarschaft, sie sollten hier auch problemlos einen Anwohnerausweis bekommen können.

261: Dass das Personal des Kinderkrankenhauses keinen Parkschein bekommt, finde ich unverständlich. Ebenso müssten Handwerker, Paketboten und Lieferanten parken dürfen.

354: Parkplätze sind viel zu teuer geworden, für Gehbehinderte zu umständlich, teilweise gefährlich, weil man 2 x die Straße queren muss, um ein Ticket zu ziehen.

423: Schlecht ist, dass es tagsüber gilt - tagsüber gibt es hier keine Parkprobleme. Die Parkprobleme gibt es abends, wenn alle wieder von der Arbeit zurück sind. Tagsüber kompliziert es nur Handwerkerbesuche u.Ä.

465: Wenn mich jemand länger mit dem Auto besuchen möchte, wird das durch das Bewohnerparken unnötig verkompliziert. Ich sehe leider kaum einen anderen Zweck der Bewohnerparkzonen, als der Stadt über mehrere Wege Geld in die Kassen zu spülen. Auch Menschen, die beruflich auf das Auto angewiesen sind und nicht wohlhabend sind, bekommen das zu spüren. Wohlhabende hier in der Gegend haben meistens einen Carport o.ä. und sind von alledem nicht betroffen.

469: Die aktuellen Regelungen führen zu Ungerechtigkeiten, da je volljährigem Familienmitglied ein Haushalt mehrere Fahrzeuge anmelden kann. Gleichzeitig haben sogenannte Gewerbetreibende, z. B. Handwerker*innen, soziale Einrichtungen (ambulante Pflegedienste) keinen Zugang zum Bewohnerparken. Hier bedarf es dringend Nachbesserungen im Sinne des Anrainerparkens.

478: Ansässige Firmen, Praxen, Schulen, Krankenhäuser, sie alle sollten ganz unkompliziert günstige Jahresparkscheine bekommen. Stattdessen kostet es viel und wird grundsätzlich verweigert, bis man mit Anwalt kommt. Das Konzept ist komplett gegen die Lebensrealität.

479: Parkplätze für Handwerker und Anlieferer sollten trotzdem vorhanden sein, ohne den Bewohner Parkausweis zu haben.

531: Die Möglichkeiten für Handwerker müssten verbessert werden.

554: Grundsätzlich gut und auch richtig, das kostenpflichtig zu machen. Es gibt aber viel Optimierungsdruck (Handwerker etc. müssen parken können; Vorgehen gegen Autofahrer die sich erdreisten illegal auf fremden Privatgrundstücken zu parken, um Gebühren zu sparen; günstigere Alternativen anbieten, um das eigene Auto abzuschaffen und trotzdem die Ziele zu erreichen, die ohne Auto nur sehr schwer erreichbar sind.

561: ich ärgere mich über die Kosten für das Bewohnerparken und finde es nicht gut, dass es in sozial schwächeren Vierteln eingeführt wurde, aber nicht in Othmarschen um die Waitzstraße herum. Ein Ärgernis ist auch die schlechte Sichtbarkeit, wo ein Anwohnerparkgebiet anfängt (in mir unbekannteren Stadtteilen weiß ich häufig nicht, ob ich mich in einem befinde) und die unterschiedlichen Geltungszeiten, die man im Kleingedruckten auf dem Parkscheinautomaten suchen muss. Sehr schlecht finde ich auch, dass es keinen unkomplizierten digitalen Nachweis für den Jahresparkschein gibt, sondern nur die-

sen Papierzettel im Selbstaussdruck-Verfahren (ich besitze keinen Drucker und kann daher nicht für meinen Besuch einen Tages-Parkschein erstellen). Es gibt Menschen, die mich aufgrund dieser Situation nur noch ungerne besuchen kommen!

588: Ich nutze beruflich häufig unterschiedliche Fahrzeuge, die ich bei mir parken muss/soll und würde diese gern mit einem flexiblen Parkausweis - d.h. auf meinen Namen und NICHT auf das Kennzeichen bezogen nutzen wollen.

608: Dienstwagenfahrer, Auto alternativlos für Job.

645: Handwerker, die Arbeiten verrichten, sollten keine Gebühren zahlen.

648: Dass ab abends um 20:00 Uhr wieder alle kostenfrei parken dürfen, im Nachbargelände aber erst ab 22:00 Uhr führt dazu, dass es abends fast unmöglich wird, einen Parkplatz zu finden. Es sollte auf Menschen Rücksicht genommen werden, die beruflich auf ein Auto nicht verzichten können, bevor Parkplätze weggenommen werden.

659: Benachteiligt Menschen, die aus wichtigen Gründen (Arztbesuch, Arbeit, etc.) parken müssen und keine Anwohner sind.

699: Für das Parken von Besuchern und Anfahrten von Firmen und sonstigen Dienstleistern muss es Befreiungen zum stundenweisen Parken geben.

711: Beim Bewohnerparken wurde nicht an die Senioren gedacht, die Unterstützung durch Angehörige oder Pflegedienste benötigen. Diese sollten in Bewohnerparkgebieten kostenfrei parken dürfen!

721: Anwohnerparken finde ich viel zu kompliziert, vor allem, für ältere Menschen die z.B. keine E-Mail-Adresse und kein Smartphone oder keinen Computer besitzen oder gar einen Drucker, um Besucherausweise auszudrucken, dafür sollte es einen Code geben, den man auf einen Zettel schreiben kann. Anwohnerparken hat überhaupt keinen Nutzen, kostet nur Geld und ist kompliziert, wenn man Besuch bekommt. Das Bezahlen der Ausweise könnte man auch vereinfachen, indem man z.B. PayPal einführt. Lieber wäre es mir noch das Anwohnerparken wieder abzuschaffen, obwohl ich gar kein Auto Besitzer bin.

E-Mail Nr. 1

Differenzierung nach Größe / Anzahl / Antrieb des Autos (n = 19)

35: Differenzierung der Parkmöglichkeiten und Parkkosten zu Gunsten CO₂-abgasfreier Fahrzeuge (Elektro und Wasserstoff)

83: Es parken nach wie vor zu viele „Nichtanwohner“ in der Parkzone, ist diese voll, gibt es keine kostenfreie Option in den angrenzenden Zonen. Zudem stehen zu viele Wohnmobile als Zweitwagen in der Zone und blockieren 2 Parkplätze.

96: Das Bewohnerparken bringt keine Vorteile, solange die Anzahl der verfügbaren Parkplätze geringer ist als die Zahl der verkauften Parkausweise. Und dass Vans nicht stärker an den Kosten beteiligt werden, da die mehr als 1 Platz beim Parken einnehmen. Sinnvoll wäre eine Staffelung der Kosten nach Fahrzeugtyp.

111: Wohnmobile sollten nicht dauerparken dürfen!

122: Ich würde mich über mehr Kontrollen (auch an Wochenenden) freuen. Ohne Kontrollen wird wild geparkt. Auch die Anwohner halten sich nicht an die Regeln (Zuparken von Besucherparkplätzen, Verstöße gegen Parkverbote, Parken auf dem Fußweg). Das Abstellen privater Fahrzeuge im öffentlichen Raum nimmt auch aufgrund der Fahrzeuggröße immer mehr Raum ein und schränkt Fußgänger, spielende Kinder massiv ein. Vielleicht kann man die Kosten von Bewohnerparkausweisen an die Fahrzeuggröße koppeln. Große Personenkraftfahrzeuge dürfen nicht mehr „angesagt“ sein.

128: Ich empfinde die Vielzahl an Wohnmobilen, die ewig geparkt werden als sehr störend und würde mir da eine Pflicht zur Verlagerung an ausgewiesene Parkflächen wünschen.

181: Das Bewohnerparkgebiet am Kinderkrankenhaus in Altona grenzte vorher an die bereits existierende Bewohnerparkgebiete in Altona. Das führte in der Vergangenheit zu einem Parktourismus aus den anderen Viertel zu uns. Besonders Wohnmobile oder Wohnwagen wurden über lange Zeiträume am Straßenrand abgestellt. Ebenso gab es eine Vielzahl von Unternehmen (Pflegedienste, Umzugsunternehmen, Landschaftspflege etc.), welche die Parkplätze unseres Viertels für ihre Betriebsfahrzeuge (z.B. ihren Fuhrpark) blockiert haben. Dadurch stehen deutlich weniger große Fahrzeuge und LKW am

Straßenrand und die gefühlte Verkehrslage ist für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer geworden.

199: Man sollte dauerparkenden Wohnmobilen verbieten im Bewohnerparken zu parken.

231: Besuch empfangen ist schwierig, wenn dieser mit dem Auto kommt. Kostet nun extra und ist nur sehr begrenzt möglich. Außerdem kann man nur ein Auto pro Bewohner für den Parkausweis anmelden, was Schwierigkeiten schafft. Im Übrigen scheint ein bewohnerparkausweis für Wohnmobile möglich zu sein, die dann -wie z.B. jetzt gerade vor meinem Haus- wochenlang ab geparkt werden. Wohnmobile sollten aus Anwohnerparkzonen zumindest als dauerhafte Nutzer verbannt werden, sehen auch nicht schön aus in so einer kleinen Anwohnerstraße.

232: Anwohnerparken ist toll. Was bei mir in der Ecke sehr viel parkt, sind Wohnwagen Wohnmobile. Natürlich sollen auch diese, wenn sie angemeldet sind eine Berechtigung haben allerdings nur für be- und entladen, z.B. je 3 Tage. Die Stadt ist dafür zu voll. Vielen Dank, dass sie sich mit diesem Thema beschäftigen und neue Möglichkeiten finden wollen. Gruß.

377: Ich finde, dass es so geregelt sein sollte, dass pro Familie ein Auto kostenfrei im eigenen Bezirk parken darf. Jedes weitere mit Bewohnerausweis. Dass es in verschiedenen Bezirken generell kostenpflichtig ist, zu parken und in manchen nur an Werktagen zwischen 8.00-18.00 Uhr finde ich merkwürdig. Da würde ich mir eine einheitliche Regelung wünschen.

421: Große PKW, Vans und Wohnmobile sollten deutlich mehr für den Anwohnerparkausweis zahlen - mindestens das Doppelte. Wohnmobile sollten gar keinen Anwohnerparkausweis erhalten, da diese die Aufenthaltsqualität massiv beeinträchtigen und übermäßig viel Raum einnehmen.

477: Warum darf man nur 1 Anwohner Parkschein pro Tag ausdrucken? Warum dürfen die ganzen Camper die Straßen überfluten und gegebenenfalls dem Nachbarn im EG das Licht in der Wohnung nehmen? Ab 18:00 gab es und gibt es kaum Parkplätze? Was ist der Sinn vom Ganzen?

484: Es sollte die Möglichkeit geben, gegen zum Beispiel eine höhere Gebühr, einen Zweitwagen mit einem Bewohnerparkausweis versehen zu können. In meinem Fall würde ich gerne einen Kleinstwagen (z. Bsp. Smart) für kurze Strecken nutzen.

485: Es gibt zu viele dauerhafte Baustellen und dadurch verringern sich Parkmöglichkeiten. Es braucht extra Stellplätze für Vans. Wenn man sein Auto als Anwohner ohne Parkausweis vor der Haustür abstellt sollte es keine Strafe geben, wenn man nachweisen kann, dass man Anwohner ist und nachvollziehbare Gründe angibt (z.B. Pflegesituation, Umzug etc.) weshalb man einmalig dort parken musste.

564: Im Philosophenweg hat sich das Verkehrsaufkommen stark reduziert, seit man für die Parkplätze zahlen muss. Vermutlich, weil die Spaziergänger an der Elbe nun anders anreisen. Außerdem werden keine Wohnmobile mehr abgestellt. Eine sehr positive Entwicklung also!

636: In meinem Gebiet hat sich die Parksituation mit der Einführung des Anwohnerparkens deutlich entspannt. Ich bin für ein Verbot des Parkens von Wohnmobilen größer als VW Bus in Wohngebieten. Bei Zulassung derselbigen müsste ein Stellplatz im nicht-öffentlichen Raum verpflichtend nachgewiesen werden!

716: Die Kosten für Bewohnerparkplätze sollten auch die Abmessungen des jeweiligen PKW und damit seinen beanspruchten Raum in den Tarifen berücksichtigen. Mehr Raumbeanspruchung gleich teurer.

717: Das Abstellen von Wohnmobilen & Bussen empfinde ich als störend und es sollte hier deutliche Einschränkungen geben da diese Fahrzeuge meist nur in der Freizeit genutzt werden und somit die meiste Zeit im Jahr nur „rumstehen“ und Platz verbrauchen... - viel Erfolg und hoffentlich rege Beteiligung.

Mehr / bessere Kontrollen (n = 15)

62: Falschparker sollten mehr verfolgt werden. Es sollte mehr Ladesäulen für E-Autos geben.

65: Durch das Bewohnerparken wird in unserem Wohnquartier regelmäßig vom Ordnungsamt kontrolliert, das empfinde ich als positiv, den vorher herrscht Chaos. Jedoch sehe ich bis auf die häufigeren Kontrollen keinen Sinn darin. Die Qualität der Straßen ist nicht besser geworden und besser ausgeschildert, wo man parken darf und wo nicht wurde auch nicht.

67: Das Bewohnerparken sollte vom LBV bzw. der Polizei deutlich besser kontrolliert werden.

- 121: Seit wir in einer Bewohnerparkzone leben, wird das Parken öfter kontrolliert. Und jetzt sind die Gehwege und Kreuzungen nicht mehr so oft zugeparkt.
- 122: Ich würde mich über mehr Kontrollen (auch an Wochenenden) freuen. Ohne Kontrollen wird wild geparkt. Auch die Anwohner halten sich nicht an die Regeln (Zuparken von Besucherparkplätzen, Verstöße gegen Parkverbote, Parken auf dem Fußweg). Das Abstellen privater Fahrzeuge im öffentlichen Raum nimmt auch aufgrund der Fahrzeuggröße immer mehr Raum ein und schränkt Fußgänger, spielende Kinder massiv ein. Vielleicht kann man die Kosten von Bewohnerparkausweisen an die Fahrzeuggröße koppeln. Große Personenkraftfahrzeuge dürfen nicht mehr „angesagt“ sein.
- 131: Durch begleitende Maßnahmen wie Ahndung von Falschparken (z.B. Fußwegparken) hat sich die Platzsituation für FußgängerInnen insbesondere z.B. mit Rollator, Kinderwagen, Rollstuhl usw. deutlich verbessert.
- 170: Der Lieferverkehr in der Straße hat sich deutlich entspannt, da weniger Rangieren und Schäden durch zugeparkte Fahrbahn und Rangierflächen (z.B. Wendehammer).
- 331: Das Mietfahrzeuge ausschließlich auf ihren Plätzen parken dürfen, und nicht den..normalen.. Bewohnern dann auch noch deren Plätze wegnehmen. Es sollte vielmehr vom LBV auf Parktickets kontrolliert werden. Oft stellen Personen morgens ihre Fahrzeuge im Bereich Bielfeldt/Grünebergstrasse ab, gehen ins AKK ,kommen nach mehr als 3 Stunden wieder , ohne ein Parkticket zu hinterlegen. Wir, die Anwohner, werden gezwungen zu zahlen.
- 341: Ich nutze das Auto bewusster, seit es das Bewohnerparken gibt, da jetzt deutlich weniger Parkplätze zur Verfügung stehen (seit der Einführung des BP wird „wildes Parken“ geahndet, wo es vorher durch fehlende Kontrollen toleriert wurde).
- 375: Das alles online läuft und keine Zettel mehr gedruckt werden. Nummernschild Erkennung.
- 392: Seit der Einführung hat sich bei uns (wir vermuten aufgrund der Nähe zum Krankenhaus und Kinderkrankenhaus) die Parksituation etwas verbessert, sofern man tagsüber einen Parkplatz sucht. Abends ab ca. 17/18 Uhr ist alles vollgeparkt. Daher hat es hier (wenn die berufstätigen wieder von der Arbeit nach Hause kommen) keine wirkliche Veränderung stattgefunden. Nachts werden daher regelmäßig kleinere Nebenstraßen zugeparkt. Auch wurden durch die Einführung des Bewohnerparkens die über mehrere Monate abgestellten Wohnmobile deutlich reduziert (sie wurden weiter Richtung Westen verdrängt), was zu mehr Parkmöglichkeiten geführt hat. Unterm Strich stehen für die hohe Anzahl an Menschen die hier Wohnen auf den Straßen zu wenig Parkplätze zur Verfügung. Viele Menschen benötigen ihr Auto im Alltag. Für die anderen, welche ihr Auto nur sporadisch benötigen, wären evtl. gut erreichbare Parkplätze/Parkhäuser eine Alternative. Dort können Autos (bspw. als Anreiz kostenfrei) geparkt werden, wenn man sie bspw. für einige Tage nicht benötigt. Für den Weg von der Wohnung zum Auto und wieder zurück bedarf es dann einer attraktiven Lösung (sofern das nicht fußläufig in 5 Min. erreichbar ist). Wir wünschen uns weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in unserer Straße. Hier hat das Anwohnerparken gar keinen Effekt: Wünschenswert wäre ganz konkret für die Griegstraße (auf dem Abschnitt zwischen Bernadottestraße und Behringstraße) die Reduzierung des Verkehrslärms, konkret durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Trotz 30 Zone und halbseitig parkenden Autos, ist die Verkehrsbelastung aufgrund des Durchgangsverkehrs sehr hoch (Das ist auch auf den entsprechenden Karten mit Straßenlärm sichtbar, die Ihnen sicherlich bekannt sind). Dieser Teil der Griegstraße wird von vielen Autos als „Abkürzung“ zwischen Bernadottestraße und Behringstraße genutzt (vorrangig Fahrtrichtung Behringstraße -> Bernadottestraße). Die Alternative Route über den Hohenzollernring (zweispurig) scheint vielen ein zu großer Umweg zu sein. Die Geschwindigkeit von 30 km/h wird dabei von vielen überschritten, was gerade für die vielen Kinder (aufgrund der Schulen in der näheren Umgebung) eine Gefahr darstellt.
- 394: Meine Erwartungshaltung mit Einführung von Bewohnerparken sind mehr Kontrollen. Auch halte ich die Kontrolle von zugeparkten Kreuzungen für zu lax. Wenn bisherige Parkstreifen zukünftig zum Parken verboten sind, was ich für einige Ecken für durchaus als korrekt empfinde (z. B. jahrzehntelanges aufgesetztes parken was plötzlich nicht mehr geduldet wird), sollte dies irgendwie an die Bewohner einer Parkzone auch kommuniziert werden. Kommunikation per Knöllchen halte ich da im ersten Schritt nicht für zielführend!
- 424: Das Bewohnerparken müsste mehr kontrolliert werden, sonst ist der Sinn nicht erfüllbar. Bei mir stehen unberechtigt Fahrzeuge manchmal 2-3 Tage und länger.
- 609: Zwei Probleme entstehen mit dem Bewohnerparkplätzen. Die fremd Parker werden nur verdrängt. vermehrt Mietwa-

gen stehen häufig, besonders an Wochenenden auf den Parkplätzen.

719: Das Anwohnerparken müsste viel strenger kontrolliert werden. Und Ausnahmen sollten auch Ausnahmen sein. Hier parken wegen dem Krankenhaus sehr viele Autos mit Ausnahmegenehmigung, warum? Das Krankenhaus hat ein Parkplatz und hier fahren sehr viele Busse. Nachts gilt kein Anwohnerparken und darum gibt es für die Nachtschicht auch keine Grund zu meckern. Wir lieben unser Krankenhaus, aber hier sollten sich alle an die gleichen Regeln halten. Das Parken auf Fußgängerüberwegen ist an der Tagesordnung und gefährdet die Kinder. Ich fände mehr und strengere Einhaltung der Parkregeln sehr sinnvoll!

Mehr Flächen für andere Nutzungen schaffen / sind jetzt vorhanden (n = 12)

45: Bitte die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und Kinder in den Vordergrund stellen, d.h. Für mich: Weniger Parkplätze, evtl. Sogar nur Parkzonen zum Be- und Entladen direkt in den engen Stadtteilkernen. Mehr Grünflächen.

122: Ich würde mich über mehr Kontrollen (auch an Wochenenden) freuen. Ohne Kontrollen wird wild geparkt. Auch die Anwohner halten sich nicht an die Regeln (Zuparken von Besucherparkplätzen, Verstöße gegen Parkverbote, Parken auf dem Fußweg). Das Abstellen privater Fahrzeuge im öffentlichen Raum nimmt auch aufgrund der Fahrzeuggröße immer mehr Raum ein und schränkt Fußgänger, spielende Kinder massiv ein. Vielleicht kann man die Kosten von Bewohnerparkausweisen an die Fahrzeuggröße koppeln. Große Personenkraftfahrzeuge dürfen nicht mehr „angesagt“ sein.

148: Ein Auto nimmt viele Quadratmeter des öffentlichen Raumes ein und kostet (wenn überhaupt) fast nix. Die Fragen bzgl. Des Preises sind schlecht gestellt. Parken im öffentlichen Raum sollte viel teurer sein-80 Euro/Jahr für 4 qm öffentlichen Raum sind viel zu wenig. Mehr Fahrradparkplätze! Bewohnerparkgebiete sollten ordentlich ausgeschildert sein-inkl. ausreichend Parkuhren (an beidem mangelt es oft).

177: Das Bewohnerparken finde ich dann nicht richtig, wenn Leute ihr Auto dort wochenlang ungenutzt stehen lassen. Sie sollten es dann in einem Parkhaus abstellen. Dafür so eine Art Parkscheibe einrichten. Insgesamt wäre es besser, aber vermutlich schwierig, wenn es ein älterer Stadtteil mit wenig Raum für Parkhäuser oder Tiefgaragen ist. Ich bin seit Jahren Fußgängerin und finde die Dominanz der Autos sehr ungerecht. Beim Überqueren der Straße muss ich oft eine ausreichende Lücke zwischen den parkenden Autos finden. Für Bürger mit Kinder-, Rollstuhl-, oder Gehwagen ist es eine Zumutung oft bis zur nächsten Kreuzung zu gehen um die Straße zu überqueren. Autofahrer betrachten es als eine Art „Grundrecht“ überall parken zu können. Fußgänger haben sich dem unterzuordnen.

265: Unsere Straße gehört wieder mehr den Kindern, weil wenig Autos dort parken: Fußball spielen, Federball spielen ist wieder möglich.... Die Straße wird mehr zu einem Treffpunkt.

355: 1. Bewohnerparkausweise (BP) haben die Situation bei der Parkplatzsuche erschwert, da man nur noch im unmittelbaren Wohnumfeld einen Parkplatz nutzen darf. Außerdem: Freunde, die mich besuchen wollen, können erst gar nicht mehr mit dem Auto anreisen. Das Gleiche gilt für mich. 2. Die politische Begründung, das mit dem BP den Anwohnern geholfen wird, empfinde ich als Verdummung und unerträglich. 3. Klar ist, dass durch den BP das Auto vermietet werden soll, da zusätzliche Kosten und eine Verknappung des Parkraums entsteht. So muss man mit BP bereits am frühen Nachmittag zusehen, dass das Auto einen Stellplatz hat, da später (ab 17 Uhr) bereits alle Parkplätze weg sind und keiner mehr wegfährt, weil die Gefahr besteht das Auto gar nicht mehr abstellen zu können. 4. Grundsätzlich befürworte ich, dass Autos abgeschafft werden sollen. Allerdings muss dann parallel dazu oder noch besser zuvor die Reisemöglichkeiten mit Fahrrad und Bahn deutlich verbessert werden. Stattdessen aber fand bei uns im Viertel (Kreuzung Hohenzollernring/Bleickenallee) ein kostenintensiver Ausbau des Straßennetzes statt, auf dem dann weiße Linien und roter Teer für die Fahrradfahrer aufgetragen wurde - welch ein Hohn. 5. Gleichzeitig mit dem Straßenausbau/-Umbau beobachte ich eine massive Parkplatzvernichtung. Dabei werden statt Ladestationen aufzubauen, in großer Zahl Parkuhren aufgestellt. Das bedeutet, dass spätestens in 2 Jahren alles wieder aufgebuddelt werden muss, um für e-Fahrzeuge die Infrastruktur bereit zu stellen.

398: Durch das Bewohnerparken gibt es (merklich) nicht weniger Autos in dem Gebiet. Es bräuchte andere Anreize, um auf Autos zu verzichten. Besseres Angebot von Carsharing im Gebiet, Fahrradbügel, Lastenräder als Sharing Angebot, Zuverlässigerer ÖPNV, Sichere Fahrradwege!!

533: Es gibt noch andere Kriterien zur Bewertung im Alltag, z.B. Tages/Nachtzeiten; zum Thema langfristig auch: Verbes-

serung der alternativen Mobilität/ Bedingungen, z.B. Fahrradstellplätze, Busverbindungen, etc., und auch Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe/ kl. Läden...

547: Ich wünsche mir in den Quartieren mehr Grünflächen sowie weniger Autos und Beton / Asphalt. Es könnten Parkflächen außerhalb der Quartiere geschaffen werden mit guter Anbindung z.B. per Fahrrad, Moia oder öffentlichen Verkehrsmitteln.

549: Car-Sharing Plätze sollten viel mehr ausgebaut werden. Diese sind soweit ich weiß, nämlich in Wohnergebieten verboten abzustellen, finde ich etwas schade.

607: Abschleppen auf Switch Parkplätzen bei Nutzung durch Privatauto wäre gut. Abschaffen der e Scooter. Abstellplätze für Lastenräder.

E-Mail Nr. 2

Bessere Kommunikation (n = 9)

249: Aufgrund eines Jobwechsels habe ich seit ca. 1 Jahr keinen Dienstwagen mehr, und ich vermisse das Auto wider Erwarten nicht, auch wenn ich immer sehr gerne gefahren bin. Zuvor war es immer sehr schwierig, einen Parkplatz zu finden, das hat sich in der ersten Zeit des Bewohnerparkens sogar noch verschärft, da nur ein Teil der Straßen in der Nachbarschaft zum Gebiet gehörten. Die Art und Weise wie in der ersten Zeit täglich Knöllchen verteilt wurden, fand ich extrem kaltschnäuzig. Die Kommunikation hätte da zuerst intensiver laufen müssen. Ich hatte dann Glück und konnte zwei Jahre lang eine Tiefgarage für 100€ monatlich mieten, die ich sogar gerne gezahlt habe, da sie aufgrund der nicht mehr notwendigen Parkplatzsuche meine Lebensqualität stark verbessert hat. Grundsätzlich finde ich das Bewohnerparken gut, es ist angenehm auf dem Gehweg viel Platz zu haben. Man kann sich gar nicht mehr vorstellen, dass noch vor kurzem in der Lisztstraße beide Straßenseiten komplett zugeparkt waren. Ich hoffe, man findet auch noch eine gute Lösung für die Gewerbetreibenden in der Nachbarschaft, sie sollten hier auch problemlos einen Anwohnerausweis bekommen können.

394: Meine Erwartungshaltung mit Einführung von Bewohnerparken sind mehr Kontrollen. Auch halte ich die Kontrolle von zugeparkten Kreuzungen für zu lax. Wenn bisherige Parkstreifen zukünftig zum Parken verboten sind, was ich für einige Ecken für durchaus als korrekt empfinde (z. B. jahrzehntelanges aufgesetztes parken was plötzlich nicht mehr geduldet wird), sollte dies irgendwie an die Bewohner einer Parkzone auch kommuniziert werden. Kommunikation per Knöllchen halte ich da im ersten Schritt nicht für zielführend!

418: Zu wenig Information, wenig Termin beim Verkehrsamt möglich, immer werden Parkplätze von Fremden (Besucher, Motorräder, Bulis, Camping, LKWs und dort Arbeitenden genutzt).

420: Die Anwohner, die nur einen PKW besitzen, um die Arbeitsstätte zu erreichen, benötigen häufig zwischen 16:00 und 19:00 einen Parkplatz. Ab 18:00 wird jedoch keine Bewohnerparkberechtigung mehr benötigt. Der positive Effekt des Bewohnerparkens für Anwohner, die nahezu täglich auf ihr Fahrzeug und einen Parkplatz angewiesen sind, bleibt somit aus. Dies führt zu Ablehnung und Unverständnis.

467: Warum gilt nicht in allen Wohngebieten die gleichen Zeiten für das Anwohnerparken? Auf der anderen Seite wäre auch günstig, wenn das Anwohnerparken auch nachts gelten würde.

641: Anwohnerparken für leichteres Parken der Anwohner war gestern. Es geht um das Zurückdrängen des Autos aus der Stadt. Das Ziel finde ich sinnvoll, den Weg dahin über Anwohnerparken zu versuchen finde ich schlecht – mich erinnert an das Veggie-Day Eigentor der Grünen vor einigen Jahren (Belehren/Bevormunden statt Anreizen). Ich schreib Dir ne mail.

720: Die Politik der Parkraumüberwachung, die hier bisher stattgefunden hat und deutlich erkennen lässt, dass es um eine massive Reduzierung der Parkplätze geht, wir als Bewohner:innen und Bürger:innen nicht mitgenommen werden, trotz Anfrage/Bitte um Gespräch mit den für das Quartier Verantwortlichen bzgl. Parkraumgestaltung, ist mehr als bedauerlich. Prinzipiell verstehen wir die Bedarfe, wenn es um erforderliche Entwicklungen hinsichtlich des Klimawandels geht, dass aber rigide Verwarnungsgelder verabreicht werden, bei gleichzeitig uneindeutig oder überhaupt nicht markierten Parkflächen oder Parkverbotszonen, erachte ich als schwierige Haltung. Auch das deutlich wahrnehmbare Verschreiben von Verwarnungsgeldern, obschon der Bewohnerparkausweis hinterlegt ist, der Ausweis im Zeitalter der Digitalisierung über das

Kennzeichen ermittelt werden kann, jegliche Widersprüche stumpf abgelehnt werden, ist ebenfalls ein Verhalten, das mich eher noch mehr zum Autofahren bringt, und auch zu einer Verweigerungshaltung bzgl. der Parkgebühren. Ich habe früher immer für mein Parken bezahlt, das unterlasse ich jetzt und mache es so, wie viele andere, dauerhaft ohne Gebühren parken und Gegenrechnen, gegen die Verwarnungsgelder. Noch ein Wort zu den Bewohnerparkausweisen: In unserem Quartier machen sie nur Sinn, wenn sie 24 Stunden lang gültig sind, die halbherzige Umsetzung führt weiterhin zu einer Belastung der Situation. Würde ich heute noch einmal von der Behörde befragt werden, ob ich das gut fände, könnte ich erkennen, dass es hier nicht um eine Entlastung für die Bürger:innen/ Anwohner:innen geht, sondern um das langsame Verdrängen der PKWs aus dem Stadtraum. Geschickt eingefädelt!

E-Mail Nr. 1

E-Mail Nr. 2

Bewohnerparkgebiete sind nicht sinnvoll und sollten wieder abgeschafft werden (n = 18)

49: Ich halte eine Gebühr für ein Bewohnerparkgebiet für absolut überflüssig. Dies ist nur eine weitere Zwangssteuer, die der Staat dem Bürger auf Auge drückt, um noch mehr Geld in die Staatskasse zubekommen. Außerdem versucht man immer mehr, den individualen Verkehr aus den innerstädtischen Bereich raus zudrücken!!!!

86: Es ist eine Frechheit, so viel Geld pro Parkstunde zu verlangen, wenn man sieht, wie günstig es in anderen Stadtteilen ist. Eine komplette Autospur für einen Fahrradweg zu sperren ist krank und ich halte absolut nichts von der Verkehrspolitik des Autohassers Tjarks. Wir haben uns aus Protest ein zweites Auto zugelegt.

120: Wenn, wie in unserem Wohngebiet, Ausnahmeanträge für Schulanestellte und Krankenhauspersonal geprüft werden sollen, hat das ganze System des Anwohnerparkens seine Sinnhaftigkeit verloren. Dann noch fast 70€ für einen Parkausweis bezahlen zu müssen, fände ich extrem ungerecht.

124: Ich verstehe die Sinnhaftigkeit von Bewohnerparken nicht. Die Autoleichen besetzen nach wie vor Parktickets und es gibt immer zu wenig Parkplätze. Es hat sich so gut wie nichts geändert durch das Bewohnerparken. Ich verstehe nicht, warum wir einen Zettel ins Auto legen müssen. In welchem Jahrhundert leben wir? In Holland ist das alles digitalisiert. Überhaupt ist dort das Parken viel besser geregelt. In Amsterdam gibt es Park and Ride Parkhäuser, die 1€ pro Tag kosten und dann ist das ÖPNV Ticket inkl. Parken in der Stadt ist sehr teuer. Wer in der Stadt ein Auto abstellt, bezahlt etwa 20€ pro Monat. Für das 2. Auto im Haushalt deutlich mehr. Wir brauchen bessere Radwege und bessere ÖPNV und einen zuverlässigen Fernverkehr. Dann verkaufe ich mein Auto. Auch wenn ich eigentlich gern Auto fahre. Die Umwelt liegt mir sehr am Herzen.

150: In meinem Viertel war die Einführung unnötig.

159: Abzocke – Blödsinn.

164: Ich habe das Gefühl, dass bei dem Thema oft Geldmacherei (oder Ideologie?) für die Kommune im Vordergrund steht, z B beim Beseitigen der Parkplätze im hinteren Teil der Bernadottestr und Ersetzen durch Fahrradständer, die nie genutzt werden. Geradezu absurd. Die Besucher des anliegenden Altenheims können nun nicht mehr parken. Auf der anderen Seite der Siedlung nur freistehende Villen, die keinen öffentlichen Grund zum Parken brauchen. Für Fahrradständer ist jedenfalls keinerlei Bedarf. Auch am Anfang Othmarscher Kirchenweg ist mir nicht klar, warum die Autos nicht mehr auf dem Gehweg parken durften (durften sie zwar streng genommen noch nie, wird aber erst seit Einführung der Anwohnerzone geahndet). Hier wäre genug Platz für Kinderwagen etc.

194: Bewohnerparken ist grundsätzlich sinnvoll, wenn es für Anwohner kostenlose Ausweise für ihre Fahrzeuge gibt und Fahrzeuge anderer Verkehrsteilnehmer mit einer Parkscheibe abgestellt werden dürfen. Die jetzige Praxis ist reine Abzockerei. Für Autofahrer, die nicht mitmachen ist es die Vorstufe zur streng abzulehnenden 15-Minuten-Stadt. Der Fußweg zum Parkplatz dauert mindestens 15 Minuten.

314: Mein Bruder wohnt in Henstedt Ulzburg. Er kommt mich nicht besuchen. Weil überall gelöhnt werden muss. Wenn man einkaufen war und seine Ware in die Wohnung bringen will bekommt man Ärger mit einem Kontrolleur. Wie soll ich mich verhalten? Ich habe schon mal 27€ bezahlt. Der Kontrolleur ließ nicht mit sich reden. Was soll ich denn machen?

337: Die Frage wie teuer Bewohnerparken sein sollte finde ich komisch. Die Straßen müssen auch Instand gesetzt werden, trotzdem wird keine Maut beim Durchfahren des Quartiers erhoben. Infrastruktur ist wichtig. Einnahmen auch. Wofür gibt es die KFZ Steuer und die Mehrwertsteuer auf PKW. Wenn das nicht reicht, kann man sich nicht ständig neue Abgaben ausdenken. Reicht es nicht die KFZ Steuer anzupassen? Dann würde man sich auch das Geld für die Automaten und Schilder sparen plus Bürokratie. Möchte nicht wissen, was ein Schild kostet. Vom Planen, beantragen bis zur Montage. Das ist Ineffizienz. Wie gesagt. KFZ Steuer....

453: Es ist ein Unding, dass in Gebieten wie am Mittelweg / Fontenay wir AN nicht mehr frei parken können.

477: Warum darf man nur 1 Anwohner Parkschein pro Tag ausdrucken? Warum dürfen die ganzen Camper die Straßen überfluten und gegebenenfalls dem Nachbarn im EG das Licht in der Wohnung nehmen? Ab 18:00 gab es und gibt es kaum Parkplätze? Was ist der Sinn vom Ganzen?

552: Unsere Wohnung in einem eher durch Einfamilienhäuser mit Garagen geprägtem Wohngebiet, liegt gut 20 Fußminuten vom Altonaer Kinderkrankenhaus entfernt, warum dort Anwohnerparken?

578: Das Suchen von Parkplätzen ist mittlerweile genauso schwierig wie vorher. Man hat hier einige Parkplätze, auch direkt auf unserer Straße entfernt, dort, wo man früher parken konnte, (keinerlei Hindernis für Fußgänger), bekommt man nun extrem hohe Knöllchen. Dies kann ich wenig verstehen. Gutes Gelingen für Ihre Studie!

590: Um das Kinderkrankenhaus fielen im Sommer vor der Einrichtung des Bewohnerparkens gut die Hälfte der Parkplätze weg, sodass sich an dem Grundproblem wenig verändert hat. Vorher war das Parken auf beiden Straßenseiten auf dem Kantstein möglich (geduldet). Bei Umzügen, Bauarbeiten etc. wurden z. B. mehrfach auf beiden Seiten Halteverbotsschilder aufgestellt, obwohl das Parken in der Form nicht offiziell ausgewiesen war. Unbestritten findet man im Urlaub tagsüber besser einen freien Parkplatz, aber nach 17 Uhr zur Feierabendzeit ist sich kaum etwas verändert. Und wenn wie geplant Mitarbeiter von gemeinnützigen Einrichtungen ebenfalls einen Parkausweis beantragen können, gibt es keine Veränderung zur vorherigen Situation. Nur dürfen jetzt alle für das Parken bezahlen.

671: In der Praxis haben sich daraus für mich als Anwohner, der jetzt und auch zukünftig privat und beruflich auf einen eigenen PKW angewiesen ist, keinerlei Vorteile oder sonstige positive Entwicklungen ergeben. Ganz im Gegenteil sind mir dadurch bisher lediglich zusätzliche Kosten entstanden und der Parkdruck im Viertel ist sogar stark angestiegen, weil seit Einführung des Bewohnerparkgebietes parallel sukzessive öffentlicher Parkraum im Viertel massiv abgebaut wird, was die Idee einer als „Bewohnerparkgebiet“ bezeichneten Maßnahme, die als Maßnahmenziel insbesondere auch eine Verbesserung der Parksituation für die Viertelbewohner suggeriert, ad absurdum führt. Stattdessen läuft täglich ein neu geschaffenes Großaufgebot von Parkraumkontrolleuren durch das Viertel und füllt das Geldsäckel der Stadt mit enormen Summen (lassen Sie sich gerne mal Zahlen geben, wie viele Tickets ein Kontrolleur durchschnittlich während einer Schicht in unserem Viertel schreibt und welche Gesamtsumme an Verwarnungsgeldern dabei im Durchschnitt herauskommt), weil viele Besucher und auch mancher Anwohner durch das zusätzlich verknappte Parkplatzangebot nach teils zigfachen Suchfahrten um die Häuserblöcke (ökologisch völlig kontraproduktiv!) oftmals entnervt die Suche aufgeben und schlicht genötigt sind, ihr Fahrzeug auf nicht vorgesehenen Flächen zu parken. Diese Nötigung scheint jedoch klare Strategie der Hamburger Verkehrspolitik, die leider nicht mehr die verschiedenen Zwänge und Interessen aller ihrer Bürger auszugleichen versucht, sondern sich nur noch auf die Bedürfnisse und Zwänge einer ganz bestimmten Klientel konzentriert und diese allen anderen Bürgern durch Maßnahmen mit irreführenden Bezeichnungen als Lösung für alle „verkauft“ und aufdrückt. Ich finde es bedauerlich und erschreckend zugleich, dass man dies hier so feststellen und schreiben muss.

721: Anwohnerparken finde ich viel zu kompliziert, vor allem, für ältere Menschen die z.B. keine E-Mail-Adresse und kein Smartphone oder keinen Computer besitzen oder gar einen Drucker, um Besucherausweise auszudrucken, dafür sollte es einen Code geben, den man auf einen Zettel schreiben kann. Anwohnerparken hat überhaupt keinen Nutzen, kostet nur Geld und ist kompliziert, wenn man Besuch bekommt. Das Bezahlen der Ausweise könnte man auch vereinfachen, indem man z.B. PayPal einführt. Lieber wäre es mir noch das Anwohnerparken wieder abzuschaffen, obwohl ich gar kein Auto Besitzer bin.

E-Mail Nr. 3

Bewohnerparkgebiete sind sinnvoll (n = 17)

98: Es hat den Suchverkehr vermindert und Zeit für die Familie geschenkt. Ich glaube viele fahren nun nicht mehr mit dem Auto oder parken auf Firmenparkplätzen.

170: Der Lieferverkehr in der Straße hat sich deutlich entspannt, da weniger Rangieren und Schäden durch zugeparkte Fahrbahn und Rangierflächen (z.B. Wendehammer).

175: Die Frage nach dem Ticketpreis kann ich nicht mit gutem Gewissen beantworten: Da es mich nicht betrifft, dürfte der Ticketpreis gern so hoch angesetzt werden, dass der eine oder die andere sich bemüßigt fühlte, über die Abschaffung des Autos nachzudenken! Würde man diese Gelder dann in die Optimierung des ÖPNV investieren, hätte man sogar noch ein Argument, um zögernde Autobesitzer zum Umstieg zu motivieren.

176: Seit das Bewohnerparkgebiet eingerichtet wurde, gibt es tatsächlich auch nach 12:00Uhr freie Parkplätze. Früher wurden die Parkplätze morgens von Berufstätigen belegt, die ihre E-Roller auspackten und dann zur Arbeit fuhren.

181: Das Bewohnerparkgebiet am Kinderkrankenhaus in Altona grenzte vorher an die bereits existierende Bewohnerparkgebiete in Altona. Das führte in der Vergangenheit zu einem Parktourismus aus den anderen Viertel zu uns. Besonders Wohnmobile oder Wohnwagen wurden über lange Zeiträume am Straßenrand abgestellt. Ebenso gab es eine Vielzahl von Unternehmen (Pflegedienste, Umzugsunternehmen, Landschaftspflege etc.), welche die Parkplätze unseres Viertels für ihre Betriebsfahrzeuge (z.B. ihren Fuhrpark) blockiert haben. Dadurch stehen deutlich weniger große Fahrzeuge und LKW am Straßenrand und die gefühlte Verkehrslage ist für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer geworden.

245: Ich habe noch nicht zu 100% verstanden, ob das Bewohnerparken insgesamt für weniger oder mehr Autos sorgt, da ich in meiner Gegend als Autohasser kein Auto nutze, bzw. auch weil ich meinen Führerschein verloren habe, hahaha. Aber selbst als ich den Führerschein noch hatte, und ich bin mir sicher, ich werde ihn auch wiederbekommen bin ich dafür, weniger Autos auf der Straße zu haben, weil das anderen Leuten wichtig ist, die teils Angst haben zu fahren wegen der Autos und für mich auch entspannter ist. Also befürworte ich jede Regelung, die privaten Autonutzer:innen weniger Platz einräumt. Na klar, alles mit Maß, mache brauchen ihr Auto auch wirklich.

249: Aufgrund eines Jobwechsels habe ich seit ca. 1 Jahr keinen Dienstwagen mehr, und ich vermisse das Auto wider Erwarten nicht, auch wenn ich immer sehr gerne gefahren bin. Zuvor war es immer sehr schwierig, einen Parkplatz zu finden, das hat sich in der ersten Zeit des Bewohnerparkens sogar noch verschärft, da nur ein Teil der Straßen in der Nachbarschaft zum Gebiet gehörten. Die Art und Weise wie in der ersten Zeit täglich Knöllchen verteilt wurden, fand ich extrem kaltschnäuzig. Die Kommunikation hätte da zuerst intensiver laufen müssen. Ich hatte dann Glück und konnte zwei Jahre lang eine Tiefgarage für 100€ monatlich mieten, die ich sogar gerne gezahlt habe, da sie aufgrund der nicht mehr notwendigen Parkplatzsuche meine Lebensqualität stark verbessert hat. Grundsätzlich finde ich das Bewohnerparken gut, es ist angenehm auf dem Gehweg viel Platz zu haben. Man kann sich gar nicht mehr vorstellen, dass noch vor kurzem in der Lisztstraße beide Straßenseiten komplett zugeparkt waren. Ich hoffe, man findet auch noch eine gute Lösung für die Gewerbetreibenden in der Nachbarschaft, sie sollten hier auch problemlos einen Anwohnerausweis bekommen können.

260: Seitdem es Anwohner Parken gibt, werden Parkplätze nicht mehr mit fremden Wohnwagen und Wohnmobile blockiert. Auch die Autos von Menschen, die sich den ganzen Tag an der Elbe aufhalten, werden nicht mehr in unserer Straße geparkt.

316: Ich finde, das kostenlose Parken (insbesondere für Besuch) sollte auch am Samstag gelten. Ansonsten find ich es gut, wie es ist. VG und viel Erfolg :)

471: Das Bewohner- Und Gästeparken trägt mit dazu bei, den öffentlichen Raum bewusst mehr wahrnehmen und wertzuschätzen. Die parkenden Blechkolonnen reduzieren eindeutig die optische und gefühlte Wohnqualität meines Umfeldes.

483: Auto ist ein unsoziales Fortbewegungsmittel. Nutze es privat selten und nur aus Bequemlichkeit. Überlege es abzuschaffen, wenn beruflich nicht mehr nötig (brauche es 2mal die Woche).

503: Durch das Bewohnerparken ist es einfacher geworden, einen Parkplatz zu finden. Die Möglichkeit, Besucherparkausweise per Internet zu buchen, finde ich gut. Der Preis dafür ist vollkommen ok. Die Programmierung der Software könnte ein wenig anwenderfreundlicher sein.

521: Ich halte die Einrichtung von Anwohnerparkzonen für ein gutes und legitimes Mittel Verkehr und öffentlichen Raum zu gestalten. Man muss wohl aushalten, dass viele Bürger Veränderungen kritisch gegenüberstehen oder gar ablehnen.

533: Es gibt noch andere Kriterien zur Bewertung im Alltag, z.B. Tages/Nachtzeiten; zum Thema langfristig auch: Verbesserung der alternativen Mobilität/ Bedingungen, z.B. Fahrradstellplätze, Busverbindungen, etc., und auch Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe/ kl. Läden...

564: Im Philosophenweg hat sich das Verkehrsaufkommen stark reduziert, seit man für die Parkplätze zahlen muss. Vermutlich, weil die Spaziergänger an der Elbe nun anders anreisen. Außerdem werden keine Wohnmobile mehr abgestellt. Eine sehr positive Entwicklung also!

673: Wenn man Veränderung haben will, muss das Bewohner parken teurer werden. Ein privater Stellplatz kostet im Monat zwischen 80 und 110 €.

703: Kosten für Parkplätze sollten sich an den Quadratmeterpreisen für Wohnraum / Bodenrichtwert orientieren. Aus meiner Sicht ist dies aktuell nicht der Fall und Parken im öffentlichen Raum wird damit indirekt stark subventioniert. Zum Vergleich: Private Stellplätze kosten im Gebiet Ottensen ca. 50-150 €/ Monat. In einer ähnlichen Größenordnung (vllt. 50% da ein Parkplatz nicht garantiert aber sehr wahrscheinlich ist) sollte sich aus meiner Sicht auch das Anwohnerparken orientieren, da auch öffentlicher Grund wertvoll ist.

Sonstiges / keine Anmerkungen (n = 25)

31: Bin vor knapp einem Jahr hierhergezogen, da gab es das Bewohnerparken glaube ich schon. Veränderungen kann Ich entsprechend nicht bewerten.

36: Da ich aktuell selbst kein Auto besitze fehlt mir wahrscheinlich etwas die Perspektive von Autofahrer/innen.

Ich fand es schwer zu sagen, wie teuer ein Anwohnerparkausweis sein sollte da ich die Kosten für ein Auto überhaupt nicht kenne und nicht einschätzen kann. Viel Spaß und Erfolg beim Auswerten und Verfassen deiner Masterarbeit!

63: Durch die Einrichtung des Anwohnerparkens gibt es jetzt weniger Parkraum in meinem Quartier.

69: Bei uns wurden im vorher autofreien Innenhof 6 neue Parkplätze geschaffen, die nun privat vermietet werden. Des Weiteren wird im Innenhof auch auf Nicht-Parkplätzen geparkt von Leuten, die keine zusätzlichen Anwohnerparkgebühren zahlen wollen oder Besucher-PKWs. Im Innenhof hat sich die Parksituation daher verschlechtert. Ggf. ist das auch bei anderen Wohnblöcken so?!? Einige Anwohner-Parker verstehen nicht, warum sie jetzt zw. 60-70€/jährlich zahlen müssen, was vorher kostenfrei war.

125: Nein.

130: Ich habe nicht gewusst, dass ein „Bewohnerparken“ eingeführt wurde.

213: Nein, Allerdings war die Beantwortung für mich manchmal schwierig, weil ich kein eigenes Auto fahre. Das Auto meines Partners ist ein Firmenwagen, den ich nicht fahren kann.

214: Eine Kennzeichnung der Zonen auf den Schildern wäre gut, da sich die Zonen ja teils überschneiden.

229: Es wurden viele Parkplätze nach und nach abgeschafft, die bei der Einrichtung der Bewohnerparkzone noch als Parkplätze ausgewiesen waren. Auf den offiziellen Infozetteln der Behörde waren sogar Parkplätze ausgewiesen, die es schon gar nicht mehr gab. Das ist sehr ärgerlich, dass mit falschen Daten bei der Einrichtung der Bereiche gearbeitet wurde, man fühlt sich betrogen...

230: nein.

287: Bewohner parken, digitalisieren mit Chip oder Ähnliches.

377: Ich finde, dass es so geregelt sein sollte, dass pro Familie ein Auto kostenfrei im eigenen Bezirk parken darf. Jedes weitere mit Bewohnerausweis. Dass es in verschiedenen Bezirken generell kostenpflichtig ist, zu parken und in manchen nur an Werktagen zwischen 8.00-18.00 Uhr finde ich merkwürdig. Da würde ich mir eine einheitliche Regelung wünschen.

380: Wenn es unbedingt Anwohnerparken geben soll, sollte wer einen Anwohnerparkplatz bezahlt hat im gesamten städtischen Raum frei parken können, da er ja seinen Parkplatz freigemacht hat und auf einem anderen, von jemand anders freigemachten Parkplatz parken könnte. Da dieser Idealzustand nicht erreichbar ist sollten mit den Einnahmen zusätzliche Parkflächen vorgehalten werden.

401: Ausnahmeregelung für Handwerker ist sinnvoll...

405: Das weiter bei Neubauten auch Parkraum geschaffen wird.

418: Zu wenig Information, wenig Termin beim Verkehrsamt möglich, immer werden Parkplätze von Fremden (Besucher, Motorräder, Bulis, Camping, LKWs und dort Arbeitenden genutzt).

451: Besucherparkausweis sollte rein digital (ohne ausdrucken) möglich sein.

473: ich stelle keinen riesen Unterschied fest seit Einführung. keine für Menschen/Wohnqualität sonstigen Dinge wurden seitdem mit-eingeführt, sodass man einen positiven (nicht-Auto bezogenen) Effekt spüren wurde: keine weiteren rad-Ständer, keine Blumenbeete, keine Parkbank, o.Ä.

512: nein.

579: Die kostenfreie Parkplatznutzung aller Carsharingangebote finde ich unangebracht. Das Carsharing führt ja oft nicht dazu, dass ein Auto abgeschafft wird, sondern zu zusätzlichen One-way Routen. Damit stehen einfach noch mehr Autos im Parkraum.

582: Da ich einen Motorroller (45km) fahre und das auch nur als Mitfahrer nutze, fehlte mir manchmal eine Möglichkeit zum Ankreuzen.

603: Viel Erfolg bei der Masterarbeit!

605: Weiter so.

686: Sehr geehrte Frau Groß, ich besitze keinen PKW und fahre fast ausschließlich mit dem Rad. Daher halte ich mich mit der Bewertung dieser „grünen“ Verkehrslenkungsentscheidung zurück. Ich wünsche Ihnen einen hohen Rücklauf der (ich meine von Ihnen persönlich verteilten) Fragekarten, also eine hohe Beteiligung an dieser online-Umfrage und viel Erfolg bei Ihrer Masterarbeit! Schöne Grüße aus dem Rolandswoort!

702: Ich fahre die meisten Wege zur Arbeit mit meinem E-Roller (Mofa). Das kam nicht vor, bzw. habe ich nicht angegeben, falls dies unter E-Scooter fallen sollte.

