Rostocker Institut für Sozialforschung
und gesellschaftliche Praxis e.V.

# Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung zum Verkehrsversuch „Sommerstraße ‚Am Brink'" in der Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Dr. André Knabe, Dr. Robert Brumme, Dr.in Melanie Rühmling

*unter Mitarbeit von:*
Marc Ferch, Judith Kiesow, Michelle Lehner, Elisabeth Zessin

**IM AUFTRAG VON:** Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Mobilität

**ZEITRAUM:** 1.10.2021 bis 31.1.2022

Rostocker Institut für Sozialforschung
und gesellschaftliche Praxis e.V. ··· Wismarsche Str. 29 ··· 18057 Rostock ··· T: +49 (0) 381 255 - 1289 ··· www.rostocker-institut.org ···

Dieses Werk ist lizenziert unter einer
Creative Commons Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International Lizenz.

# Impressum

**Im Auftrag von:**

Amt für Mobilität
Ansprechpartner:innen: Stefan Krause und Lisa Wiechmann
Holbeinplatz 14 / 18069 Rostock

**Durchführung:**

Universität Rostock
Institut für Soziologie & Demographie
Lehrstuhl für Soziologische Theorien und Theoriegeschichte
Dr. Robert Brumme
Ulmenstraße 69 / 18057 Rostock

Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V. (ROSIS)
Dr. André Knabe, Dr.in Melanie Rühmling
Wismarsche Straße 29 / 18057 Rostock
https://rostocker-institut.org/

**Herausgegeben von:**

Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V. (ROSIS)

**DOI:** https://doi.org/10.18453/rosdok_id00003517

**Zitiervorschlag:**

Knabe, A.; Brumme, R.; Rühmling, M. (2022): *Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung zum Verkehrsversuch „Sommerstraße ‚Am Brink'" in der Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt.* Rostock: Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis (ROSIS) e.V. https://doi.org/10.18453/rosdok_id00003517

Rostock, März 2022

# Kurzzusammenfassung

Im Sommer 2021 führte das Amt für Mobilität der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erstmals das Projekt „Sommerstraße ‚Am Brink'" zur Verkehrsberuhigung und Belebung des öffentlichen Raums in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) durch. Die KTV ist ein innenstadtnahes Viertel, das rund um die Straße ‚Am Brink' durch eine vielfältige Mischnutzung aus Wohnen, Gewerbe, Gastronomie und Kulturangeboten gekennzeichnet ist. Dort wurde im Rahmen des Projektvorhabens ein zentraler Verkehrsknotenpunkt temporär (02.08. bis 31.10.2021) umgestaltet: ein Teil der Straße wurde für Autos gesperrt, um eine Fußgängerzone einzurichten, Fahrradständer und Sitzbänke aufzustellen und um der ansässigen Gastronomie die Errichtung zusätzlicher Sitzplätze im Freien zu ermöglichen.

Die Wahrnehmung und Bewertung des Projekts seitens der Anwohner:innen, Passant:innen und Gewerbetreibenden wurde durch das Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V. (ROSIS) in Kooperation mit dem Lehrstuhl für Soziologische Theorien und Theoriegeschichte am Institut für Soziologie und Demographie der Universität Rostock wissenschaftlich begleitet. Ziel war es, eine differenzierte Beurteilung der Einschätzungen und Anliegen der durch das Projekt berührten Gruppen zu erhalten.

## Vorgehensweise

Die Begleitforschung verfolgt einen methodenintegrativen Ansatz, der sowohl quantitative als auch qualitative Daten zur wissenschaftlichen Analyse heranzieht. Die Ergebnisse des vorliegenden Berichts beruhen auf vier Teilstudien:

- standardisierte Befragung von 267 Passant:innen
- standardisierte Befragung von 106 Gewerbetreibenden
- standardisierte Befragung von 295 Anwohner:innen
- leitfadengestützte Interviews mit 9 Vertreter:innen unterschiedlicher Zielgruppen

Ergänzend wurde die Berichterstattung in der Lokalpresse verfolgt und eine teilnehmende Beobachtung der von der Stadt angebotenen Beteiligungsformate zum Verkehrsversuch durchgeführt.

## Ergebnis I: Der öffentliche Raum geht alle an

Die wissenschaftliche Begleitforschung zur „Sommerstraße ‚Am Brink'" zeigt, dass lokale, verkehrspolitische Veränderungen den Menschen vor Ort nicht egal sind: Es gibt auffällig viele starke Positionierungen, sowohl für, als auch gegen den Verkehrsversuch und vergleichsweise wenig neutrale Bewertungen. Kritik gibt es vor Allem an der Art und Weise der Kommunikation des Vorhabens von Seiten des Amts für Mobilität und der zu geringen Berücksichtigung spezifischer Interessen von Anwohner:innen und Gewerbetreibenden.

## Ergebnis II: Unterschiedliche Interessen – unterschiedliche Bewertungen

Insbesondere die Gruppe der Passant:innen bewertet die Bemühungen um eine Verkehrsberuhigung und Belebung des öffentlichen Raums ‚Am Brink' positiv. Unter den Gewerbetreibenden gibt es hingegen ein ambivalentes Stimmungsbild: Gastronomische Betriebe, insbesondere jene mit Sitz im Projektbereich, befürworten die Maßnahmen klar. Andere Gewerbe (Einzelhandel, Handwerk) äußern sich deutlich kritischer, da sie einen Rückgang ihrer Kundschaft befürchten, wenn die Erreichbarkeit ihrer Geschäfte mit dem Auto erschwert wird. Unter den Anwohner:innen gibt es ebenfalls eine Tendenz zur Polarisierung, auch wenn der Anteil positiver Bewertungen größer ist: Je näher die Befragten am Projektbereich wohnen, desto häufiger bewerten sie den Verkehrsversuch negativ. Als Gründe hierfür werden mögliche negative Auswirkungen wie nächtliche Ruhestörungen oder die erschwerte Anfahrt zur Wohnung angeführt.

## Fazit: Verantwortung wahrnehmen und Beteiligung stärken

Veränderungen des öffentlichen Raums wie durch das Projekt „Sommerstraße ‚Am Brink'" sind Eingriffe in die Lebenswelten von Menschen. Je nachdem, welche Interessen, Bedürfnisse und Nutzungsmuster für die jeweiligen Personen bei ihrem Aufenthalt vor Ort relevant sind, gehen die Wahrnehmung und Bewertung dieser Veränderungen auseinander und möglicherweise entstehen daraus neue Nutzungskonflikte. Die Verantwortung von Politik und Verwaltung besteht in der Identifikation und Berücksichtigung verschiedener Interessenlagen und der Vermeidung einer einseitigen Berücksichtigung der Anliegen der lautesten Akteure.

# Inhaltsverzeichnis


1 Einleitung ... 1

2 Vorgehensweise ... 3
2.1 Die Kröpeliner-Tor-Vorstadt in Rostock ... 3
2.2 Erhebungszeitraum und Methodenauswahl ... 5
2.3 Methodische Besonderheiten ... 9

3 Ergebnisse ... 11
3.1 Überblick: Bewertung der „Sommerstraße ‚Am Brink'" ... 11
3.2 Passant:innenbefragung ... 15
3.2.1 Bewertung der Passant:innen insgesamt ... 15
3.2.2 Bewertung in unterschiedlichen Teilgruppen ... 16
3.3 Gewerbebefragung ... 19
3.3.1 Bewertung der Gewerbetreibenden insgesamt ... 19
3.3.2 Bewertung in unterschiedlichen Teilgruppen ... 20
3.4 Anwohner:innenbefragung ... 24
3.4.1 Bewertung der Anwohner:innen insgesamt ... 24
3.4.2 Bewertung in unterschiedlichen Teilgruppen ... 25
3.4.3 Fallportrait einer Jugendlichen aus der KTV ... 27

4 Fazit und Handlungsimplikationen ... 31

5 Literaturverzeichnis ... 35

6 Anhang ... 37
6.1 Erhebungsinstrumente ... 37
6.2 Deskriptive Statistik zu den drei Stichproben ... 46
6.2.1 Passant:innen ... 46
6.2.2 Gewerbetreibende ... 47
6.2.3 Anwohner:innen ... 48
6.3 Ergänzende Bivariate Analysen ... 49
6.3.1 Gewerbetreibende ... 49
6.3.2 Anwohner:innen ... 50
6.4 Ausblick: Multivatiate Analyse ... 51

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1: Karte des Projektbereichs ..... 5
Abbildung 2.2: Einzugsgebiet der Gewerbeumfrage ..... 6
Abbildung 2.3: Gebiet und unterschiedliche Zonen der Haushaltsumfrage ..... 7
Abbildung 3.1: Bewertung der „Sommerstraße“ – allgemein ..... 11
Abbildung 3.2: Gewünschte Zukunft der „Sommerstraße“ in den drei Zielgruppen ..... 12
Abbildung 3.3: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Passant:innen, gesamt) ..... 16
Abbildung 3.4: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Passant:innen, nach Alter) ..... 16
Abbildung 3.5: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Passant:innen, nach Wohnort) ..... 17
Abbildung 3.6: Bewertung nach Wohnort (Passant:innen) ..... 17
Abbildung 3.7: Auswirkungen der „Sommerstraße“ auf das Unternehmen (insgesamt) ..... 20
Abbildung 3.8: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (nach Kfz-Nutzung) ..... 21
Abbildung 3.9: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (nach Alter des Unternehmens) ..... 21
Abbildung 3.10: Bewertung nach Alter des Betriebs (Gewerbe) ..... 22
Abbildung 3.11: Zukunftserwartung nach Alter des Betriebs (Gewerbe) ..... 22
Abbildung 3.12: Bewertung nach Kfz-Nutzung (Gewerbe) ..... 23
Abbildung 3.13: Bewertung nach Sitz des Betriebs (Gewerbe) ..... 23
Abbildung 3.14: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Anwohner:innen vs. Passant:innen) ..... 25
Abbildung 3.15: Bewertung nach Alter (Anwohner:innen) ..... 26
Abbildung 3.16: Bewertung nach Wohnort (Anwohner:innen) ..... 26
Abbildung 3.17: Bewertung nach Wichtigkeit des Autos (Anwohner:innen) ..... 27
Abbildung 3.18: Bewertung nach Wichtigk. der ök. Verkehrsw. (Anwohner:innen) ..... 27
Abbildung 6.1: Passant:innenfragebogen (1/2) ..... 37
Abbildung 6.2: Passant:innenfragebogen (2/2) ..... 38
Abbildung 6.3: Gewerbefragebogen (1/1) ..... 39
Abbildung 6.4: Gewerbefragebogen (2/2) ..... 40
Abbildung 6.5: Anwohner:innenfragebogen (1/3) ..... 41
Abbildung 6.6: Anwohner:innenfragebogen (2/3) ..... 42
Abbildung 6.7: Anwohner:innenfragebogen (3/3) ..... 43
Abbildung 6.8: Leitfaden: Qualitative Interviews ..... 44
Abbildung 6.9: Datenbogen: Qualitative Interviews ..... 45
Abbildung 6.10: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Gewerbe, nach Branche) ..... 49
Abbildung 6.11: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Gewerbe, nach Zukunftserwartung) ..... 49
Abbildung 6.12: Bewertung nach Sitz des Unternehmens (nur Gastronomie) ..... 50
Abbildung 6.13: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Anwohner:innen, nach Alter) ..... 50
Abbildung 6.14: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Anwohner:innen, nach Kfz-Nutzung) ..... 51
Abbildung 6.15: Lineare Regression zur Bewertung der „Sommerstraße“ (Passant:innen) ..... 51

# 1 Einleitung

Der vorliegende Bericht beschäftigt sich mit den Sichtweisen und Reaktionen auf die Einführung des Verkehrsversuchs „Sommerstraße ‚Am Brink'" – einer verkehrsberuhigten Zone rund um die Rostocker Straße ‚Am Brink':

> *„Die „Sommerstraße ‚Am Brink'" ist ein Verkehrsversuch, bei dem temporär mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger, lokale Gewerbetreibende und eine höhere Aufenthaltsqualität geschaffen wird. Dazu soll der Autoverkehr reduziert und frei werdende Flächen umgestaltet werden. Ziel ist es, den öffentlichen Raum attraktiver und sicherer zu gestalten."*
>
> (Informationsflyer des Amts für Mobilität der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom Juli 2021)

In der öffentlichen Diskussion des Projekts zeigt sich, dass dieser Verkehrsversuch nicht für sich allein steht, sondern mit übergeordneten Phänomenen verknüpft ist. Befürworter:innen verweisen auf die Chance, den Gastronom:innen mithilfe der „Sommerstraße" nach der harten Zeit des Corona-Lockdowns einen guten Neustart zu ermöglichen (OZ, 17.6.2022, S. 9), loben die Anstrengung für eine „grüne Stadt am Meer" (31.7.2022, S. 12) und verabreden sich symbolträchtig zur ‚Kidical Mass' in der „Sommerstraße", um ein Umdenken bei der städtischen Mobilitätsplanung vom Auto zum Fahrrad einzufordern (OZ, 13.8.2022, S. 14). Gegner:innen betonen die ohnehin nicht leichte Situation des Einzelhandels, die durch die erschwerte Erreichbarkeit mit dem Auto zusätzlich befeuert werde (OZ, 19.6.2022, S. 12). Vor allem aber kritisieren sie die Art und Weise der Kommunikation des Projekts und fordern mehr Beteiligung ein (OZ, 20.7.2020, S. 7).

Die Presseberichterstattung lässt die große Resonanz erahnen, die die Umgestaltung des öffentlichen Raums zur temporären Fußgängerzone bei den Menschen in der näheren und weiteren Umgebung auslöst: Sie vernetzen sich, sammeln Unterschriften, machen Öffentlichkeitsarbeit und organisieren Kundgebungen und Fahrradkorsos.

Damit ist die Ausganglage dieser Studie umrissen. Sie beschäftigt sich mit den Einstellungen gegenüber einer sehr konkreten, kontrovers diskutierten Veränderung des öffentlichen Raums in einem angesagten Innenstadtviertel. Die leitende Fragestellung lautet: Welche Wahrnehmungen und Bewertungen gibt es zum Verkehrsversuch „Sommerstraße ‚Am Brink'" und wie kommen diese zustande?

## Das Projekt „Sommerstraße ‚Am Brink'"

Der Verkehrsversuch „Sommerstraße ‚Am Brink'" befindet sich inmitten des Gebiets „Barnstorfer Weg/Leonhardstraße", für das im städtebaulichen Rahmenplan für die Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt ein besonderer Handlungsbedarf vorgesehen ist:

> *„Als Verlängerung des Fußgängerbereichs am Brink soll im Bereich Barnstorfer Weg/Leonhardstraße ein Platzbereich geschaffen werden. […] Zusätzlich sollen bestehende Platzbereiche neugeordnet und Verweilorte mit Aufenthaltsqualität ohne Konsumzwang geschaffen werden."*
>
> (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2021c: 100, 121 ff.)

Im Rahmen des Verkehrsversuchs „Sommerstraße ‚Am Brink'" wird nun eine konkrete Möglichkeit der Umgestaltung des öffentlichen Raums in Hinblick auf dieses Ziel getestet. Vom 02. August bis zum 31. Oktober 2021 wurde die Durchfahrt aus der Wismarschen Straße über die Straße ‚Am Brink' in die Leonhardstraße unterbunden. Dafür wurde eine Fußgängerzone geschaffen. Für den Lieferverkehr war der Bereich von 06:00 bis 10:00 Uhr befahrbar, darüber hinaus wurde eine zusätzliche Ladezone bei den Taxiständen ‚Am Brink' eingerichtet. Das Parken sowie die Einfahrt von Kraftfahrzeugen außerhalb der Lieferzeiten wurde grundsätzlich untersagt. Im Bereich der „Sommerstraße" sind dafür zwölf Parkplätze weggefallen. An den Eintrittspunkten in das Projektgebiet wurden farbige Hinweisschilder und ein Poller aufgestellt.

Das Amt für Mobilität begründet den Verkehrsversuch mit dem Ziel mehr Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu schaffen, Nutzungskonflikte zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen, beispielsweise durch die Bereitstellung mobiler Fahrradständer, Begrünung und Sitzmöglichkeiten. Zudem sollen die lokalen Gewerbetreibenden, vor dem Hintergrund der andauernden Pandemie, gefördert werden. Hierfür konnten Freiflächen genutzt werden, z.B. um zusätzliche Tische auf die Straße zu stellen[1].

Wie auch bei ähnlichen Projekten, bspw. *Ottensen macht Platz* in Hamburg-Altona (Berestetska et al. 2021)[2], hat das Projekt vor Ort Kontroversen ausgelöst. Um die Kritik besser einordnen zu können, hat das für Planung und Umsetzung des Verkehrsversuchs verantwortliche Amt für Mobilität das Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V. (ROSIS) in Kooperation mit der Universität Rostock mit der wissenschaftlichen Begleitung des Projekts beauftragt.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse dieser Untersuchung zusammen. In Kapitel 2 werden das Projektgebiet, die Erhebungsmethoden und die Datengrundlage beschrieben. Die Ergebnisdarstellung in Kapitel 3 fasst zunächst Bewertungen des Verkehrsversuchs über alle Befragten hinweg zusammen (3.1), um dann genauer auf die Bewertungen der Passant:innen (3.2), der Gewerbetreibenden (3.3) und der Anwohner:innen (3.4) einzugehen. Der Bericht endet mit einem zusammenfassenden Fazit und Handlungsimplikationen (Kapitel 4).

[1] www.rostock.de/sommerstraße.de (08.03.2022)
[2] siehe auch: https://ottensenmachtplatz.de/ (08.03.2022)

# 2 Vorgehensweise

Die wissenschaftliche Begleitforschung des Projekts „Sommerstraße ‚Am Brink'" wird durch das Anliegen geleitet, die Ansichten und Einschätzungen, Erlebnisse und veränderten Handlungspraktiken möglichst vieler unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen entlang der folgenden Fragen abzubilden:

- Wie wurde die „Sommerstraße ‚Am Brink'" wahrgenommen?
- Welchen Einfluss hatte die „Sommerstraße ‚Am Brink'" auf das Alltagshandeln, bzw. die Geschäftssituation der Befragten?
- Wie wird das Projekt ganz allgemein bewertet?
- Wie soll es aus Sicht der Befragten mit dem Platz ‚Am Brink' zukünftig weitergehen?

Um dem Anliegen der Perspektivenvielfalt zur „Sommerstraße" gerecht zu werden, verfolgt die Studie einen methodenintegrativen Ansatz: Im Rahmen einer quantitativen Erhebung soll zunächst eine Vielzahl von Personen erreicht werden, um einen möglichst hohen Grad an Repräsentativität zu erlagen. Dazu wurden standardisierte Befragungen mit jeweils spezifischen Fragebögen in drei Zielgruppen – Passant:innen, Gewerbetreibende, Anwohner:innen – durchgeführt. Die qualitative Erhebung ermöglicht darüber hinaus ein tieferes Verständnis der, hinter den Bewertungen liegenden, Motivationen.

Dieses Kapitel beginnt mit einer historisch-strukturelle Beschreibung der Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt, dem Stadtteil, in dem sich das Projektgebiet befindet (2.1). Darauf folgt eine Beschreibung der verwendeten Erhebungsmethoden und der Zielgruppen (2.2), sowie eine vertiefende Diskussion der methodischen Herausforderungen, die sich uns im Rahmen der Durchführung der Studie stellten (2.3).

## 2.1 Die Kröpeliner-Tor-Vorstadt in Rostock

Die Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) ist einer von 21 Stadtbereichen Rostocks. Die KTV unterlag enormen soziokulturellen, ökonomischen und demographischen Wandlungsprozessen, die zuletzt in einem Forschungsprojekt des Instituts für Soziologie und Demographie der Universität Rostock ausführlich untersucht wurden (Brandt et al. 2016)[3].

Bereits der Name deutet auf die zentrale Lage des Stadtteils hin: das Kröpeliner Tor ist das westliche Tor der alten Rostocker Stadtmauer und bildet den Übergang von der Innenstadt zur KTV. Dieses innenstadtnahe Gründerzeitviertel verlor nach 1945 durch unterlassene Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen große Teile seiner historischen Bausubstanz. Es bestehen überwiegend Mehrfamilienhäuser in einem eher bürgerlichen Stil, aber in der Nähe der ehemaligen Neptunwerft auch „mietskasernenartige" Wohngebäude. Noch in der DDR galt dieses Viertel als nicht erhaltenswert und mit zunehmendem Verfall der Bausubstanz und Blick auf die sozioökonomische Bevölkerungsstruktur entstand ein Gebiet mit geringem Renommee. Die in der Plattenbau-

[3] Wir beziehen uns im Folgenden im Wesentlichen auf die genannte Quelle. Weitere Informationen finden sich auf der Projektseite: https://www.isd.uni-rostock.de/isd/forschung/studentische/sozialraeumlicher-wandel-ktv/ (08.03.2022)

weise neu errichteten Stadtteile stellten mit ihrem höheren Wohnkomfort die attraktivere Alternative dar. Durch die geringen Mieten entstand ein Wohnort für soziale Randgruppen. Viele nutzten die KTV als Transitraum, den sie vorübergehend bewohnten, bis sie etwas besseres in einem anderen Stadtteil fanden. So kam es zu einem regelmäßigen Austausch großer Teile der Bewohner:innen. Mit Mitteln der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN sollte die KTV zwischen 1994 und 2000 revitalisiert werden, was mit der Zeit auch zu steigenden Mieten und Verdrängungen ärmerer Bevölkerungsteile führte.

Heute ist die Kröpeliner-Tor-Vorstadt ein dicht besiedelter und junger Stadtteil mit 19.308 Bürger:innen (Stand 30.09.2021). Das Durchschnittsalter beträgt 37,9 Jahre (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2022). Im innerstädtischen Vergleich wohnen in der KTV die wenigsten Rentner:innen (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2021a, b). Der Anteil an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten beträgt 61,9 %, wobei auffällig ist, dass im Vergleich zu den anderen Stadtteilen viele Bewohner:innen einer geringfügigen Beschäftigung nachgehen (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2021a). Dies erscheint nicht ungewöhnlich, in Anbetracht der hohen Zahl an Schüler:innen, Student:innen und Auszubildenden mit Nebenjobs (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2021a, b).

Die These liegt nahe, dass es sich bei der KTV nach wie vor um einen Transitraum handelt (Brandt et al. 2016). Die heutigen Bewohner:innen kommen allerdings nicht mehr aus der Not heraus in die KTV, sondern ziehen bewusst dorthin, um hier die Zeit der Ausbildung, des Studiums oder des Berufseinstiegs zu verbringen. Sobald sich dann, mit zunehmendem Alter, die Anforderungen an den Wohnort verändern, ziehen viele von ihnen weiter.

Im Vergleich aller Stadtteile weist die KTV eine relativ geringe Zahl an PKWs auf. Dennoch besteht eine hohe Flächenkonkurrenz zwischen den Bedarfen nach Grünflächen, öffentlichen Einrichtungen, Gewerbe und dem Verkehr, bspw. in Bezug auf Stellplätze. Der grundsätzlich dicht bebaute und gemischt genutzte Stadtteil ist geprägt durch enge Straßenräume, viele davon mit parkenden Fahrzeugen auf beiden Seiten. Die Anzahl der PKWs nimmt stetig zu (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2022).

90,1 % der Bewohner:innen der KTV sind (sehr) zufrieden mit dem öffentlichen Nahverkehr vor Ort. Hingegen sind jedoch nur 55,8 % der Bewohner:innen zufrieden mit dem Autoverkehr und gleichzeitig sind die Bewohner:innen der KTV im Vergleich zu Bewohner:innen anderer Stadtteile auch weniger zufrieden mit dem Fuß- und Radverkehr (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2021a, b).

Der Stadtteil zeichnet sich durch eine Nutzungsmischung von Kleingewerbe, Handwerk und universitären Einrichtungen aus. Außerdem ziehen kleinere Cafés, Kneipen, Restaurants, Kinos und Orte für Subkultur auch Menschen aus den umliegenden Vierteln sowie von Außerhalb zum Einkaufen und Flanieren an. Damit, und auch aufgrund der noch bestehenden historischen Bausubstanz, gehört die KTV zu den attraktiven Wohngegenden: Neben der Stadtmitte und dem Seebad Warnemünde zählt die KTV zu den besonderen Wohnlagen in Rostock mit vergleichsweise hohen Mietpreisen (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2020).

# 2.2 Erhebungszeitraum und Methodenauswahl

Die vorliegende Untersuchung umfasst vier empirische Teile, die auf Basis einer Vorstudie (Auswertung von Medienberichten, Gespräche mit Beteiligten im Amt für Mobilität) zur Reichweite und Eingrenzung des interessierenden Phänomens definiert wurden:

1. eine quantitative Befragung von Passant:innen im Bereich der „Sommerstraße ‚Am Brink'"
2. eine quantitative Befragung der Gewerbetreibenden im Umfeld des Projektbereichs
3. eine quantitative Befragung von Anwohner:innen im Umfeld des Projektbereichs
4. eine qualitative Befragung von Personen mit unterschiedlichen Interessenslagen in Bezug auf die „Sommerstraße ‚Am Brink'"

Diese triangulative Vorgehensweise sorgt für eine hohe Validität der Daten und soll vermeiden, dass bestimmte Gruppen überrepräsentiert oder übersehen werden. Im Folgenden werden die vier Teilstudien im Einzelnen vorgestellt.

### 1. Passant:innen-Befragung

Die Erhebung des Stimmungsbildes unter denjenigen, die den Projektbereich zum Verweilen, Einkaufen oder Durchqueren nutzen, erfolgte fragebogengestützt durch geschulte Interviewer:innen. Die Befragung erfolgte an insgesamt neun Tagen zu verschiedenen Uhrzeiten im Zeitraum vom 04. bis 19. Oktober 2021 und somit im letzten Drittel des Projektzeitraums. Die Befragungen erfolgten alle in direkter Nähe zum Projektbereich (blauer und grüner Bereich in Abbildung 2.1). Teilweise wurden die Fragebögen von den angesprochenen Personen eigenständig ausgefüllt, teilweise von den Interviewer:innen während des Gesprächs.

Abbildung 2.1: Karte des Projektbereichs

Die Fragebögen enthielten 29 Fragen, die – neben soziodemographischen Angaben – speziell auf die Wahrnehmung und Bewertung der Veränderungen vor Ort und möglichen veränderten Nutzungsgewohnheiten abzielten (siehe Abbildung 6.1 auf S. 37). Die Interviewer:innen waren angehalten, eine überproportionale Häufung bestimmter Merkmale wie Alter oder Geschlecht bei den Befragten durch gezielte Ansprache möglichst unterschiedlicher Passant:innen zu vermeiden. Dennoch zeigte sich in einer ersten Analyse des Datenmaterials eine selektive Teilnahmebereitschaft: Jüngere Menschen mit höherer Bildung waren stark überrepräsentiert. Um Redundanzen zu vermeiden und die Varianz des Samples zu erhöhen, wurden die Interviewer:innen im weiteren Verlauf angewiesen – soweit möglich – gezielt auf bestimmte Alters- und Bildungsgruppen zuzugehen. Auf diese Weise konnte zumindest der Anteil älterer Personen erhöht werden. Insgesamt

gingen 267 ausgefüllte Passant:innen-Fragebögen in die Analyse ein. Die Verteilung soziodemographischer Merkmale im Sample ist in Tabelle 6.1 im Anhang auf S. 46 dargestellt.

## 2. Gewerbebefragung

Direkt nach Ende des Projektzeitraums, Anfang November 2021, wurde mit der Befragung der Gewerbetreibenden im Einzugsgebiet des ‚Brink' begonnen. Mithilfe eines Gewerberegisterauszugs und eines explorativen Rundgangs wurde dazu eine Liste mit 180 Unternehmen innerhalb eines zuvor festgelegten Radius um die „Sommerstraße" (siehe Abbildung 2.2) erstellt. Im Zeitraum vom 03. bis 17. November 2021 wurden diese Betriebe von den Interviewer:innen zur Durchführung einer fragebogengestützten Erhebung aufgesucht. Die Interviewer:innen fragten gezielt nach Personen, die „Aussagen über die Geschäftssituation" machen können. Die Fragebögen wurden entweder direkt mit Hilfe der Interviewer:innen ausgefüllt oder zur späteren Beantwortung dagelassen und an einem vereinbarten Termin wieder abgeholt.

Abbildung 2.2: Einzugsgebiet der Gewerbeumfrage

Die Fragebögen enthielten Fragen mit inhaltlichem Fokus auf die konkrete Geschäftssituation, deren Veränderungen während des Projektzeitraums und weitere Fragen in Bezug auf die Art und die Struktur des Unternehmens (siehe Abbildung 6.3, S. 39). Innerhalb von zwei Wochen konnten auf diese Weise 106 der 180 im Vorfeld identifizierten Betriebe befragt werden. Ein Überblick über das Sample bietet die Tabelle 6.2 auf S. 47.

## 3. Anwohner:innenbefragung

Ebenfalls nach der Beendigung des Projektzeitraums (02.08. bis 31.10.2021) begann die Haushaltsbefragung der Anwohner:innen. In einem zuvor festgelegten Gebiet rund um den Projektbereich (siehe Abbildung 2.3) wurden am 10. Dezember 2021 insgesamt 2.500 Postwurfsendungen in die Briefkästen von Privathaushalten verteilt. Diese Zahl entspricht in etwa der Zahl der Haushalte im Kartenausschnitt in Abbildung 2.3.

Um Unterschiede im Antwortverhalten abhängig von der Nähe zum Projektgebiet erfassen zu können, wurde das Einzugsgebiet in drei Zonen (1 bis 3, siehe Abbildung 2.3) unterteilt. Unter Wahrung der Anonymität konnte auf diese Wiese jeder ausgefüllte Fragebogen einer der drei Zonen (1: im Projektbereich, 2: in direkter Nähe zum Projektbereich, 3: in größerer Entfernung zum Projektbereich) zugeordnet werden, nicht aber einer konkreten Straße oder gar Hausnummer. Die Postwurfsendungen enthielten ein Anschreiben der beteiligten Institutionen sowie einen Fragebogen in Papierform (siehe Abbildung 6.5 auf S. 41). Alternativ war eine Online-Teilnahme per Smartphone, Laptop, Tablet etc. möglich. Mehrfachteilnahmen wurden durch individualisierte Identifikationsnummern auf den Fragebögen sowie individuelle QR-Codes ausgeschlossen. Ausgefüllte Bögen konnten bis zum 19. Dezember 2021 postalisch oder online eingereicht werden.

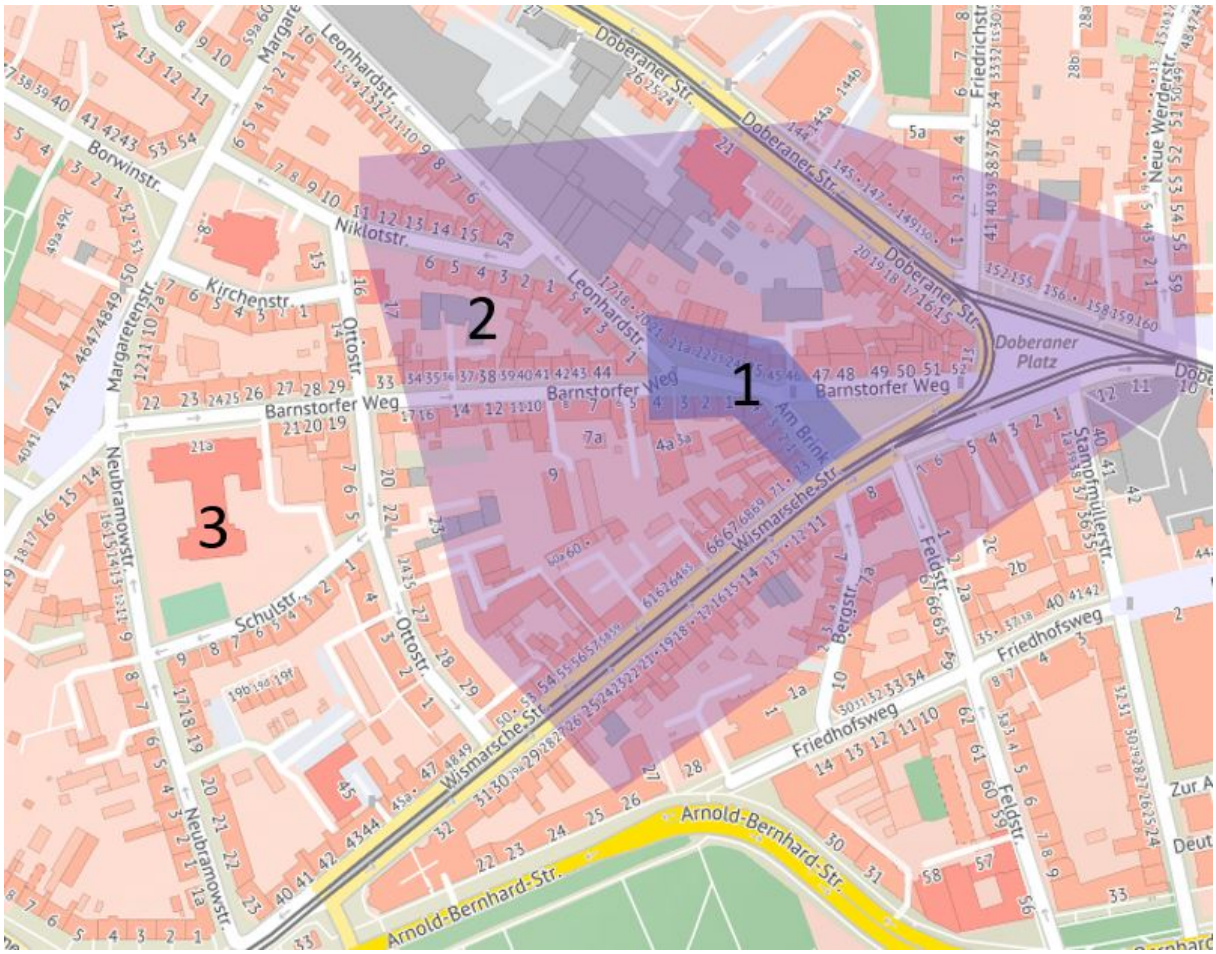


Abbildung 2.3: Gebiet und unterschiedliche Zonen der Haushaltsumfrage

Die Auswahl der Personen im Haushalt, die den Fragebogen ausfüllen sollen, erfolgte durch die Next-Birthday-Methode[4]. Der Fragebogen enthielt 42 Fragen zur Wahrnehmung und Bewertung der „Sommerstraße ‚Am Brink'", zur allgemeinen Wohn- und Lebensqualität im Viertel (bspw. Lärmbelästigung und Zugang zum Wohnhaus) und zu den soziodemographischen Eigenschaften der Befragten. Bis zum Stichtag, dem 19. Dezember 2021, wurden insgesamt 295 der 2.500 Bögen postalisch und online eingereicht (Rücklaufquote: 11,8%). Die Verteilung der soziodemographischen Merkmale innerhalb des Samples wird in Tabelle 6.3 auf Seite 48 dargestellt.

## 4. Qualitative Interviews

Die Akquise von Gesprächspartner:innen für die qualitativen Interviews begann direkt mit Beginn der wissenschaftlichen Begleitforschung Anfang September 2021. In den folgenden fünf Monaten bis zum Jahresende wurden insgesamt neun ausführliche Interviews durchgeführt. Über zunächst gut sichtbare und gut vernetzte Personen wurde im Schneeballverfahren über deren soziales Netzwerk der Zugang zu weniger repräsentierten Gruppen und Akteur:innen hergestellt.

Dabei wurde auf die Auswahl möglichst kontrastierender Fälle geachtet, um ein breites Spektrum an Einschätzungen zur „Sommerstraße ‚Am Brink'" abbilden zu können. Gesucht wurden Personen mit unterschiedlichen Ansichten bezüglich des Projekts sowie Personen, die aufgrund verschiedener Lebenssituationen auf unterschiedliche Weise davon betroffen sind, dazu zählten: Jugendliche, Ältere, Familien, Anwohner:innen aus dem Projektbereich, Personen von außerhalb der Krö-peliner-Tor-Vorstadt, Personen von außerhalb Rostocks, Personen aus dem Gastronomie-Gewerbe sowie Gewerbetreibende aus dem nicht-gastronomischen Bereich.

Der Interviewleitfaden enthielt elf Frageblöcke zur allgemeinen Lebenssituation der Befragten und zum Projekt (siehe Abbildung 6.8, S. 44). Anschließend wurden mit einem Fragebogen (siehe Abbildung 6.9, S. 45) noch quantitative Aspekte der Projekt-Bewertung erfragt, um Aussagen, die in den qualitativen Interviews gewonnen wurden, mit identifizierten Gruppen aus der Passant:innen- oder Anwohner:innenbefragung verknüpfen zu können. Die Dauer der Interviews betrug zwischen 1,5 und 2 Stunden.

[4] Die Anwohner:innen wurden gebeten, dass der Bogen nach Möglichkeit von jenem Haushaltsmitglied im Alter von mindestens 18 Jahren ausgefüllt werden soll, das als nächstes Geburtstag hat.

# 2.3 Methodische Besonderheiten

Das Festlegen auf bestimmte Erhebungsmethoden geht immer mit spezifischen Vor- und Nachteilen einher. Wie bereits erwähnt, steigt die Wahrscheinlichkeit, durch die Kombination verschiedener Methoden, Unregelmäßigkeiten auszugleichen und ganz allgemein methodenspezifische Nachteile zu minimieren. Dennoch soll an dieser Stelle eine Reflexion der Möglichkeiten und Grenzen unseres Forschungsdesigns erfolgen.

### 1. Selbst-Selektion der Teilnehmenden

Freiwillige Befragungen auf der Straße oder im Falle der Gewerbebefragung auch am Arbeitsplatz bergen das Problem von Selektionseffekten. So können z.B. immer nur die Menschen befragt werden, die sich an diesen Orten aufhalten. Für den ‚Brink' bedeutet dies, dass jene Menschen, die diesen Ort meiden (aus strukturellen oder persönlichen Gründen) gar nicht Teil der Umfrage sein können. Lediglich jene Menschen, die sich vor Ort aufhalten, haben die Möglichkeit von den Interviewer:innen angesprochen zu werden bzw. sich aktiv um das Ausfüllen eines Fragebogens bemühen zu können.

Der ‚Brink' als Ort ist zwar einerseits als Durchgangsort (zum Betreten, Befahren, Verlassen des Viertels) anzusehen, er übernimmt aber auch eine äußerst wichtige Funktion als Ort der Freizeitgestaltung, des Treffens, des Konsumierens und des Verweilens. Da Menschen ihre Zeit lieber an Orten verbringen, die ihnen Freude bereiten, ist zu erwarten, dass der Anteil derer, die den ‚Brink' – ganz allgemein, unabhängig von der „Sommerstraße ‚Am Brink'" – positiv bewerten, vor Ort höher ist als in der Umgebung. Diejenigen, die durch das Projekt „verdrängt" wurden, z.B. weil gewohnte Handlungspraxen wie das kurze Parken in zweiter Reihe verunmöglicht wurden, trifft man erst gar nicht an.

Darüber hinaus war auffällig, dass Einladungen zur Beteiligung an der Befragung vor allem von denjenigen zurückgewiesen wurden, die dem Projekt kritisch gegenüberstehen – sowohl bei den Passant:innen als auch bei den Gewerbetreibenden. So konnten einige der Perspektiven derjenigen nicht eingeholt werden, die dem Projekt besonders kritisch gegenüberstanden.

### 2. Die Sichtbarkeit der Lautesten

Im Rahmen von Bürgerbeteiligungsprozessen zur Zufriedenheit mit städtischen Entwicklungen und verkehrspolitischen Entscheidungen zeigt sich, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen einen besseren Zugang zu Beteiligungsformaten (wie bspw. Runden Tischen) haben. Dadurch wiesen diese Personen gleichzeitig eine höhere Wahrscheinlichkeiten auf, von uns wahrgenommen und Teil der Befragung zu werden.

Daher begaben wir uns aktiv auf die Suche nach solchen  Gruppen, die weniger sichtbar aber ebenso von den Veränderungen betroffen waren, um sie für ausführliche Interviews zu gewinnen. Dies ist uns teilweise gelungen: Wir haben Jugendliche und ältere Menschen als Gruppen identifiziert, die sowohl im öffentlichen Diskurs als auch in unserer quantitativen Erhebung stark unterrepräsentiert sind. Die Perspektive der Jugendlichen konnten wir mithilfe eines qualitativen Interviews einfangen (siehe Fallportrait in Abschnitt 3.4.3 auf S. 27). Dagegen blieb die Teilnahme älterer Personen (über 70 Jahre) trotz zweier vielversprechender Anbahnungen leider erfolglos. Welche weiteren Gruppen wir vielleicht übersehen haben, ist auch im Nachhinein schwer zu bewerten, da sich insbesondere marginalisierte oder verdrängte Personengruppen ja gerade durch ihre Nicht-Sichtbarkeit auszeichnen.

## 3. Hürden der Teilnahme

Die Teilnahme an sozialwissenschaftlichen Untersuchungen ist für bestimme Gruppen leichter als für andere. So ist es bspw. nur jenen Menschen möglich, an schriftlichen Umfragen (wie der Anwohner:innenbefragung) teilzunehmen, wenn sie über ausreichende Sprachkenntnisse und Kompetenzen im Lesen und Schreiben verfügen. Leider sind Menschen mit Migrationshintergrund, Leserechtschreibschwäche o. Ä. an dieser Stelle benachteiligt, da sie sich im Rahmen einer schriftlichen Befragung nur schwer Gehör verschaffen können. Dem konnten wir im Rahmen der Erhebungsformate, die auf persönlicher Ansprache basierten, teilweise begegnen (Interviewer:innen übernehmen in solchen Fällen die Eintragung der Antworten in den Fragebogen für die Befragten). Bei der postalischen Befragung war dies nicht möglich.

Zudem bevorteilt die Möglichkeit zur Online-Umfrage jene Menschen, die technisch versiert sind, über ein Smartphone und einen Internet-Zugang verfügen. Menschen, denen diese technischen Artefakte bzw. Nutzungskompetenzen fehlen (hierzu zählen z.B. die Älteren), sind auf die Offline-Version des Fragebogens angewiesen, was wiederum zeitaufwändiger ist und den Gang zum Briefkasten erfordert.

Ein weiterer Selektionseffekt besteht darin, dass nicht jede:r den Sinn der Teilnahme an einer sozialwissenschaftlichen Befragung sieht. Diesem Effekt können trainierte Interviewer:innen durch gezielte Ansprache teilweise entgegenwirken. Im Rahmen der postalischen Befragung der Anwohner:innen war dies nicht möglich, da Kapazitäten für Befragungen an der Wohnungstür gefehlt haben. Aus Erzählungen wissen wir, dass die Anschreiben in einigen Fällen als Werbung wahrgenommen und nicht als offizielle Postsendungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erkannt wurden. Dennoch ist die erzielte Rücklaufquote von etwa 12% (295 Teilnehmende) groß genug, um damit aussagekräftige Analysen erstellen zu können (siehe Tabelle 6.3).

# 3 Ergebnisse

Die Ergebnisdarstellung erfolgt in vier Abschnitten: In Abschnitt 3.1 wird die Bewertung der „Sommerstraße“ in den drei Teilgruppen – Passant:innen, Gewerbetreibende, Anwohner:innen – vergleichend dargestellt. Darauf folgt die differenzierte Analyse der Passant:innenbefragung (3.2), der Gewerbebefragung (3.3) und der Anwohner:innenbefragung (3.4).

## 3.1 Überblick: Bewertung der „Sommerstraße ‚Am Brink’“

In jedem der drei quantitativen Module (Passant:innen, Gewerbetreibende, Anwohner:innen) wurde danach gefragt, wie die Befragten die „Sommerstraße“ auf einer 7-stufigen Skala bewerten. Stufe 1 bedeutet eine besonders negative Bewertung, Stufe 4 eine neutrale Bewertung und Stufe 7 eine besonders positive Bewertung. Abbildung 3.1 fasst die relativen Häufigkeiten des Vorkommens der sieben Antwortmöglichkeiten in den drei Gruppen zusammen[5]:

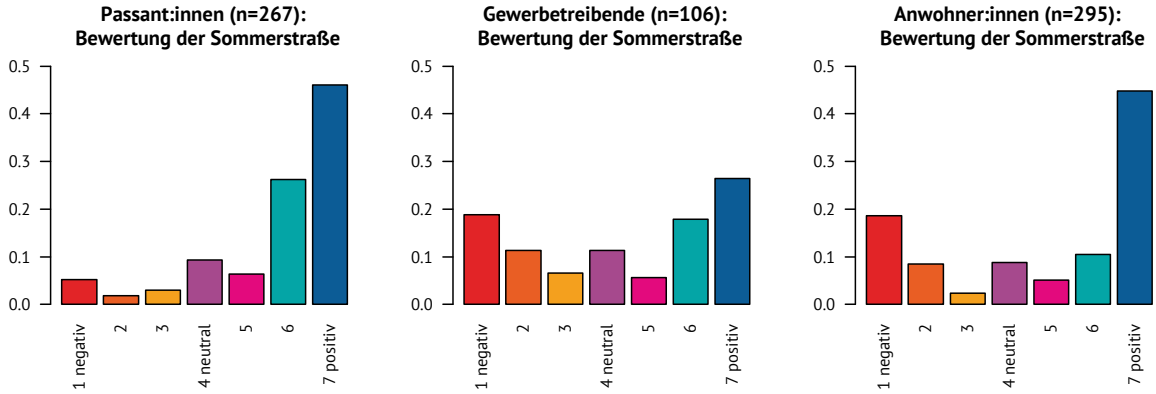



Abbildung 3.1: Bewertung der „Sommerstraße“ – allgemein

Rund ein Dreiviertel der 267 befragten Passant:innen haben die „Sommerstraße ‚Am Brink’“ positiv (5 oder mehr Punkte: 78%) bewertet. Neutrale (4 Punkte: 9%) und negative Bewertungen (1 bis 3 Punkte: 10%) sind hier deutlich in der Minderheit. Ganz anders fällt die Bewertung unter den 106 Gewerbetreibenden aus, in der zur Hälfte positive (5 bis 7 Punkte: 50%) aber auch ein großer Anteil negativer (1 bis 3 Punkte: 37%) Bewertungen zu verzeichnen ist. Die - Anwohner:innen bewerten die „Sommerstraße“ ebenfalls überwiegend positiv (5 bis 7 Punkte: 60%). Im Gegensatz zu den Passant:innen (10%) gibt es hier jedoch mit knapp einem Drittel einen größeren Anteil negativer Bewertungen (1 bis 3 Punkte: 29%).

Die geringe Besetzung der Mittelkategorie *„4 – neutral“* und die starke Neigung zu den jeweils höchsten Skalenwerten 1 und 7 deuten auf eine hohe lebensweltliche Relevanz des Modellprojekts „Sommerstraße ‚Am Brink’“ in allen drei Zielgruppen hin.

Eine weitere Variable, die in allen drei Zielgruppen erhoben wurde, ist die Frage danach, wie der Projektbereich im Jahr 2022 und darüber hinaus gestaltet werden soll. Abbildung 3.2 zeigt die

[5] Zu 100% fehlende Werte sind jeweils auf Befragte zurückzuführen, die keine Bewertung abgegeben haben

prozentualen Anteile der Befragten in den drei Zielgruppen, die sich für die Zukunft im Projektbereich Folgendes wünschen:

1. keine Verkehrsberuhigung, bzw. eine Rückkehr zum Ausgangszustand vor Beginn des Verkehrsversuchs
2. eine jährliche Wiederholung des Verkehrsversuchs
3. eine Verstetigung des Verkehrsversuchs oder
4. etwas Anderes

Die Mehrheit der Passant:innen wünscht sich eine Verstetigung des Verkehrsversuchs (63%) oder zumindest dessen jährliche Wiederholung (18%). Auch unter den Gewerbetreibenden gibt es eine Tendenz zur Weiterführung des Projekts, wenn man diejenigen zusammenzählt, die für die Verstetigung (27%) und eine jährliche Wiederholung sind (23%). Allerdings gibt es mit rund einem Drittel auch eine größere Gruppe, die gegen eine Weiterführung des Projekts ist (29%). Ähnlich hoch ist der Anteil derjenigen, die gegen eine Weiterführung sind, unter den Anwohner:innen (26%). Ihnen steht jedoch eine vergleichsweise große Gruppe von Befragten gegenüber, die sich eine Verstetigung des Projekts (43%) oder die jährliche Wiederholung wünscht (19%).

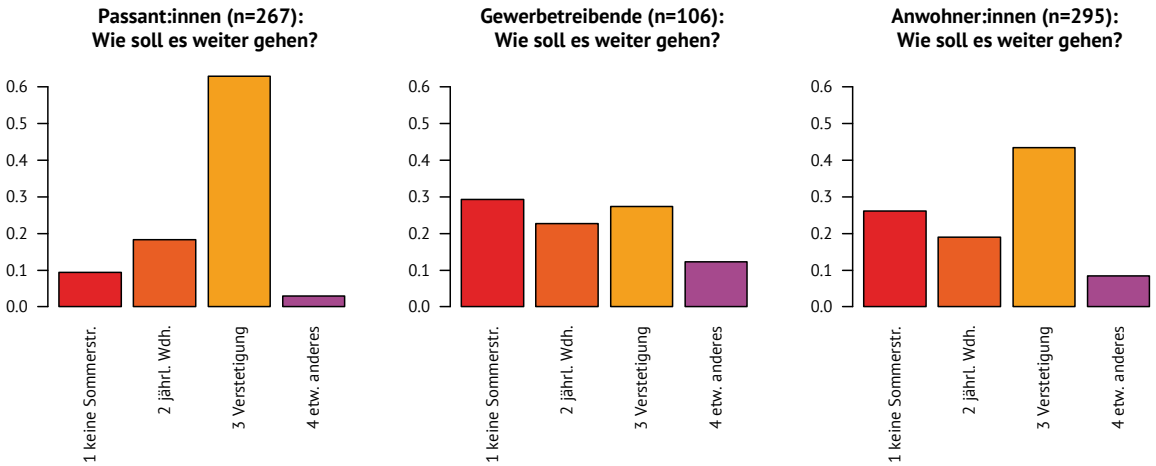



Abbildung 3.2: Gewünschte Zukunft der „Sommerstraße“ in den drei Zielgruppen

Wir haben diejenigen, die ihr Kreuz an der Stelle *„4 etwas Anderes“* gemacht haben, gebeten, kurz zu beschreiben, was genau sie sich wünschen würden. Folgende Wünsche wurden in diesem Zusammenhang z.B. von den Gewerbetreibenden mehrfach geäußert:

- Autoverkehr: unerlaubtes Parken verhindern, Einbahnstraße einrichten, bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung installieren
- Zeitliche Begrenzung: Beschränkung auf das Wochenende, Verkehrsberuhigung erst ab 10 Uhr, Verkehrsberuhigung nur in den Ferien
- Anlieferungsmöglichkeiten verbessern, z.B. durch Ladezonen
- Räumliche Ausdehnung auf weitere Straßen und Stadtteile

Eine erste Idee über die hinter den Bewertungen liegenden Motive der Befragten liefert die Betrachtung der offenen Antworten auf die Fragen nach den positiven und negativen Aspekten der „Sommerstraße“. Alle Befragten wurden gebeten, sowohl positive als auch negative Wahrnehmungen zur „Sommerstraße“ in kurzen Stichpunkten auf dem Fragebogen zu notieren.

Wir haben diese Antworten kategorisiert, um einen Überblick über die Bewertungskriterien zu erhalten. Die folgende Übersicht zeigt die von den Befragten benannten negativen Aspekte der „Sommerstraße“ exemplarisch anhand der Frage *„Gibt es etwas, das Sie stört? Was müsste Ihrer Meinung nach am Konzept der „Sommerstraße ‚Am Brink‘“ verändert werden?“* aus dem Passant:innenfragebogen. Ähnliche Antworten sind auch unter den Gewerbetreibenden und den Anwohner:innen zu finden.

- Kommunikation und Beteiligung
  - Art und Weise der Kommunikation
  - Informationen zur „Sommerstraße“ kamen zu spät
  - Menschen vor Ort wurden zu wenig einbezogen
- Nutzungskonflikte
  - Lieferverkehr stört
  - Autos fahren unerlaubt in die Straße und wenden
  - parkende Autos stören
  - mehr Lärm als vorher
  - Projektbereich sollte eher ein Wohngebiet sein
  - PKWs behindern den Rad- und Fußverkehr
  - Fahrräder behindern Fußgänger:innen
- Bauliche Umsetzung
  - Absperrungen für PKW sind hässlich
  - Absperrungen für PKW sind unzureichend
  - Baustellencharakter, wirkt provisorisch, unordentlich, lieblos
  - zu wenig Begrünung
  - Poller statt Baustellabsperrungen
  - zu wenige öffentliche Sitzmöglichkeiten
  - Tische stehen „auf der Straße“/Gastro-Flächen liebevoller gestalten
- Verkehr
  - Beschilderung für Autofahrer:innen unzureichend
  - unübersichtliche Verkehrssituation
  - erhöhter Parkdruck
- Planung/Konzept
  - zeitliche Befristung des Projekts
  - halbherzig, solange es „nur“ ein Projekt ist
  - Konzept bezieht sich auf zu kleinen Bereich
    - Ausweitung auf andere Bereiche der KTV
    - Ausweitung auf andere Stadtteile
  - zu wenig Raum für nicht-kommerzielle Zwecke/Kunst und Kultur
- Verbesserungsvorschläge
  - Einbahnstraße statt Fußgängerzone
  - Spielstraße statt Fußgängerzone
  - Fahrverbot für Autos
  - mehr Kontrollen (z.B. falsch parkender Autos)
  - Anwohner:innen die Durchfahrt ermöglichen
  - Orientierungstafeln aufstellen
  - Ein- und Ausfahrt durch Poller regeln
  - Fahrradweg markieren

Die Kritik am Projektvorhaben ist erstaunlich konstruktiv: Die Befragten geben sehr viele detaillierte Hinweise, z.B. in Bezug auf die Beschilderung, die Schaffung von Raum auch für nicht-kommerzielle Zwecke oder die Verbesserung der Kommunikation. Besonders auffällig ist der große Anteil an Kritik in Bezug auf die Nutzungskonflikte. Bei einer Überarbeitung des Konzepts sollten die unterschiedlichen Bedürfnisse und deren Vereinbarkeit bedacht werden.
Zudem haben wir die Passant:innen gefragt: *„Was gefällt Ihnen an der „Sommerstraße ‚Am Brink'"? Was sollte beibehalten oder ausgeweitet werden?"* Folgende Aspekte wurden daraufhin benannt:

- Öffentlicher Raum insgesamt
    - mehr öffentliche Sitzmöglichkeiten
    - mehr Platz auf der Straße
- Atmosphäre
    - Verbesserung des Projektbereichs als Ort der Begegnung
    - Verbesserung der Aufenthaltsqualität
    - mehr Ruhe
    - Verbesserung des Projektbereichs als Ort für Kunst und Kultur
    - Begrenzung des Autoverkehrs
- Gastronomie
    - mehr Außenflächen für Gastronomie
    - Aufwertung des Restaurantbesuchs
    - Begrünung des Projektbereichs
    - Verbesserung der Situation für Fahrradfahrer:innen
    - Verbesserung der Situation für Fußgänger:innen

Insgesamt lässt sich aus den, bis hierhin zusammengefassten, Bewertungen auf eine sehr heterogene Stimmungslage schließen. Es gibt viel Zustimmung, aber auch Skepsis.

# 3.2 Passant:innenbefragung

Die Erhebung des Stimmungsbildes der Personen, die den Projektbereich zum Verweilen, Einkaufen oder Durchqueren nutzen, erfolgte fragebogengestützt durch geschulte Interviewer:innen. Die Befragung erfolgte an unterschiedlichen Wochentagen zu verschiedenen Uhrzeiten im Zeitraum vom 04. bis 19. Oktober 2021. Die Befragungen erfolgten unmittelbar im Projektbereich. Insgesamt gingen 267 ausgefüllte Passant:innen-Fragebögen in die Analyse ein (siehe Abschnitt 2). Die Darstellung der Ergebnisse beginnt mit einer differenzierten Bewertung der „Sommerstraße“ nach 13 verschiedenen Kategorien (Abschnitt 3.2.1). Danach erfolgt eine Analyse der Bewertung nach dem Alter und dem Wohnort der Befragten (Abschnitt 3.2.2).

## 3.2.1 Bewertung der Passant:innen insgesamt

Die Passant:innen wurden neben einer Gesamtbewertung der „Sommerstraße“ auch danach befragt, wie sie diese in Bezug auf die folgenden Kategorien bewerten:

> **Bitte bewerten Sie die Veränderungen durch die „Sommerstraße ‚Am Brink'“ zu folgenden Punkten:**
>
> 1. Möglichkeit der Restaurantbesuche
> 2. Möglichkeit, Geschäfte zu besuchen
> 3. Parkmöglichkeit für Fahrräder
> 4. Parkmöglichkeiten für Autos
> 5. Bewegungsfreiheit
> 6. Verkehrssituation für Fahrradfahrer:innen
> 7. Verkehrssituation für Fußgänger:innen
> 8. Verkehrssituation für Autofahrer:innen
> 9. Ordnung/Sauberkeit
> 10. Lärm
> 11. gastronomische Sitzmöglichkeiten
> 12. öffentliche Sitzmöglichkeiten
> 13. Aufenthaltsqualität

In den 13 Kategorien kam ebenfalls eine 7-stufige Skala zum Einsatz, wobei der Wert „7“ für eine starke Verbesserung, der Wert „1“ für eine starke Verschlechterung und der Wert „4“ für keine Veränderung steht.

Abbildung 3.3 auf S. 16 zeigt jeweils den Mittelwert der Bewertung innerhalb der 13 Kategorien. Fast alle Mittelwerte liegen im positiven Bereich über dem neutralen Wert von 4. In Bezug auf die Gastronomie, den Rad- und Fußverkehr, die Bewegungsfreiheit und die Aufenthaltsqualität liegen die Mittelwerte der Bewertungen sogar um „6“, das heißt, in diesen Kategorien wurde eine deutliche Verbesserung wahrgenommen. Etwas verhaltener positiv wurden die Veränderungen in Bezug auf Lärm und Ordnung bewertet.

Negative Bewertungen gibt es in Bezug auf den Autoverkehr: Nach Ansicht der Passant:innen haben sich die Parkmöglichkeiten und die Verkehrssituation für Autofahrer:innen durch die „Sommerstraße ‚Am Brink'“ verschlechtert.

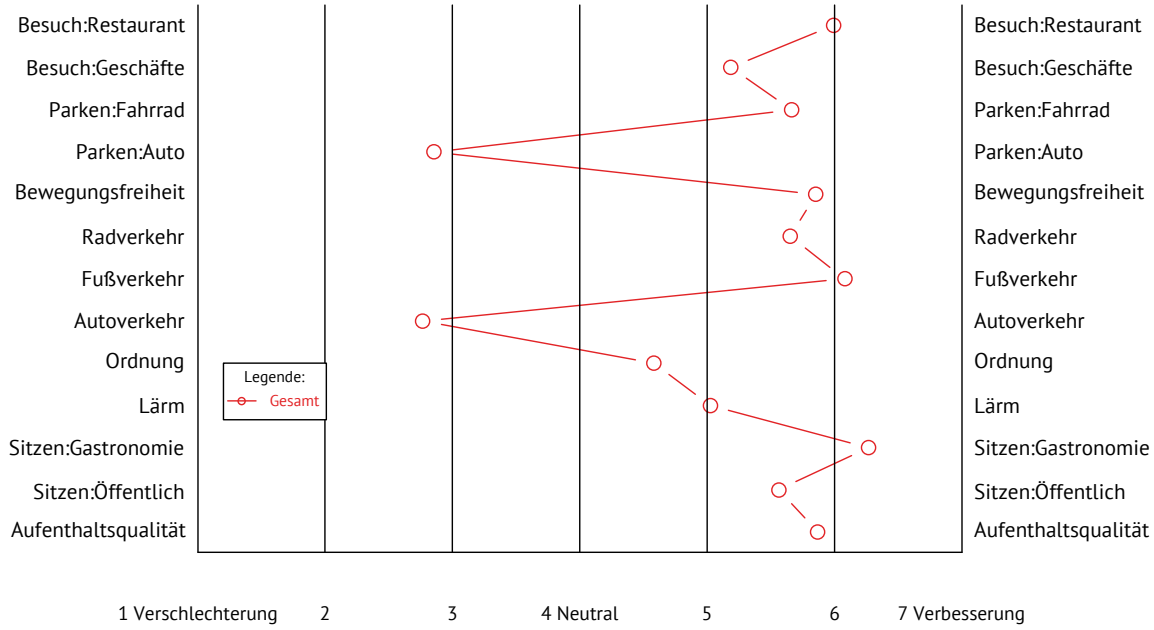



Abbildung 3.3: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Passant:innen, gesamt)

## 3.2.2 Bewertung in unterschiedlichen Teilgruppen

Die im vorgangegangenen Abschnitt durchgeführte Betrachtung der Gesamtbewertung täuscht etwas darüber hinweg, dass es durchaus auch Unterschiede zwischen einzelnen Teilruppen von Passant:innen gibt. Diese zeigen sich besonders im Hinblick auf das Alter und den Wohnort der Befragten, die in den nachfolgenden Abbildungen berücksichtigt sind.

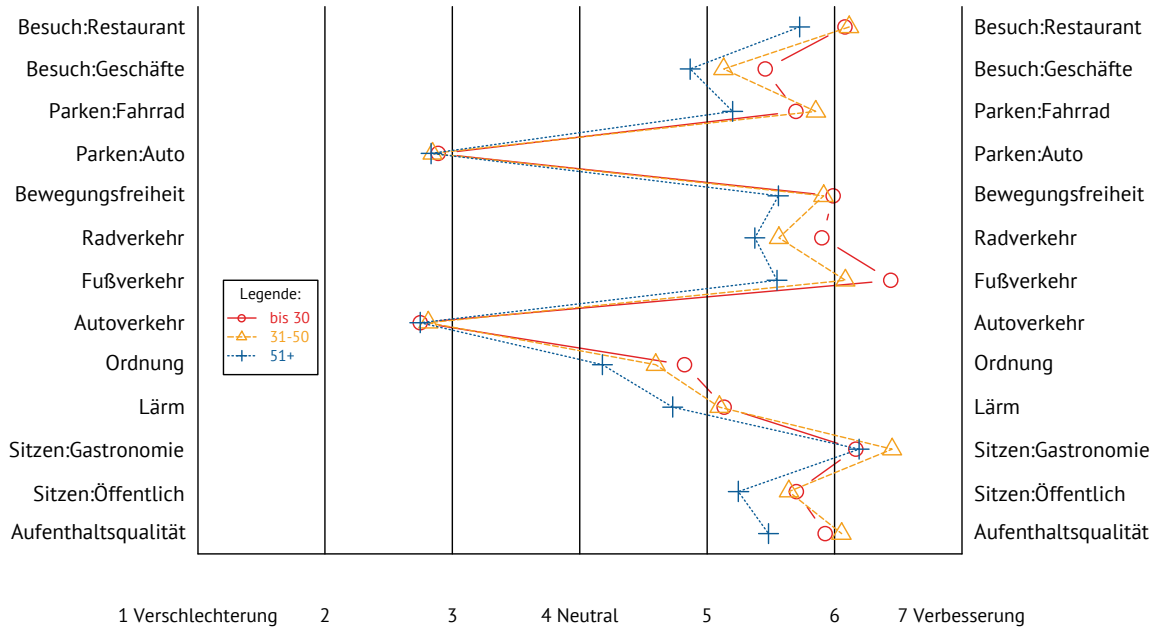



Abbildung 3.4: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Passant:innen, nach Alter)

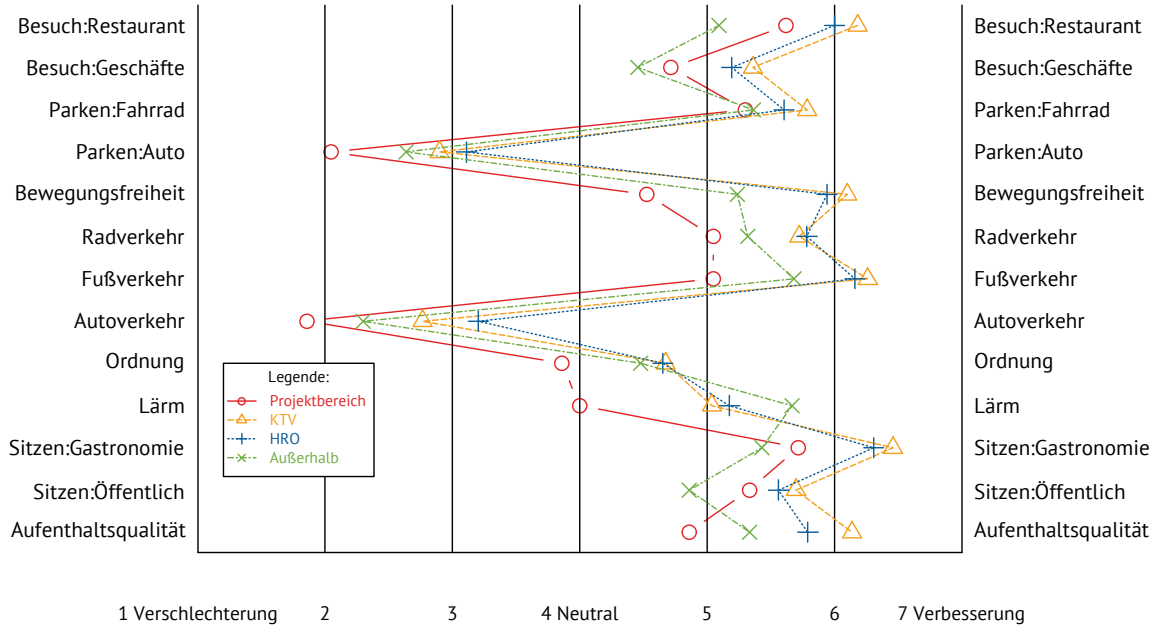



Abbildung 3.5: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Passant:innen, nach Wohnort)

In Abbildung 3.4 lässt sich erkennen, dass die Passant:innen im Alter von über 50 Jahren die „Sommerstraße“ im Durchschnitt etwas weniger positiv bewerten als die jüngeren Befragten. Abbildung 3.5 zeigt deutlich niedrigere Mittelwerte, sowohl bei den Befragten, die unmittelbar im Projektbereich wohnen, als auch unter den Befragten, die außerhalb Rostocks wohnen.

Abbildung 3.6 zeigt die Gesamtbewertung der „Sommerstraße“ in Abhängigkeit des Wohnorts der Befragten (*Wie bewerten Sie die „Sommerstraße ‚Am Brink‘“ allgemein?*). Unter den Befragten, die unmittelbar im Projektbereich wohnen, ist der Anteil negativer Bewertungen der „Sommerstraße“ deutlich höher (43%) als unter diejenigen, die außerhalb des Projektbereichs in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) (7%) oder in anderen Stadtteilen in Rostock (4%) wohnen. Darüber hinaus fällt der höhere Anteil negativer (17%) und neutraler (17%) Bewertungen unter denjenigen auf, die ihren Wohnsitz außerhalb Rostocks haben.

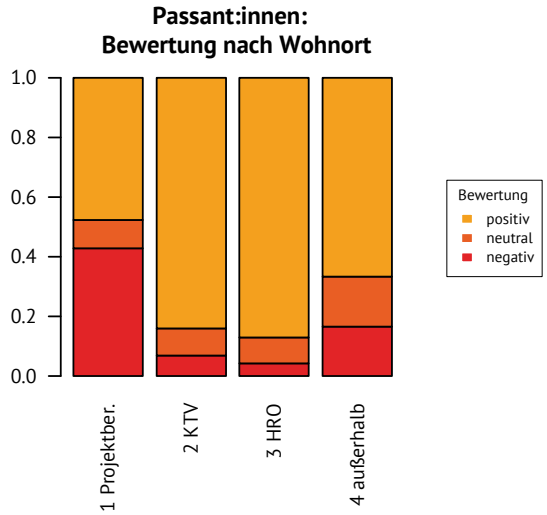



Abbildung 3.6: Bewertung nach Wohnort (Passant:innen)

Aufschluss über die Motive dieser Bewertungen gibt ein Blick auf die offenen Antworten auf die Frage: *„Warum bewerten Sie die „Sommerstraße ‚Am Brink‘“ so?“* Passant:innen, die im Projektbereich wohnen, sagen z.B.:

- „Das ganze Projekt stört mich. Die Art & Weise der Kommunikation finde ich sehr ärgerlich.“
- „Es sollte vor allem an die Anwohner gedacht werden! Viele sind auf den PKW angewiesen.“
- „Die vermehrte Ruhestörung durch laute Musik (nach 22 Uhr) stört mich.“

Die Erläuterungen der Passant:innen, die im Projektbereich wohnen, liefern zwei Erklärungsansätze für die geringe Akzeptanz der „Sommerstraße“ in dieser Gruppe: Erstens deuten sie auf die Wahrnehmung einer zu geringen Information und Berücksichtigung ihrer Interessen im Rahmen der Planung und Durchführung des Projekts hin („*...Kommunikation finde ich sehr ärgerlich*“). Zweitens zeigt sich, dass sie im Gegensatz zu denjenigen, die außerhalb des Projektbereichs wohnen, den Veränderungen unmittelbar und zu jeder Zeit ausgesetzt sind (z.B. durch die *„laute Musik“*).

In anderen negativen Bewertungen geht es eher um Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen Vehrkehrsteilnehmenden. Eine Befragte aus der Kröpeliner-Tor-Vorstadt schreibt:

- „Die Fahrradfahrer sind zu schnell und sollten ihre Fahrräder schieben.“

Außerdem werden Probleme bei der Anfahrt und Orientierung von denjenigen thematisiert, die außerhalb Rostocks wohnen, sie beklagen:

- „die unübersichtliche Verkehrssituation“ und
- „dass Autos keine Einfahrtmöglichkeit mehr bekommen“.

Positive Bemerkungen beziehen sich hingegen auf die Gestaltung des Projektbereichs:

- „Ich mag die Verkehrsberuhigung, die Sitzmöglichkeiten, die Bepflanzung – gerne mehr!“ (Person mit Wohnsitz im Projektbereich)
- „Die freie Durchfahrt für Fahrräder finde ich gut“ (Person aus der Kröpeliner-Tor-Vorstadt)
- „Ich schätze die Offenheit, die jungen Leute und das Unkonventionelle an dem neu geschaffenen Ort“ (Person aus der Kröpeliner-Tor-Vorstadt)
- „Ich mag die neuen Sitzmöglichkeiten für Restaurantbesuche“ (Person von Außerhalb).

Außer dem Wohnort erwiesen sich die Einstellungen zum Thema Automobilität und ökologische Verkehrswende als wichtige Einflussfaktoren auf die Bewertung der „Sommerstraße“. Die Muster verlaufen bei den Passent:innen, sehr ähnlich wie bei den Anwohner:innen, deren Haltungen in Abhängigkeit dieser Variablen im Abschnitt 3.4.2 (S. 25ff.) ausführlich beschrieben wird.

# 3.3 Gewerbebefragung

Die Analyse der Gewerbebefragung basiert auf 106 ausgefüllten Fragebögen, die von Personen aus unterschiedlichen Branchen mit Sitz im Umfeld des Projektbereichs beantwortet wurden. Im Folgenden werden die Wahrnehmung und Bewertung der Befragten gegenüber der „Sommerstraße ‚Am Brink'" in Bezug auf 10 verschiedene Kriterien dargestellt (Abschnitt 3.3.1). Darauf folgt eine Differenzierte Analyse der Gewerbeinterviews nach Teilgruppen, die sich durch ihre Haltung zur „Sommerstraße ‚Am Brink'" unterscheiden lassen (Abschnitt 3.3.2).

## 3.3.1 Bewertung der Gewerbetreibenden insgesamt

Die Gewerbetreibenden wurden darum gebeten, den Einfluss der „Sommerstraße ‚Am Brink'" auf ihr Unternehmen in Bezug auf die folgenden Kriterien zu bewerten:

> **Wie hat sich die „Sommerstraße" hinsichtlich der folgenden Kriterien auf Ihr Gewerbe ausgewirkt (Verbesserung/Verschlechterung: im Vergleich zu vorher)?**
>
> 1. Qualität der Geschäftssituation insgesamt
> 2. Anzahl der Kund:innen
> 3. Zufriedenheit der Kund:innen
> 4. Umsatz
> 5. Anlieferung
> 6. Erreichbarkeit Ihres Unternehmens
> 7. Parkplatzsituation für Kund:innen
> 8. Parkplatzsituation für Mitarbeiter:innen
> 9. Qualität des Standorts Ihres Geschäfts
> 10. Qualität des öffentlichen Raums

Auch hier sollten die Befragten die Veränderungen auf einer 7-stufigen Skala angeben, von *„1 – starke Verschlechterung"* über *„4 – keine Veränderung"* bis zu *„7 – starke Verbesserung"*. Abbildung 3.7 auf S. 20 zeigt die Mittelwerte dieser Bewertungen aus den 106 Fragebögen. In der Gesamtbetrachtung lassen sich hier nur geringe Auswirkungen erkennen (Mittelwerte liegen nah bei *„4 – keine Veränderung"*) – mit Ausnahme der mit dem Autoverkehr in Zusammenhang stehenden Variablen *„Anlieferung"*, *„Erreichbarkeit"*, *„Parksituation für Kund:innen"* und *„Parksituation für Mitarbeiter:innen"*. In diesen Kategorien verzeichnen die Gewerbetreibenden eine Verschlechterung.

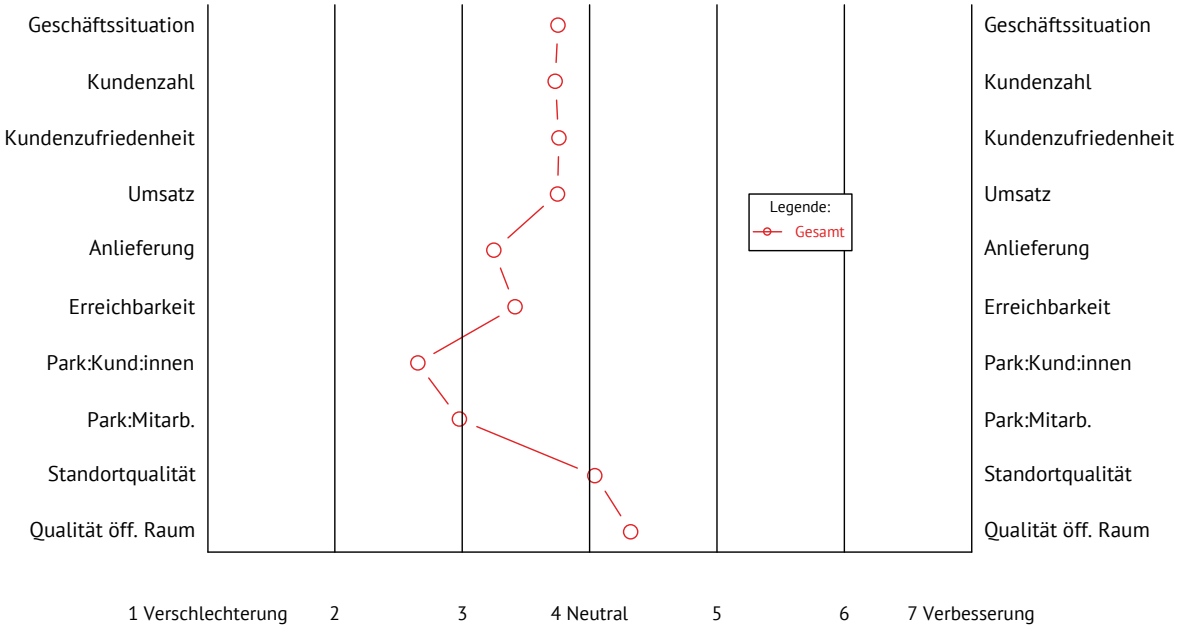



Abbildung 3.7: Auswirkungen der „Sommerstraße“ auf das Unternehmen (insgesamt)

## 3.3.2 Bewertung in unterschiedlichen Teilgruppen

Im Durchschnitt hat die „Sommerstraße“ also keine großen Auswirkungen auf die Unternehmen im Allgemeinen. Der Durchschnitt ermöglicht jedoch keine Aussage über die, im Folgenden zu betrachtenden, Unterschiede zwischen einzelnen Teilgruppen von Gewerbetreibenden. Besonders relevant in diesem Zusammenhang, sind die Variablen *„PKW-Nutzung“* und die *„Dauer des Bestehens des Unternehmens“*.

Unternehmen, die bei der Ausübung ihres Gewerbes auf ein Kfz angewiesen sind, bewerten die Auswirkungen der „Sommerstraße“ in allen Kategorien schlechter als solche Unternehmen, die keine Kraftfahrzeuge nutzen (Abbildung 3.8).

Noch größer ist die in Abbildung 3.9 erkennbare Varianz der Bewertung in Bezug auf die Dauer des Bestehens der Unternehmen. Betriebe, die bereits 25 Jahre und länger existieren, bewerten die Auswirkungen der „Sommerstraße“ über alle Kategorien hinweg als eher negativ, während vor allem die seit weniger als fünf Jahren existierenden Gewerbe der „Sommerstraße“ auch positive Entwicklungen ihrer Geschäftssituation zuschreiben.

Die Abbildung 6.10 (im Anhang, S. 49) zeigt die Bewertung der „Sommerstraße“ nach Branche. Hier wird deutlich, dass insbesondere gastronomische Betriebe positive Entwicklungen in Bezug auf die Kundenzahl, die Kundenzufriedenheit und den Umsatz auf die „Sommerstraße“ zurückführen.

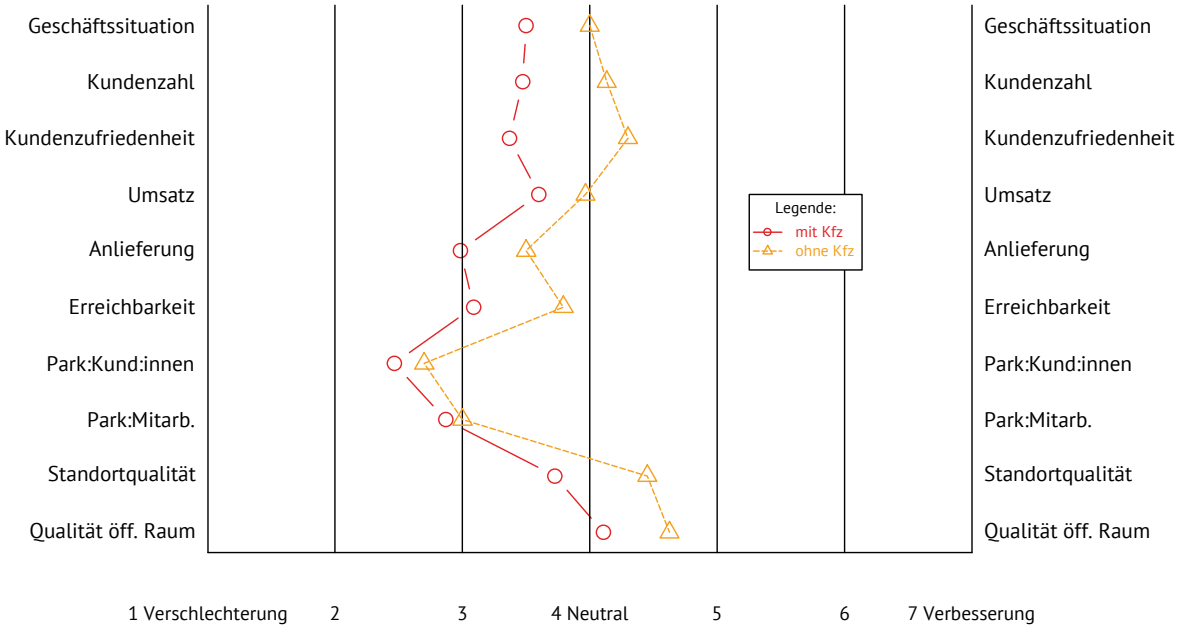



Abbildung 3.8: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (nach Kfz-Nutzung)

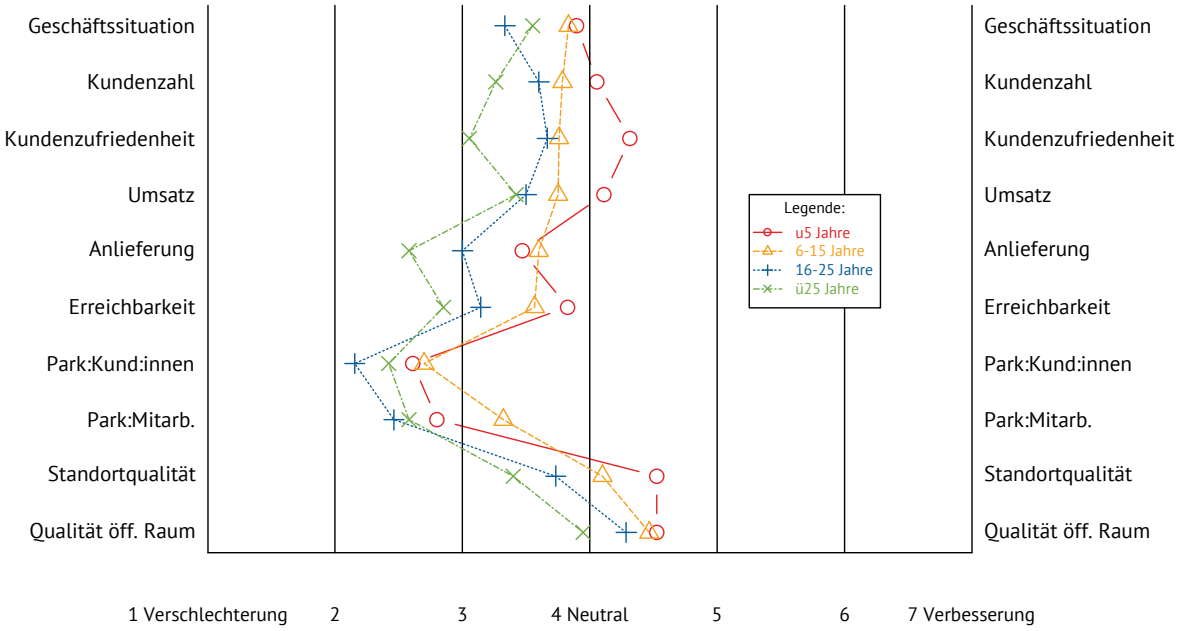



Abbildung 3.9: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (nach Alter des Unternehmens)

Der Zusammenhang zwischen der Dauer des Bestehens des Unternehmens und der Bewertung der „Sommerstraße“ ist in Abbildung 3.10 nochmals in Bezug auf die Gesamtbewertung des Modellprojekts dargestellt (*Wie bewerten Sie die „Sommerstraße ‚Am Brink‘“ allgemein?*): Je länger der Betrieb besteht, desto seltener bewerten die Befragten die „Sommerstraße“ insgesamt positiv.

Diese Beobachtung lässt sich unter Rückgriff auf die qualitativen Interviews und die, im Zuge der Durchführung der Erhebung geführten, informellen Gespräche mit den Befragten erklären: Einige Inhaber:innen älterer Betriebe erzählten uns eindrücklich davon, auf welche Weise sich die räumliche Umgebung ihres Geschäfts mit den Jahren verändert habe. Die Mieten seien kontinuierlich gestiegen, die Bewohner:innen der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) seien immer jünger geworden und viele Stammkund:innen hätten den Stadtteil verlassen (zum Wandel der KTV: siehe Abschnitt 2.1, S. 3f.). Das Verhältnis zwischen den von den Befragten angebotenen Waren und Dienstleistungen und der Nachfrage in der unmittelbaren Umgebung hat sich zu ihren Ungunsten verändert. Sie sind oft hoch-spezialisiert und vergleichsweise große Anteile ihrer Kundschaft kommen aus anderen Stadtteilen oder aus angrenzenden ländlichen Regionen.

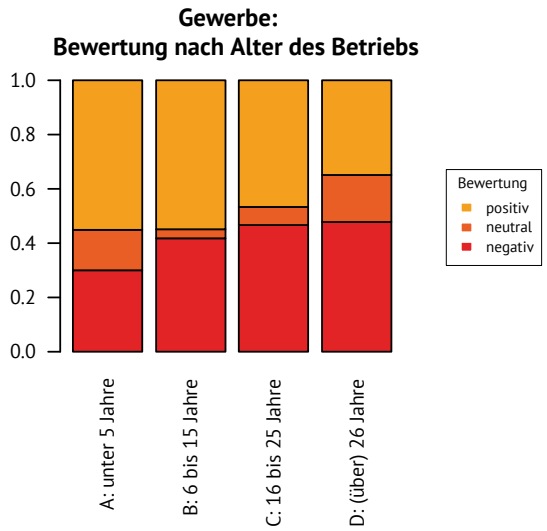



Abbildung 3.10: Bewertung nach Alter des Betriebs (Gewerbe)

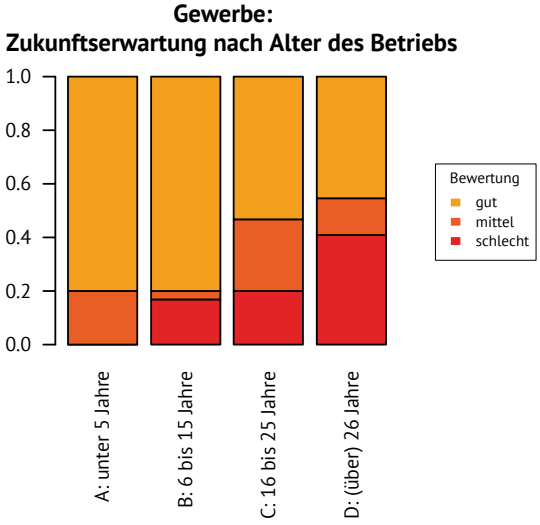



Abbildung 3.11: Zukunftserwartung nach Alter des Betriebs (Gewerbe)

Manche Gewerbetreibende denken in Anbetracht dieser Veränderungen über einen Umzug in einen anderen Stadtteil nach, verwerfen diese Alternative jedoch wieder in Abwägung zu dem logistischen Aufwand, dem möglichen Verlust von noch mehr Stammkundschaft und der direkten und indirekten Kosten dieses Vorhabens. Zudem machen es die besonderen Anforderungen an die Räumlichkeiten schwierig, eine geeignete Immobilie an einem anderen Ort zu finden. Ältere Betriebe profitieren außerdem von alten Mietverträgen – nach einem Umzug müssten sie mit erheblich höheren monatlichen Belastungen rechnen. Hinzu kommt: Die meisten Befragten fühlen sich immer noch sehr eng verbunden mit der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und wollen gar nicht weg.

Alles in Allem belasten die strukturellen Veränderungen die alteingesessenen Betriebe stärker als die Jüngeren, die sich die KTV in ihrer heutigen aktuellen Gestalt bewusst für ihr Unternehmen ausgesucht haben. Viele der älteren Betriebe sehen sich einem Verdrängungsdruck ausgesetzt. Die „Sommerstraße“ empfinden einige von ihnen als eine Verstärkung dieses Drucks.

Quantitativ lässt sich die Plausibilität dieses Erklärungsansatzes durch den in Abbildung 3.11 dargestellten Zusammenhang zwischen der Dauer des Bestehens des Unternehmens und der Zukunftserwartung der Befragten unterfüttern. Je länger der Betrieb besteht, desto häufiger schätzen die Befragten die Zukunft ihres Unternehmens als (eher) schlecht ein (siehe auch Abbildung 6.11 auf S. 49 im Anhang).

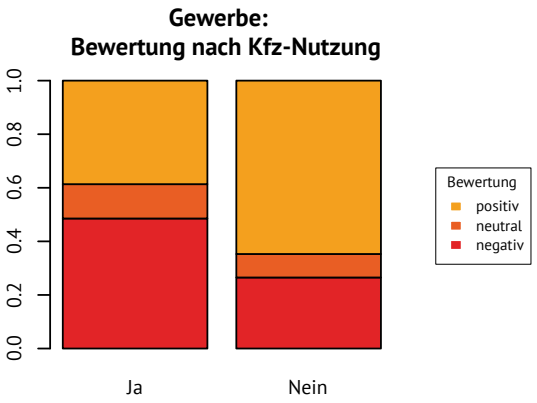



Abbildung 3.12: Bewertung nach Kfz-Nutzung (Gewerbe)

Weitere Unterschiede in der Bewertung der „Sommerstraße“ lasen sich in Bezug auf die Kfz-Nutzung und den Sitz des Betriebs feststellen. Unternehmen, die Fahrzeuge bei der Ausübung ihres Gewerbes nutzen, bewerten den Verkehrsversuch seltener positiv als solche, die ohne Fahrzeuge arbeiten (Abbildung 3.12).

Abbildung 3.13 zeigt, dass die im Projektbereich ansässigen Betriebe die „Sommerstraße“ am häufigsten negativ bewerten. In den angrenzenden Straßen zeigt sich hingegen ein ambivalentes Bild. Dort gibt es negative und positive Bewertungen der „Sommerstraße“ zu ähnlich großen Anteilen.

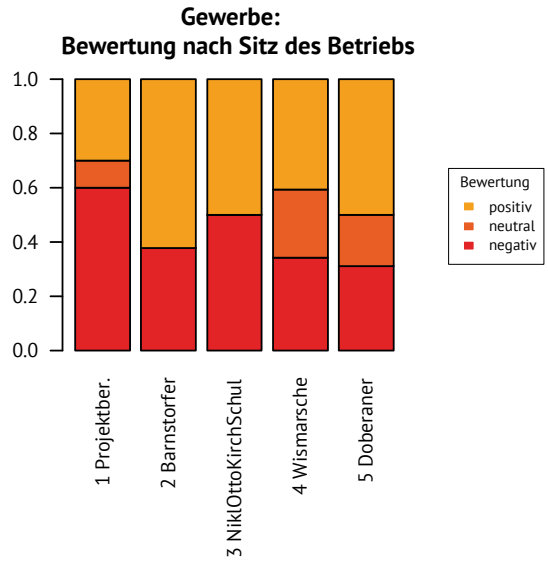



Abbildung 3.13: Bewertung nach Sitz des Betriebs (Gewerbe)

Besondere Beachtung verdienen noch die in Abbildung 6.12 im Anhang auf S. 50 dargestellten Bewertungen der 15 Gastronomiebetriebe im Sample. Aufgrund der geringen Fallzahl ist diese Abbildung zwar nur eingeschränkt aussagekräftig, sie deutet aber auf einen Zusammenhang hin, der oft in den qualitativen Interviews mit den Gastronom:innen geschildert wurde: In der „Sommerstraße“ selbst gibt es keine einzige negative Bewertung des Verkehrsversuchs, in den angrenzenden Straßen aber durchaus. Einige der Gastronom:innen mit Sitz außerhalb des Projektbereichs nehmen eine relative Benachteiligung wahr. Wenn im Projektbereich mehr gastronomische Flächen ausgewiesen werden und die Aufenthaltsqualität verbessert wird, sinkt die Nachfrage nach Gastronomie in den angrenzenden Lagen.

Zusammenfassend lässt sich in Bezug auf die Gewerbebefragung festhalten, dass die Bewertung der „Sommerstraße“ stark von der Struktur der befragten Unternehmen abhängt. Je länger der Betrieb besteht, desto geringer ist die Akzeptanz des Verkehrsversuchs. Nicht-gastronomische Betriebe mit Sitz im Projektbereich sind den Veränderungen in besonderem Maße ausgesetzt und stehen der „Sommerstraße“ besonders kritisch gegenüber. Ebenfalls überdurchschnittlich hoch ist der Anteil negativer Bewertungen der „Sommerstraße“ unter denjenigen, die ein Kfz für die Ausübung ihres Gewerbes benötigen.

# 3.4 Anwohner:innenbefragung

Die Aussagen über die Anwohner:innen basieren auf der Analyse von 295 Fragebögen, die wir im Rahmen einer Haushaltsbefragung im Umfeld der „Sommerstraße ‚Am Brink'" durchgeführt haben. Die Analyse beginnt mit der differenzierten Bewertung der „Sommerstraße" durch die Anwohner:innen nach 18 Kategorien (Abschnitt 3.4.2). Darauf folgen Analysen der Bewertung der „Sommerstraße ‚Am Brink'" nach Alter, Wohnort und Einstellung (Abschnitt 3.4.2) und ein ausführliches Fallportrait einer Jugendlichen (Abschnitt 3.4.3).

## 3.4.1 Bewertung der Anwohner:innen insgesamt

Die Anwohner:innen wurden analog zu den Passant:innen danach gefragt, welche Verbesserungen und welche Verschlechterungen sie in Bezug auf die folgenden Kategorien erlebt haben:

> **Wie haben sich im Bereich der „Sommerstraße ‚Am Brink'" die folgenden Aspekte aus Ihrer Sicht im Projektzeitraum verändert?**
>
> 1. Ihre persönliche Wohnqualität
> 2. Bewegungsfreiheit
> 3. Ordnung / Sicherheit
> 4. Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
> 5. das Miteinander im öffentlichen Raum
> 6. Möglichkeiten, Restaurants und Geschäfte zu besuchen
> 7. gastronomische Sitzmöglichkeiten
> 8. öffentliche Sitzmöglichkeiten
> 9. Parkmöglichkeiten für PKW
> 10. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
> 11. Verkehrssituation für Fußgänger:innen
> 12. Verkehrssituation für Radfahrer:innen
> 13. Verkehrssituation für Autofahrer:innen
> 14. Situation bzgl. Verkehrslärm
> 15. Situation bzgl. Freizeitlärm
> 16. Begrünung/Bepflanzung
> 17. die Erreichbarkeit Ihrer Wohnung

Auch hier sollten die Befragten die Veränderungen auf einer 7-stufigen Skala von *„1 – starke Verschlechterung"* über *„4 – keine Veränderung"* bis zu *„7 – starke Verbesserung"* angeben.

Da einige dieser Kategorien ebenfalls bei den Passant:innen erfragt wurden, ist es möglich, die Bewertungen der beiden Gruppen miteinander zu vergleichen[6]. In Abbildung 3.14 ist zu erkennen, dass die Anwohner:innen die „Sommerstraße" im Durchschnitt etwas verhaltener positiv bewertet

[6] Hierbei ist zu beachten, dass die beiden Gruppen sich nicht zu 100% voneinander abgrenzen lassen: Befragt wurden *Anwohner:innen* als Angehörige eines Haushalts in der Nähe der Sommerstraße und *Passant:innen*, die wir persönlich im Projektbereich angetroffen haben. Passant:innen mit Wohnsitz in der Nähe können also auch als Anwohner:innen befragt worden sein. Anwohner:innen können als Passant:innen befragt worden sein, sofern sie den Projektbereich im Erhebungszeitraum betreten haben.

haben als die Passant:innen. Mit Ausnahme der Parkmöglichkeiten für PKW liegen die Mittelwerte beider Gruppen in allen Kategorien über dem Wert *„4 Neutral“*, also im positiven Bereich.

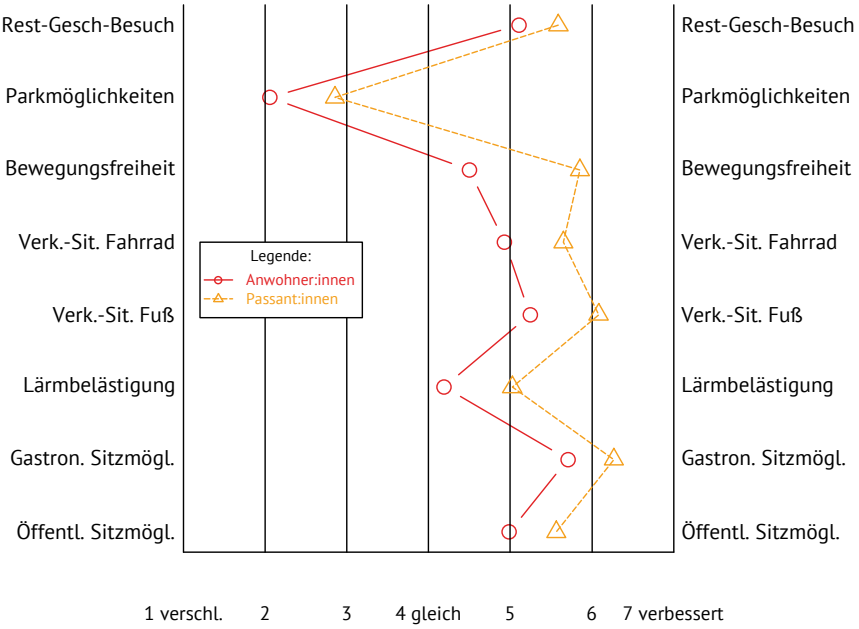



Abbildung 3.14: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Anwohner:innen vs. Passant:innen)

Interessant ist die vergleichsweise große Abweichung in Bezug auf die Bewegungsfreiheit – der annähernd parallele Verlauf der beiden Profillinien ist an dieser Stelle unterbrochen. Während die Passant:innen eine deutliche Verbesserung der Bewegungsfreiheit durch die „Sommerstraße ‚Am Brink'“ berichteten (Mittelwert: 5,9), liegt der Mittelwert bei den Anwohner:innen in dieser Kategorie nah bei dem neutralen Wert von 4 (genau: 4,5). Eine mögliche Erklärung hierfür könnte sein, das die Anwohner:innen den Begriff der „Bewegungsfreiheit“ weiter fassen als die Passant:innen, denn die Mobilität der Anwohner:innen wird durch den Verkehrsversuch nicht nur erweitert, wenn sie sich selbst zu Fuß oder auf dem Rad durch den Projektbereich bewegen, sondern auch begrenzt, sobald sie mit dem Auto nicht mehr dort durchfahren können.

## 3.4.2 Bewertung in unterschiedlichen Teilgruppen

Abbildung 3.15 (S. 26) zeigt den Einfluss des Alters auf die Bewertung der „Sommerstraße ‚Am Brink'“ in Bezug auf die Gesamtbewertung: Jüngere Befragte bewerten den Verkehrsversuch häufiger positiv als die Älteren. Interessant sind die in Abbildung 6.13 (im Anhang auf S. 50) dargestellten Kategorien, die die älteren Befragten, im Vergleich zu den jüngeren Altersgruppen kritischer betrachten: *Wohnqualität* und *Ordnung und Sicherheit*, sowie die *Bewegungsfreiheit,* die *Verkehrssituation für Fußgänger:innen* und die *Verkehrssituation für Radfahrer:innen*. Aus den informellen Gesprächen im Zuge der Erhebung und den qualitativen Interviews wissen wir, dass die älteren Befragten einer Belebung des öffentlichen Raums in ihrer Umgebung u. a. deshalb kritischer gegenüberstehen, weil sie die damit einhergehende Lärmbelästigung als störend empfinden. Zudem betonen sie sehr viel häufiger als jüngere Befragte, dass sie die Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) und den Projektbereich als zu unordentlich wahrnehmen.

Auch bei den Anwohner:innen ist der Einfluss des Themas Automobilität auf die Bewertung deutlich zu erkennen: diejenigen, die ein Kraftfahrzeug besitzen, bewerten die „Sommerstraße“ häufiger negativ als Befragte ohne Auto (siehe Abbildung 6.14 im Anhang auf S. 51).

Ebenfalls von großer Relevanz ist die Nähe des Wohnorts zum Projektbereich (Abbildung 3.16): Je weiter weg die Befragten von der „Sommerstraße ‚Am Brink'" entfernt wohnen, desto eher bewerten sie diese positiv.

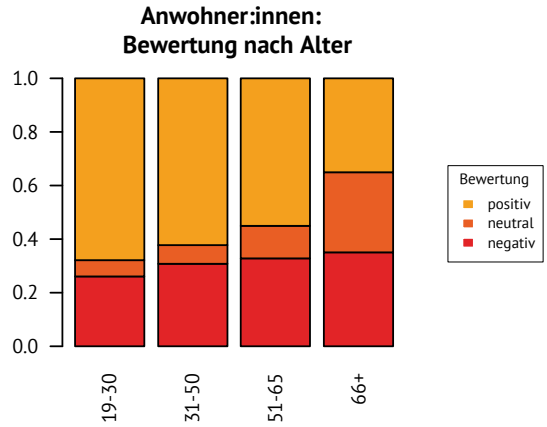



Abbildung 3.15: Bewertung nach Alter (Anwohner:innen)

Abbildung 3.16: Bewertung nach Wohnort (Anwohner:innen)

Bereits im Abschnitt 3.2.2 wurde erwähnt, dass die Einstellung der Passant:innen zu den Themen *„Ökologische Verkehrswende"* und *„Wichtigkeit der Automobilität in der Stadt"* einen besonderen Einfluss auf ihre Bewertung der „Sommerstraße ‚Am Brink'" hat. Dieser Zusammenhang findet sich ebenfalls für die Anwohner:innen und soll nun einer genauen Betrachtung unterzogen werden. Die Befragten wurden darum gebeten, die Wichtigkeit der Themen *Automobilität* und *ökologische Verkehrswende,* unabhängig von der „Sommerstraße ‚Am Brink'", als Bürger:innen der Stadt Rostock zu bewerten. Beide Faktoren korrelieren sehr stark mit der Bewertung der „Sommerstraße": je wichtiger den Befragten das Thema *"ökologische Verkehrswende"* ist, desto seltener bewerten sie die „Sommerstraße ‚Am Brink'" negativ (Abbildung 3.18, S. 27) und je wichtiger ihnen das Thema *„Automobilität in der Stadt"* ist, desto seltener bewerten sie die „Sommerstraße" positiv (Abbildung 3.17, S. 27).

Daraus lässt sich schlussfolgern, dass die Wahrnehmung und Bewertung des Verkehrsversuchs nicht als isoliertes Phänomen betrachtet werden kann, sondern neben der Lebenssituation auch mit übergeordneten Diskursen, Einstellungen und politisch-moralischen Überzeugungen in Verbindung steht. Im Rahmen einer multivariaten Analyse (siehe Abbildung 6.15 im Anhang auf S. 51) konnten wir zeigen, dass die Stärke dieser Einstellungsvariablen einen eigenständigen Effekt aufweist, der auch bei Kontrolle auf die Variablen Alter, Bildung, Geschlecht und Wohnort bestehen bleibt[7].

[7] Die genaue Erläuterung und Auswertung der multivariaten Analyse ist im Rahmen dieses Berichts leider nicht möglich. Wir haben diese Berechnung vorgenommen, um herauszufinden, wie unabhängig die in diesem Bericht dargestellten bivariaten Zusammenhänge voneinander sind. Dabei haben sich der Wohnort der Befragten und die beiden genannten Einstellungsvariablen als besonders eigenständig herausgestellt. Wir beschränken uns an dieser Stelle jedoch auf die Darstellung des Modells im Anhang und verzichten auf eine tiefergehende Beschreibung.

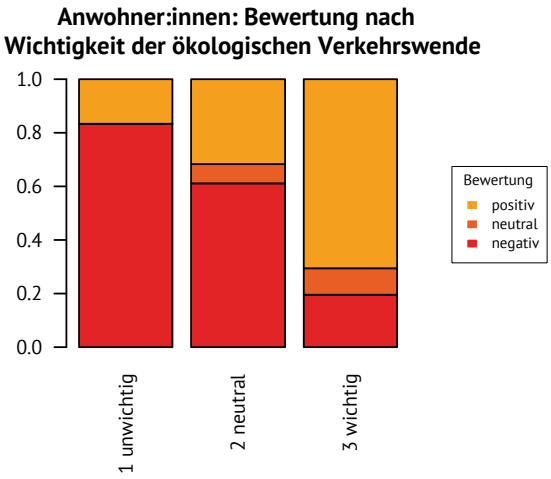



Abbildung 3.18: Bewertung nach Wichtigk. der ök. Verkehrsw. (Anwohner:innen)

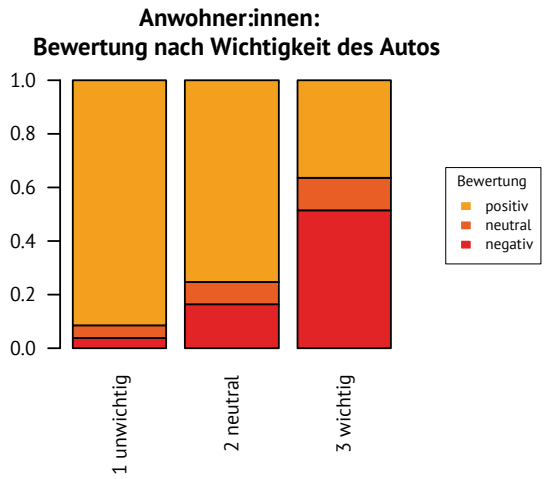



Abbildung 3.17: Bewertung nach Wichtigkeit des Autos (Anwohner:innen)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es sich bei den Anwohner:innen um eine heterogene Gruppe handelt, deren Vertreter:innen in unterschiedlicher Weise von den mit dem Verkehrsversuch einhergehenden Veränderungen betroffen sind: Wer in unmittelbarer Nähe zum Projektbereich wohnt, ist den Veränderungen unmittelbar ausgesetzt und hat häufiger eine kritische Haltung dazu. Wer (z.B. aus Altersgründen) auf das Auto angewiesen ist, erlebt stärkere Einschränkungen infolge der Einrichtung der Fußgänger:innenzone als diejenigen, die nicht oder nur selten ein Auto nutzen. Befragte, die eine ökologische Verkehrswende als wichtig erachten, stehen der verkehrsberuhigten Zone ‚Am Brink' häufiger positiv gegenüber.

## 3.4.3 Fallportrait einer Jugendlichen aus der KTV

*„Wir brauchen etwas zum Abhängen, mehr Bänke, eine öffentliche Toilette und mehr beleuchtete Straßen."*

Ein Ergebnis dieser Studie ist, dass in öffentlichen und medialen Diskursen um den Raum – und damit auch in Modellprojekten, wie der „Sommerstraße ‚Am Brink'" – drei Gruppen auftauchen: die Lauten, die Stillen und die Unsichtbaren. Auch im Rahmen dieser Studie gibt es unterrepräsentierte soziale Gruppen. Hierfür gibt es verschiedene Gründe, manche ziehen sich aus dem Diskurs zurück, weil sie sich nicht ernstgenommen fühlen, andere stehen vor Barrieren, die eine Teilnahme und damit auch Interessensvertretung verhindern. Hierzu gehören z. B. sprachliche Hürden, ein Handicap oder eine ökonomisch prekäre Ausgangslage (siehe Abschnitt 2.3, S. 9).

Vor diesem Hintergrund haben wir uns um ausführliche Gespräche mit Personen bemüht, die den Unsichtbaren und Stillen zuzuordnen sind, bspw. mit Älteren, Personen mit Care-Aufgaben und Jugendlichen. Exemplarisch soll an dieser Stelle die Wahrnehmung und Bewertung zur „Sommerstraße ‚Am Brink'" am Beispiel einer Jugendlichen genauer skizzieren werden. Diese Gruppe ist insbesondere relevant, da die Kröpeliner-Tor-Vorstadt einen vergleichsweise hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen aufweist (siehe auch Kap. 2.1). Darüber hinaus formuliert der Rahmenplan KTV (Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2021c, S. 80) als Leitziel „Die KTV ist bespielbar

– ein kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum“ und betont auch hier die Einbeziehung der Jugendlichen in die Gestaltung des Viertels.

Kim ist 16 Jahre alt und wohnt zusammen mit ihrer Familie in der KTV, in der Nähe des Projektbereichs. In ihrer Freizeit macht sie gern Sport, ist Interessiert an Kunst und Design und trifft sich mit Freund:innen. Das Gespräch fand nach Beendigung des Verkehrsversuchs statt.

Wie und wann sie das erste Mal von der „Sommerstraße“ gehört hat, kann Kim nicht genau sagen, entweder hat ihre Familie ihr davon erzählt oder aber es war konkret zum Projektzeitraum im Projektbereich. Den vorab verteilten Informations-Flyer hat sie nicht erhalten, sie liest weder die regionalen Zeitungen, noch kam der Verkehrsversuch in den von ihr genutzten Sozialen Medien vor. Generell wurde unter ihren Freund:innen nicht über die Veränderungen ‚Am Brink’ gesprochen, sondern vielmehr im Rahmen von Familiengesprächen bzw. berichteten erwachsene Freund:innen der Familie davon, dass sie dort nun mehr Platz mit dem Kinderwagen haben. Auch von den unterschiedlichen Beteiligungsformaten – sei es von der Stadt selbst oder in Form von Protesten – hat Kim Nichts erfahren.

## Bedarf an Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang

In ihrer langen Schulmittagspause verweilt Kim am Stadthafen bzw. im Neptun Center, obwohl es die Zeit zulassen würde, diese auch ‚Am Brink’ zu verbringen. In ihrer Freizeit hält sie sich mit ihren Freund:innen eher im Lindenpark, auf einem Spielplatz in der KTV oder am Stadthafen auf. Dies sind zum einen Aufenthaltsorte ohne Konsumzwang und zum anderen sind an diesen Orten Sitzmöglichkeiten für viele Personen vorhanden. Außerdem können sie dort ungestört Musik hören. Kim ist sehr mobil, wenn auch nur im Stadtteil selbst. Im Gespräch wird deutlich, dass sie sich hauptsächlich in der KTV aufhält, andere Stadtteile hingegen, wie Toitenwinkel oder auch Dierkow beschreibt Kim als Angst- und Konfliktträume[8].

Im Projektbereich geht Kim *„immer nur so lang, oder da ist auch ein Rossmann, aber so richtig aufhalten [tut sie sich dort] eher nicht, nur, wenn wir mal zum Beispiel als Familie was essen und dann haben wir uns da hingesetzt.“* Generell durchquert Kim den Projektbereich zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Sie berichtet davon, dass sie die Straße imm Zeitraum des Verkehrsversuchs manchmal auch demonstrativ als Fußgängerin genutzt hat, um fälschlicherweise in den Bereich einfahrenden Autofahrer:innen bewusst zu machen, dass sie hier nicht mehr fahren dürfen. Insgesamt findet Kim *„an der „Sommerstraße“ eigentlich gar nichts blöd, weil es super ist, wenn es autofreie Zonen gibt in der KTV.“*

## Autos verengen den Raum

Das Begrüßen von autofreien Zonen spiegelt ihre Kritik generell auf die Verkehrssituation in der KTV: Kim erzählt von räumlicher Enge und einem unsicheren Gefühl im Stadtteil – sowohl als Fußgängerin auf den Gehwegen als auch als Fahrradfahrerin auf der Straße zwischen auf beiden Seiten parkenden Autos. Als besonderes Negativbeispiel nennt sie die Kreuzung Ottostraße/Barnstorfer Weg. Sie spricht sich für eine Verstetigung des Verkehrsversuchs ‚Am Brink’ aus, wünscht sich dabei aber mehr Mitsprachemöglichkeiten für Kinder und Jugendliche und dass die Beschilderung, das heißt die Informationen zur „Sommerstraße“ vor Ort, sichtbarer gestaltet

[8] Zum Freizeitverhalten Kinder und Jugendlicher in der KTV, siehe auch: Güldner et al. (2013): Lebenswelt- und Sozialraumanalyse von Soziale Bildung e.V.

werden. Darüber hinaus wünscht sie sich mehr Pflanzen im Projektbereich, in denen sie ein Symbol dafür sieht, dass dies kein Platz für Autos ist. Zur konkreten Frage, was denn ihre Altersgruppe in einem verkehrsberuhigten Bereich, wie der „Sommerstraße ‚Am Brink'" braucht, antwortet Kim: *„etwas zum Abhängen, mehr Bänke, eine öffentliche Toilette und mehr beleuchtete Straßen."* Zwar beschreibt Kim Rostock als *„allgemein gute Stadt für mein Alte*r", sie wünscht sich aber dennoch mehr Informationen zur Beteiligung an stadtpolitischen Themen, bspw. auch zu Wahlen. In der Zukunft möchte Kim in einer größeren Stadt wohnen, weil sie dort mehr Möglichkeiten der Selbstverwirklichung sieht.

### Beteiligungsmöglichkeiten und konsumfreie Räume schaffen

Insgesamt fällt auf, dass Kim nur geringe Möglichkeiten hat, sich an der „Sommerstraße ‚Am Brink'" aktiv zu beteiligen. Viele Informationen waren ihr nicht zugänglich, bspw. da diese nicht in für Jugendliche relevanten Medien erscheinen. Gleiches gilt für Beteiligungsformate wie bspw. das digitale Bürge:innenbeteiligungsforum oder der Runde Tisch. Dass ist an dieser Stelle insofern bedauerlich, da im Gespräch deutlich wurde, dass die Jugendliche intrinsisches Interesse an Mitbestimmung planerischer und politischer Gestaltung der Stadt hat und darüber hinaus in erster Linie eine große Befürworterin des Projekts und sehr gut vernetzt ist.

Um die „Sommerstraße ‚Am Brink'" auch für Jugendliche attraktiv zu gestalten, müssen Möglichkeit geschaffen werden, um informelle Kontakte zu anderen Jugendlichen zu pflegen und zwar an Orten, die aufgrund der begrenzenden finanziellen Mittel, nicht dem Konsumzwang unterliegen.

Es liegt an dieser Stelle in der Verantwortung der Projektverantwortlichen eine konstruktive Vielfalt zu ermöglichen, die Mitbestimmung zulässt und damit auch eine Position für diejenigen einnimmt, die zu den Unsichtbaren und Stillen gehören.

# 4 Fazit und Handlungsimplikationen

Unsere breite Datenbasis erlaubt uns eine tiefgehende Analyse der Wahrnehmung der „Sommerstraße ‚Am Brink'" aus Sicht der Passant:innen (267 Befragte), der Gewerbetreibenden (106 Befragte) und der Anwohner:innen (295 Befragte). Wir konnten sehen, dass die Passant:innen die „Sommerstraße" überwiegend positiv wahrnehmen, während sich das Stimmungsbild unter den Gewerbetreibenden und bei den Anwohner:innen als eher kontrovers beschreiben lässt. Im Folgenden fassen wir die wichtigsten Erkenntnisse aus unserer Untersuchung zusammen, um daraus Handlungsimplikationen abzuleiten. Adressat:innen dieser Empfehlungen sind neben Politik und Verwaltung auch die Stadtgesellschaft als solche, die wir im Rahmen unserer Untersuchung als interessiert und engagiert kennengelernt haben.

### 1. Der Verkehrsversuch befördert den Diskurs und offenbart die große Verantwortung von Politik und Verwaltung bei der Gestaltung öffentlicher Räume

Der zeitlich befristete Verkehrsversuch erwies sich als gut geeignetes Mittel, einen stadtgesellschaftlichen Diskurs anzuregen. Im Angesicht der „Sommerstraße" traten Akteur:innen in Erscheinung, die ihre Positionen für bzw. gegen eine Verkehrsberuhigung ‚Am Brink' deutlich gemacht haben.

Die starken Positionierungen der Befragten aller drei Gruppen (Passant:innen, Gewerbetreibende, Anwohner:innen) für aber auch gegen die „Sommerstraße ‚Am Brink'" weisen auf eine große lebensweltliche Relevanz des Projekts hin. Es ist den Befragten nicht egal, was mit diesem Ort passiert, die Veränderungen wirken sich unmittelbar auf ihren Alltag aus. Dies zeigt sich auch bei Befragten, die nicht unmittelbar im Bereich der „Sommerstraße ‚Am Brink'" wohnen oder arbeiten.

Darüber hinaus wurde deutlich, dass die verkehrlichen Maßnahmen nicht nur ein abgeschlossenes, begrenztes Gebiet betreffen, sondern ihre Wirksamkeit auch darüber hinaus entfalten: Der Modellversuch führt zu veränderten Verkehrsflüssen in Nebenstraßen, er tangiert die Geschäftssituation auch noch drei Straßen weiter, beeinflusst die Wohnqualität noch in hunderten Meter Entfernung und betrifft sogar Menschen, die gar nicht in Rostock leben, hier aber wichtige Erledigungen wie den Besuch bei der Fachärztin zu tätigen haben (Orientierung mit dem Auto, Parkplatzsuche etc.).

Besonders interessant sind auch die Nebenfolgen des Verkehrsversuchs in Bezug auf die Stadtgesellschaft: Konfliktlinien werden sichtbar und Kontroversen offen ausgetragen, es entstehen neue Allianzen und Bürger:innen fangen an, sich für ihren Stadtteil zu engagieren.

Politik und Verwaltung stehen hier vor der Herausforderung, unterschiedlichste Interessen abzuwägen und zu guten Kompromissen zu gelangen. Sie sollten Vorschläge machen aber auch Räume für Diskussionen frei halten. Als Expert:innen und institutionell und demokratisch legitimierte Entscheider:innen tragen sie die Verantwortung dafür, dass alle Interessen gehört werden (können), Nachteile abgefedert und Kompromisse etabliert werden.

## 2. Berücksichtigung nicht nur der lautesten Interessengruppen und aktive Suche nach Kompromissen

Die „Sommerstraße“ wird je nach Perspektive der Befragten *(Alter, ökonomische Situation, Wohnlage, soziale Einbettung, Biographie etc.)* anders wahrgenommen und bewertet. Die einen sind begeistert über die neuen Möglichkeiten, sich zu treffen, ins Restaurant zu gehen oder den öffentlichen Raum für neue Nutzungen zu erobern. Andere fühlen sich in ihrer Mobilität eingeschränkt, befürchten das Ausbleiben der Stammkundschaft von außerhalb oder nächtliche Ruhestörungen. Die Einstellung gegenüber dem Verkehrsversuch erwächst aus einer biographischen Pfadabhängigkeit, die aus Sicht der Befragten plausibel erscheint. Es gibt hier kein Richtig oder Falsch.

Daraus ergeben sich zwei Schlussfolgerungen:

1. Nicht alle Stimmen sind gut hörbar. Manche Gruppen sind besonders von der Umgestaltung des öffentlichen Raums betroffen und tauchen dennoch kaum im öffentlichen Diskurs darüber auf (z.B. Kinder, Jugendliche und Senior:innen). Andere Gruppen hingegen haben die Möglichkeit, sich besonderes Gehör zu verschaffen (z.B. einige Gastronom:innen, Anwohner:innen, Radfahrer:innen und Gewerbetreibende). Vor der Umsetzung tiefgreifender Veränderungen, sollten unterschiedliche Interessen identifiziert, gehört und berücksichtigt werden – unabhängig davon, wie laut sie vorgetragen werden.
2. Auch das beste Konzept wird nicht dazu führen, dass am Ende alle zufrieden sind. Es wird immer Gruppen geben, die stärker von der umgesetzten Variante profitieren als andere. Daher sollte die Umsetzung städtebaulicher und verkehrlicher Maßnahmen im öffentlichen Raum immer auch sozial verträgliche Alternativen für diejenigen bereithalten, die besondere Nachteile daraus zu erwarten haben.

## 3. Lösungen bleiben unvollständig, solange es zu viele Autos auf zu engem Raum gibt

Obwohl im Bereich der „Sommerstraße“ vergleichsweise wenige Parkplätze wegfallen, ist die Haltung zur Automobilität entscheidend für die Bewertung des Projekts. Das Thema Autoverkehr wird sehr emotional diskutiert: Die einen wollen am liebsten gar keine Autos mehr in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt haben, die anderen fühlen sich aufgrund der allgemeinen Parkplatzproblematik und der durch die „Sommerstraße ‚Am Brink‘“ unübersichtlicher gewordenen Verkehrssituation in ihren Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt. Einig sind sich alle Seiten, dass die Lebensqualität in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt dadurch eingeschränkt wird, dass es zu viele Autos auf zu engem Raum gibt.

Die herausragende Präsenz dieses Themas macht deutlich, dass sich die Planung und Gestaltung öffentlicher Räume in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock auch über den ‚Brink’ hinaus den Themen *„Wohin mit den Autos?“* und *„Schaffung von Alternativen zur Automobilität“* zeitnah stellen muss.

## 4. Langfristigkeit von Beteiligungsprozessen

Im Zuge der wissenschaftlichen Begleitung des Verkehrsversuchs ‚Am Brink’ drängte sich ein Thema jenseits der Analyse konkreter Einstellungen und Wahrnehmungen zur „Sommerstraße“, besonders in den Vordergrund: die Beteiligung von Bürger:innen an der Planung und Durchführung von stadtpolitischen Maßnahmen. Das Projekt war in der öffentlichen Wahrnehmung unter Anderem deshalb sehr präsent, weil sich engagierte Bürger:innen lautstark dafür und dagegen positionierten. Die so zum Dialog herausgeforderte Stadtverwaltung war gezwungen, ihr Handeln

zu erklären und sich einer kritischen Diskussion zu stellen. Sie reagierte mit der Einberufung eines regelmäßig tagenden Runden Tisches mit Anwohner:innen und Gewerbetreibenden aus Gastronomie und Einzelhandel sowie mit der Ausrichtung eines digitalen Bürger:innenforums. Diese unterschiedlichen Organisations-, Protest- und Beteiligungsformate ermöglichten uns reichhaltige Einblicke, die sich zu Handlungsimplikationen in Bezug auf die Planung, Entwicklung und Durchführung künftiger Vorhaben unter Beteiligung der Stadtgesellschaft verdichten lassen:

1. **Vorbereitung:** Nachhaltige Stadtplanung ist auf umfangreiches Wissen über die verschiedenen Stakeholder:innen und ihre Lage vor Ort angewiesen. Am Anfang eines Entwicklungsprozesses sollte eine Inventur stehen: Was ist das für ein Ort, an dem die Entwicklung stattfinden soll? Wer nutzt diesen Ort auf welche Weise? Für wen könnte der Ort in Zukunft attraktiv sein? Wer wäre von möglichen Veränderungen betroffen? Wem könnten sie nutzen? Wer könnte Schaden daraus erleiden?
2. **Beteiligung:** Beteiligung ist mehr als Information und Konsultation. Die im Zuge der Vorbereitung identifizierten (und nicht nur die lautesten) Akteur:innen sollten so früh wie möglich in den Planungsprozess eingebunden werden. Es sollten Formate entwickelt werden, in denen sich Vertreter:innen relevanter Gruppen einbringen können, bevor die Planung in ein finales Stadium eintritt. Je besser diese frühe Form der Beteiligung organisiert ist und je transparenter sie nach außen kommuniziert wird, desto leichter lässt sich das Vorhaben am Ende umsetzen.
3. **Aufreibender Lernprozess:** Beteiligung ist nicht geräuschlos, sie macht Konflikte sichtbar und sorgt für Spannungen. Doch in dem Moment, in dem Konflikte sichtbar werden, die beteiligten Akteure aber trotzdem weiter miteinander diskutieren, findet soziale und gesellschaftliche Integration statt. Die stadtgesellschaftliche Herausforderung besteht darin, diese Spannungen auszuhalten, am Tisch sitzen zu bleiben und weiter um gemeinsame Lösungen und Kompromisse zu ringen. Die Gesprächsbereitschaft der Stadtverwaltung und die daraus entstandenen Debatten sind daher ausdrücklich zu begrüßen. Sie sollten methodisch weiterentwickelt und auf weitere Planungsprozesse in der Stadt ausgedehnt werden.

Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung des Projekts „Sommerstraße ‚Am Brink'" zeigen, wie wichtig die strukturierte Erfassung von Ansichten, Meinungen und Wahrnehmungen der durch das Projekt berührten Personengruppen ist. So zeigen sich deutliche Unterschiede *zwischen* aber auch *innerhalb* der drei Gruppen von Befragten (Passant:innen, Gewerbetreibende, Anwohner:innen). Das Gesamtbild ist entsprechend komplex: Es gibt vielschichtige Bewertungsmechanismen, veränderte Handlungspraktiken, Zukunftsängste und hohe, durch die verkehrlichen Veränderungen hervorgerufene, Erwartungen. Die Ergebnisse der Begleitforschung verdeutlichen, dass Verkehrsberuhigungen, wie die am 'Brink', sich nicht, lapidar gesprochen, auf *den Poller auf der Straße und ein paar zusätzliche Sitzplätze* beschränken. Die Veränderungen werden als gewichtige Eingriffe in das Alltagsleben wahrgenommen. Dementsprechend vielfältig sollten die Mitsprache- und Beteiligungsmöglichkeiten für die entsprechenden Personengruppen sein. Denn Veränderung geht nur miteinander, nicht gegeneinander und auch nicht im Alleingang.

# 5 Literaturverzeichnis

Berestetska, A., Gaffron, P. & Gantert, M. (2021). *Evaluation des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz' in Hamburg-Altona*. TUHH Universitätsbibliothek. https://doi.org/10.15480/882.3797.2

Brandt, S.; Fischer, H.; Jahnel, T.; Jürss, S.; Dörfler, T.; Klärner, A. (2016): *Lebenswelt Transitraum. Sinnbezüge zur Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt in rekonstruktiver Perspektive. In: Joachim Ludwig* (Hg.): Sozialräumliche Forschungsperspektiven. Disziplinäre Ansätze, Zugänge und Handlungsfelder. 1st ed. Leverkusen-Opladen: Budrich Barbara (ZBBS-Buchreihe), S. 171–188.

Güldner, T.; Launhardt, J.; Plötz, S.; Poel, L.; Rühmling, M.; Schoth, J.; Sigeneger, J.-S.; Veith, S.; Schultz, C.; Schützler, C. (2014): *Sozialraumanalyse für integrierte Kinder- und Jugendhilfeplanung der Hansestadt Rostock 2013/2014*. Hanse- und Universitätsstadt Rostock. https://rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/rostock_01.a.4984.de/datei/Sozialraum_Lebensweltanalyse_Gesamt_01.07_web.pdf

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2020): *Qualifizierter Mietspiegel der Hanse und Universitätsstadt Rostock 2021* https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/ mietspiegel_2021.pdf (11.02.2022)

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2021a): *Statistische Nachrichten III. Quartal 2021*, https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/2021%20III%20Quartal.pdf (08.03.2022)

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2021b) *Statistische Nachrichten. Umfrage zu den Themen Umwelt und Verkehr 2021*. https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/2021%20Kommunale%20B%C3%BCrgerumfrage.pdf (08.03.2022)

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2021c): *Städtebaulicher Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt*. Entwurf September 2021. S. 1-61, S. 62-79, S. 80-155 (08.03.2022)

Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2022): *Stadtbereichskatalog* https://rathaus.rostock.de/Statistik/Stadtbereichskatalog/atlas.html (08.03.2022)

# 6 Anhang

## 6.1 Erhebungsinstrumente

### Passant:innenfragebogen

Universität Rostock — Traditio et Innovatio

ROSIS Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e. V.

Hanse- und Universitätsstadt ROSTOCK

**Befragung zur Sommerstraße „Am Brink“**

1. Haben Sie von der Sommerstraße Am Brink gehört? O nein O ja
2. Wenn ja, wie haben Sie davon erfahren? (Mehrfachnennungen möglich)
   O von Familie, Freund:innen, Bekannten O von Plakaten
   O aus dem Internet / den sozialen Medien O aus der Presse
   O durch die Situation / Informationen vor Ort O durch den Flyer zur Sommerstraße
   O Sonstiges: _____
3. Haben Sie an diesem Ort Veränderungen wahrgenommen?
   O nein O ja, folgende:
   _____
   _____
   _____
4. Machen Sie jetzt hier etwas anders als vorher?
   O nein O ja, was?
   _____
   _____
   _____
5. Wie häufig durchqueren Sie die Sommerstraße Am Brink bzw. sind Sie hier an diesem Ort?
   O täglich O mehrmals in der Woche O mehrmals im Monat
   O einige Male pro Jahr O weniger als einmal pro Jahr O einmalig / nur heute
6. Nutzen Sie seit der Einführung der Sommerstraße Am Brink andere Wege bzw. Wege vermehrt?
   O nein
   O ja, wo laufen/fahren Sie jetzt lang (bitte mit einer Linie kennzeichnen)?



7. Wie bewegen Sie sich gewöhnlich durch den Bereich der Sommerstraße Am Brink?
   O zu Fuß O Fahrrad O privates Kfz
   O Motorrad/Moped O Sonstiges: _____

Fall-ID: _____ 1/4

8. Was tun Sie heute hier im Bereich der Sommerstraße Am Brink? (Mehrfachnennung möglich)
   O Lebensmitteleinkäufe O Shopping/Besorgungen
   O Ärzt:innenbesuch O Café/Kneipe/Restaurantbesuch
   O (Mittags-)Pause O Ich bin beruflich/geschäftlich unterwegs
   O spazieren, schlendern O verweilen, sitzen
   O Durchquerung der Sommerstraße. Ich bin auf dem Weg zu/nach: _____
   O jemanden treffen:
   O Freund:innen O Familie O Andere und zwar _____
   Wo treffen Sie sich? _____
   O Sonstiges: _____
9. Haben Sie sich bereits im Kontext der Sommerstraße Am Brink engagiert?
   O nein
   O ja. Wie genau? _____
10. Kennen Sie Jemanden, der sich hier bereits engagiert hat?
    O nein
    O ja. Wie genau? _____
    Um wen handelt es sich dabei? _____
11. Wie bewerten Sie das Projekt Sommerstraße Am Brink ganz allgemein?



12. Warum bewerten Sie das Projekt so?
    _____
    _____
    _____
13. Bitte bewerten Sie die Veränderungen durch die Sommerstraße Am Brink zu folgenden Punkten:

| | Verschlechterung | | | neutral | | | Verbesserung | keine Angabe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Möglichkeit der Restaurantbesuche | | | | | | | | |
| Möglichkeit, Geschäfte zu besuchen | | | | | | | | |
| Parkmöglichkeit für Fahrräder | | | | | | | | |
| Parkmöglichkeiten für Autos | | | | | | | | |
| Bewegungsfreiheit | | | | | | | | |
| Verkehrssituation für Fahrradfahrer:innen | | | | | | | | |
| Verkehrssituation für Fußgänger:innen | | | | | | | | |

2/4

Abbildung 6.1: Passant:innenfragebogen (1/2)

| | | keine Angabe |
|---|---|---|
| | Verschlech-terung ← | neutral → Verbesse-rung |
| Verkehrssituation für Autofahrer:innen | | |
| Ordnung/Sauberkeit | | |
| Lärm | | |
| gastronomische Sitzmöglichkeiten | | |
| öffentliche Sitzmöglichkeiten | | |
| Aufenthaltsqualität | | |

**14. Gibt es etwas, das Sie stört? Was müsste Ihrer Meinung nach am Konzept der Sommerstraße Am Brink verändert werden?**

_____

_____

_____

**15. Was gefällt Ihnen an der Sommerstraße Am Brink? Was sollte beibehalten oder ausgeweitet werden?**

_____

_____

_____

**16. Wie soll es nach der dreimonatigen Testphase in der Sommerstraße Am Brink weitergehen?**

O Wiederherstellung des vorherigen Zustands
O Verstetigung des Modellprojekts – dauerhafte bauliche Umgestaltung zu einer Fußgängerzone
O Jährliche Wiederholung der temporären Verkehrsberuhigung als Sommerstraße
O Etwas anderes, und zwar: _____

**17. Mal abgesehen von der Sommerstraße Am Brink, wie wichtig sind Ihnen folgende Themen als Bürger*in der Stadt ganz allgemein:**

| | | keine Angabe |
|---|---|---|
| | unwichtig ← | neutral → wichtig |
| Ordnung/Sauberkeit | | |
| Sicherheit | | |
| ÖPNV | | |
| Fußverkehr | | |
| Fahrradverkehr | | |
| Autoverkehr | | |
| ökologische Verkehrswende | | |
| Mobilität | | |

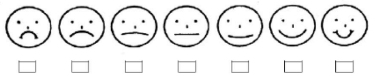




**18. Wie zufrieden sind Sie mit der Lokalpolitik in Rostock im Hinblick auf die folgenden Punkte:**

| | | keine Angabe |
|---|---|---|
| | unzufrieden ← | neutral → zufrieden |
| Mobilität: Auto | | |
| Mobilität: Fahrrad | | |
| Mobilität: ÖPNV | | |
| Mobilität: zu Fuß | | |
| Wohnen | | |

**19. Haben Sie das Gefühl, dass Sie die Entwicklung der Stadt mit beeinflussen können?**



**20. Wie alt sind Sie?** _____

**21. Geschlecht** O weiblich O männlich O divers

**22. Geburtsort**_____

**23. Was ist Ihr höchster Schulabschluss:**

O von der Schule abgegangen ohne Schulabschluss
O Hauptschulabschluss / POS 8. Klasse
O Mittlere Reife / Realschulabschluss / POS 10. Klasse
O Fachhochschulreife
O Abitur // EOS 12. Klasse
O EOS mit Lehre
O Anderer Schulabschluss _____

**24. Welcher Tätigkeit gehen Sie nach?** _____

**25. Diese Tätigkeit ist**

O in Vollzeit O befristet O geringfügig (450€)
O in Teilzeit O unbefristet O gelegentlich
O sonstiges: _____

**26. Arbeiten Sie hier der näheren Umgebung der Sommerstraße Am Brink?** O nein O ja

**27. Wo wohnen Sie?**

O im Projektbereich (siehe Karte)
O KTV, in einer anderen Straße, nämlich
_____
O in einem anderen Stadtteil in Rostock, nämlich
_____
O außerhalb Rostocks/ Region/PLZ/Landkreis
_____

**28. Seit wann leben Sie dort (Jahr)?** _____

**29. Möchten Sie noch etwas zur Sommerstraße Am Brink sagen? Haben wir etwas vergessen?**

_____

*wird von Interviewer:in ausgefüllt:*

Tag: _____ | Uhrzeit:_____ | Ort: _____ | ausgefüllt von: O Befragte selbst O Interviewer:in

Abbildung 6.3: Gewerbefragebogen (1/1)

Universität Rostock Traditio et Innovatio

ROSIS Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e. V.

Hanse- und Universitätsstadt ROSTOCK

# Befragung zur Sommerstraße „Am Brink“

1. Haben Sie von der Sommerstraße „Am Brink“ gehört? O nein O ja

2. Wenn ja, wie haben Sie davon erfahren? (Mehrfachnennungen möglich)
   O von Familie, Freund:innen, Bekannten
   O von Plakaten
   O aus dem Internet / den sozialen Medien
   O aus der Presse
   O durch die Situation / Informationen vor Ort
   O durch den Flyer zur Sommerstraße
   O Sonstiges: _____

   O trifft nicht zu

3. Wie bewerten Sie das Projekt Sommerstraße „Am Brink“ ganz allgemein?

4. Wie hat sich die Sommerstraße hinsichtlich der folgenden Kriterien auf Ihr Gewerbe ausgewirkt (Verbesserung/Verschlechterung: im Vergleich zu vorher)?

| | | | | | | | | weiß nicht, keine Angabe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Verschlech-terung | ← | | neutral | → | | Verbesse-rung | |
| Qualität der Geschäfts-situation insgesamt | | | | | | | | |
| Anzahl der Kund:innen | | | | | | | | |
| Zufriedenheit der Kund:innen | | | | | | | | |
| Umsatz | | | | | | | | |
| Anlieferung | | | | | | | | |
| Erreichbarkeit Ihres Unternehmens | | | | | | | | |
| Parkplatzsituation: Kund:innen | | | | | | | | |
| Parkplatzsituation: Mitarbeiter:innen | | | | | | | | |
| Qualität des Standorts Ihres Geschäfts | | | | | | | | |
| Qualität des öffentlichen Raums | | | | | | | | |

1/4

Fall-ID: _____

5. Gibt es etwas, das Sie stört? Was müsste Ihrer Meinung nach am Konzept der Sommerstraße „Am Brink“ verändert werden?
   _____
   _____
   _____

6. Was gefällt Ihnen an der Sommerstraße „Am Brink“? Was sollte beibehalten oder ausgeweitet werden?
   _____
   _____
   _____

7. Haben Sie sich bereits im Kontext der Sommerstraße „Am Brink“ engagiert (Teilnahme an Unterschriftensammlungen und anderen Aktionen für oder gegen das Projekt)?
   O nein
   O ja. Wie genau? _____

8. Wie soll es nach der dreimonatigen Testphase in der Sommerstraße „Am Brink“ weitergehen?
   O Wiederherstellung des vorherigen Zustands
   O Verstetigung des Modellprojekts – dauerhafte bauliche Umgestaltung zu einer Fußgängerzone
   O Jährliche Wiederholung der temporären Verkehrsberuhigung als Sommerstraße
   O Etwas anderes, und zwar: _____

9. Woher kommen Ihre Kund:innen und Mitarbeiter:innen? Bitte schätzen Sie den Anteil der Zusammensetzung (%-Spalte) und geben Sie an, ob die Zahl der Kund:innen nach der Einführung der Fußgängerzone Am Brink zugenommen (+), bzw. abgenommen (-) hat oder gleich geblieben (=) ist.

| | Mitarbeiter:innen | Kund:innen | Veränderung der Kund:innenzahl infolge der Sommerstr. (+/-/=) |
|---|---|---|---|
| aus der KTV | % | % | |
| aus anderen Stadtteilen | % | % | |
| von außerhalb Rostocks | % | % | |

10. Wie kommen Ihre Kund:innen und Mitarbeiter:innen zu Ihnen? Bitte schätzen Sie den Anteil der Zusammensetzung (%-Spalte) und geben Sie an, ob der Anteil nach der Einführung der Fußgängerzone Am Brink zugenommen (+), bzw. abgenommen (-) hat oder gleich geblieben (=) ist.

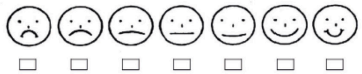
| | Kund:innen | Veränderung (+/-/=) | Mitarbeiter:innen | Veränderung (+/-/=) |
|---|---|---|---|---|
| zu Fuß | % | | % | |
| mit dem Fahrrad | % | | % | |
| mit dem ÖPNV | % | | % | |
| mit dem Auto | % | | % | |

2/4

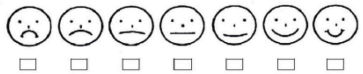
**11. Mal abgesehen von der Sommerstraße „Am Brink“, welche Bedeutung haben die folgenden Themen für Ihr Unternehmen:**

| | unwichtig ← | | | neutral | | | → wichtig | weiß nicht, keine Angabe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ordnung/Sauberkeit | | | | | | | | |
| Sicherheit | | | | | | | | |
| ÖPNV | | | | | | | | |
| Fußverkehr | | | | | | | | |
| Fahrradverkehr | | | | | | | | |
| Autoverkehr | | | | | | | | |
| ökologische Verkehrswende | | | | | | | | |
| Mobilität | | | | | | | | |
| Unterstützung durch die Stadt | | | | | | | | |

**12. Haben Sie das Gefühl, dass Sie die Entwicklung der Stadt mit beeinflussen können?**



**13. Wie sehen Sie die Zukunft Ihres Gewerbes ganz allgemein?**



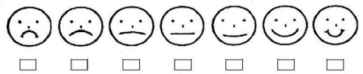
**Warum schätzen Sie die Zukunft Ihres Gewerbes so ein?**

_____

_____

_____

**14. Wie hat sich der Umsatz Ihres Gewebes in den letzten drei Jahren entwickelt?**



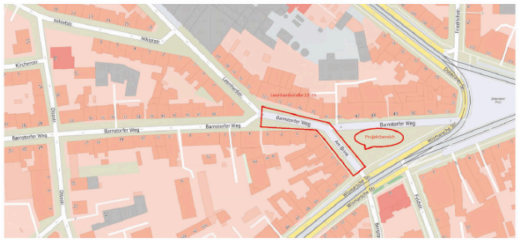
**Was sind die wichtigsten Ursachen dieser Entwicklung?**

_____

_____

_____





**15. Wo befindet sich Ihr Gewerbe?**
O im Projektbereich (siehe Karte) O Barnstorfer Weg/Leonhardstr.
O Wismarsche Str. O Niklotstr./Ottostr./Kirchenstr./Schulstr.
O Doberaner Str. O Margaretenstr./Neubramowstr.

**16. Wo üben Sie Ihr Gewerbe aus?**
O vor Ort O (auch) in anderen Stadtteilen Rostocks O außerhalb Rostocks

**17. Seit wann besteht Ihr Gewerbe?** _____ (Jahr)

**18. Seit wann sind Sie persönlich hier in diesem Gewerbe tätig?** _____ (Jahr)

**19. In welcher Funktion sind Sie tätig:**
O Besitzer:in O Geschäftsführer:in
O Angestellte:r O Aushilfe/Hilfskraft
O Sonstiges, und zwar: _____

**20. Handelt es sich bei Ihrem Gewerbe um einen Einzelbetrieb oder um einen Filialbetrieb?**
O Einzelbetrieb, inhaber:innengeführt O Einzelbetrieb, nicht inhaber:innengeführt
O Filialbetrieb

**21. Welcher Kategorie entspricht Ihr Gewerbe:**
O Einzelhandel O Gastronomie O Dienstleistungen
O Handwerk O Gesundheit O Sonstiges, und zwar: _____

**22. Was sind die gewöhnlichen Öffnungs-, bzw. Betriebszeiten Ihres Gewerbes?**

Werktags: von _____ bis _____ und: von _____ bis _____
Wochenende: von _____ bis _____ und: von _____ bis _____

**23. Was sind die gewöhnlichen Anlieferungszeiten für Ihr Gewerbe?**

Werktags: von _____ bis _____ und: von _____ bis _____
Wochenende: von _____ bis _____ und: von _____ bis _____

**24. Wie viele Mitarbeiter:innen gehören zu Ihrem Gewerbe?** _____, **davon fest angestellt:** _____

**25. Wie hoch schätzen Sie den Anteil des Onlinehandels an Ihrem Gesamtumsatz?** _____%

**26. Nutzen Sie ein Kraftfahrzeug bzw. Kraftfahrzeuge bei der Ausübung Ihres Gewerbes?**
O nein O ja

**27. Möchten Sie noch etwas zur Sommerstraße „Am Brink“ sagen? Haben wir etwas vergessen?**

_____

_____

***Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!***

*wird von Interviewer:in ausgefüllt:*

Tag: _____ | Uhrzeit:_____ | Ort: _____ | ausgefüllt von: O Befragte selbst O Interviewer:in

# Anwohner:innenfragebogen

evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

Universität Rostock

Teilnahme bis 19. Dezember 2021. Scannen Sie diesen QR-Code für die Online-Teilnahme!

Bitte so markieren: ☐ ☒ ☐ ☐ ☐ Bitte verwenden Sie einen Kugelschreiber oder nicht zu starken Filzstift. Dieser Fragebogen wird maschinell erfasst.
Korrektur: ☐ ■ ☐ ☒ ☐ Bitte beachten Sie im Interesse einer optimalen Datenerfassung die links gegebenen Hinweise beim Ausfüllen.

## 1. Allgemeine Hinweise

Universität Rostock Traditio et Innovatio | ROSIS Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V. | Hanse- und Universitätsstadt ROSTOCK

Willkommen bei der Haushaltsbefragung für das Projekt "Sommerstraße Am Brink"

Sehr geehrte Anwohnerin und Anwohner der KTV, die Fußgängerzone „Am Brink" in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt wurde im Rahmen eines dreimonatigen Modellversuchs (02.08. bis 31.10.2021) erweitert. Dazu wurde die Durchfahrt von der Wismarschen Straße zum Barnstorfer Weg, bzw. der Leonhardstraße für den Autoverkehr gesperrt und durch eine Fußgängerzone ersetzt. Die Resonanz auf die "Sommerstraße Am Brink" ist unterschiedlich. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat daher die Universität Rostock sowie das Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V. beauftragt, unabhängig und neutral herauszufinden, wie die „Sommerstraße Am Brink" bewertet wird.




**Eine Entscheidung, wie künftig mit der „Sommerstraße Am Brink" weiter verfahren werden soll, hängt daher wesentlich auch von Ihrer Einschätzung ab. Daher bitten wir um Ihre Unterstützung.**

Bitte nehmen Sie sich ca. 15 Minuten Zeit für diese Umfrage. Es müssen nicht alle Fragen beantwortet werden, aber je mehr Informationen Sie uns geben, desto besser wird die Qualität der Daten. Wichtig ist, dass eine Person aus dem Haushalt, die 18 Jahre oder älter ist, diesen Fragebogen beantwortet (am besten jene Person, die als nächste Geburtstag hat).

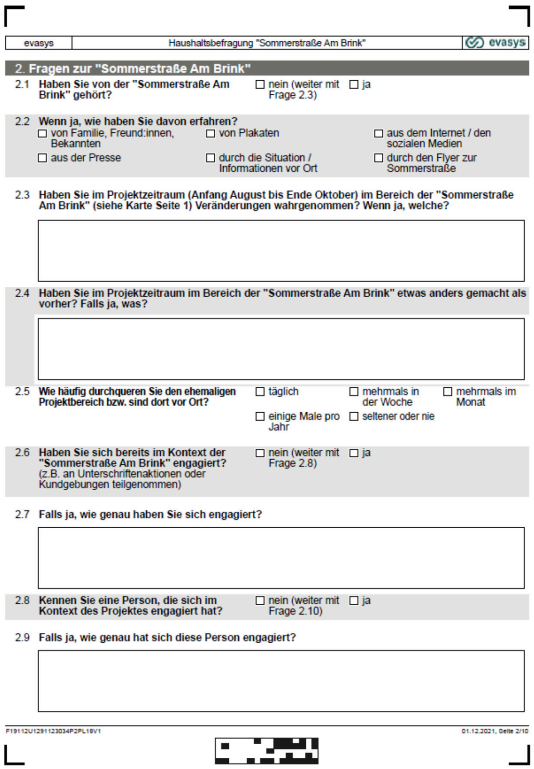
Sie haben zwei Möglichkeiten an der Befragung teilzunehmen. Entweder **online,** bitte **scannen Sie dazu einfach den QR-Code oben rechts** und nehmen mit Ihrem Smartphone teil **oder** aber **postalisch.** Senden Sie hierzu den ausgefüllten Bogen an: **Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V., Wismarsche Straße 29, 18057 Rostock** oder werfen Sie ihn dort in den Briefkasten. Bitte füllen Sie den Bogen **bis Sonntag, 19. Dezember 2021 aus.** Die Ergebnisse können Sie im kommenden Frühjahr der Webseite der "Sommerstraße Am Brink" entnehmen: rostock.de/sommerstrasse

Die Befragung ist vollständig anonym. Ein Rückschluss auf Ihre Person ist zu keiner Zeit möglich. Die Durchführung der Studie geschieht auf der Grundlage der Bestimmungen des Landesdatenschutzgesetzes. Die erhobenen Daten werden gespeichert und ausschließlich im Rahmen der wissenschaftlichen Forschung verarbeitet und analysiert. Selbstverständlich haben Sie ein Beschwerderecht beim Datenschutzbeauftragten des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Telefon: 0385 59494 0, E-Mail: info@datenschutz-mv.de.

Wenn Sie Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich an Dr. André Knabe (E-Mail: andre.knabe@rostocker-institut.org). Wir sind gespannt auf Ihre Antworten!

F19112U129112303 4P1PL18V1 | 01.12.2021, Seite 1/10





evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

## 2. Fragen zur "Sommerstraße Am Brink"

2.1 **Haben Sie von der "Sommerstraße Am Brink" gehört?** ☐ nein (weiter mit Frage 2.3) ☐ ja

2.2 **Wenn ja, wie haben Sie davon erfahren?**
☐ von Familie, Freund:innen, Bekannten ☐ von Plakaten ☐ aus dem Internet / den sozialen Medien
☐ aus der Presse ☐ durch die Situation / Informationen vor Ort ☐ durch den Flyer zur Sommerstraße

2.3 **Haben Sie im Projektzeitraum (Anfang August bis Ende Oktober) im Bereich der "Sommerstraße Am Brink" (siehe Karte Seite 1) Veränderungen wahrgenommen? Wenn ja, welche?**

2.4 **Haben Sie im Projektzeitraum im Bereich der "Sommerstraße Am Brink" etwas anders gemacht als vorher? Falls ja, was?**

2.5 **Wie häufig durchqueren Sie den ehemaligen Projektbereich bzw. sind dort vor Ort?** ☐ täglich ☐ mehrmals in der Woche ☐ mehrmals im Monat ☐ einige Male pro Jahr ☐ seltener oder nie

2.6 **Haben Sie sich bereits im Kontext der "Sommerstraße Am Brink" engagiert?** (z.B. an Unterschriftenaktionen oder Kundgebungen teilgenommen) ☐ nein (weiter mit Frage 2.8) ☐ ja

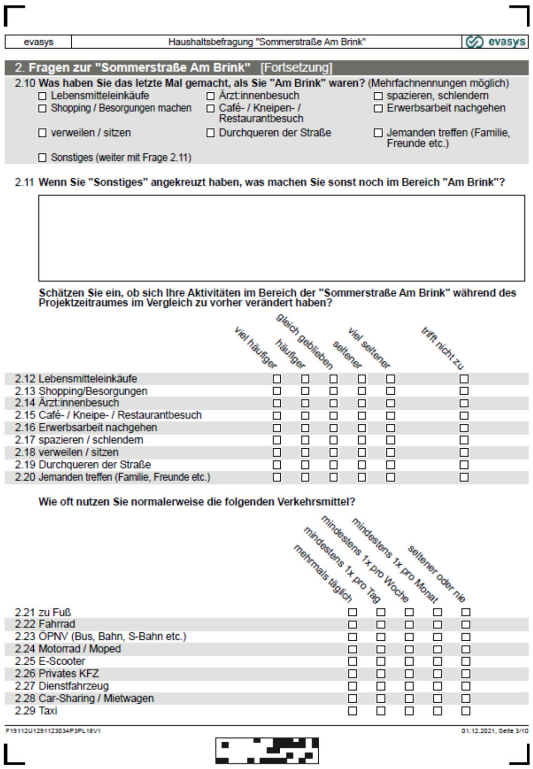
2.7 **Falls ja, wie genau haben Sie sich engagiert?**

2.8 **Kennen Sie eine Person, die sich im Kontext des Projektes engagiert hat?** ☐ nein (weiter mit Frage 2.10) ☐ ja

2.9 **Falls ja, wie genau hat sich diese Person engagiert?**

F19112U129112303 4P2PL18V1 | 01.12.2021, Seite 2/10





evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

## 2. Fragen zur "Sommerstraße Am Brink" [Fortsetzung]

2.10 **Was haben Sie das letzte Mal gemacht, als Sie "Am Brink" waren?** (Mehrfachnennungen möglich)
☐ Lebensmitteleinkäufe ☐ Arzt:innenbesuch ☐ spazieren, schlendern
☐ Shopping / Besorgungen machen ☐ Café- / Kneipen- / Restaurantbesuch ☐ Erwerbsarbeit nachgehen
☐ verweilen / sitzen ☐ Durchqueren der Straße ☐ Jemanden treffen (Familie, Freunde etc.)
☐ Sonstiges (weiter mit Frage 2.11)

2.11 **Wenn Sie "Sonstiges" angekreuzt haben, was machen Sie sonst noch im Bereich "Am Brink"?**

**Schätzen Sie ein, ob sich Ihre Aktivitäten im Bereich der "Sommerstraße Am Brink" während des Projektzeitraumes im Vergleich zu vorher verändert haben?**

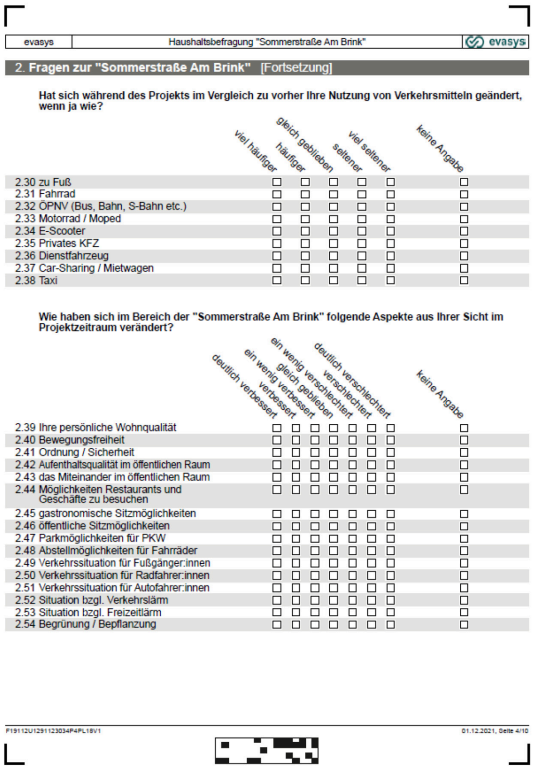
| | viel häufiger | häufiger | gleich geblieben | seltener | viel seltener | trifft nicht zu |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.12 Lebensmitteleinkäufe | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.13 Shopping/Besorgungen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.14 Arzt:innenbesuch | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.15 Café- / Kneipe- / Restaurantbesuch | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.16 Erwerbsarbeit nachgehen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.17 spazieren / schlendern | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.18 verweilen / sitzen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.19 Durchqueren der Straße | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.20 Jemanden treffen (Familie, Freunde etc.) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

**Wie oft nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?**

| | mehrmals täglich | mindestens 1x pro Tag | mindestens 1x pro Woche | mindestens 1x pro Monat | seltener oder nie |
|---|---|---|---|---|---|
| 2.21 zu Fuß | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.22 Fahrrad | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.23 ÖPNV (Bus, Bahn, S-Bahn etc.) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.24 Motorrad / Moped | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.25 E-Scooter | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.26 Privates KFZ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.27 Dienstfahrzeug | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.28 Car-Sharing / Mietwagen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.29 Taxi | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

F19112U129112303 4P3PL18V1 | 01.12.2021, Seite 3/10





evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

## 2. Fragen zur "Sommerstraße Am Brink" [Fortsetzung]

**Hat sich während des Projekts im Vergleich zu vorher Ihre Nutzung von Verkehrsmitteln geändert, wenn ja wie?**

| | viel häufiger | häufiger | gleich geblieben | seltener | viel seltener | keine Angabe |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.30 zu Fuß | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.31 Fahrrad | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.32 ÖPNV (Bus, Bahn, S-Bahn etc.) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.33 Motorrad / Moped | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.34 E-Scooter | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.35 Privates KFZ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.36 Dienstfahrzeug | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.37 Car-Sharing / Mietwagen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.38 Taxi | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

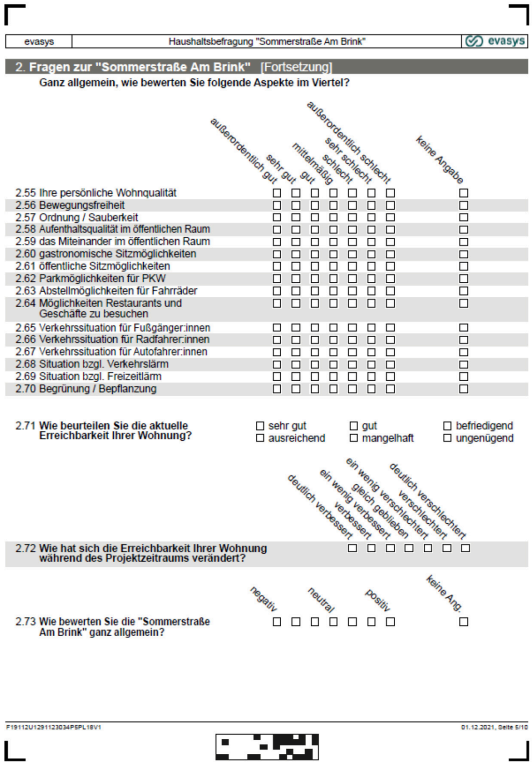
**Wie haben sich im Bereich der "Sommerstraße Am Brink" folgende Aspekte aus Ihrer Sicht im Projektzeitraum verändert?**

| | deutlich verbessert | ein wenig verbessert | gleich geblieben | ein wenig verschlechtert | deutlich verschlechtert | keine Angabe |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.39 Ihre persönliche Wohnqualität | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.40 Bewegungsfreiheit | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.41 Ordnung / Sicherheit | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.42 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.43 das Miteinander im öffentlichen Raum | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.44 Möglichkeiten Restaurants und Geschäfte zu besuchen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.45 gastronomische Sitzmöglichkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.46 öffentliche Sitzmöglichkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.47 Parkmöglichkeiten für PKW | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.48 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.49 Verkehrssituation für Fußgänger:innen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.50 Verkehrssituation für Radfahrer:innen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.51 Verkehrssituation für Autofahrer:innen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.52 Situation bzgl. Verkehrslärm | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.53 Situation bzgl. Freizeitlärm | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.54 Begrünung / Bepflanzung | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

F19112U129112303 4P4PL18V1 | 01.12.2021, Seite 4/10



Abbildung 6.5: Anwohner:innenfragebogen (1/3)



evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

**2. Fragen zur "Sommerstraße Am Brink" [Fortsetzung]**

**Ganz allgemein, wie bewerten Sie folgende Aspekte im Viertel?**

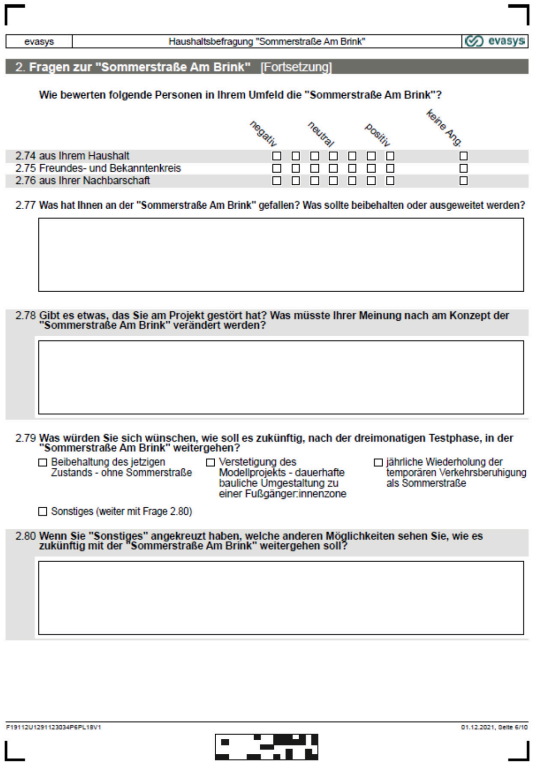
| | außerordentlich gut | sehr gut | gut | mittelmäßig | schlecht | sehr schlecht | außerordentlich schlecht | keine Angabe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.55 Ihre persönliche Wohnqualität | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.56 Bewegungsfreiheit | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.57 Ordnung / Sauberkeit | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.58 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.59 das Miteinander im öffentlichen Raum | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.60 gastronomische Sitzmöglichkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.61 öffentliche Sitzmöglichkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.62 Parkmöglichkeiten für PKW | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.63 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.64 Möglichkeiten Restaurants und Geschäfte zu besuchen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.65 Verkehrssituation für Fußgänger:innen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.66 Verkehrssituation für Radfahrer:innen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.67 Verkehrssituation für Autofahrer:innen | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.68 Situation bzgl. Verkehrslärm | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.69 Situation bzgl. Freizeitlärm | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.70 Begrünung / Bepflanzung | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

2.71 **Wie beurteilen Sie die aktuelle Erreichbarkeit Ihrer Wohnung?**
☐ sehr gut ☐ gut ☐ befriedigend
☐ ausreichend ☐ mangelhaft ☐ ungenügend

| | deutlich verbessert | ein wenig verbessert | gleich geblieben | ein wenig verschlechtert | deutlich verschlechtert |
|---|---|---|---|---|---|
| 2.72 Wie hat sich die Erreichbarkeit Ihrer Wohnung während des Projektzeitraums verändert? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

| | negativ | neutral | positiv | keine Ang. |
|---|---|---|---|---|
| 2.73 Wie bewerten Sie die "Sommerstraße Am Brink" ganz allgemein? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |





evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

**2. Fragen zur "Sommerstraße Am Brink" [Fortsetzung]**

**Wie bewerten folgende Personen in Ihrem Umfeld die "Sommerstraße Am Brink"?**

| | negativ | neutral | positiv | keine Ang. |
|---|---|---|---|---|
| 2.74 aus Ihrem Haushalt | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.75 Freundes- und Bekanntenkreis | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2.76 aus Ihrer Nachbarschaft | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

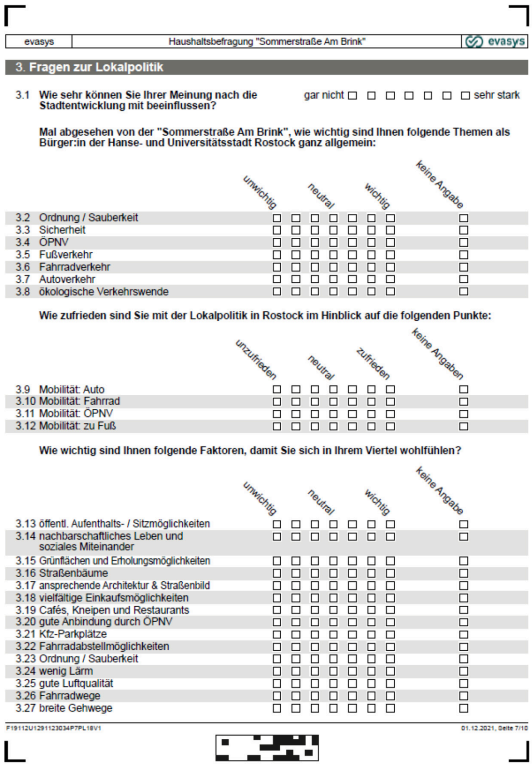
2.77 **Was hat Ihnen an der "Sommerstraße Am Brink" gefallen? Was sollte beibehalten oder ausgeweitet werden?**

2.78 **Gibt es etwas, das Sie am Projekt gestört hat? Was müsste Ihrer Meinung nach am Konzept der "Sommerstraße Am Brink" verändert werden?**

2.79 **Was würden Sie sich wünschen, wie soll es zukünftig, nach der dreimonatigen Testphase, in der "Sommerstraße Am Brink" weitergehen?**
☐ Beibehaltung des jetzigen Zustands - ohne Sommerstraße
☐ Verstetigung des Modellprojekts - dauerhafte bauliche Umgestaltung zu einer Fußgänger:innenzone
☐ jährliche Wiederholung der temporären Verkehrsberuhigung als Sommerstraße
☐ Sonstiges (weiter mit Frage 2.80)

2.80 **Wenn Sie "Sonstiges" angekreuzt haben, welche anderen Möglichkeiten sehen Sie, wie es zukünftig mit der "Sommerstraße Am Brink" weitergehen soll?**





evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

**3. Fragen zur Lokalpolitik**

3.1 **Wie sehr können Sie Ihrer Meinung nach die Stadtentwicklung mit beeinflussen?** gar nicht ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ sehr stark

**Mal abgesehen von der "Sommerstraße Am Brink", wie wichtig sind Ihnen folgende Themen als Bürger:in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ganz allgemein:**

| | unwichtig | neutral | wichtig | keine Angabe |
|---|---|---|---|---|
| 3.2 Ordnung / Sauberkeit | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.3 Sicherheit | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.4 ÖPNV | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.5 Fußverkehr | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.6 Fahrradverkehr | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.7 Autoverkehr | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.8 ökologische Verkehrswende | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

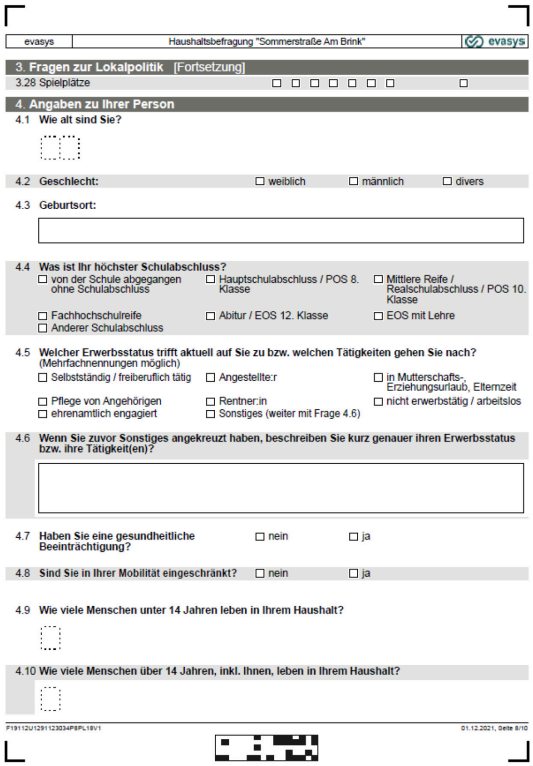
**Wie zufrieden sind Sie mit der Lokalpolitik in Rostock im Hinblick auf die folgenden Punkte:**

| | unzufrieden | neutral | zufrieden | keine Angaben |
|---|---|---|---|---|
| 3.9 Mobilität: Auto | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.10 Mobilität: Fahrrad | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.11 Mobilität: ÖPNV | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.12 Mobilität: zu Fuß | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

**Wie wichtig sind Ihnen folgende Faktoren, damit Sie sich in Ihrem Viertel wohlfühlen?**

| | unwichtig | neutral | wichtig | keine Angaben |
|---|---|---|---|---|
| 3.13 öffentl. Aufenthalts- / Sitzmöglichkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.14 nachbarschaftliches Leben und soziales Miteinander | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.15 Grünflächen und Erholungsmöglichkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.16 Straßenbäume | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.17 ansprechende Architektur & Straßenbild | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.18 vielfältige Einkaufsmöglichkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.19 Cafés, Kneipen und Restaurants | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.20 gute Anbindung durch ÖPNV | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.21 Kfz-Parkplätze | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.22 Fahrradabstellmöglichkeiten | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.23 Ordnung / Sauberkeit | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.24 wenig Lärm | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.25 gute Luftqualität | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.26 Fahrradwege | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 3.27 breite Gehwege | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |





evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

**3. Fragen zur Lokalpolitik [Fortsetzung]**

| | keine Angabe |
|---|---|
| 3.28 Spielplätze | ☐ |

**4. Angaben zu Ihrer Person**

4.1 **Wie alt sind Sie?**

4.2 **Geschlecht:** ☐ weiblich ☐ männlich ☐ divers

4.3 **Geburtsort:**

4.4 **Was ist Ihr höchster Schulabschluss?**
☐ von der Schule abgegangen ohne Schulabschluss
☐ Hauptschulabschluss / POS 8. Klasse
☐ Mittlere Reife / Realschulabschluss / POS 10. Klasse
☐ Fachhochschulreife
☐ Abitur / EOS 12. Klasse
☐ EOS mit Lehre
☐ Anderer Schulabschluss

4.5 **Welcher Erwerbsstatus trifft aktuell auf Sie zu bzw. welchen Tätigkeiten gehen Sie nach?** (Mehrfachnennungen möglich)
☐ Selbstständig / freiberuflich tätig
☐ Angestellte:r
☐ in Mutterschafts-, Erziehungsurlaub, Elternzeit
☐ Pflege von Angehörigen
☐ Rentner:in
☐ nicht erwerbstätig / arbeitslos
☐ ehrenamtlich engagiert
☐ Sonstiges (weiter mit Frage 4.6)

4.6 **Wenn Sie zuvor Sonstiges angekreuzt haben, beschreiben Sie kurz genauer ihren Erwerbsstatus bzw. ihre Tätigkeit(en)?**

4.7 **Haben Sie eine gesundheitliche Beeinträchtigung?** ☐ nein ☐ ja

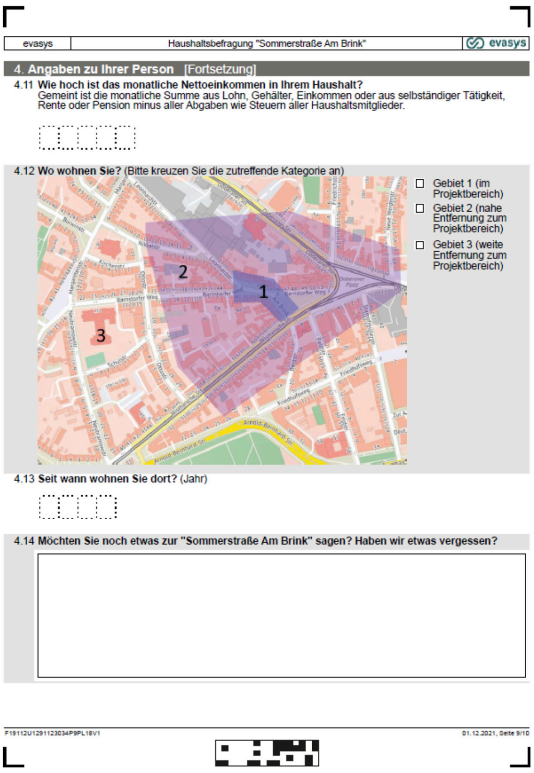
4.8 **Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?** ☐ nein ☐ ja

4.9 **Wie viele Menschen unter 14 Jahren leben in Ihrem Haushalt?**

4.10 **Wie viele Menschen über 14 Jahren, inkl. Ihnen, leben in Ihrem Haushalt?**



Abbildung 6.6: Anwohner:innenfragebogen (2/3)



evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

**4. Angaben zu Ihrer Person** [Fortsetzung]

4.11 **Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen in Ihrem Haushalt?**
Gemeint ist die monatliche Summe aus Lohn, Gehälter, Einkommen oder aus selbständiger Tätigkeit, Rente oder Pension minus aller Abgaben wie Steuern aller Haushaltsmitglieder.

4.12 **Wo wohnen Sie?** (Bitte kreuzen Sie die zutreffende Kategorie an)



- ☐ Gebiet 1 (im Projektbereich)
- ☐ Gebiet 2 (nahe Entfernung zum Projektbereich)
- ☐ Gebiet 3 (weite Entfernung zum Projektbereich)

4.13 **Seit wann wohnen Sie dort?** (Jahr)

4.14 **Möchten Sie noch etwas zur "Sommerstraße Am Brink" sagen? Haben wir etwas vergessen?**





evasys | Haushaltsbefragung "Sommerstraße Am Brink" | evasys

**5. Kontaktinformationen**

**Vielen Dank für Ihre Teilnahme!**

Weitere Informationen zur "Sommerstraße Am Brink" erhalten Sie hier: www.rostock.de/sommerstraße

Bei Fragen zur Wissenschaftlichen Begleitforschung wenden Sie sich bitte an:
Dr. André Knabe, Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V.
mail andre.knabe@rostocker-institut.org

Dr. Robert Brumme, Universität Rostock
mail robert.brumme@uni-rostock.de

Melanie Rühmling, Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V.
mail melanie.ruehmling@uni-rostock.de



Abbildung 6.7: Anwohner:innenfragebogen (3/3)

# Leitfaden für die qualitativen Interviews

Universität Rostock Traditio et Innovatio | ROSIS Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e. V. | Hanse- und Universitätsstadt ROSTOCK

**Interview zur Sommerstraße „Am Brink"**

**Introduktion**

**Kurze Vorstellung:**

*Name und Tätigkeit*

**Organisatorisches:**

Bevor wir mit dem Interview beginnen, möchte ich Ihnen kurz sagen, wie das Gespräch abläuft.

- *zeitlichen Rahmen abklären:*
  - Wie lange kann der Raum genutzt werden?
  - Wie viel Zeit haben Sie? → Ggf. zweiten Termin vereinbaren. (Wünschenswert 1 Stunde)
- *Das Interview besteht aus mehreren Teilen:* Fragebogen, offenes Gespräch, ggf. Netzwerktabelle
  - Wichtig ist, dass es keine richtigen oder falschen Antworten auf meine Fragen gibt – uns interessiert, was für Sie wichtig ist.
- *Ausschluss von Störquellen.* Zu guter Letzt: Bevor wir starten, würde ich Sie noch bitten Ihr Handy auszuschalten, wenn Sie eines dabeihaben, damit wir ungestört sind.

**Datenschutz, Einverständniserklärung und Zustimmung Aufnahmegerät:**

Wie Sie ja auch schon wissen, möchten wir das Gespräch aufnehmen, damit wir es für wissenschaftliche Zwecke auswerten können. Um Ihnen eine Sicherheit zu geben, dass Sie anonym bleiben, würde ich Sie einmal bitten, dieses Schreiben in Ruhe zu lesen. Jetzt unterschreiben wir beide es und jeder behält ein Exemplar.

*→[Lesen, warten, unterschreiben, Aufnahmegerät einschalten!]*

**Sind Sie damit einverstanden, dass wir das Gespräch aufnehmen und zu wissenschaftlichen Zwecken anonym auswerten?**

1/9

## 0. Immanente Nachfragen

Bitte immer dran denken, falls die Erzählung ins Stocken gerät:

- abwarten und Pausen zulassen
- nicken, aufmerksames Zuhören
- Redefluss nicht unterbrechen

- Wie war das für Sie?
- Können Sie mir das genauer beschreiben?
- Haben Sie dafür ein Beispiel?
- Was kann ich mir darunter vorstellen?
- Sie haben Person XY erwähnt. Um wen handelt es sich dabei?
- …

## 1. Einstieg, Alltag, Lebenssituation

**Da wir uns noch gar nicht kennen und ich nichts über Sie weiß, würde ich vorschlagen, Sie erzählen mir einmal, wie Ihr Alltag so aussieht. Vielleicht sagen Sie mir einfach, was Sie in der letzten Woche so alles gemacht haben?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Gehen Sie die Woche einfach Tag für Tag durch. Was haben Sie am Montag gemacht?
- Was machen Sie am Wochenende?

2/9

## 2. „Am Brink"

**Ganz allgemein: Was verbinden Sie mit dem Bereich rund um den Brink?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Wann sind Sie dort?
- Was tun Sie dort?

**Kommen wir jetzt zu unserem Thema, der „Sommerstr. ‚Am Brink'".**

**Erinnern Sie sich noch daran, als Sie das erste Mal von der Idee einer Fußgänger:innenzone „Am Brink" gehört haben? Wie war das?**

Ergänzende Nachfragen – *Obligatorisch, müssen unbedingt besprochen werden:*

- Woher hatten Sie die Information?
- Was ging Ihnen durch den Kopf?
- Welche Hoffnungen hatten Sie?
- Welche Befürchtungen hatten Sie?

**Wie haben Sie die Veränderungen zur Zeit der Sommerstraße erlebt?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Hat sich durch die Sommerstraße etwas für Sie verändert? Wenn ja, was?
- Haben Sie in der Projektlaufzeit etwas anders gemacht als vorher?

3/9

**Wie bewerten Sie das Projekt?**

Ergänzende Nachfragen – *Obligatorisch, müssen unbedingt besprochen werden:*

- Was gefällt Ihnen gut?
- Was gefällt Ihnen nicht?
- Was müsste anders gemacht werden?

**Mit wem haben Sie über die Sommerstraße gesprochen? Worum ging es dabei?**

Ergänzende Nachfragen – *Obligatorisch, müssen unbedingt besprochen werden:*

- Wie einig war sich ihr Umfeld über die Bewertung der Straße?
- Gab es auch andere Meinungen?

**Haben Sie sich im Rahmen der Sommerstraße engagiert?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- *Vielleicht haben Sie von Umfragen, Unterschriftenaktionen und Kundgebungen gehört, die infolge der Einrichtung der Fußgänger:innenzone durchgeführt wurden.*
- Haben Sie sich daran beteiligt? Wenn ja, woran und in welcher Weise?

**Wie würden Sie sich den Bereich um den Brink wünschen? Wie sollte es dort Ihrer Meinung nach in 5-10 Jahren aussehen?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Wer sollte sich dort aufhalten?
- Was sollte man dort tun können?

4/9

Abbildung 6.8: Leitfaden: Qualitative Interviews

# Datenbogen - qualitative Interviews

Datenbogen: Brink – Qualitative Interviews

1. **Wie bewegen Sie sich gewöhnlich durch den Bereich der Sommerstraße Am Brink?**
   O zu Fuß O Fahrrad O Sonstiges:
   O KfZ O Motorrad/Moped _____

2. **Wie bewerten Sie das Projekt Sommerstraße Am Brink ganz allgemein?**

3. **Wie soll es künftig im Bereich der Sommerst. Am Brink weitergehen?**
   O Beibehaltung des jetzigen Zustands (ohne Fußgänger:innenzone)
   O Verstetigung des Modellprojekts – dauerhafte bauliche Umgestaltung zu einer Fußgänger:innenzone
   O Jährliche Wiederholung der temporären Verkehrsberuhigung als Sommerstraße
   O Etwas anderes, und zwar: _____

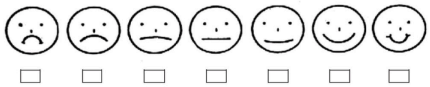
4. **Mal abgesehen von der Sommerstraße Am Brink, wie wichtig sind Ihnen folgende Themen als Bürger:in der Stadt ganz allgemein:**

| | | | | | | | | keine Angabe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | unwichtig | | | neutral | | | wichtig | |
| ÖPNV | | | | | | | | |
| Fußverkehr | | | | | | | | |
| Fahrradverkehr | | | | | | | | |
| Autoverkehr | | | | | | | | |
| ökologische Verkehrswende | | | | | | | | |

5. **Wie zufrieden sind Sie mit der Lokalpolitik in Rostock im Hinblick auf die folgenden Punkte:**

| | | | | | | | | keine Angabe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | unzufrieden | | | neutral | | | zufrieden | |
| Mobilität: Auto | | | | | | | | |
| Mobilität: Fahrrad | | | | | | | | |
| Mobilität: ÖPNV | | | | | | | | |
| Mobilität: zu Fuß | | | | | | | | |

6. **Haben Sie das Gefühl, dass Sie die Entwicklung der Stadt mit beeinflussen können?**



7. **Wie alt sind Sie?** _____

8. **Geschlecht** O weiblich O männlich O divers

9. **Besitzt Ihr Haushalt ein Auto?** O ja O nein

10. **Was ist Ihr höchster Schulabschluss:**
    O ohne Schulabschluss O Hauptschulabschluss / POS 8. Klasse
    O Mittlere Reife / Real / POS 10. Kl. O Fachhochschulreife
    O Abitur // EOS 12. Klasse O EOS mit Lehre
    O Anderer Schulabschluss _____

11. **Wo wohnen Sie?**
    O im Projektbereich (siehe Karte)
    O KTV, in einer anderen Straße, nämlich: _____
    O in einem anderen Stadtteil in Rostock: _____
    O außerhalb Rostocks/ Region/PLZ/Landkreis: _____

Abbildung 6.9: Datenbogen: Qualitative Interviews

# 6.2 Deskriptive Statistik zu den drei Stichproben

## 6.2.1 Passant:innen

| Geschlecht | |
|---|---|
| männlich | 131 |
| weiblich | 129 |
| divers | 0 |
| Alter | |
| bis 30 | 104 |
| 31-50 | 99 |
| 51-65 | 34 |
| 66+ | 21 |
| Bildung | |
| max. Real | 52 |
| (Fach-)Abitur | 194 |
| Wohnort | |
| Projektbereich | 22 |
| KTV | 146 |
| HRO | 71 |
| außerhalb | 24 |
| Wie oft sind Sie in der „Sommerstraße“ | |
| täglich | 109 |
| mehrmals/Woche | 89 |
| mehrmals/Monat | 51 |
| mehrmals/Jahr | 12 |
| seltener | 6 |
| Wichtigkeit Automobilität | |
| (eher) unwichtig | 96 |
| neutral | 65 |
| (eher) wichtig | 96 |
| Wichtigkeit ökologische Verkehrswende | |
| (eher) unwichtig | 16 |
| neutral | 22 |
| (eher) wichtig | 220 |

Tabelle 6.1: Deskriptive Statistik zur Passant:innen-Befragung

### 6.2.2 Gewerbetreibende

| Sitz des Unternehmens | |
|---|---|
| Projektbereich | 10 |
| Barnstorfer Weg | 29 |
| Niklot/Otto/Kirch/Schulstr. | 10 |
| Wismarsche Str. | 34 |
| Doberaner Str. | 16 |
| Alter des Unternehmens | |
| unter 5 Jahre | 20 |
| 6 bis 15 Jahre | 31 |
| 16 bis 25 Jahre | 16 |
| (über) 26 Jahre | 23 |
| Branche | |
| Dienstleistungen | 26 |
| Einzelhandel | 34 |
| Gastronomie | 13 |
| Gesundheit | 12 |
| Handwerk | 7 |
| Sonstiges | 8 |
| Nutzung von Kfz im Unternehmen | |
| ja | 62 |
| nein | 35 |

Tabelle 6.2: Deskriptive Statistik zur Gewerbe-Befragung

## 6.2.3 Anwohner:innen

| Geschlecht | |
|---|---|
| männlich | 146 |
| weiblich | 136 |
| divers | 5 |
| Alter | |
| bis 30 | 82 |
| 31-50 | 127 |
| 51-65 | 49 |
| 66+ | 22 |
| Bildung | |
| max. Real | 41 |
| (Fach-)Abitur | 242 |
| Wohnort | |
| Projektbereich | 42 |
| nah am Projektbereich | 124 |
| weiter weg | 114 |
| Wie oft sind Sie in der „Sommerstraße“ | |
| täglich | 144 |
| mehrmals/Woche | 108 |
| mehrmals/Monat | 33 |
| mehrmals/Jahr | 5 |
| seltener | 2 |
| Wichtigkeit Automobilität | |
| (eher) unwichtig | 82 |
| neutral | 62 |
| (eher) wichtig | 142 |
| Wichtigkeit ökologische Verkehrswende | |
| (eher) unwichtig | 18 |
| neutral | 43 |
| (eher) wichtig | 223 |

Tabelle 6.3: Deskriptive Statistik zur Anwohner:innen-Befragung

# 6.3 Ergänzende Bivariate Analysen

## 6.3.1 Gewerbetreibende

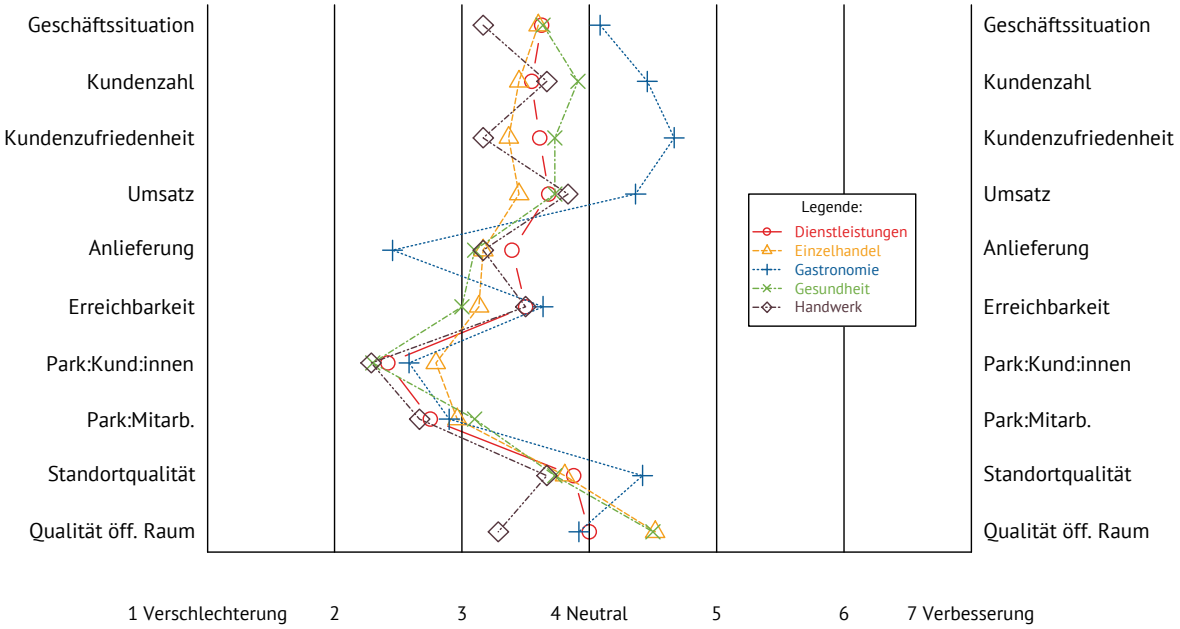



Abbildung 6.10: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Gewerbe, nach Branche)

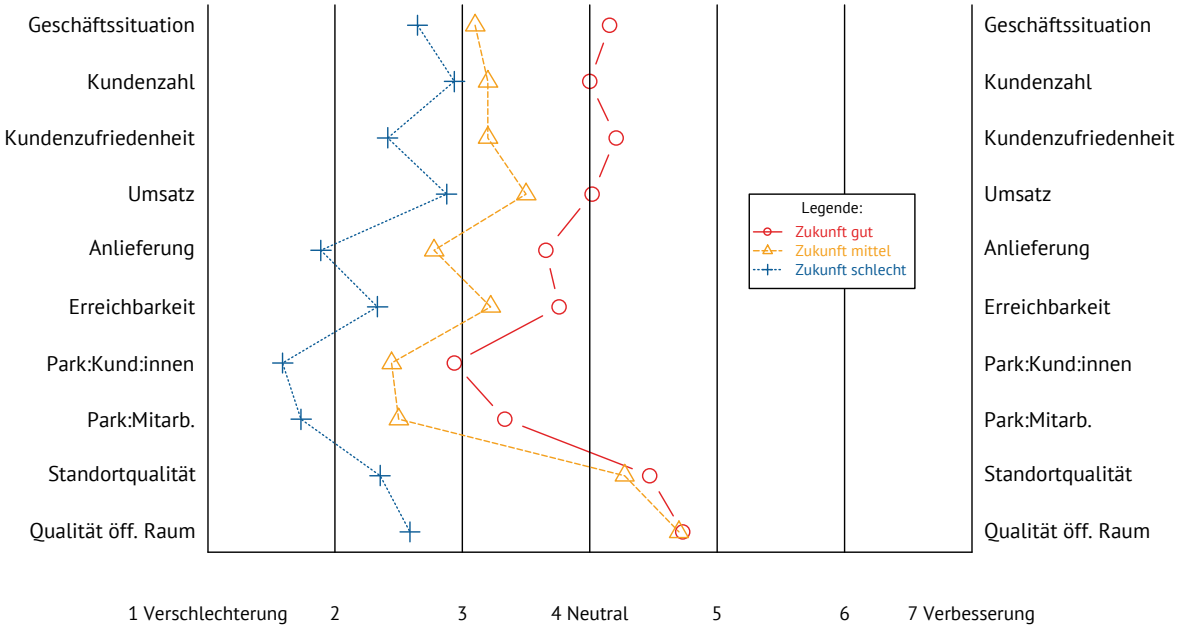



Abbildung 6.11: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Gewerbe, nach Zukunftserwartung)

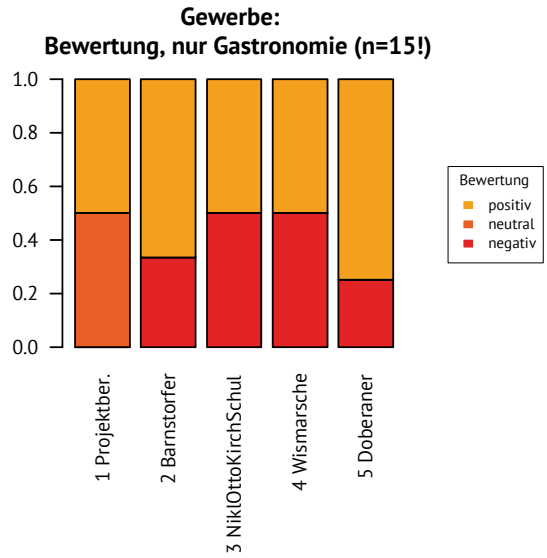



Abbildung 6.12: Bewertung nach Sitz des Unternehmens (nur Gastronomie)

## 6.3.2 Anwohner:innen

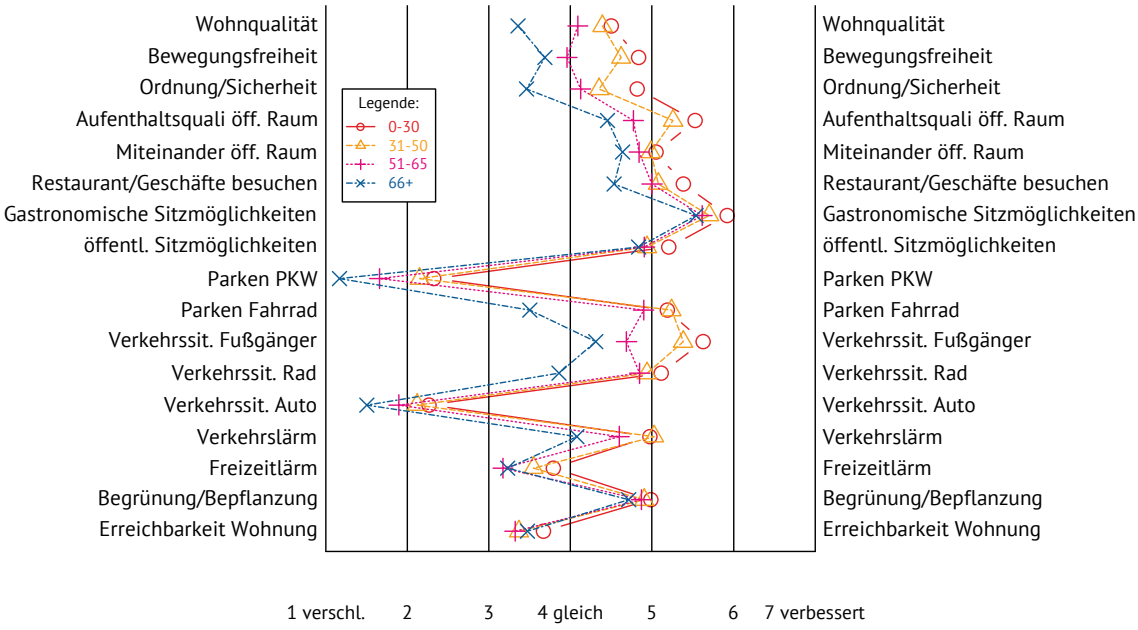



Abbildung 6.13: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Anwohner:innen, nach Alter)

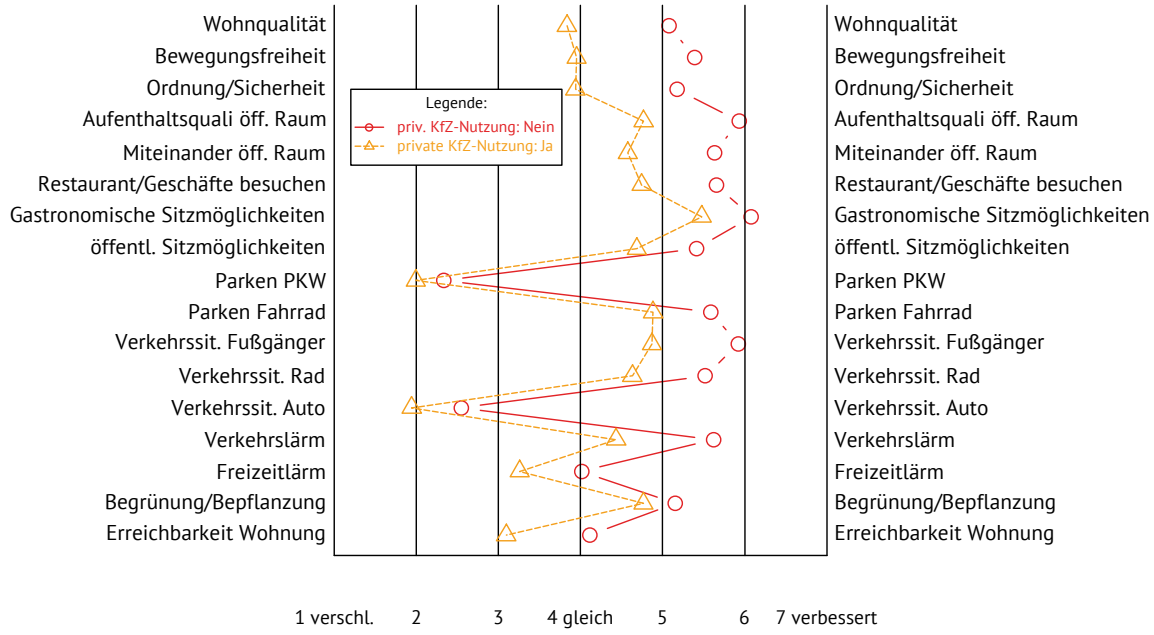



Abbildung 6.14: Auswirkungen der „Sommerstraße“ (Anwohner:innen, nach Kfz-Nutzung)

# 6.4 Ausblick: Multivatiate Analyse

**Lineare Regression zur Bewertung der Sommerstraße (Straßenumfrage)**

| | | Modell 1 | | Modell 2 | | Modell 3 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Estimate | Pr(>\|t\|) | Estimate | Pr(>\|t\|) | Estimate | Pr(>\|t\|) |
| Soziodemo | männlich[1] | -0.3508 | 0.08255 . | | | | |
| | über 60[2] | -0.6301 | 0.03253 * | | | | |
| | “niedrige” Bildung[3] | -0.7115 | 0.00561 ** | | | | |
| Wohnort | Wohn: außer HRO[4] | | | -0.9817 | 0.00415 ** | | |
| | Wohn: Projektber.[5] | | | -1.8805 | 3.78e-07 *** | | |
| Einstellung | Wichtigkeit Auto[6] | | | | | -0.32120 | 1.68e-11 *** |
| | Wicht. ökol. Verk.[7] | | | | | 0.34253 | 4.75e-08 *** |
| n | | 235 | | 259 | | 253 | |
| Adjusted R-squared | | 0.06755 | | 0.1073 | | 0.2763 | |

Tabelle 1: Lineare Regression zur Bewertung der Sommerstaße – allgemein, einzeln gerechnete Modelle

| | | Modell 1 | | Modell 2 | | Modell 3 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Estimate | Pr(>\|t\|) | Estimate | Pr(>\|t\|) | Estimate | Pr(>\|t\|) |
| Soziodemo | männlich[1] | -0.3508 | 0.08255 . | -0.2450 | 0.214246 | -0.16995 | 0.329047 |
| | über 60[2] | -0.6301 | 0.03253 * | -0.5813 | 0.041698 * | -0.21096 | 0.406112 |
| | “niedrige” Bildung[3] | -0.7115 | 0.00561 ** | -0.7577 | 0.002375 ** | -0.38672 | 0.077216 . |
| Wohnort | Wohn: außer HRO[4] | | | -0.7840 | 0.020447 * | -0.35204 | 0.246435 |
| | Wohn: Projektber.[5] | | | -1.4287 | 0.000277 *** | -1.23893 | 0.000258 *** |
| Einstellung | Wichtigkeit Auto[6] | | | | | -0.26133 | 2.20e-08 *** |
| | Wicht. ökol. Verk.[7] | | | | | 0.29832 | 9.24e-07 *** |
| n | | 235 | | 235 | | 227 | |
| Adjusted R-squared | | 0.06755 | | 0.1265 | | 0.3172 | |

Tabelle 2: Stufenweise Lineare Regression zur Bewertung der Sommerstaße – allgemein

**Abhängige Variable:** Bewertung der Sommerstraße allgemein – 7-Stufige Skala (n=262)

**Signif. codes:** 0 ‘***’ 0.001 ‘**’ 0.01 ‘*’ 0.05 ‘.’ 0.1 ‘ ’ 1

[1]Dummy-Variable für Geschlecht=männlich (n=131)
[2]Dummy-Variable für Alter >= 60 Jahre (n=35)
[3]Dummy-Variable für max. Realschulabschluss (n=52)
[4]Dummy-Variable für: Wohnort außerhalb Rostocks (n=24)
[5]Dummy-Variable für: Wohnort im Projektbereich (n=22)
[6]Wie wichtig ist Ihnen das Thema „Autoverkehr“ ganz allgemein? – 7 Stufige Skala (n=257)
[7]Wie wichtig ist Ihnen das Thema „ökologische Verkehrswende“ ganz allgemein? – 7 Stufige Skala (n=258)

Abbildung 6.15: Lineare Regression zur Bewertung der „Sommerstraße“ (Passant:innen)

Rostocker Institut für Sozialforschung
und gesellschaftliche Praxis e.V. ···

Wismarsche Str. 29 ···
18057 Rostock ···

T: +49 (0) 381 255 - 1289 ···
www.rostocker-institut.org ···