

Nacherhebung Wanderbaumallee untere Bergstraße

Ergebnisse eines vierwöchigen Experimentes

Ausgangslage

Das Projekt „Wanderbaumallee untere Bergstraße“ ist eine Initiative von Menschen aus diesem Wohnbereich, d.h. ganz überwiegend von direkt Anwohnenden dieses Abschnittes der Bergstraße zwischen „Güldener Löwe“ und Zierenbergstraße.

Ausgangspunkt ist eine bekanntermaßen unbefriedigende Verkehrs- und Parkplatzsituation in diesem Straßen- und Wohnbereich:

Zunehmender Kfz-Verkehr und größere Fahrzeuge in einem auf mittelalterliche Verkehrsverhältnisse konzipierten Verkehrs- und Lebensraum führen zwangsläufig zu vermehrten Konflikten und Gefährdungen der Verkehrsteilnehmenden untereinander (Auto- und Radfahrende, zu Fuß Gehende, Kinder, Mobilitätseingeschränkte ...) und gegenüber den dort lebenden Menschen. Dies eskaliert vor allem hinsichtlich der unterschiedlichen Nutzungsinteressen für den begrenzten öffentlichen Raum, aber auch zunehmend im Hinblick auf Lärm, Luftbelastung und Klima.



Vor diesem Hintergrund wuchs die Idee, die untere Bergstraße für eine begrenzte Zeit in eine „Wanderbaumallee“ umzuwandeln. Bewegliche Pflanz- und Sitzelemente, wechselseitig versetzt an den Straßenrändern, sollten die dort parkenden Autos in ihrer Sicherungs- und Bremsfunktion gegenüber dem Durchgangsverkehr ersetzen. Für vier Wochen – vom 3.9. bis zum 1.10.22 – wurden daher, nach Information der Anwohnenden und mit Genehmigung von Stadt und Ortsrat, drei Elemente mit Sitzgelegenheit (ca. 1,20m x 3 m) vor den Häusern Bergstr. 3, 6 und 69 sowie eine kleinere ohne Sitzgelegenheit (ca. 1,10m x 2,50m) vor Bergstr. 18 aufgestellt (Abb. 1). Unterstützt wurde die Aktion vom Verein Kultur & Geschichte vom Berge und vom BUND Hildesheim.

Die Elemente wurden so positioniert, dass die dabei verbleibende Restfahrbahnbreite mindestens die von der StVO geforderten 3,05m betrug (Abb. 2). Damit sollte verhindert werden, dass der Durchgangsverkehr – wie in der gegenwärtigen Parksituation sonst oft üblich – sich gezwungen sieht, an den Engstellen auf den schmalen Gehsteig auszuweichen. Zusätzlich wurde auf Veranlassung der Stadt – nicht auf Betreiben der Initiatoren – ein uneingeschränktes Halteverbot verfügt. Versorgt und gepflegt wurden die Elemente und Pflanzen von Anwohnenden.



Abb. 1: Element mit Sitzgelegenheit



Abb. 2: Positionierung der Elemente in der Bergstr.

Die Datenerhebung

Nun ist natürlich von Interesse, inwieweit in der Zeit der Wanderbaumallee (WBA) das Verkehrsverhalten im betreffenden Bereich sich verändert hat. Welchen Effekt hat die Aktion auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Betroffenen? Welche Auswirkungen hat sie auf die Wahrnehmung und die Nutzungsqualität des „Verkehrsraumes untere Bergstraße“ für die Menschen, die dort leben und/oder ihn regelmäßig nutzen? Lassen sich im Vorfeld geäußerte Befürchtungen (steigender Parkdruck, mehr Raserei, weniger Sicherheit) mehrheitlich bestätigen oder eher die mit der Aktion verbundenen Hoffnungen wie: bessere Lebens- und Aufenthaltsqualität, weniger Verkehrsstress, sicherere Gehwege ... ?

Die Ergebnisse

Insgesamt wurden 400 Fragebögen – für die drei Gruppen entsprechend unterschiedlich gekennzeichnet – ausgegeben: 140 an die direkt Anwohnenden der unteren Bergstraße (DA), 110 an mittelbar Anwohnende (MA) und 150 an Nutzende der Bergstraße (NB). 160 ausgefüllte Bögen erhielten wir bis zum 25.10.22 zurück. Das entspricht einer Rücklaufquote von 40%. 159 Bögen waren auswertbar (99,4%), entsprechend 39,75% der ausgeteilten Fragebögen.

Der Rücklauf war in der Gruppe DA mit 43,5% und in der Gruppe NB mit 45,3% etwa gleich hoch. Bei den mittelbar Anwohnenden war er mit 27,3% deutlich geringer. Bei dieser Gruppe war bei der Verteilung auch seltener eine direkte Ansprache möglich gewesen.

		direkt Anwohnende (DA)	mittelbar Anwohnende (MA)	Nutzende, v.a. Schule, KIGA, Post usw. (NB)	Insgesamt	keine Auswertung
	Ausgabe	140	110	150	400	
		Bergstr. 1-18, 66-80	Bergstr. 22-24, 50-65; Eulenstr.; Bennostr. 1-9 (Ostseite); Zierenbergstr. 1-6, 118-			
	Rücklauf	61	30	68	160	1
	Quote	44%	27%	45%	40%	<1%

Tab. 1: Übersicht

Persönliche Daten

Die Altersverteilung der Teilnehmenden liegt zwischen 7 Jahren und 89 Jahren mit Schwerpunkt auf der Gruppe der 40 bis 59jährigen (39,7%).

57,2% der Antwortenden waren weiblich, 35,8% waren männlich, 7% gaben „divers“ oder keine Angabe an.

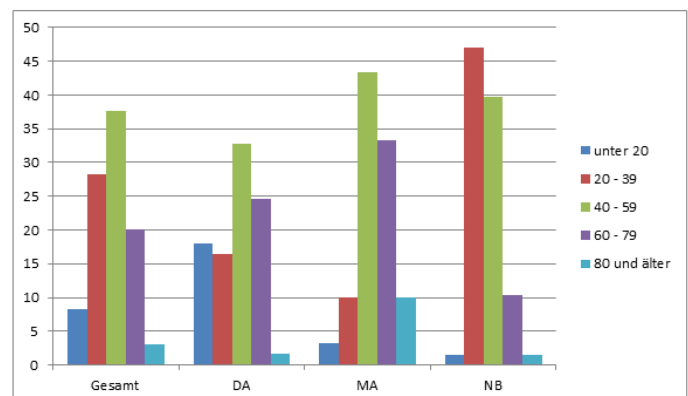


Abb. 4: Altersverteilung

Verkehrsmittel

4,4% der Befragten haben kein Verkehrsmittel zur Nutzung zur Verfügung. Ein Fahrrad haben 73% der Befragten, am häufigsten steht den Volljährigen aber ein Kfz zur Nutzung zur Verfügung (83,7%). Dieser Anteil ist mit 78,4% in der Gruppe der Anwohnenden der unteren Bergstraße allerdings am niedrigsten.



Abb. 5: Verkehrsmittel

Die meisten Befragten nutzen die untere Bergstraße vor allem zu Fuß (67,3%). Fahrrad und Kfz werden etwa gleich häufig genutzt (52,8% bzw. 52,2%).



Abb. 6: Verkehrsmittelwahl

Persönliche Einschätzungen

Welche Unterschiede haben nun die Befragten in der Zeit der Wanderbaumallee für die untere Bergstraße im Vergleich zu der Zeit davor festgestellt?

Im Fragebogen hatten wir beispielhaft Reaktionen festgehalten, die wir im Aktionszeitraum zur WBA erhalten hatten. Wie schätzen die Befragten diese 10 Aussagen ein? Eine Differenzierung der Antworten war möglich von „Ich stimme zu“ – „stimme eher zu“ über „teils/teils“ bis „Ich stimme eher nicht zu“ oder „Ich stimme nicht zu“.

1. Die Atmosphäre der Bergstraße kam besser zur Geltung

Dieser Auffassung konnten sich 91,8% der Befragten grundsätzlich anschließen. 79,2% stimmten zu, 12,6% meinten „eher ja“. „Eher nein“ meinten 1,9%, 6,3% waren unentschieden („teils/teils“).

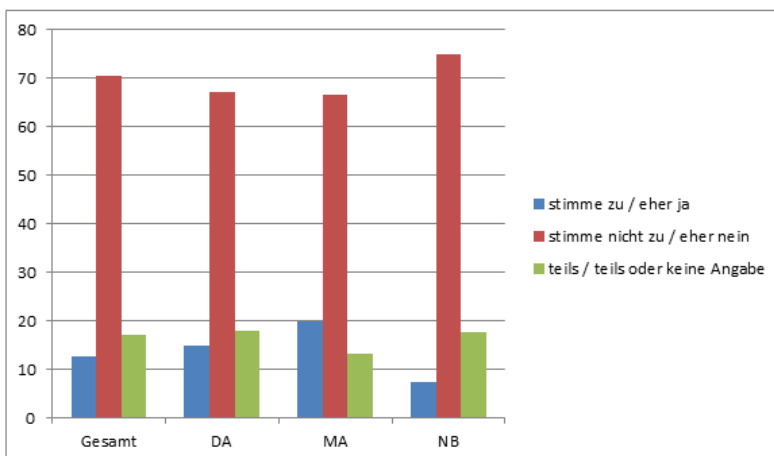
2. Es machte mehr Spaß, sich in der Straße aufzuhalten

Das empfanden insgesamt 84,3% so (ja: 64,8%, eher ja: 19,5%). 4,4% fanden das nicht oder eher nicht. 11,4% waren unentschieden oder machte keine Angaben.

3. Nicht in der Straße parken zu dürfen hat mit sehr gestört

Insgesamt 12,6% der Befragten haben sich danach an dem Verlust des Kfz-Stellplatzes in der unteren Bergstraße während der WBA gestört (8,8% ja, 3,8% eher ja). 70,4% störte diese Tatsache offenbar nicht (61,0% gar nicht, 9,4% eher nein). In dieser Frage waren 17,0% unentschieden oder machten keine Angabe.

In der Differenzierung zwischen den einzelnen Gruppen der Befragten fand sich bei den mittelbar Anwohnenden (MA) mit 20,0% der größte Anteil derer, die sich mehr oder weniger am Verlust des Stellplatzes in der unteren Bergstraße störten. Bei den



direkt Anwohnenden (DA) war der Anteil 14,8%, bei den Nutzenden (NB) waren es 7,3%. Allerdings fühlten sich auch bei den MA gut zwei Drittel der Befragten (67,2%) durch das Fehlen eines Kfz-Stellplatzes kaum oder gar nicht gestört, fast ebenso viele bei den direkt Anwohnenden (66,7%). Bei den Nutzenden lag dieser Anteil bei 75,0%.

Abb. 7: „Nicht parken dürfen hat mich gestört“

Zieht man die Gruppe nur derer in Betracht, die überhaupt ein Kfz zur Nutzung zur Verfügung haben, zeigt sich, dass auch bei diesen Befragten sich die Zustimmung zu der o.g. Aussage in Grenzen hält: 23,1% bei den MA und 20,0% bei den DA sagen ja oder eher ja dazu, dass das Fehlen eines Stellplatzes sie störe. 61,5% der Autonutzenden bei den MA und 65,0% bei den DA sehen für sich hier offenbar kein wesentliches Problem.

4. Kurzfristiges Halten in Wohnungsnähe ... war besser möglich

Das bestätigen 65,2% der Befragten (68,9% der DA), 6,3% fanden das nicht oder eher nicht (3,3% der DA). 36,5% machten keine Angabe oder waren unentschieden.

5. Insgesamt wurde merklich schneller gefahren

Die Frage, ob ohne am Straßenrand parkende Autos die Bergstraße zum schnelleren Durchfahren verleitet, wurde im Vorfeld oft sehr kontrovers diskutiert. Für die Zeit der WBA stimmten diesem Eindruck insgesamt 22,1% zu (16,4% ja, 5,7% eher ja). Fast die Hälfte der Befragten (49,0%) haben das nicht so empfunden (17,6% eher nein, 31,4% nein).

Allerdings gibt es hier zwischen den einzelnen Gruppen der Befragten unterschiedliche Einschätzungen: bei den DA war die Zustimmung zu dem Eindruck, dass schneller gefahren wurde, mit 32,8% deutlich höher als bei den MA (13,3%) oder den NB (16,2%). Entsprechend wurde von den DA seltener geäußert, dass die Fahrzeuge (eher) nicht schneller unterwegs waren (41,0%) als von den MA (53,4%) oder den NB (54,4%).

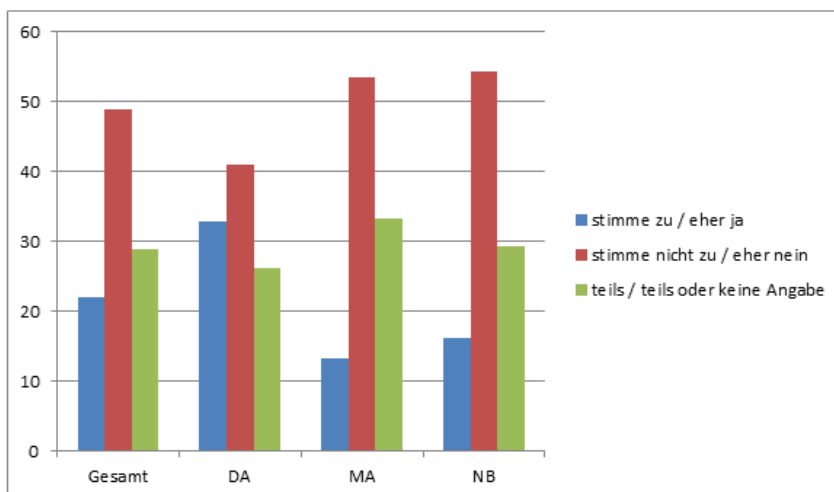


Abb. 8: „Es wurde merklich schneller gefahren“

6. Wegen breiter Fahrbahn wurde rücksichtsloser gefahren

Hat mehr Platz auf der Fahrbahn dazu geführt, dass weniger Rücksicht genommen wurde? Das bejahen nur 18,2% mehr oder weniger, 56,6% hatten eher nicht (18,9%) oder gar nicht (37,7%) diesen Eindruck. 25,1% waren unentschieden oder machten keine Angabe.

Auch in diesem Punkt wollte von den Befragten der unteren Bergstraße ein höherer Anteil als von den anderen Gruppen diese Aussage mehr oder weniger bestätigen: 27,9% meinten, dass weniger rücksichtsvoll gefahren wurde als vorher, bei den MA sind es 13,3%, bei den NB 11,8%.

Auch wenn die direkt Anwohnenden durch tägliches Erleben die Situation natürlich am besten beurteilen können, gibt es aber auch hier keine eindeutige Einschätzung. Denn fast die Hälfte der Befragten aus dieser Gruppe (45,9%) war, was mangelnde Rücksichtnahme angeht, gegenteiliger Meinung, und rund ein Viertel (26,2%) antwortete mit teils/teils oder machte keine Angabe.

Auch zwischen den Gruppen der Verkehrsteilnehmenden gibt es interessante Unterschiede. So meinen vor allem Autonutzende, dass rücksichtsloser gefahren wurde (22,9% ja gegenüber 48,2% nein), zu Fuß Gehende etwas weniger häufig (20,5% ja gegenüber 57,0% nein). Am seltensten waren diejenigen, die die Bergstraße vor allem mit dem Fahrrad nutzen der Ansicht, dass rücksichtsloses Fahren zugenommen habe (14,3% ja gegenüber 58,3% nein). Diese Gruppe scheint also in dieser Hinsicht am meisten von der WBA profitiert zu haben. Das mag daran liegen, dass es zu weniger Konflikten im Gegenverkehr gekommen sein mag, da ein gegenseitiges Ausweichen ohne parkende

Fahrzeuge am Straßenrand deutlich besser möglich war.

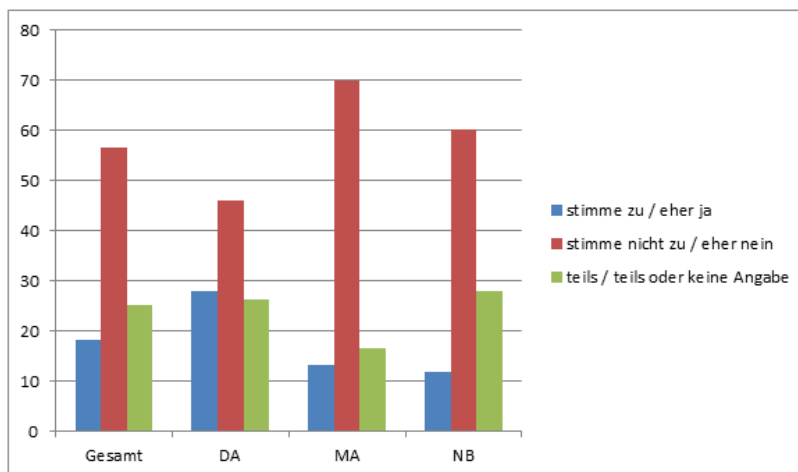


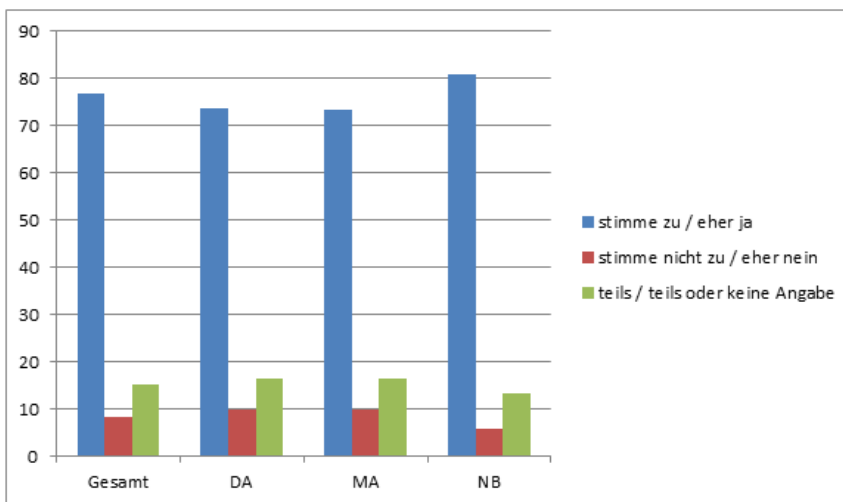
Abb. 9: „Es wurde rücksichtsloser gefahren“

8. Man fühlte sich in der Straße und auf Gehwegen sicherer

Falls nun tatsächlich schneller und/oder rücksichtsloser gefahren wurde – hatte das Einfluss auf die Verkehrssicherheit?

Objektiv sind aus dieser Zeit keine unfallbedingten Vorkommnisse bekannt. Die Tendenz der Antworten zur subjektiven Einschätzung des Sicherheitsempfindens der Befragten ist allerdings recht eindeutig:

Der Ansicht, man habe sich zur Zeit der WBA sicherer gefühlt, widersprachen insgesamt 8,2% der Befragten (5,7% eher nein, 2,5% nein). Hingegen haben mehr als drei Viertel (76,6%) der Befragten dieser Aussage mehr oder weniger zugestimmt (62,9% ja, 13,8% eher ja). 15,1% meinten teils/teils oder machten keine Angabe.



Aufschlussreich ist auch hier wieder die getrennte Betrachtung der einzelnen Gruppen: bei den DA und den MA fühlten sich 9,9% bzw. 10,0% eher nicht oder nicht sicherer, hingegen 73,7% bzw. 73,3% stimmten der Aussage eher oder ganz zu.

Abb. 10: „Man fühlte sich sicherer“

Bei den NB – das waren v.a. Eltern und Kinder der Grundschule und des Kindergartens/Krippe – lag die Zustimmungsrates noch höher, nämlich bei 80,9%, und nur 5,9% würden diese Einschätzung eher verneinen. Hier scheint die WBA doch zu einem deutlich höheren Sicherheitsgefühl auf dem Weg zu Schule oder Kindergarten beigetragen zu haben.

Von diesem Sicherheitsgefühl scheinen darüber hinaus besonders diejenigen zu profitieren, die vor allem mit dem Fahrrad auf der Bergstraße unterwegs sind (80,9% Zustimmung in dieser Gruppe) oder die zu Fuß gehen (77,6%). Autofahrende waren demgegenüber nur zu 73,5% der Meinung, dass man sich sicherer gefühlt habe, 10,8% waren gegenteiliger Ansicht.

10. Alles in allem war für mich die Lebens- und Aufenthaltsqualität in dieser Zeit in der unteren Bergstraße verbessert

Ein wichtiges Ziel der WBA war ja, die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Bereich der unteren Bergstraße zu verbessern. Das wurde offensichtlich von den allermeisten Befragten auch tatsächlich so empfunden:

Insgesamt 83,0% der Befragten schlossen sich dieser Aussage mehr oder weniger an (65,4% ja, 17,6% eher ja), 7,1% waren gegenteiliger Meinung (2,5% eher nein, 4,4% nein). Bei den DA teilten 82,0% diese positive Einschätzung, bei den NB sogar 85,3%. Bemerkenswert ist, dass auch die MA mit 80,0% in deutlich überwiegendem Maße für sich eine Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität empfunden haben (63,3% ja, 16,7% eher ja). Auch in dieser Gruppe waren nur 6,6% gegenteiliger Meinung.

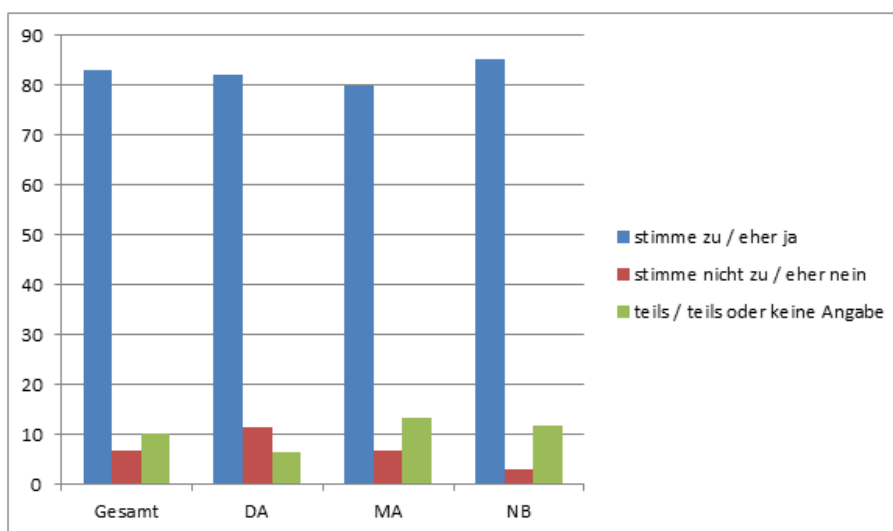


Abb. 11: „Lebens- und Aufenthaltsqualität hat sich verbessert“

7. Man konnte sich in der Straße freier bewegen

9. Der Verkehr lief in der Wanderbaumallee entspannter

Das Gefühl, sich in der Zeit der WBA freier bewegen zu können, teilten ebenfalls über 80% (66,2% ja, 20,6% eher ja), fast 78% auch den Eindruck, dass der Verkehr in dieser Zeit entspannter lief (54,1% ja, 13,8% eher ja).

Eine Wiederholung der Wanderbaumallee im nächsten Jahr würde ich begrüßen

Entsprechend eindeutig fiel die Antwort zu der Frage aus, ob eine solche Aktion wie die WBA noch einmal stattfinden solle. Eine Wiederholung würden demnach 88,7% begrüßen, 6,3% (10 Befragte) würden das ablehnen. 5,0% machten hierzu keine Angabe. Zustimmung kam hier vor allem von der Gruppe NB (92,6%) und den DA (88,5%). In letzterer Gruppe lehnen 6 Befragte (9,8%) eine Wiederholung ab. Bei den MA waren 80,0% dafür, 10% (3 Befragte) sagten nein.

Im Falle einer Wiederholung würden sich 42,1% der Befürworter sogar mehr Elemente wünschen, 32,1% mehr Sitzgelegenheiten und 37,1% schönere Elemente. Für den Erhalt einiger Stellplätze bei einer WBA plädieren 21,4%. Das wünschen vor allem die Befragten der DA (29,5%), bei den MA liegt dieser Anteil bei 10,0%.

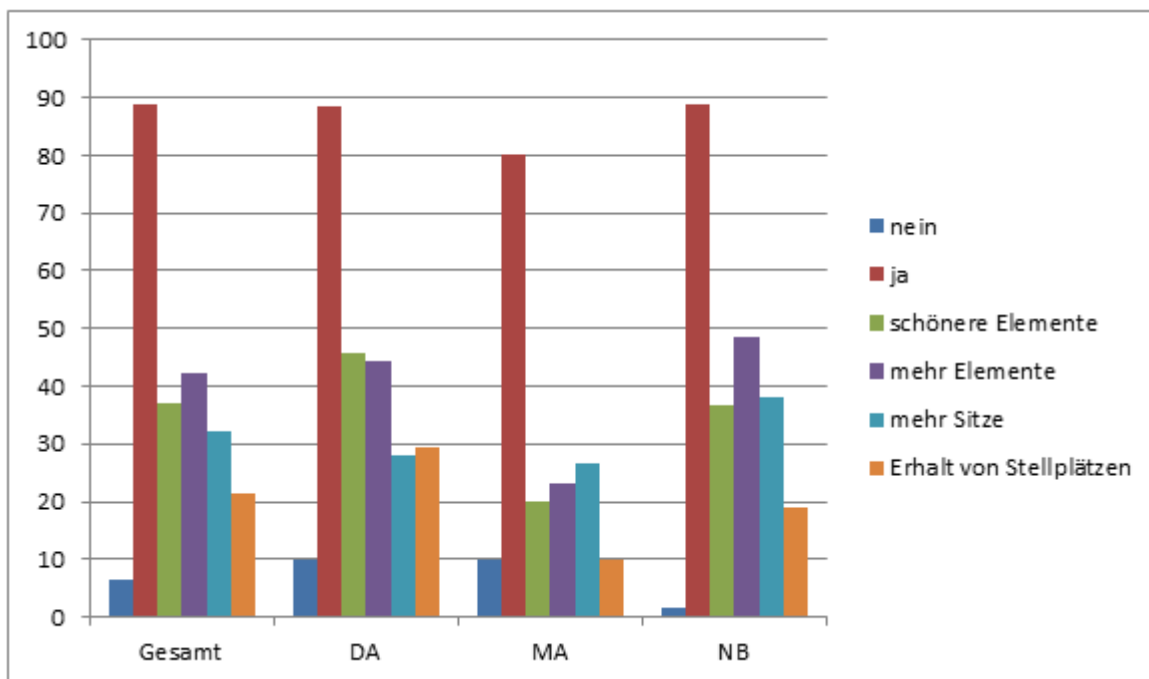


Abb. 12: „Eine Wiederholung der Wanderbaumallee würde ich begrüßen“

Bemerkenswert: von den direkt Anwohnenden, die ein Kfz zur Nutzung zur Verfügung haben, wünschen 44,4% bei einer Wiederholung den Erhalt einiger Stellplätze, für 55,6% scheint das nicht der Fall zu sein. Bei den MA sind 15,0% für den Erhalt von Stellplätzen, 73,5% äußerten diesen Wunsch nicht.

Positives / Negatives

Abschließend konnten sich die Befragten noch einmal mit eigenen Worten und grundsätzlich zur Aktion „Wanderbaumallee in der unteren Bergstraße“ äußern. Über 80% der Teilnehmenden machten von der Möglichkeit Gebrauch, hier ihre Eindrücke, ihre Gedanken und ihre Anregungen z.T. sehr differenziert und – auch die kritischen – fast durchweg sehr konstruktiv darzulegen.

Zahlenmäßig überwogen die positiven Anmerkungen sehr deutlich die Zahl der kritischen Anmerkungen um mehr als das Doppelte. Als negative Aspekte wurden vor allem eine erhöhte Geschwindigkeit im Verkehr (18 Angaben), die erschwerte Parkplatzsituation (14 Angaben) und eine Verkehrsverlagerung ins Umfeld (9 Angaben) angeführt. Ebenfalls 9 Personen sahen es allerdings auch als negativ an, dass die Dauer der Wanderbaumallee auf nur vier Wochen begrenzt war.

Als positive Aspekte aufgezeigt wurden vor allem eine Verbesserung von Nachbarschafts- und Gemeinschaftsgefühl (21 Angaben), eine Verbesserung der Sicherheit in der Verkehrs- und Fußwegsituation (45 Angaben) und vor allem eine Verbesserung der Atmosphäre in der Straße (61 Angaben): schöner, ruhiger, entspannter

Wir bedanken uns bei allen, die an der Befragung mitgewirkt und teilgenommen haben für ihr Engagement und ihre Offenheit, und damit für ihre Unterstützung.

Zusammenfassende Einschätzung

Eine Rücklaufquote von 40% bei einer Erhebung wie dieser gilt als sehr hoch und deutet darauf hin, dass die Wanderbaumallee im Quartier eine große Aufmerksamkeit erfahren und eine Diskussion über die Verkehrssituation mit angeregt hat. Damit wurde offenbar der Zweck der Aktion erreicht, nämlich eine breite Reflexion über die Verkehrs- und Lebenssituation in der unteren Bergstraße (und z.T. auch darüber hinaus) anhand eines erlebbaren Beispiels, wie es anders (besser?) gehen könnte.

Die dargelegten Ergebnisse der Nacherhebung zeigen nach unserer Einschätzung:

1. Eine entsprechend umgestaltete untere Bergstraße mit mehr Grün und Sitzgelegenheiten statt parkender Fahrzeuge verbessert im Umfeld die Lebens- und Aufenthaltsqualität für fast alle ganz erheblich
2. Die Verkehrssicherheit hat sich unter den Bedingungen der WBA im Erleben der Verkehrsteilnehmenden, v.a. im Fuß- und Radverkehr, nicht verschlechtert, sondern ganz überwiegend verbessert, auch wenn vielleicht in Teilen mit etwas höheren Geschwindigkeiten gefahren worden sein sollte.
3. Für die erlebten Verbesserungen scheint der überwiegende Anteil der Kfz-Nutzenden bereit zu sein, eventuelle persönliche Nachteile in Kauf zu nehmen wie weitere Wege zu einem Stellplatz oder erschwerte Parkplatzsuche.
4. Eine deutliche Erhöhung eines „Parkdruckes“ im Quartier oder eine nachdrückliche Verkehrsverlagerung in andere Bereiche durch die WBA lässt sich aus den Daten dieser Erhebung nicht ableiten.

Als Fazit möge stellvertretend und beispielhaft hier am Ende der Kommentar eines 8jährigen Grundschülers stehen:

„Ich konnte ohne Angst vor Autos zur Schule gehen“



Fotos (4): D. Bode