

Auswertung der Online-Umfrage zur Umgestaltung der Gerichtstraße

Inhalt

1. Online-Befragung zur Veloroute 13 – Abschnitt Gerichtstraße	2
2. Methodisches Vorgehen und Beteiligung	2
3. Auswertung der Online-Befragung	3
3.1 Wohnort	3
3.2 Fahrräder, Lastenräder und Motorräder in den Haushalten	3
3.3 Angebot und Bedarf an Flächen in den Planbereichen	5
3.3.1 Aktuelle Nutzung und Bedarf an Parkplätzen für Pkw	5
Kreuzauswertung: Einschätzung des Parkplatzbedarfs mit Blick auf die Anzahl der Fahrräder im Haushalt	8
3.3.2 Aktuelles Angebot und Bedarf für Fahrradabstellmöglichkeiten	9
Kreuzauswertung: Angebot und Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Blick auf die Anzahl der Fahrräder im Haushalt	10
3.3.3 Aktuelles Angebot und Bedarf für an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder	11
3.3.4 Aktuelles Angebot und Bedarf für Motorräder	12
3.3.5 Aktuelle Möglichkeiten und Bedarf für Urban Gardening	13
4. Zusammenfassung der Ergebnisse	14
4.1 Zusammenfassung der weiteren per E-Mail eingegangenen Stellungnahmen	15

1. Online-Befragung zur Veloroute 13 – Abschnitt Gerichtstraße

Für den Veloroutenausbau in der Gerichtstraße hat der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) verschiedene Varianten untersucht und im Ergebnis eine Vorzugsvariante entwickelt. Da aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie auf die Durchführung einer Präsenzveranstaltung verzichtet werden musste, wurden die Anwohner:innen im Plangebiet sowie dem näheren Umfeld im Rahmen einer Online-Umfrage beteiligt. Auf die Online-Umfrage wurde mit einer Hauswurfsendung hingewiesen.

Nachfolgende Auswertung fasst das Vorgehen sowie die Ergebnisse der Befragung zusammen.

2. Methodisches Vorgehen und Beteiligung

Im Rahmen einer quantitativ ausgerichteten, nicht repräsentativen Online-Befragung vom 28. April 2021 bis zum 12. Mai 2021 hatten Anwohner:innen sowie Interessierte zwei Wochen lang die Möglichkeit, ihre Sicht auf den Bedarf an Stellplätzen für Fahrräder, Lastenräder, Pkws und Motorräder sowie Flächen für Urban Gardening abzugeben. Wurde bei der Umfrage angegeben, in Besitz eines der o.g. Fahrzeuge zu sein, so gab es die Möglichkeit, weitere Fragen über den Abstellort der Verkehrsmittel zu beantworten.

Um auf die Befragung aufmerksam zu machen, wurden rund 1.400 Flyer an alle Haushalte im Planungsraum und in den angrenzenden Straßen verteilt (Gerichtstraße, Schnellstraße, Hans-Sachs-Straße und Löfflerstraße komplett sowie tlw. Haubachstraße). Ein Teil der Flyer wurde außerdem bei einem Kiosk im Plangebiet ausgelegt.

Der gesamte Planungsraum wurde in zwei Planbereiche und diese wiederum in jeweils zwei Abschnitte A, B und C, D unterteilt. Planbereich 1 erstreckt sich von der Haubachstraße bis zur Hans-Sachs-Straße, Planbereich 2 von der Hans-Sachs-Straße bis zur Max-Brauer-Allee. Der Abschnitt A umfasst alle geraden Hausnummern in Planbereich 1, der Abschnitt B die ungeraden Hausnummern. Die geraden Hausnummern in Planbereich 2 liegen in Abschnitt C, die ungeraden in Abschnitt D.

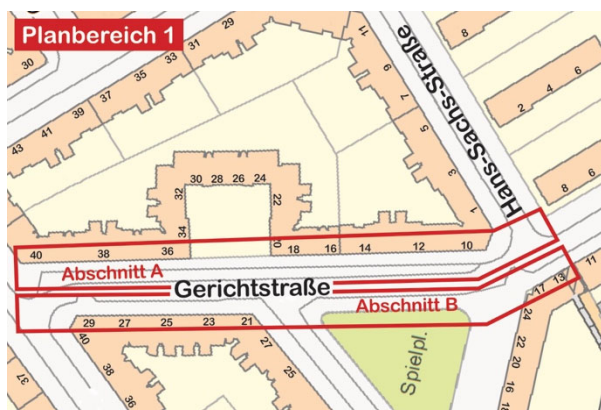


Abbildung 1: Planbereich 1



Abbildung 2: Planbereich 2

Insgesamt haben 196 Personen die Online-Umfrage aufgerufen. Aktiv an der der Umfrage teilgenommen haben 166 Personen.

Neben den Umfrageergebnissen wurden vereinzelt weitere Stellungnahmen per E-Mail eingereicht. Die Hinweise und Anregungen aus den Stellungnahmen werden im Anschluss an die Ergebnisse der Online-Umfrage zusammengefasst.

Alle Ergebnisse fließen in den weiteren Abwägungsprozess ein.

3. Auswertung der Online-Befragung

3.1 Wohnort

Die Teilnehmenden wurden gebeten, ihren **Wohnort** mitzuteilen (vgl. Abb. 3). Mit 36 % wohnt der größte Anteil der Teilnehmenden in Abschnitt A* (59 Personen). Aus den Abschnitten B** und C*** haben sich mit 13 % (21 Personen) und 11 % (19 Personen) ähnlich viele Anwohner:innen beteiligt. Aus Abschnitt D**** (13 Personen) stammen hingegen nur ca. 8 % der Teilnehmenden. 23 % (39 Personen) geben an, nicht im Plangebiet zu wohnen, 9 % (15 Personen) machen keine Angabe zu ihrem Wohnort.

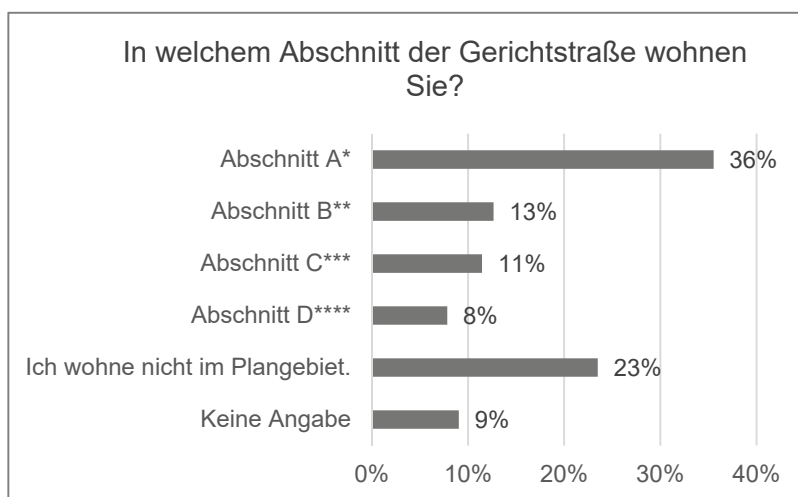


Abbildung 3: Wohnort der Teilnehmenden

3.2 Fahrräder, Lastenräder und Motorräder in den Haushalten

Auf die Frage, **wie viele Fahrräder** der eigene Haushalt besitzt, haben fast 90 % angegeben, mindestens ein Fahrrad zu besitzen (vgl. Abb. 4). Davon geben 27 % ein Fahrrad, 31 % zwei Fahrräder und 11 % drei Fahrräder an. 21 % sind im Besitz von mehr als drei Fahrrädern. Lediglich 5 % der Teilnehmenden haben kein Fahrrad in ihrem Haushalt. Mit Blick auf die absoluten Zahlen bedeutet dieses: Von 166 Personen, die diese Frage beantwortet haben, geben lediglich acht Personen an, kein Fahrrad zu besitzen, zehn Personen machen keine Angabe zur Anzahl der Fahrräder in ihrem Haushalt. 44 Personen geben an ein Fahrrad zu besitzen, 51 Personen besitzen zwei Fahrräder und 18

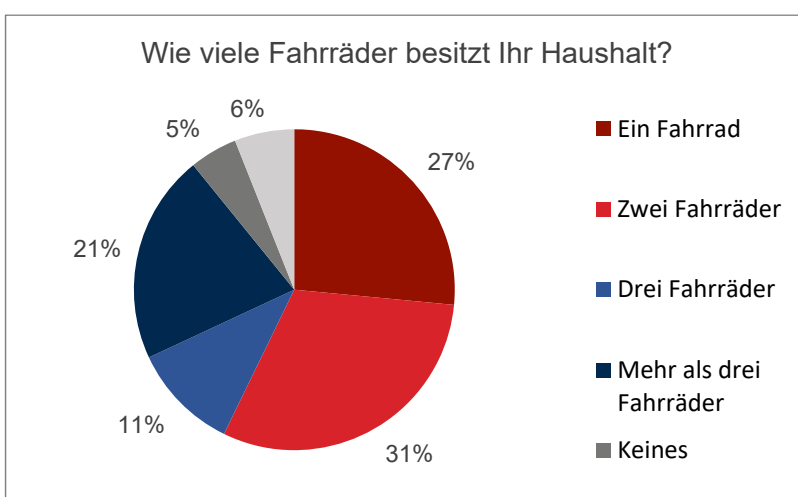


Abbildung 4: Anzahl der Fahrräder im Haushalt

Personen besitzen drei Fahrräder. 35 Personen geben an, mehr als drei Fahrräder zu besitzen. Wird die Annahme zu Grunde gelegt, dass diese 35 Personen vier Fahrräder in ihrem Haushalt haben, beträgt die Mindestanzahl an Rädern 340.

Mit Blick auf die einzelnen Abschnitte ergibt sich folgendes Bild: In Abschnitt A beträgt die Mindestanzahl an Fahrrädern 134, in Abschnitt B sind es 37, in Abschnitt C sind es ebenfalls 37 und in Abschnitt D sind es 35 Fahrräder. Zu beachten ist hierbei, dass mehr als ein Drittel der Teilnehmenden angegeben hat, in Abschnitt A zu wohnen. Auf Personen, die außerhalb des Plangebiets wohnen oder keine Angabe gemacht haben entfallen folglich 97 Fahrräder.

Ein heterogenes Bild ergibt sich bei der Frage nach dem **Abstellort der Fahrräder** (vgl. Abb. 5). 37 % der Personen, die angegeben haben, ein oder mehrere Fahrräder zu besitzen, stellen ihr Fahrrad drinnen im privaten Raum ab. Weitere 27 % der Teilnehmenden stellen ihr Rad draußen auf privater Fläche ab. Am zweithäufigsten wird von 35 % das Rad im öffentlichen Raum abgestellt. Basierend auf der Mindestanzahl

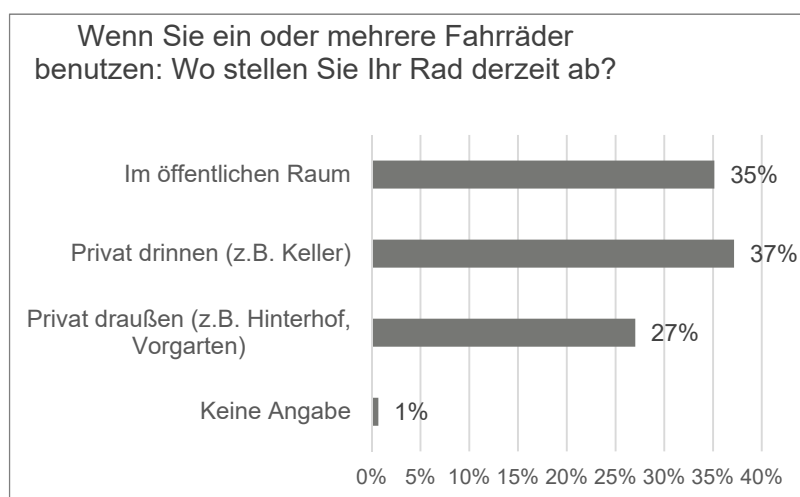


Abbildung 5: Abstellort der Fahrräder

von 340 Rädern im gesamten Plangebiet bedeutet dieses, dass mindestens 119 Fahrräder im öffentlichen Raum abgestellt werden – 82 dieser 119 Fahrräder gehören Personen, die angegeben haben in einem der vier Abschnitte im Plangebiet zu wohnen. Ein Blick auf die vier Abschnitte ergibt folgende Mindestanzahl von Fahrrädern im öffentlichen Raum in den einzelnen Bereichen: Bereich A: 54 Fahrräder, Bereich B: 5 Fahrräder, Bereich C: 9 Fahrräder und Bereich D: 14 Fahrräder.

Die Abfrage hat gezeigt, dass ein großer Anteil der Teilnehmer:innen mindestens ein Fahrrad besitzt. Ein **Lastenrad** ist in den befragten Haushalten mit 9 % (15 Haushalte) deutlich seltener vorhanden (vgl. Abb. 6). 83 % der Teilnehmer:innen geben an, kein Lastenrad zu besitzen.

Mit Blick auf den **Abstellort** wird deutlich, dass im Vergleich zu den normalen Fahrrädern die Lastenräder mit 53 % deutlich häufiger im öffentlichen Raum abgestellt werden. 27 % geben an ihr Lastenrad privat drinnen zu lagern und nur 13 % nutzen hierfür den privaten Außenraum. (vgl. Abb. 7)



Abbildung 6: Vorhandensein eines Lastenrads im Haushalt

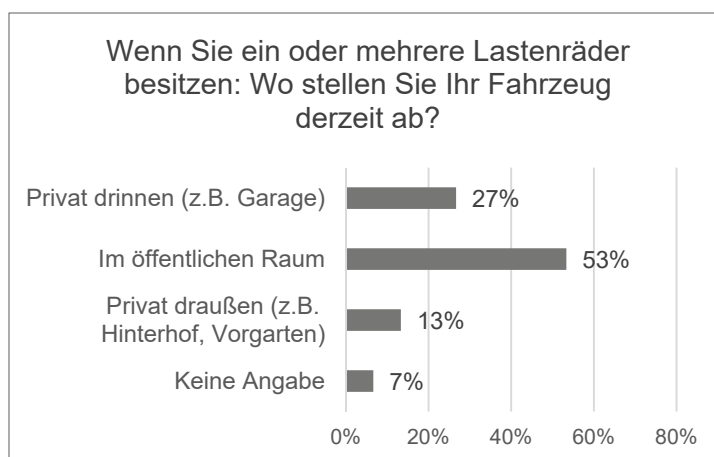


Abbildung 7: Abstellort der Lastenräder

9 % der Teilnehmer:innen (15 Personen) geben an, ein **Motorrad** zu besitzen. 83 % der Befragten (137 Personen) haben kein Motorrad in ihrem Haushalt. 8 % (14 Personen) machen zu dieser Frage keine Angabe (vgl. Abb. 8).

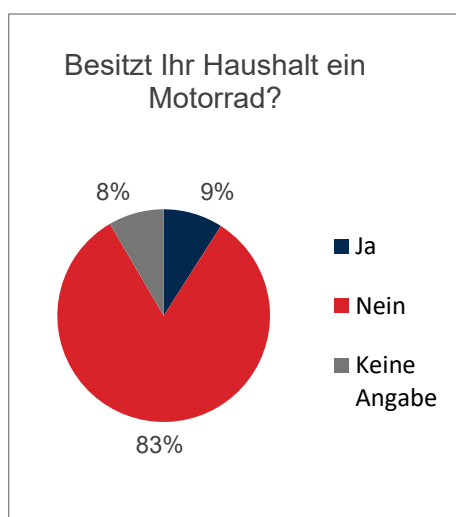


Abbildung 8: Vorhandensein eines Motorrads im Haushalt

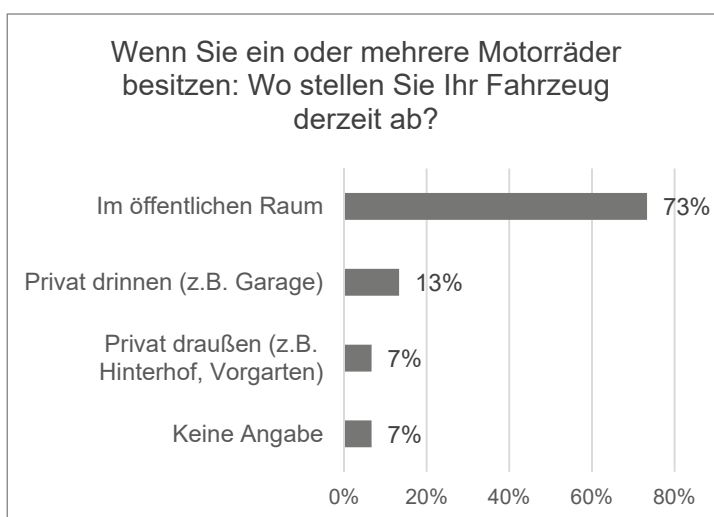


Abbildung 9: Abstellort der Motorräder

3.3 Angebot und Bedarf an Flächen in den Planbereichen

Im Folgenden werden die Ergebnisse des Planbereichs 1 mit den Ergebnissen des Planbereichs 2 verglichen. *Für eine bessere Lesbarkeit werden die Diagramme für den Planbereich 1 in Dunkelblau und die Diagramme des Planbereichs 2 in Hellblau dargestellt. Grundsätzlich ist zu beachten, dass der Anteil der Rückmeldungen aus dem Planbereich 1 mit 49 % deutlich höher ist als aus dem Planbereich 2 mit insgesamt 19 %.*

3.3.1 Aktuelle Nutzung und Bedarf an Parkplätzen für Pkw

Die Abfrage hat ergeben, dass mit jeweils 22 % die **aktuelle Nutzung des Pkw-Parkraums** in beiden Planbereichen als übersichtlich wahrgenommen wird (vgl. Abb. 10 und 11). Im Weiteren wird jedoch deutlich, dass die Parksituation in Planbereich 1 insgesamt als chaotischer empfunden wird als in Planbereich 2. Insgesamt geben 34 % der Teilnehmenden an, die Situation in Planbereich 1 sei „eher chaotisch“ (24 %) beziehungsweise „chaotisch“ (10 %). Im

Vergleich geben dies insgesamt 21 % mit „eher chaotisch“ (16 %) und „chaotisch“ (5 %) für den Planbereich 2 an. Auch ist der Anteil der Personen, die den Bereich als „eher übersichtlich“ einstufen, mit 27 % im Planbereich 2 höher als in Planbereich 1 mit 17 %. Grundsätzlich wird die Nutzung des Pkw-Parkraums in beiden Planbereichen heterogen bewertet.

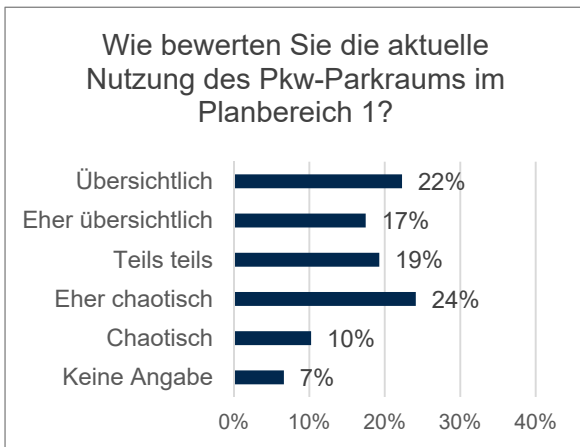


Abbildung 10: Bewertung der aktuellen Nutzung des Pkw-Raums in Planbereich 1

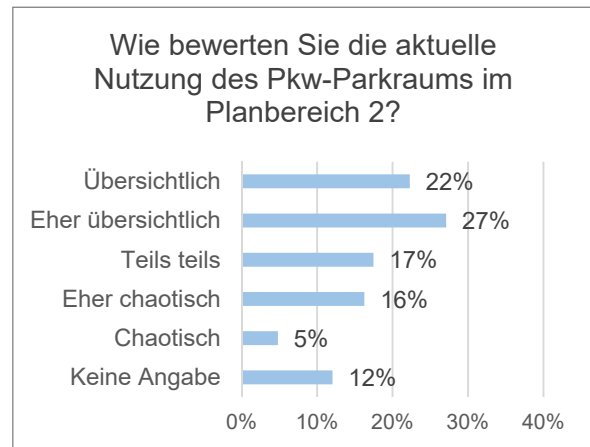


Abbildung 11: Bewertung der aktuellen Nutzung des Pkw-Raums in Planbereich 2

Das aktuelle **Angebot an Pkw-Parkplätzen** wird in beiden Planbereichen ähnlich eingestuft und bewegt sich überwiegend zwischen den Bewertungen „eher gering“ bis „eher hoch“ (vgl. Abb. 12 und 13). Jeweils 10 % sehen ein „sehr hohes“ Parkplatzangebot. Weitere 28 % (Planbereich 1) und 27 % (Planbereich 2) stufen das aktuelle Angebot als „eher hoch“ ein. Mit „teils teils“ (23 %) beziehungsweise „eher gering“ (18 %) bewerten insgesamt 41 % der Teilnehmenden in Planbereich 1 und 40 % (jeweils 20%) der Teilnehmenden in Planbereich 2 das Parkplatzangebot. Mit 15 % liegt der Anteil der Teilnehmenden, die das aktuelle Angebot als „sehr gering“ einstufen in Planbereich 1 etwas höher als im Planbereich 2 mit 10 %.



Abbildung 12: Bewertung des Parkplatzangebots für Pkw in Planbereich 1

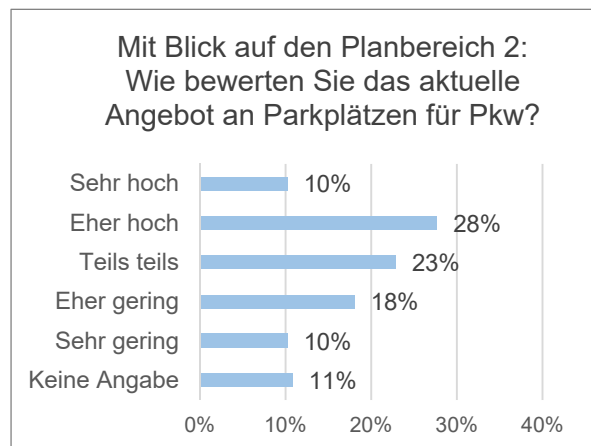


Abbildung 13: Bewertung des Parkplatzangebots für Pkw in Planbereich 2

Vergleicht man den **Bedarf an Parkplätzen für Pkw** in den beiden Planbereichen, ergibt sich eine homogene Bewertung der beiden Räume (vgl. Abb. 14 und 15). Mit 59 % für Planbereich 1 und 56 % für Planbereich 2 wird ein „sehr hoher“ bis „eher hoher“ Bedarf an Pkw-Parkplätzen gesehen. Jeweils 34 % geben einen „sehr hohen“ Bedarf an. Ein Viertel der Teilnehmenden geben noch einen „eher hohen“ Bedarf für Planbereich 1 und 22 % für den Planbereich 2 an. Als „eher hohen“ Bedarf für Planbereich 1 und 22 % für den Planbereich 2 an. Als „eher gering“ bis „sehr gering“ sehen 13 % den Bedarf für den Planbereich 1 und 12 % für den Planbereich 2.

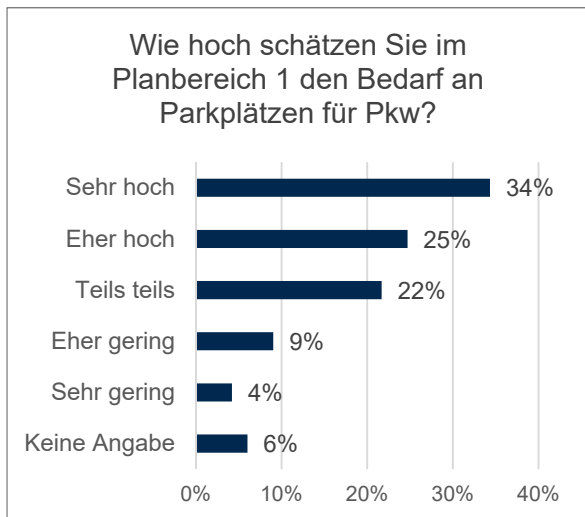


Abbildung 14: Bedarf an Pkw-Parkplätzen in Planbereich 1

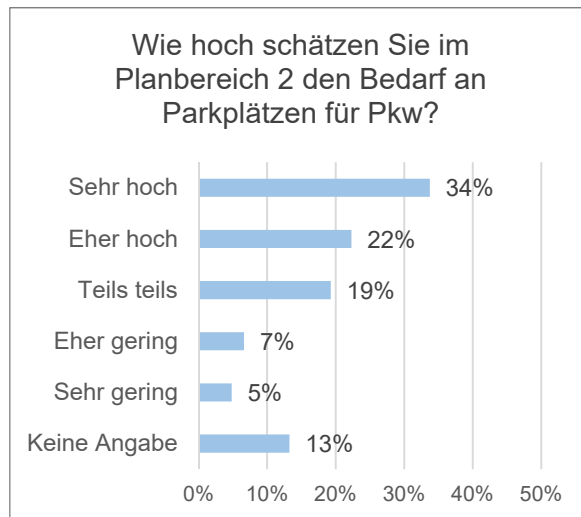


Abbildung 15: Bedarf an Pkw-Parkplätzen in Planbereich 2

Kreuzauswertung: Einschätzung des Parkplatzbedarfs mit Blick auf die Anzahl der Fahrräder im Haushalt

Personen, die angeben **ein Fahrrad** zu besitzen schätzen den Bedarf an Parkplätzen für Pkw sowohl in Planbereich 1 als auch in Planbereich 2 als „sehr hoch“ und „eher hoch“ ein (Planbereich 1: 68 %, Planbereich 2: 61 %). Etwas anders gelagert ist die Einschätzung bei Personen, die angeben **zwei Fahrräder oder mehr** zu besitzen. Sie schätzen den Bedarf an Parkplätzen für Pkw in beiden Planbereichen zwar auch im „eher hohen“ bis „sehr hohen“ Bereich (Planbereich 1: 54 %, Planbereich 2: 56 %), jedoch mit deutlicher Tendenz in Richtung „teils teils“ (vgl. Abb. 16 und 17).

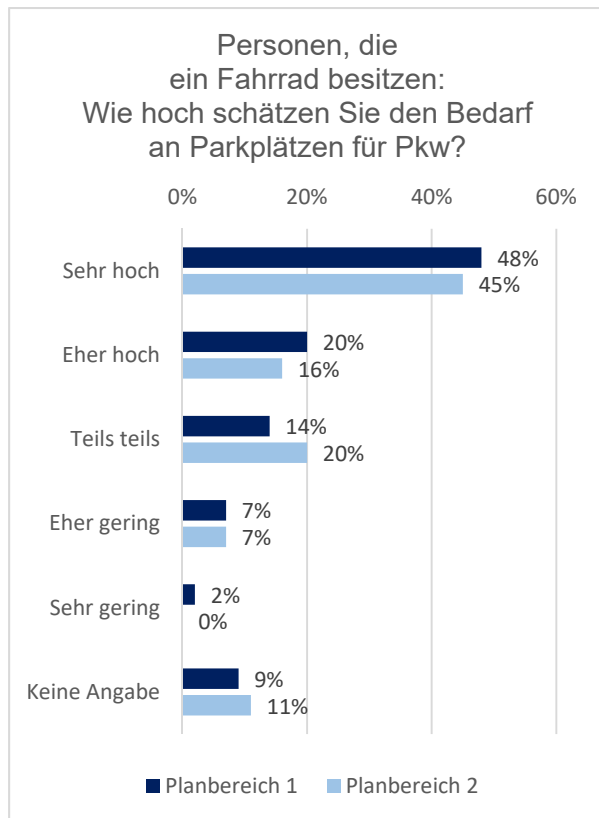


Abbildung 16: Bedarf an Pkw-Parkplätzen von Personen mit einem Fahrrad



Abbildung 17: Bedarf an Pkw-Parkplätzen von Personen mit zwei oder mehr Fahrrädern

3.3.2 Aktuelles Angebot und Bedarf für Fahrradabstellmöglichkeiten¹

Die Abbildungen 18 und 19 zeigen, dass das aktuelle **Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten** in beiden Planbereichen eher gering bewertet wird. Dabei wird das Angebot in Planbereich 1 etwas geringer als in Planbereich 2 bewertet. 28 % geben an, dass das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten in Planbereich 1 „sehr gering“ sei und 34 % stufen es als „eher gering“ ein. Im Vergleich dazu geben 23 % ein „sehr geringes“ Angebot und 29 % ein „eher geringes“ Angebot für Planbereich 2 an. Lediglich 6 % (Planbereich 1) beziehungsweise 5 % (Planbereich 2) bewerten das Vorhandensein von Fahrradabstellmöglichkeiten als „sehr hoch“.

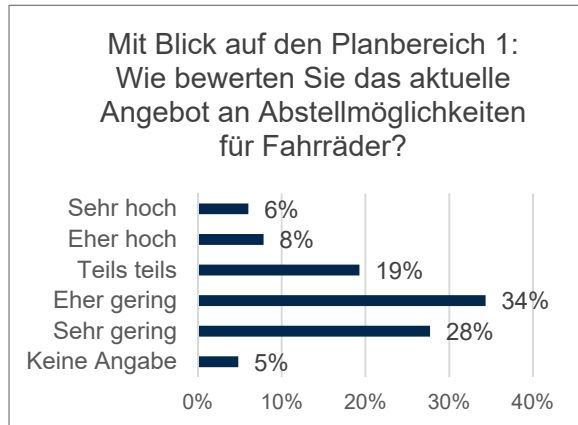


Abbildung 18: Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten in Planbereich 1

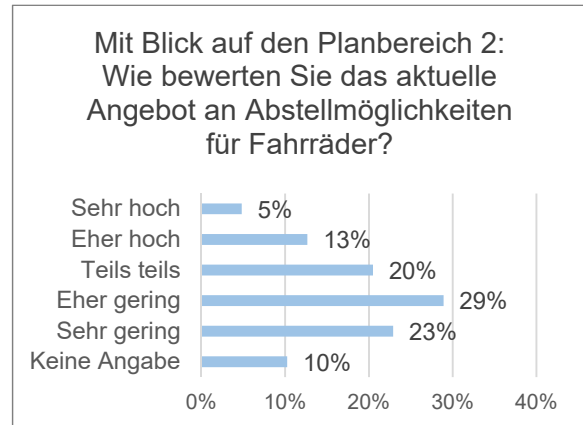


Abbildung 19: Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten in Planbereich 2

Die Bewertung des Angebots spiegelt sich auch in der Frage nach dem **Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten** wider (vgl. Abb. 20 und 21). Von 68 % der Teilnehmenden wird ein „sehr hoher“ bis „eher hoher“ Bedarf an Abstellmöglichkeiten in Planbereich 1 und von 63 % in Planbereich 2 gesehen. Insbesondere in Planbereich 1 wird ein sehr hoher Bedarf seitens der Teilnehmenden deutlich (36 %). Als „teils teils“ wird der Bedarf in beiden Planbereichen von 16 % angesehen. Lediglich 8 % geben einen eher geringen Bedarf in den Plangebieten an. Nur 3 % (Planbereich 1) und 2 % (Planbereich 2) bewerten den Bedarf als sehr gering.



Abbildung 20: Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten in Planbereich 1

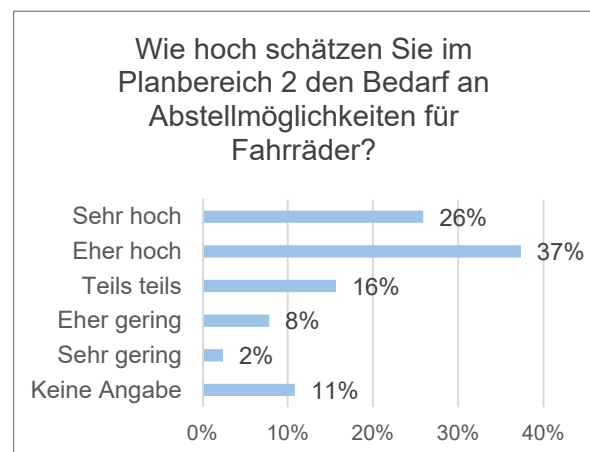


Abbildung 21: Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten in Planbereich 2

¹ Grundsätzlich ist zu beachten, dass der Anteil der Rückmeldungen aus dem Planbereich 1 mit 49 % deutlich höher ist als aus dem Planbereich 2 mit insgesamt 19 %. Trotz der unterschiedlich hohen Zahl an Rückläufern aus beiden Planbereichen ist die Tendenz in Bezug auf das Angebot und den Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten ähnlich.

Kreuzauswertung: Angebot und Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Blick auf die Anzahl der Fahrräder im Haushalt

Von den 45 Personen, die angegeben haben **ein Fahrrad** zu besitzen fällt die Bewertung des aktuellen Angebots und Bedarfs an Abstellflächen für Fahrräder wie folgt aus:

	Wie bewerten Sie das aktuelle Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder?		Wie hoch schätzen Sie den Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder?	
	Planbereich 1	Planbereich 2	Planbereich 1	Planbereich 2
Sehr hoch	4 %	7 %	20 %	20 %
Eher hoch	18 %	20 %	36 %	31 %
Teils teils	24 %	27 %	27 %	27 %
Eher gering	36 %	20 %	7 %	11 %
Sehr gering	13 %	20 %	4 %	2 %
Keine Angabe	4 %	7 %	7 %	9 %

Tabelle 1: Gegenüberstellung Angebot und Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Personen mit einem Fahrrad)

Von den 104 Personen, die angegeben haben **zwei oder mehr Fahrräder** zu besitzen fällt die Bewertung des aktuellen Angebots und Bedarfs an Abstellflächen für Fahrräder wie folgt aus:

	Wie bewerten Sie das aktuelle Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder?		Wie hoch schätzen Sie den Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder?	
	Planbereich 1	Planbereich 2	Planbereich 1	Planbereich 2
Sehr hoch	5 %	5 %	44 %	32 %
Eher hoch	4 %	9 %	32 %	44 %
Teils teils	14 %	18 %	12 %	12 %
Eher gering	35 %	6 %	7 %	6 %
Sehr gering	38 %	27 %	1 %	1 %
Keine Angabe	5 %	6 %	5 %	6 %

Tabelle 2: Gegenüberstellung Angebot und Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Personen mit zwei oder mehr Fahrrädern)

Es wird deutlich, dass Personen, die zwei oder mehr Fahrräder besitzen, den Bedarf an Stellplätzen in beiden Planbereichen deutlich höher einschätzen, als Personen, die nur ein oder kein Fahrrad besitzen.

3.3.3 Aktuelles Angebot und Bedarf für an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder²

Die Abbildungen 22 und 23 zeigen, dass das **Angebot**, Lastenräder in der Gerichtstraße abzustellen, von den Teilnehmenden in beiden Planbereichen als „eher gering“ bewertet wird. In Planbereich 1 wird das Angebot geringer bewertet als in Planbereich 2. 37 % geben an, das Angebot sei sehr gering. In Planbereich 2 sind es hingegen 26 %. Weitere 26 % für Planbereich 2 und 23 % für Planbereich 1 finden das Angebot „eher gering“. Lediglich 2 % stufen das vorhandene Angebot in den Planbereichen als „sehr hoch“ ein.



Abbildung 22: Angebot an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder in Planbereich 1

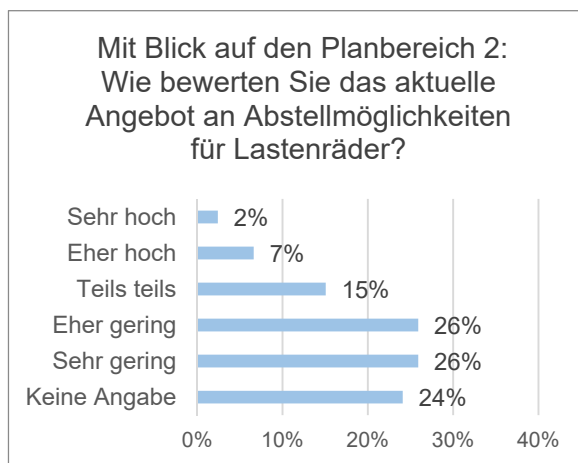


Abbildung 23: Angebot an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder in Planbereich 2

Die Bewertung des **Bedarfs** an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder fällt in beiden Planbereichen eher indifferent aus. Rund ein Viertel der Teilnehmenden sieht in beiden Planbereichen einen hohen bis sehr hohen Bedarf. Ebenfalls rund ein Viertel bewertet den Bedarf als „eher gering“ bis „sehr gering“. Mit „teils teils“ bewerten den Bedarf in Planbereich 1 mit 32 % etwas mehr als in Planbereich 2 (23 %). (vgl. Abb. 24 und 25)



Abbildung 24: Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder in Planbereich 1

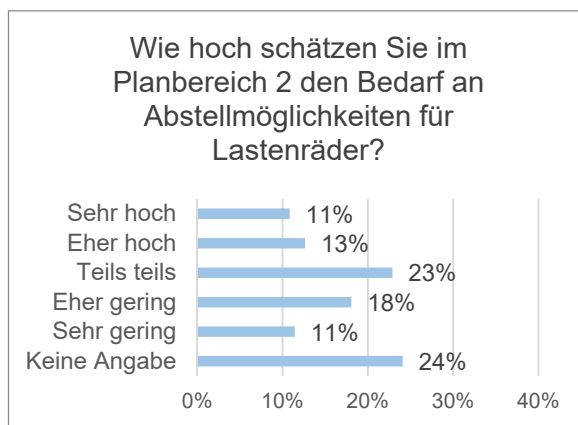


Abbildung 25: Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Lastenräder in Planbereich 2

² Grundsätzlich ist zu beachten, dass der Anteil der Rückmeldungen aus dem Planbereich 1 mit 49 % deutlich höher ist als aus dem Planbereich 2 mit insgesamt 19 %.

3.3.4 Aktuelles Angebot und Bedarf für Motorräder

Auch in Hinblick auf die Bewertung des aktuellen **Angebots** für Motorradabstellmöglichkeiten zeigt sich in beiden Planungsbereichen ein relativ heterogenes Meinungsbild mit der Tendenz zu einem eher geringen Angebot. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass ein hoher Anteil der Teilnehmenden – 29 % für Planbereich 1 und 31 % für Planbereich 2 – keine Angabe zu dieser Frage gemacht hat. Mit jeweils 45 % ist der überwiegende Anteil der Teilnehmenden in beiden Planbereichen der Meinung, dass der Bedarf „eher gering“ und als „teils teils“ angesehen wird. Nur 4 % geben an, dass es einen sehr hohen Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Motorräder in der Gerichtstraße gibt und 11 % bzw. 12 % geben diesen als „eher hoch“ an. (vgl. Abb. 26 und 27)

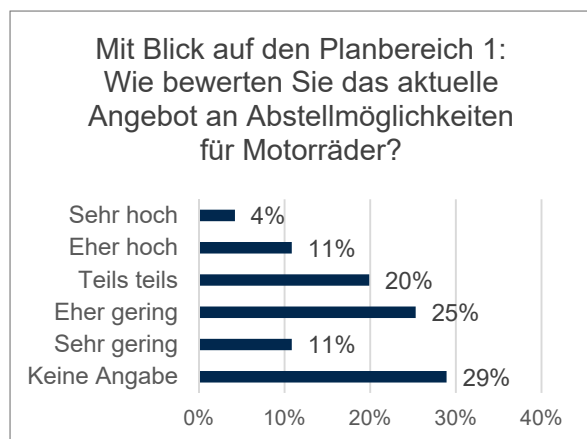


Abbildung 26: Angebot an Abstellmöglichkeiten für Motorräder in Planbereich 1

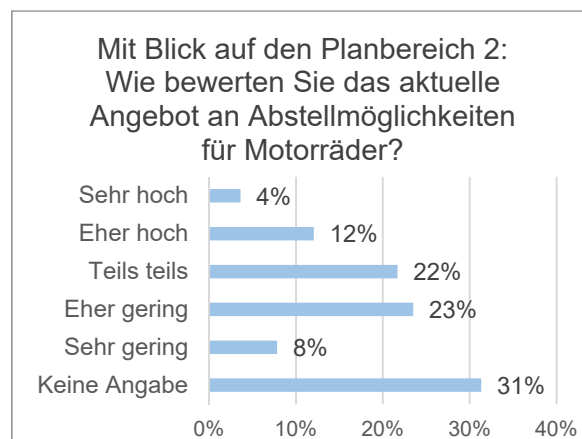


Abbildung 27: Angebot an Abstellmöglichkeiten für Motorräder in Planbereich 2

Trotz des eher als gering bewerteten vorhandenen Angebots an Motorradabstellmöglichkeiten wird kein hoher **Bedarf** an diesen von den Teilnehmenden gesehen. Lediglich je 1 % stufen den Bedarf als „sehr hoch“ ein und 3 % als „eher hoch“ im Planbereich 1 und 5 % im Planbereich 2. Die Antwort „teils teils“ wurde für den Planbereich 1 mit 27 % etwas häufiger gegeben als für den Planbereich 2 mit 21 %. Der überwiegende Anteil schätzt den Bedarf hingegen als „eher gering“ bis „sehr gering“ ein. Für den Planbereich 1 vergeben diese Bewertung insgesamt 47 % der Teilnehmenden und für Planbereich 2 rund 44 %. Auch hier hat ein großer Anteil der Beteiligten keine Antwort abgegeben. (vgl. Abb. 28 und 29)

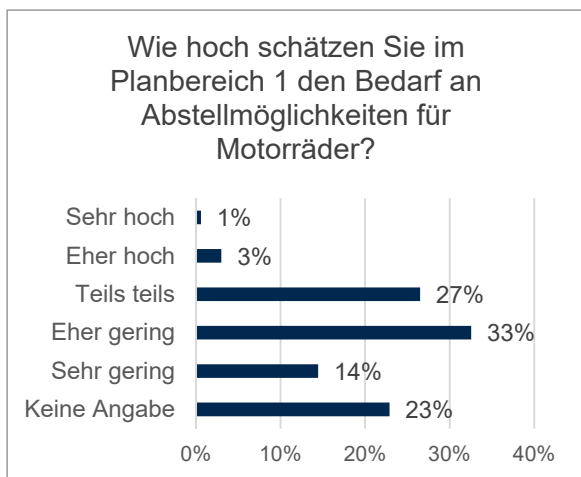


Abbildung 28: Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Motorräder in Planbereich 1

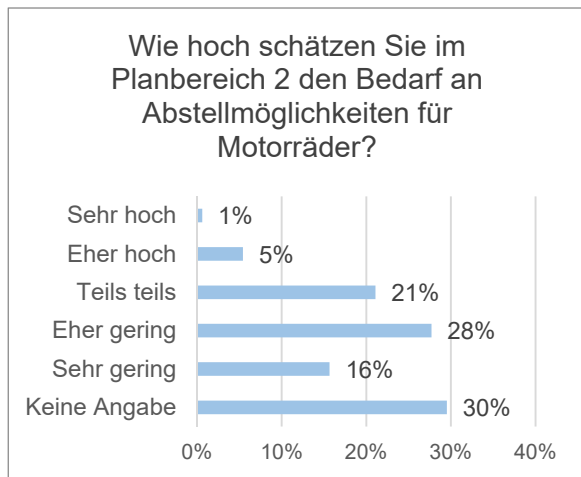


Abbildung 29: Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Motorräder in Planbereich 2

3.3.5 Aktuelle Möglichkeiten und Bedarf für Urban Gardening³

In Hinblick auf Urban Gardening werden mit 39 % für Plangebiet 1 und 47 % für Plangebiet 2 sowie einem relativ großen Anteil an „teils teils“-Angaben (Plangebiet 1 mit 31 % und Plangebiet 2 mit 22 %) das **Angebot** an Möglichkeiten für Urban Gardening als „eher gering“ bis „sehr gering“ bewertet. Dabei wird das Angebot in Planbereich 1 etwas höher eingestuft als in Planbereich 2. In diesem bewerten rund 20 % der Teilnehmenden es als „eher hoch“ bis „sehr hoch“. In Planbereich 2 vergeben nur 13 % der Teilnehmenden diese Bewertung.

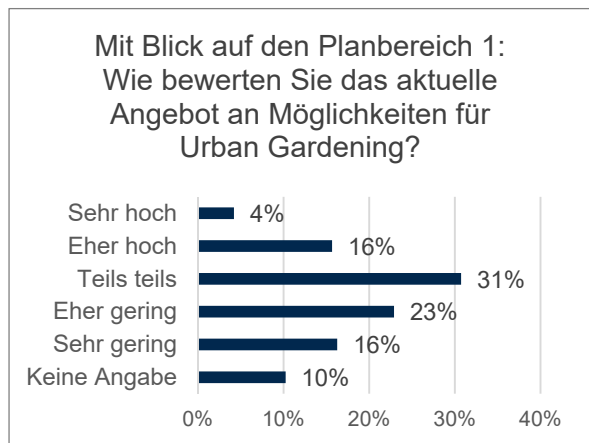


Abbildung 30: Angebot an Urban Gardening in Planbereich 1

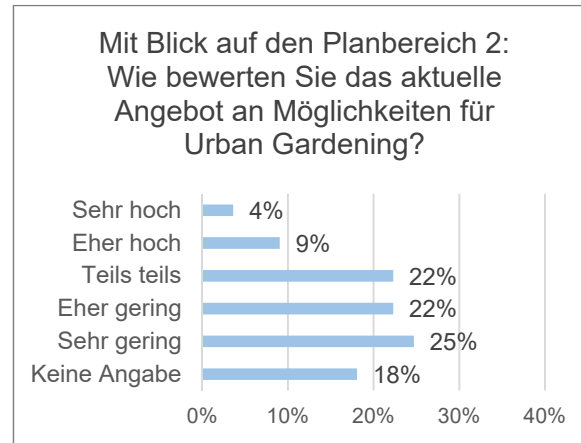


Abbildung 31: Angebot an Urban Gardening in Planbereich 2

Das Angebot an Urban Gardening in Planbereich 1 wird etwas höher bewertet als in Planbereich 2. Gleichzeitig wird in diesem Bereich auch ein höherer **Bedarf** an Flächen für Urban Gardening gesehen. Ein Viertel der Teilnehmenden sieht einen „sehr hohen“ oder „eher hohen“ Bedarf in Planbereich 1. Immer noch 20 % stufen den Bedarf als teilweise vorhanden ein und nur 13 % geben einen eher geringen beziehungsweise 7 % einen sehr geringen Bedarf an. Auch wenn der Bedarf an Urban Gardening in Planbereich 2 etwas geringer bewertet wird als in Planbereich 1, wird auch in diesem ein Bedarf seitens der Teilnehmenden angegeben. 16 % geben einen „sehr hohen“ Bedarf, 19 % einen „eher hohen“ Bedarf und 25 % teilweise

³ Grundsätzlich ist zu beachten, dass der Anteil der Rückmeldungen aus dem Planbereich 1 mit 49 % deutlich höher ist als aus dem Planbereich 2 mit insgesamt 19 %.

einen Bedarf an Urban Gardening an. 11 % bewerten den Bedarf als „eher gering“ und 10 % als „sehr gering“. Jedoch hat mit 18 % ein hoher Anteil an Teilnehmenden die Frage nach dem aktuellen Angebot sowie dem Bedarf an Urban Gardening in Planbereich 2 nicht beantwortet.

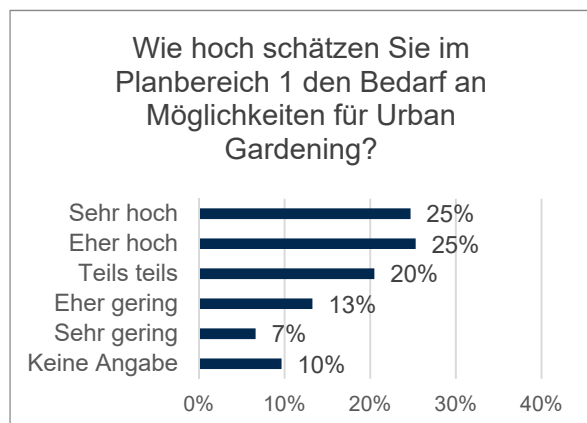


Abbildung 32: Bedarf an Urban Gardening in Planbereich 1

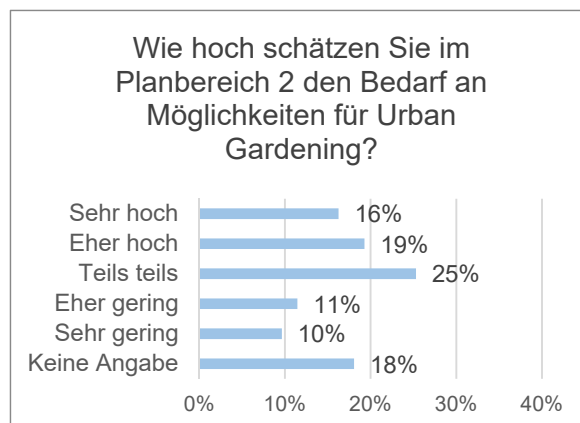


Abbildung 33: Bedarf an Urban Gardening in Planbereich 2

4. Zusammenfassung der Ergebnisse

Bei Betrachtung der Umfrage-Ergebnisse ist zu beachten, dass über ein Drittel der Umfrageteilnehmer:innen angegeben hat in Abschnitt A zu **wohnen**. Über 20 % der Teilnehmenden wohnen nicht im Plangebiet. Die Rückmeldungen dieser Gruppe machen somit über die Hälfte der Rückmeldungen insgesamt aus.

Ein Großteil der Teilnehmenden (fast 90 %) gibt an mindestens ein **Fahrrad** zu besitzen. Lastenräder sind hingegen in nur 9 % der Haushalte vorhanden. Am zweithäufigsten wird der öffentliche Raum als Abstellort für das Fahrrad genannt. Bei den Lastenrädern wird sogar knapp über die Hälfte im öffentlichen Raum abgestellt. Mit Blick auf die absoluten Zahlen stehen demnach mindestens 119 Fahrräder sowie mindestens acht Lastenräder im öffentlichen Raum.

Das aktuelle Angebot an **Fahrradabstellmöglichkeiten** wird in beiden Planbereichen eher gering bewertet. Personen, die zwei oder mehr Fahrräder besitzen stufen das Angebot in beiden Planbereichen geringer ein, als Personen mit nur einem oder keinem Fahrrad. Die Bewertung des Angebots spiegelt sich auch in der Frage nach dem Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten wider – dieser wird als hoch eingeschätzt. Insbesondere Personen, die zwei oder mehr Fahrräder besitzen schätzen den Bedarf an Stellplätzen in beiden Planbereichen deutlich höher ein, als Personen, die nur ein oder kein Fahrrad besitzen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass das aktuelle Angebot nicht dem eigentlichen Bedarf entspricht.

Ein Blick auf die Rückmeldungen zum Angebot **Lastenräder** in der Gerichtstraße abzustellen zeigt, dass dieses von den Teilnehmenden in beiden Planbereichen als „eher gering“ bewertet wird. Demgegenüber fällt die Bewertung des Bedarfs an Abstellmöglichkeiten für Lastenrädern in beiden Planbereichen sehr heterogen aus. Jedoch haben für den Planbereich 1 rund ein Fünftel und für den Planbereich 2 rund ein Viertel der Teilnehmenden keine Angabe zu Angebot und Bedarf gemacht.

15 Haushalte haben angegeben ein **Motorrad** zu besitzen, elf parken dieses im öffentlichen Raum. Das Angebot für Motorradabstellmöglichkeiten wird in beiden Planungsbereichen recht heterogen mit Tendenz zu „eher gering“ bewertet. Ähnlich, wie bei der Abfrage zu den Lastenrädern wurde auch hier häufig (rund ein Viertel) keine Angabe gemacht. Trotz des eher als

gering bewerteten vorhandenen Angebots an Motorradabstellmöglichkeiten wird kein hoher Bedarf an diesen von den Teilnehmenden gesehen.

Die aktuelle Nutzung des **Pkw**-Parkraums wird in beiden Planbereichen insgesamt heterogen aber überwiegend als eher übersichtlich empfunden. Der Planbereich 2 schneidet dabei etwas besser ab.

Das aktuelle Angebot an Pkw-Parkplätzen wird in beiden Planbereichen ähnlich eingestuft und bewegt sich im mittleren Bereich. Der Bedarf an Parkplätzen für Pkw wird in beiden Planbereichen aber als „sehr hoch“ bis „eher hoch“ eingeschätzt. Auffällig – aber wenig überraschend – ist, dass Personen, die kein oder nur ein Fahrrad besitzen den Bedarf etwas höher einschätzen, als Personen, die zwei oder mehr Fahrräder besitzen. Insgesamt ist das Angebot an Pkw-Stellplätzen also in Ordnung, der Bedarf wird jedoch auch als hoch eingeschätzt.

Die Möglichkeiten für **Urban Gardening** werden als „eher gering“ bis „sehr gering“ bewertet. Etwas besser schneidet hierbei der Planbereich 1 ab – in diesem Bereich wird auch ein etwas höherer Bedarf eingeschätzt. Insgesamt gibt es zurzeit einen höheren Bedarf an Möglichkeiten für Urban Gardening als es durch das Angebot abgedeckt werden kann.

4.1 Zusammenfassung der weiteren per E-Mail eingegangenen Stellungnahmen

Hinweise zur Planung:

- Planung und Umwandlung in Fahrradstraße ist positiv
- Witterungseinflüsse und Fauna bei Planung von Fahrradbügeln berücksichtigen
- Anordnung der Fahrradbügel überdenken: Senkrechtaufstellung von Pkw vorbeugen
- Fahrradbügel an Gehwegabsenkung Abschnitt Löfflerstraße, um Falschparker:innen vorzubeugen
- Verbesserung des Straßenbildes durch abgeschliffenes Kopfsteinpflaster statt Asphalt als Möglichkeit prüfen
- sinnvolle Bauausführung: mehrere Planungen (Leitungsbauarbeiten etc.) in einem durchführen, um Bauzeit und Belastung der Anwohner:innen so gering wie möglich zu halten
- umliegende Bebauung und Fahrradhäuser im Straßenraum berücksichtigen: Bauschäden und zusätzliche Kosten vermeiden (Bsp.: Umbaumaßnahme 2013: Beschädigung Fahrradhaus ohne Instandsetzungsmaßnahmen)
- Erhalt des Fahrradhauses an der Gerichtstraße 40
- Urban Gardening fördern und integrieren
- Erhalt der bestehenden Baumbeete (z.B. Gerichtstraße Nr. 12)
- Ausweitung der Versickerungsflächen für die Eiche vor der Gerichtstrasse 36-38 auf ca. 10 m²
- historisches Kleinpflaster zwischen den Bäumen und Fahrradständern soweit wie möglich erhalten und ergänzen
- Kopfsteinpflaster erhalten, es „zwingt“ Autofahrer zum Langsam fahren
- besondere Flair der Gerichtstraße erhalten
- Velo-Route 13 statt durch die Gerichtstraße durch die bereits asphaltierte Schnellstraße führen oder über die ebenfalls asphaltierte Harkortstraße und Präsident-Krahn-Straße