

Auswertung
Haushalts- und Geschäftsbefragung „GRÜNE
BANANE“
Verkehrsberuhigung Lindener Marktplatz/Stephanusstraße
DG/8/2016



Inhalt

- A Schlaglichter
- B Fragestellung
- C Das Sample
- D Ergebnisse
- E Zusammenfassung

Konzept und Befragung: Daniel Gardemin
Auswertung: Daniel Gardemin und Marlen Martin
Kontakt:

Dr. Daniel Gardemin
Vorsitzender Stadtverband Hannover Bündnis90/Die Grünen
Fraktionsvorsitzender Bündnis90/Die Grünen im Bezirksrat Linden-Limmer
0511/2829779 – 0179/2652910
daniel@gardemin.de – www.gardemin.de – blog.gardemin.de

Wenn grün,
dann richtig.



A Schlaglichter

- Eine deutliche Mehrheit der Befragten
 - stört sich generell an der Autodichte im Stadtteil,
 - wünscht sich die Fläche des Lindener Marktes autofrei,
 - wünscht sich die Stephanusstraße als Anliegerstraße.
- Keine Mehrheit findet sich für
 - eine partielle Einbahnstraßenregelung der Stephanusstraße,
 - eine vollständig autofreie Stephanusstraße.

B Fragestellung

Die Neuentdeckung des Lindener Marktes als Stadtteilplatz findet viel Resonanz.

Insgesamt verändert sich die Einstellung gegenüber dem Auto. Immer mehr Menschen sehen im Auto nicht nur durch Abgase, Lärm und Unfälle eine Belastung, sondern auch im Flächenverbrauch, vor allem in engen Stadtquartieren.

Dieser Unmut zeigt sich derzeit am Lindener Marktplatz, der außer an Markttagen zur Hälfte den Autos zur Verfügung steht. Nicht den Kindern, nicht zum Verweilen und nicht den Cafès, Restaurants und Geschäften.

Wir Grüne finden, wir sollten jetzt die Entwicklung des Lindener Marktplatzes zum Anlass nehmen, die gesamte Verkehrssituation zwischen Lindener Marktplatz und Küchengarten zu überdenken.

Vor allem in Linden entwickelt sich der Anteil des Radverkehrs sehr schnell und die Stephanusstraße und der Lindener Marktplatz zeigen von der Nutzung und den Geschäften her immer mehr Präsenz in der Mitte Lindens.

Warum eigentlich nicht eine verkehrsberuhigte Achse vom Lindener Marktplatz bis zur Limmerstraße denken? Wir Grünen haben unter dem Arbeitstitel GRÜNE BANANE die Entwicklung vom Ende her gedacht: Die Stephanusstraße wird zum Shared Space und der Lindener Marktplatz wieder zu einem autofreien Stadtteilplatz, der auch außerhalb der Marktzeiten ein wirkliches Zentrum des Stadtteils bildet.

Längst sind in vielen anderen Städten die zentralen Märkte autofrei, nur bei uns tut sich nichts. Nichts? Seit kurzem wird mit kreativen Aktionen auf die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten des Lindener Marktes aufmerksam gemacht. Eine Dokumentation findet sich auf <https://hannovercyclechic.wordpress.com/>.

Eine Umsetzung hätte erhebliche positive Auswirkungen auf eine zentrale Tangente Lindens: Mehr Platz, Entschleunigung, Verkehrssicherheit, Vorrang für Kinder, Verweilende, Passanten, Einkäufer, dazu Entwicklung der Geschäfte, Grünzonen und Freizeitmöglichkeiten.

Zu diesem Thema haben wir eine Befragung durchgeführt, deren Auswertung wir an dieser Stelle vorstellen.

Die Befragung soll ein Stimmungsbild der lokalen Akzeptanz liefern und ist keine 1:1-Vorlage für politische Entscheidungen. Allerdings halten wir es für richtig, stärker Befragungen dieser Art durchzuführen. Wir Grünen im Stadtbezirk Linden-Limmer haben uns

bereits für die Bürger*innen-Beteiligung beim Bauvorhaben Wasserstadt Limmer stark gemacht und haben eine Anhörung im Vorfeld der Baumaßnahme Wilhelm-Bluhm-Straße durchgeführt. In beiden Fällen sind erheblich Anregungen aus der Bürger*innenschaft in die Maßnahmen eingeflossen.

C Das Sample

Für eine Haushalts- und Geschäftsbefragung zur Verkehrsberuhigung rund um den Lindener Marktplatz erhielten im Juli 2016 in der Stephanusstraße und am Lindener Marktplatz 382 Haushalte (davon 227 in der Stephanusstraße und 155 am Lindener Markt) und Geschäfte (43 insgesamt) einen schriftlichen Fragebogen mit Bitte um Rückgabe des ausgefüllten Exemplars in der Buchhandlung Annabee in der Stephanusstraße.

Es wurden nur gestempelte Originalrückläufe gewertet. Ergebnisse aus parallelen Onlinebefragungen wurden nicht in der Auswertung nicht berücksichtigt.

Geantwortet haben 57 Anwohner*innen und 11 Geschäftsleute, insgesamt 68 Rückläufe. Das entspricht einer Rücklaufquote von 18 Prozent und liegt damit über den üblichen Rücklaufquoten. Allgemein als guter Rücklauf wird 15 Prozent angesehen. Der überdurchschnittliche Rücklauf hat sicherlich mit der begleitenden Presseberichterstattung und dem fußläufig gut erreichbaren Annahmepunkt in der örtlichen Buchhandlung Annabe zu tun.

Der Rücklauf der Geschäfte beträgt 24 Prozent.

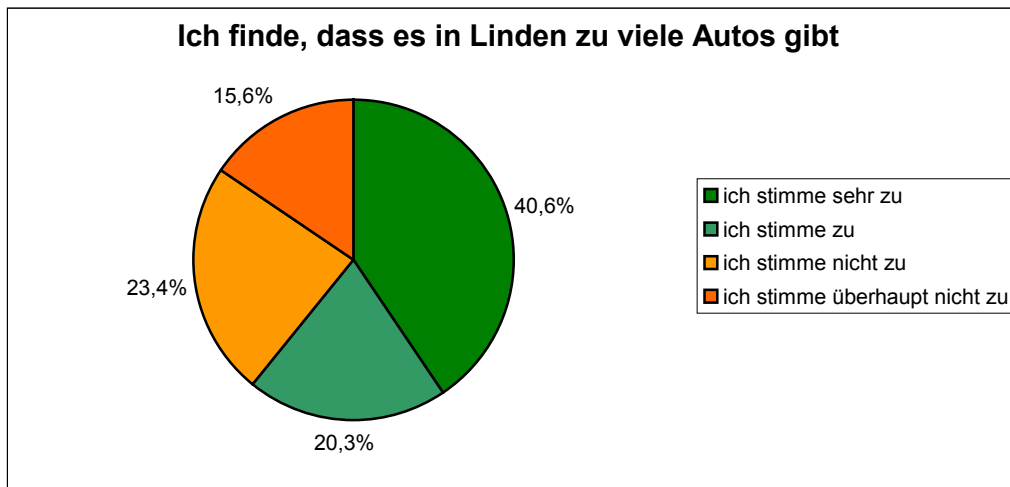
50,8 Prozent der Befragten sind männlich, 49,2 Prozent weiblich. 69,2 Prozent sind unter 50 Jahre alt, 30,8 Prozent über 50 Jahre. Die Verteilung nach Alter und Geschlecht liegt in etwa im Durchschnitt des Stadtteil (ca. 60 Prozent unter 50 Jahre, ca. 40 Prozent über 50 Jahre).

55,9 Prozent geben an, im Besitz eines Autos zu sein. Da nur im Stadtteil Linden-Mitte nur 33,8 Prozent der Bewohner*innen über einen PKW verfügen, ist davon auszugehen, dass sich entweder vermehrt PKW-Besitzende geäußert haben oder im Befragungsgebiet die PKW-Dichte überdurchschnittlich hoch ist.

8,8 Prozent der Befragten gaben an, Car-Sharer zu sein.

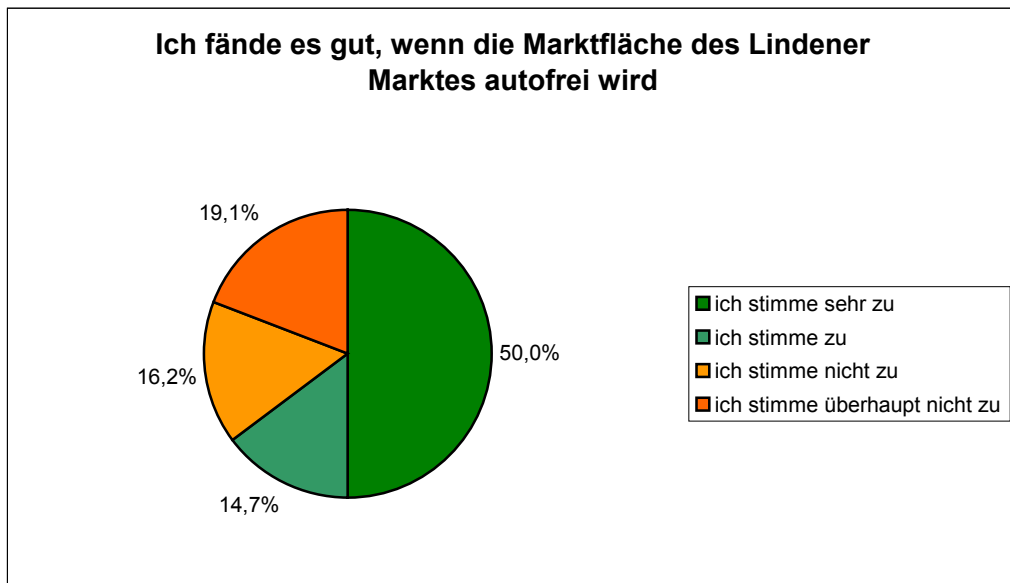
D Ergebnisse

1.



60,9 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass es in Linden zu viele Autos gibt. Im Stadtteilvergleich hat Linden-Mitte den höchsten Anteil von privaten PKW im Stadtbezirk Linden-Limmer.

2.

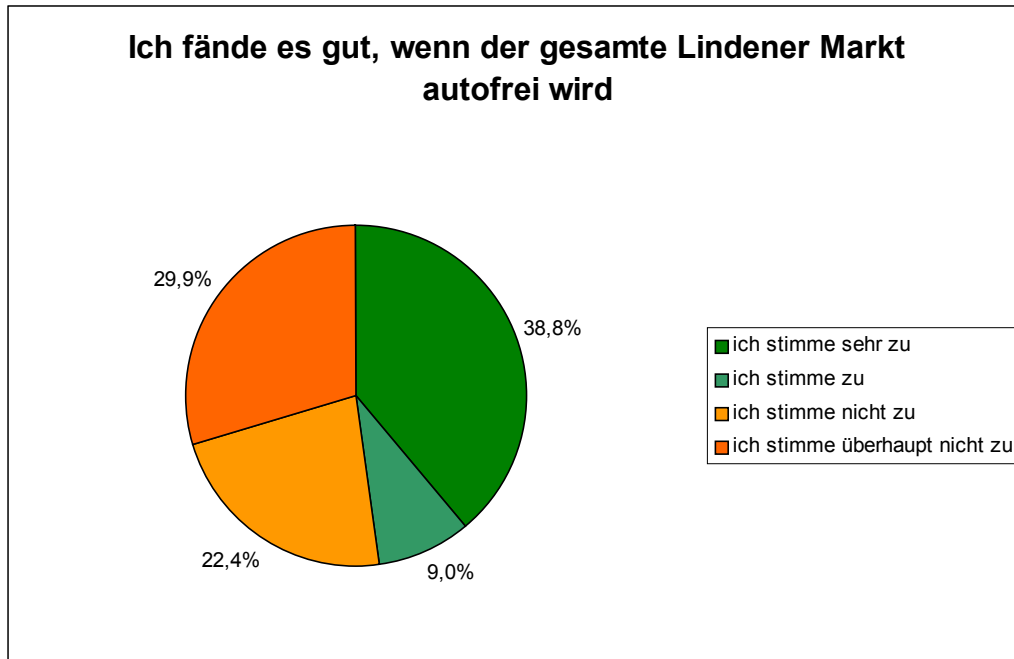


64,7 Prozent der Befragten fänden es gut, wenn die Marktfläche des Lindener Marktes autofrei werden könnte. Das sind in etwas mehr Befragte, als die, die Anzahl der Autos in Linden als zu hoch empfinden.

Unter den Befragten, die am Lindener Markt wohnen und arbeiten, sind es 55,6 Prozent, die der Frage zustimmen.

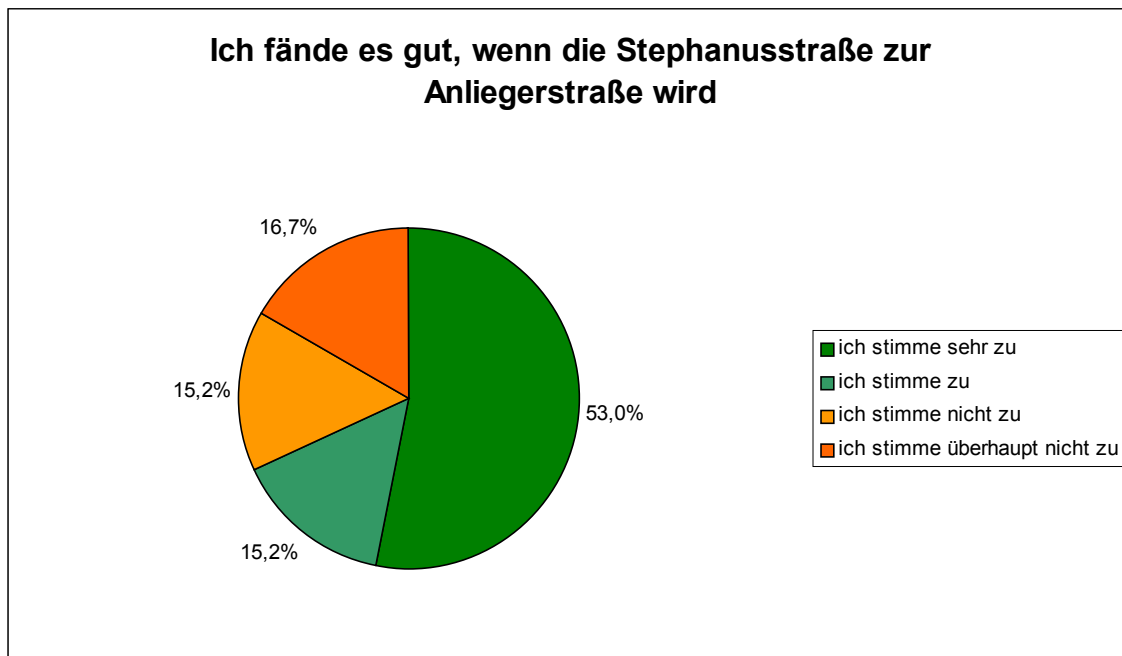
Von den abgegebenen Bögen der Geschäftsleute enthalten 6 Zustimmungen und 5 Ablehnungen.

3.



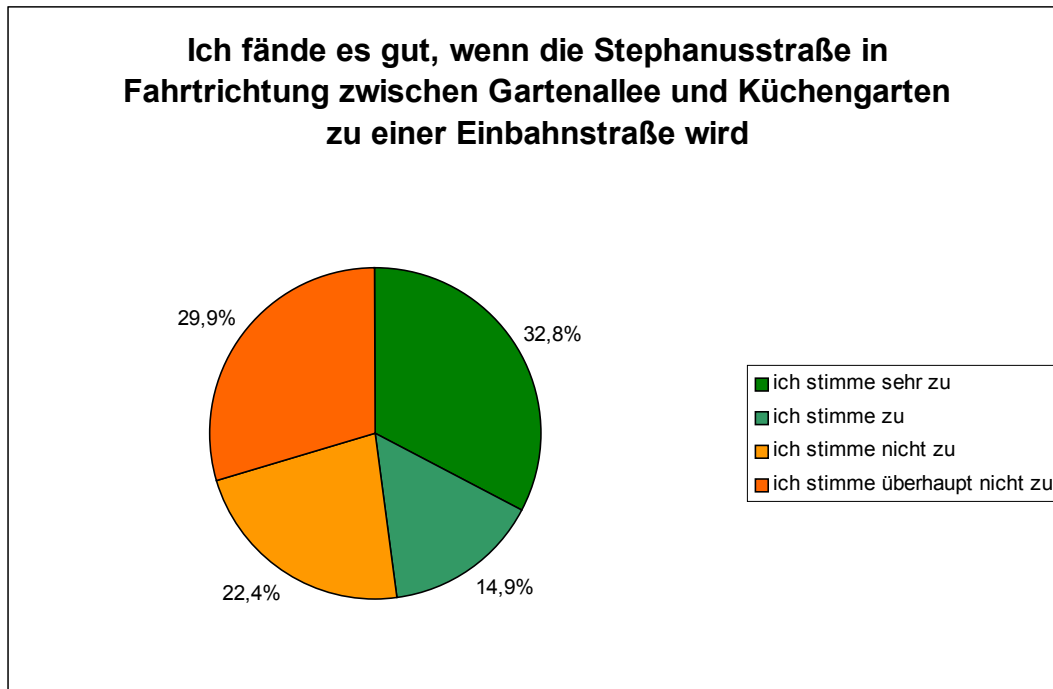
52,3 Prozent der Befragten wollen nicht, dass der gesamte Lindener Markt autofrei wird. Die knappe Mehrheit bedingt sich – so ist es zumindest den Statements auf den Fragebögen zu entnehmen – aus der Sorge, den eigenen Haushalt nicht mehr direkt mit dem PKW erreichen zu können.

4.



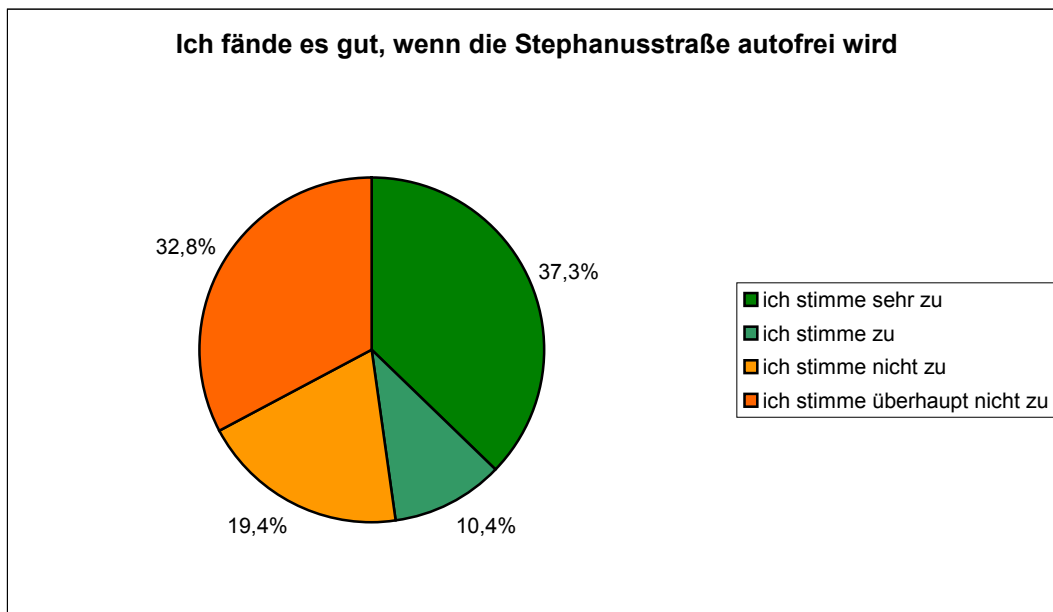
68,2 Prozent der Befragten können sich die Stephanusstraße als Anliegerstraße vorstellen. Die deutliche Mehrheit für die Option Anliegerstraße ist insofern nachvollziehbar, da sie für die Bewohner/innen der befragten Straßen offensichtlich nicht nachteilhaft ist. Parallel zur Befragung äußerten sich allerdings Anwohner/innen benachbarter Straßen besorgt über möglichen Ausweichverkehr in Nachbarstraßen.

5.



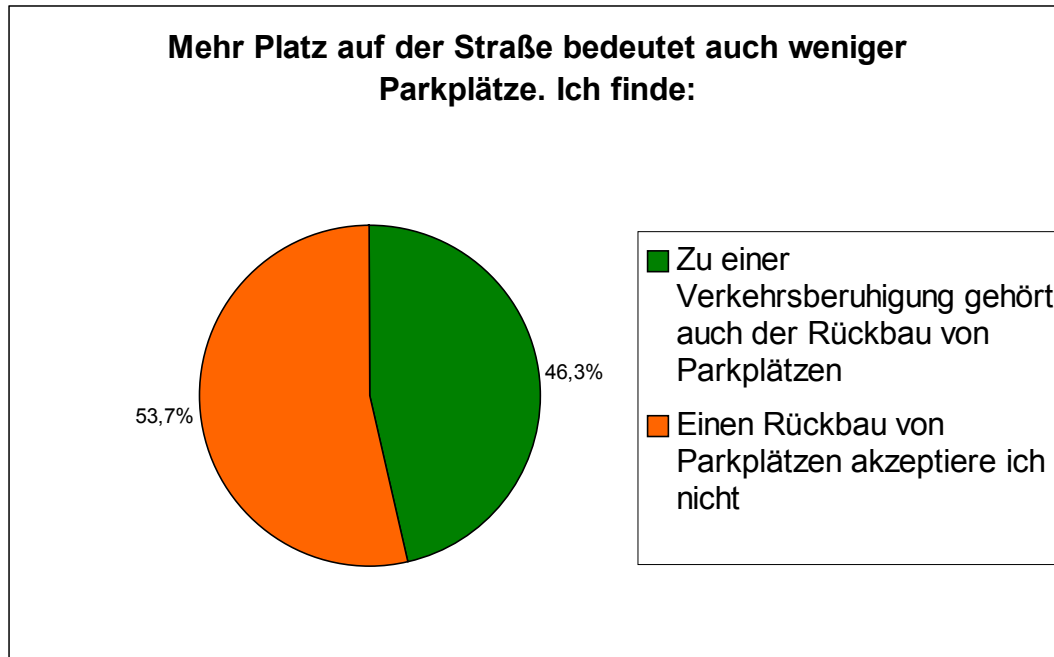
52,3 Prozent der Befragten lehnen eine Einbahnstraßenregelung ab. Unter den Befragten, die in der Stephanusstraße wohnen und arbeiten, sind es exakt 50 Prozent, die der Frage zustimmen bzw. ablehnen.

6.



52,3 Prozent der Befragten fänden es nicht gut, wenn die Stephanusstraße autofrei wird.

7.



53,7 Prozent der Befragten akzeptieren einen Rückbau von Parkplätzen nicht.

Von den Geschäftsleuten sind 7 gegen einen Rückbau von Parkplätzen, 4 dafür.

E Zusammenfassung

Gerade bei der letzten Frage, bei der es um die Reduzierung von Parkplätzen geht, wird deutlich, wie sehr der Stadtteil mit dem Thema Autoverkehr ringt. Während bei der allgemeinen Frage zur Bewertung des Autoanteils eine deutliche Mehrheit von 64,7 Prozent findet, dass es im Stadtteil zu viele Autos gibt, wird von 53,7 Prozent der Befragten ein Rückbau von Parkplätzen nicht akzeptiert.

Es ist demnach zwar ein deutliches generelles Unbehagen gegenüber der Belastung der Straßen mit motorisiertem Verkehr auszumachen. Aber über die Lösungswege gibt es unterschiedliche Vorstellungen. Fast bei allen Fragen stehen sich Befürwortende und Ablehnende zu nahezu gleichen Teilen gegenüber (dabei ist zu betonen, dass nicht alle Autobesitzer ablehnend antworten und nicht alle Befragte ohne PKW zustimmend).

Unterschiedliche Zuschriften der umliegenden Straßenanrainer mahnen zudem an, Maßnahmen nicht zu Lasten der Nachbarstraßen durchzuführen. Eine Anwohnerin gibt zu bedenken: „*Der Rückbau von Parkplätzen führt eventuell zu noch mehr Verkehr.*“

Viele ablehnende Rückmeldungen zeigen, wie sehr um die eigenen Vorteile gekämpft wird. Den Parkplatz vor der Haustür oder in der Nähe sieht rund die Hälfte der Befragten ganz deutlich als ein zu verteidigendes Privileg. Ein Anwohner: „*Soll damit den Bürgern das Recht auf ein Auto abgesprochen werden?*“ Und eine Anwohnerin: „*Das Leben besteht nicht nur aus Kindern und Müttern bzw. Vätern. Sondern auch aus berufstätigen Erwachsenen, die ein Auto benutzen wollen, wann sie es für richtig halten.*“

Neben der eher homogenen Gruppe der Ablehner äußert sich auf der anderen Seite eine unterschiedlich zusammengesetzte Gruppe der Befürworter. Sie besteht aus Menschen ohne PKW, aus Car-Sharern und auch aus Autofahrern. Sie wollen ein Linden mit weniger Autos und sind auch bereit bzw. fordern es ein, automobiler Einschränkungen vorzunehmen. Zu Gunsten von Platz für Kinder, Fußgehende, Radfahrende, Cafés und Straßengrün. Ein Anwohner: „*Ich erledige die allermeisten Wege mit dem Rad, seltener mit dem ÖPNV. Ich bin sehr für Verkehrsberuhigung.*“ Eine Anwohnerin:

„Es wäre viel entspannter, ruhiger und lebenswerter, wenn der Lindener Markt und die Stephanusstraße autofrei wären.“

Selbst unter den Geschäftsleuten ist die Meinung geteilt. Auch wenn der Anteil der Befragten aus dieser Gruppe gering ist, lässt sich ein ähnliches Muster wie bei den Bewohnern erkennen (von den 11 Rückläufern, sind 6 Geschäftsleute für einen autofreien Lindener Markt, 5 dagegen). Während einige ansässige Ladeninhaber sich durch eine Verkehrsberuhigung eine Verbesserung ihrer Lage versprechen: *„Das wünsche ich mir schon seit Jahren“*, sorgen sich andere um Kundschaft: *„In Zeiten schwerer Internetkonkurrenz kann ein Ladenbetreiber ohne Parkplätze auch gleich einpacken. Dann gibt es hier bald autofrei auch nichts mehr zu bummeln.“*

In zwei Fragen zu möglichen Maßnahmen zeigt sich allerdings eine deutliche Mehrheit für eine verkehrliche Neubewertung.

68,2 Prozent der Befragten könnten sich die Stephanusstraße als Anliegerstraße vorstellen. Dadurch erhoffen sich die Anlieger eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

Und 64,7 Prozent der Befragten fänden es gut, wenn die Marktfläche des Lindener Marktes autofrei wird.

Auch hier ist die Akzeptanz deutlich gegeben. Mehrere Ursachen – so lassen es die schriftlichen Anmerkungen vermuten – stehen dahinter. Der zweimal wöchentlich stattfindende Markt zeigt bereits, wie die Fläche anders und lebendiger genutzt werden kann. Der Markt symbolisiert die Jahrhunderte alte Funktion des Marktes als Treffpunkt und Mittelpunkt des Handels. Auch kommt dazu, dass gerade die reisefreudigen Lindener in immer mehr Städten autofreie Märkte neu kennen und schätzen lernen. Ein Kommentar: *„Der Markt sollte zu dem zurückgeführt werden, was es einmal war: Ein sozialer Ort für die Bürger/innen.“*

Neuerdings zeigt zudem die Initiative „Platz da!“, was im Anschluss an den Markttag alles gemacht werden kann, wenn der Raum nicht von Autos belegt wird. Kinderspiel, Federball, Liegestühle, öffentliches Yoga und leibliches Wohl sind Beispiele für eine Neunutzung des Marktes.

Genau an diesem Punkt meldet sich eine Minderheit zu Wort. Mehrere Rückmeldungen zeigen, dass aus Sorge vor lauten Veranstaltungen auf dem Lindener Markt keine Veränderung erwünscht sei. Ein Kommentar: *„Wir wollen nicht noch mehr Hipster mit Kleinkindern, die so schon nerven [...] Der Verkehrslärm ist dagegen nichts.“* Es gibt aber auch andere Stimmen: *„Bisher gibt es ein gutes Miteinander mit Draußensitzenden [...] Wir wohnen in einer Großstadt, nicht auf dem Dorf“* und *„Macht Linden autofrei.“* Oder aber auch: *„Sind für autofrei, aber nicht für die Möglichkeit, die dadurch entsteht: Noch mehr Partyleben auf dem Lindener Markt, dann lieber parkende Autos.“*

Eine Entwidmung der Parkplätze sollte einhergehen mit einem Nutzungskonzept, das dem Charakter des Platzes als Wohn- und Lebensraum gerecht wird. Das wünschen sich viele Befragte. Für einige Beteiligte ist es aber nicht recht vorstellbar, wie eine autofreie Umgebung aussehen könnte. Vorbilder fehlen. Ein Anwohner: *„Eine Umwandlung von Parkflächen in Freiflächen halte ich leider für unrealistisch, wenn auch wünschenswert.“*

Für eine autofreie Verkehrsberuhigung auch der den Lindener Markt umschließenden Straßen findet sich knapp keine Mehrheit. Auch für eine autofreie Stephanusstraße sind knapp die Hälfte der Befragten bereit. Vor allem fehlt es vielen noch an einem Verkehrskonzept, das Bewohner*innen, auch der Nachbarstraßen, Geschäfte, Nahverkehr, Berufstätige, Stadtteilparkhäuser etc. in Beziehung zueinander setzt. Hier könnte ein Ideenwettbewerb weiterhelfen, die Grüne Banane sozusagen reif zu entwickeln.

Die Befragung zeigt schon heute, wie viele Menschen vor Ort für neue Ideen erreichbar sind. Im Rahmen der Befragung sind sehr viele Kommentare auf den Fragebögen, per Mail, auf Facebook und als Leserbriefe entstanden, die allein eine Sonderauswertung verdient hätten. Neben Lob und Tadel, Nebenthemen und Wutventil sind zahlreiche Verbesserungsvorschläge eingetroffen, z.B. für die Radeinfädelung in die Stephanusstraße am Küchengarten, Stadtteilparkhäuser, Stadtteilparken im Ihme-Zentrum, Verlegung der Buslinie, Carsharing etc. Oder auch: *„Wir präferieren das Modell Fahrradstraße Lange Laube.“*