

Harms, Sylvia et al.

Working Paper

Parkraumprobleme in wachsenden Stadtteilen: Anwohnerbefragung und Evaluation freiwilliger Verhaltensänderungen zur Lösung des Parkraumproblems in Leipzig-Schleußig

UFZ Discussion Paper, No. 9/2009

Provided in Cooperation with:

Helmholtz Centre for Environmental Research (UFZ)

Suggested Citation: Harms, Sylvia et al. (2009) : Parkraumprobleme in wachsenden Stadtteilen: Anwohnerbefragung und Evaluation freiwilliger Verhaltensänderungen zur Lösung des Parkraumproblems in Leipzig-Schleußig, UFZ Discussion Paper, No. 9/2009, Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ), Leipzig

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/44734>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

UFZ-Diskussionspapiere

Department Stadtökologie, Umweltplanung und Verkehr

9/2009

Parkraumprobleme in wachsenden Stadtteilen

**Anwohnerbefragung und Evaluation freiwilliger Verhaltensänderungen
zur Lösung des Parkraumproblems in Leipzig-Schleußig**

*Sylvia Harms, Renate Kviese, Franziska Dombrowski,
Susann Höer, Annett Kussatz, Eva Rosenau*

September 2009



Parkraumprobleme in wachsenden Stadtteilen

**Anwohnerbefragung und Evaluation freiwilliger Verhaltensänderungen zur
Lösung des Parkraumproblems in Leipzig-Schleußig**

Bearbeiterinnen:

Dr. Sylvia Harms, Renate Kviese, Franziska Dombrowski, Susann Höer, Annett Kussatz, Eva
Rosenau

Department Stadtökologie, Umweltplanung und Verkehr

Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ

Permoserstr. 15

04318 Leipzig

<http://www.ufz.de>

Leipzig, September 2009

Inhaltsverzeichnis

1. Das Auto vor der Haustür – wo ist das Problem?	4
2. Forschungsschritt 1: Anwohnerbefragung – Durchführung	5
2.1 Befragungsinhalte	6
2.2 Durchführung der Befragung	6
2.3 Rücklauf	7
2.4 Repräsentativität der Stichprobe	7
3. Anwohnerbefragung – Ergebnisse	9
3.1 Derzeitiger Wohnstandort und Grund der Wohnstandortwahl	9
3.2 Problemwahrnehmung und Interesse am Parkraumproblem in Schleußig	9
3.3 Einschätzung des allgemeinen und des persönlichen Gefährdungspotentials im öffentlichen Straßenraum	11
3.3.1 Wahrgenommene Gefährdung aus Sicht einzelner Personengruppen	12
3.3.2 Objektives Gefährdungspotential	13
3.3.3 Subjektives und objektives Gefährdungspotential aus Sicht von Bewohnern unterschiedlicher Straßenzüge	14
3.4 Einstellung gegenüber der Verkehrsmittelwahl im eigenen Stadtteil	16
3.5 Akzeptanz für mögliche im Stadtteil durchzuführende Maßnahmen	17
3.5.1 Akzeptanz für ordnungsrechtliche Maßnahmen	17
3.5.2 Akzeptanz für die Einrichtung gebührenpflichtiger Parkzonen	19
3.5.3 Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen: Bauliche Veränderungen im öffentlichen Straßenraum	19
3.5.4 Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen: Umgestaltung von Grün- und Brachflächen	21
3.5.5 Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen: Förderung anderer Arten der Fortbewegung	22
3.5.6 Maßnahmenakzeptanz aus Sicht von Bewohnern unterschiedlicher Straßenzüge	23
3.5.7 Zuschreibung von Verantwortlichkeiten	24
3.6 Parkverhalten	25
3.7 Bewertung der Parkraumsituation im Stadtteil und Zahlungsbereitschaft für das Parken	30
3.8 Verkehrsmittelbesitz im Haushalt und individuelle Verkehrsmittelwahl im Alltag	32
4. Anwohnerbefragung – Zusammenfassende Analysen	36
4.1 Bündelung der Einzelmaßnahmen zu Maßnahmenpaketen	36
4.2 Vorbereitung erklärender Modelle	37
4.3 Maßnahmenpaket 1: Ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Freihaltung der Fußwege	40
4.4 Maßnahmenpaket 2: Ausbau des öffentlichen Verkehrs (inkl. Car Sharing)	42
4.5 Maßnahmenpaket 3: Erstellung von Parkplätzen auf Freiflächen	43
4.6 Maßnahmenpaket 4: Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von Parkplätzen für Anwohner	44
4.7 Maßnahmenpaket 5: Parkhäuser bauen und öffentliche Brachflächen nutzen	45
4.8 Maßnahmenpaket 6: Fuß- und Radverkehr fördern	46
4.9 Zahlungsbereitschaft für das Parken am Wohnort	47
5. Anwohnerbefragung – Schlussfolgerungen	47
6. Verhaltenstest – einen Monat außerhalb des eigenen Stadtteils parken	50
6.1 Beweggründe zur Teilnahme am Verhaltenstest	51
6.2 Mobilitätsverhalten während der Testphase	52
6.3 Bewertung der Alternativangebote während der Testphase	54
6.4 Einstellungen der Test Haushalte zur Durchführung von Maßnahmen im Stadtteil	55
7. Literatur	55
Danksagung	56

1. Das Auto vor der Haustür – wo ist das Problem?

Auch wenn in ostdeutschen Städten und Regionen immer wieder von „Schrumpfung“ die Rede ist – manche Stadtteile sind stetig am Wachsen. Nach und nach werden Häuser saniert und Baulücken geschlossen. Oft handelt es sich hierbei um zentrumsnahe Wohnlagen, die gleichzeitig ausreichend Möglichkeiten für Einkaufen, Erholung und Freizeitgestaltung bieten. So zum Beispiel der Leipziger Stadtteil Schleußig, der aufgrund seiner Nähe zur Innenstadt, seinen vielen grünen Hinterhöfen sowie seiner Lage direkt am Park sowohl von Familien als auch von Studenten, Angestellten in höheren Positionen und Selbständigen zum Wohnen und Arbeiten gesucht wird (vgl. Abschnitt 3.1. und L-IZ, 2007a). Der Stadtteil ist von einer gründerzeitlichen Bauweise geprägt und größtenteils durchsaniiert.

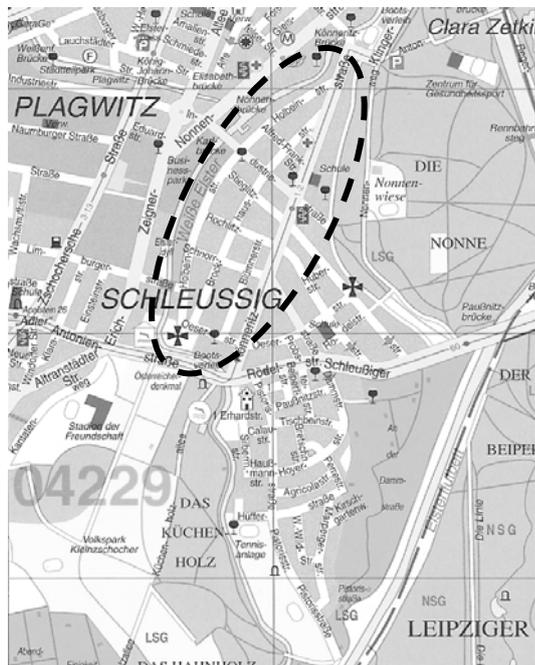
Zu Gründerzeiten konnte jedoch noch nicht bedacht werden, dass viele Haushalte eines Tages ein Auto besitzen werden. Im Zuge der Häusersanierung wurden nach der Wende viele ehemals große Wohnungen in kleinere Einheiten unterteilt, so dass die Anzahl an Wohnungen im Stadtteil stieg. Tiefgaragen oder hauseigene Pkw-Stellplätze konnten nur in seltenen Fällen errichtet werden. Als der öffentliche Straßenraum aufgrund der zunehmenden Bewohnerzahl (und der ebenfalls nach der Wende sprunghaften Zunahme des Autobesitzes im Haushalt) zugesperrt war, wurde damit begonnen, die Fahrzeuge direkt auf den ausladenden Bürgersteigen zu parken. Viele Bewohner tolerierten dies, andere fühlten sich als Fußgänger gefährdet und riefen 2007 das Ordnungsamt, das den Falschparkern Verwarnungen aussprach (vgl. L-IZ, 2007a-c). Dies wiederum führte zu einem, auch medienwirksamen, Aufschrei anderer Bewohner. Vermittelnd wurde eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Bürgervereins Initiative Schleußig eingerichtet, die eruieren sollte, welche Möglichkeiten dem Stadtteil zur Verfügung stünden, um das Parkraumproblem zu entschärfen (vgl. Bürgerverein Initiative Schleußig, 2009). So wurde z.B. über Anwohnerparken, neue Parkhäuser und bauliche Veränderungen des öffentlichen Straßenraums diskutiert – alles stets mit dem Hinweis, dass es sich in der Regel um teure Lösungen handelt, die über die (zum Teil alle) Stadtteilbewohner mit finanziert werden müssten. Umbaumaßnahmen wären zudem nur unter Veränderung des den Stadtteil prägenden Grüns möglich. Nicht wenige der alten Straßenbäume müssten gefällt werden, um ausreichend Platz für neue Parkflächen zu schaffen (vgl. L-IZ, 2009). Aus der Arbeitsgruppe heraus wurde daher im Oktober 2007 eine Anfrage an die Arbeitsgruppe Nachhaltige Mobilität des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung – UFZ gerichtet, ob Forschungsaktivitäten initiiert werden könnten, die

- einerseits repräsentativ die tatsächliche Autonutzung und das Parkverhalten der AnwohnerInnen des Stadtteils sowie die Akzeptanz für mögliche baulich-infrastrukturelle Maßnahmen ermitteln
- und andererseits „weiche“, verhaltensorientierte Maßnahmen evaluieren, die Anreize setzen, weiter entfernt liegende Parkmöglichkeiten auf ausgewiesenen Stellflächen aufzusuchen und je nach Möglichkeit für alltägliche Wege auf die Straßenbahn, das Fahrrad oder das CarSharing-Auto umzusteigen.

Die Schleußiger Arbeitsgruppe bestand aus Vertretern des Bürgervereins Initiative Schleußig, des Stadtplanungsamtes, des Verkehrs- und Tiefbauamtes, des Ordnungsamtes, des Carsharing-Anbieters „teilAuto“ sowie engagierten Schleußiger Bürgern. Zwischen November 2007 und März 2008 erfolgten von Seiten des UFZ umfangreiche Abklärungen mit allen Beteiligten der Arbeitsgruppe sowie mit den Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen im Stadtteil. Es wurde vereinbart, zunächst eine Vollbefragung im Kernproblemgebiet zwischen Könnertitz- und Holbeinstraße durchzuführen (vgl. Abb. 1). Gleichzeitig sollten 10 Haushalte gefunden werden,

die bereit waren, ihr Auto einen Monat lang außerhalb des Stadtteils zu parken und anschließend ausführlich über ihre Erfahrungen zu berichten. Als dritte Aktivität wurde eine Informationskampagne für die lokale Bevölkerung konzipiert, die über alternative Park- und Verhaltensmöglichkeiten aufmerksam machen sollte. Diese Wirksamkeit dieser Kampagne sollte in einem experimentellen Design angelegt und mithilfe einer erneuten Vollbefragung im Stadtteil evaluiert werden. Eine öffentliche Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse der ersten beiden Forschungsaktivitäten fand am 30.6.2008 in Schleußig statt (vgl. Bürgerverein Initiative Schleußig, 2009). Der vorliegende Bericht wurde als erweiterte Ergebniszusammenfassung dieser beiden Schritte im November 2008 an die Schleußiger Arbeitsgruppe übermittelt. Der dritte Forschungsschritt (Informationskampagne und Nachbefragung) wird als Diplomarbeit an der Universität Halle gesondert veröffentlicht¹.

Abb. 1: Stadtteil Leipzig-Schleußig; gestrichelte Linie: Befragungsgebiet



2. Forschungsschritt 1: Anwohnerbefragung – Durchführung

Eine Befragung aller Haushalte im Kernproblemgebiet sollte zunächst dazu dienen, die Wahrnehmung und Einschätzung des Parkraumproblems aus Sicht der Stadtteilbewohner repräsentativ zu erfassen und die Akzeptanz für gegensteuernde Maßnahmen bei unterschiedlichen Anwohnergruppen abzuschätzen (vgl. L-IZ, 2008). Zudem sollte eruiert werden, wie hoch das Umsetzungspotential für verhaltensorientierte Maßnahmen wäre. Ein Ansatzpunkt hierfür war die Erfassung des Mobilitäts- und Parkverhaltens der Bewohner im Problemgebiet. Zum Zeitpunkt der Anfrage an das UFZ hatte bereits eine detaillierte Zählung der geparkten Fahrzeuge stattgefunden, mit der ermittelt werden konnte, wie viele Fahrzeuge sich im Wochenverlauf tatsächlich falsch geparkt auf den Gehwegen befanden.² Mit ihr allein konnte jedoch nicht beantwortet werden, wie häufig die Fahrzeuge tatsächlich bewegt wurden. Stunden Fahrzeuge tage- bis wochenweise ungenutzt

¹ Dombrowski, Franziska (2009). Informationsbasierte Intervention zur Beeinflussung von Mobilitätsverhalten – ein Lösungsansatz für einen umweltverträglichen Stadtverkehr am Beispiel Leipzig-Schleußig: Diplomarbeit Universität Halle.

² Durchgeführt von der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur (HTWK), Prof. Sossoumihen

auf den Gehwegen herum, würde dies bedeuten, dass sie in der Alltagsmobilität ihrer Besitzer eine eher untergeordnete Rolle spielen und möglicherweise mit nicht allzu großem Verhaltensaufwand in einem anderen Stadtteil geparkt werden könnten. Um genauer analysieren zu können, welche Personengruppen für welche Maßnahmen zu gewinnen sein könnten, wurden – neben soziodemographischen Angaben – zudem allgemeine Einstellungen zum Mobilitätsverhalten erhoben.

2.1 Befragungsinhalte

In Abstimmung mit allen Beteiligten der Schleußiger Arbeitsgruppe sowie der ebenfalls von der Arbeitsgruppe zur Mitarbeit angefragten Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur (HTWK) und den Leipziger Verkehrsbetrieben wurde ein standardisierter Fragebogen entwickelt, der folgende Themen aufgriff:

1. derzeitiger **Wohnstandort** (Straßenzug in Schleußig) und Grund der **Wohnstandortwahl**
2. **Wahrnehmung** der Problemlage im öffentlichen Straßenraum und **Interesse** am Parkraumproblem
3. Einschätzung des allgemeinen und des persönlichen **Gefährdungspotentials** im öffentlichen Straßenraum
4. **Akzeptanz** für ordnungsrechtliche, monetäre und infrastrukturelle Maßnahmen; **Bereitschaft**, selbst durch verändertes Verhalten zur Entspannung der Situation beizutragen
5. **Parkverhalten** im Alltag, derzeitige Parkkosten, **Zahlungsbereitschaft** für das Parken, maximal akzeptierte Entfernung zum Parkplatz, Bewertung der gegenwärtigen Parkplatzsituation
6. **Verkehrsmittelbesitz** im Haushalt und individuelle **Verkehrsmittelwahl** im Alltag
7. **Einstellung** gegenüber verschiedenen Verkehrsmitteln
8. **Soziodemographische Angaben**

Während der Fragebogenentwicklung hatten alle an der Arbeitsgruppe Beteiligten die Möglichkeit, Rückmeldungen auf die Befragungsinhalte zu geben. Eine Vorversion des Bogens wurde in einem Pretest mit 20 soziodemographisch maximal heterogen zusammengesetzten Personen auf Verständlichkeit und Ausfülldauer getestet. Das Fragebogenformat (Skalierung; Reihenfolge der Fragen) wurde von uns nach den üblichen sozialwissenschaftlichen Standards festgelegt.³ Die Befragung erfolgte gemäß den datenschutzrechtlichen Vorgaben anonym. Um die Option offen zu halten, zu einem späteren Zeitpunkt Nachbefragungen im Stadtteil durchzuführen (vgl. Abschnitt 1: Forschungsschritt 3), wurde ein freiwillig anzugebender Code erhoben, welcher jedoch keine Rückschlüsse auf individuelle Personen zuließ. Der Fragebogen wurde nominell gemeinsam vom Bürgerverein Initiative Schleußig sowie dem UFZ herausgegeben.

2.2 Durchführung der Befragung

Die Befragung wurde im April 2008 durchgeführt. Angesichts des räumlich gut abgegrenzten Kernproblemgebietes wurde eine Vollbefragung aller Haushalte im nördlichen Teil Schleußigs als sinnvoll erachtet. Jedem Haushalt wurde ein Fragebogen in den Briefkasten gelegt. Die Verteilung wurde gemeinsam vom UFZ und Mitgliedern des Bürgervereins Initiative Schleußig vorgenommen. Um die Repräsentativität der Ergebnisse zu sichern, wurde ein Randomisierungskriterium für das Ausfüllen eingeführt.⁴ Die Fragebögen sollten innerhalb von zwei

³ Reihenfolge: Allgemeine „Aufwärmitems“ für die Heranführung an das Problem vor Problembewertung, Beschreibung eigenen Verhaltens, Maßnahmenbewertung, Einstellung gegenüber verschiedenen Verkehrsmitteln und soziodemographischen Daten; Skalierung: (5-Punkt-) Likert-Skalierung sowie Schulnotensystem bei Einstellungs- und Bewertungsitens; kategoriale Häufigkeiten bei Verhaltensfragen. Der 13-seitige Originalfragebogen kann bei den Verfasserinnen eingesehen werden.

⁴ es sollte diejenige Person den Bogen ausfüllen, die 18 Jahre oder älter war und als nächste ihren Geburtstag feierte.

Wochen in einem verschlossenen Umschlag in einem von neun vordefinierten Anlaufstellen im Stadtteil (z.B. Apotheke, Eiscafé) abgegeben oder mit Porto versehen und direkt an das UFZ geschickt werden. Aus finanziellen und organisatorischen Gründen konnte keine so genannte „Nachfassaktion“, wie sonst bei schriftlichen Befragungen üblich, durchgeführt werden (z.B. in Form eines Kärtchens im Briefkasten, das an das Ausfüllen des Fragebogens erinnern soll). Es wurde lediglich eine kurze Pressemitteilung herausgegeben, die auf die Befragung hinwies und zur Beteiligung aufrief.⁵

2.3 Rücklauf

Von ca. 4000 verteilten Fragebögen wurden 1082 Bögen vollständig ausgefüllt zurückgesandt. Das entspricht einer Rücklaufquote von ca. 27%.⁶ Aufgrund der oben beschriebenen Befragungsdurchführung im Minimaldesign (keine personalisierte Ansprache, keine Nachfassaktion, Abgabe der Bögen in verschiedenen Schleußiger Läden, kein „Porto-zahlt-Empfänger“-Aufdruck auf den Briefumschlägen) kann diese Rücklaufquote als gut bezeichnet werden. Sie bewegt sich im guten Durchschnitt sozialwissenschaftlicher Untersuchungen mit einem schriftlichen Befragungsansatz.

2.4 Repräsentativität der Stichprobe

45% der Antwortenden waren Männer, 55% Frauen (im Vergleich zu 48% Männern und 52% Frauen in der Schleußiger Wohnbevölkerung; Stadt Leipzig, 2006). Die durchschnittliche Haushaltsgröße betrug 2,4 Personen (im Vergleich zu 1,8 Personen im Schleußiger Bevölkerungsschnitt)⁷. Die Altersverteilung kann Tabelle 1 entnommen werden. Diese Angaben legen nahe, dass die Befragungsstichprobe hinsichtlich des Geschlechts repräsentativ, hinsichtlich des Alters weitgehend repräsentativ ist (vor allem die jüngste Altersgruppe ist unterrepräsentiert), hinsichtlich der Haushaltsgröße aber größere Haushalte überrepräsentiert sind. Es ist jedoch anzumerken, dass sich der Leipziger Ortsteilkatalog, der als Vergleichsquelle herangezogen wurde, immer auf den gesamten Stadtteil Schleußig bezieht, während unsere Studie nur einen Unterteil des Stadtteils untersuchte. Für diesen Unterteil lagen keine Vergleichszahlen vor.

Tabelle 1: Vergleich der Altersverteilung der UFZ-Befragung mit der Wohnbevölkerung in Schleußig

	UFZ		Wohnbevölkerung Schleußig
			[Quelle: Stadt Leipzig, 2006, eigene Berechnung]
18-25 Jahre	76	7%	13% (1.269)
26-35 Jahre	407	38%	32% (3.008)
36-45 Jahre	274	25%	21% (1.997)
46-55 Jahre	117	11%	12% (1.161)
56-65 Jahre	101	9%	9% (859)
66-75 Jahre	61	6%	7% (675)
> 75 Jahre	42	4%	6% (530)

⁵ Veröffentlicht in der Leipziger Volkszeitung, Leipziger Internetzeitung und Radio Leipzig

⁶ Diese Quote kann nur im ungefähren Bereich angegeben werden, da einerseits von Seiten der Druckerei keine Auskunft gegeben werden konnte, ob es sich bei den gedruckten Fragebögen tatsächlich um *genau* 4000 Bögen handelte (üblicherweise werden immer Zusatzexemplare gedruckt), und andererseits beim Verteilen der Bögen in die Briefkästen nicht immer ersichtlich war, ob es sich wirklich um eine Anlaufstelle für eine *bewohnte* Wohnung handelte (manche Bögen also einfach ins Leere liefen).

⁷ Siehe Angaben zur Repräsentativität des Autobesitzes weiter unten im Text. Je größer der Haushalt, desto größer die Wahrscheinlichkeit, dass ein Auto im Haushalt vorhanden ist. Die Befragungsthematik (Parkraumprobleme in Schleußig) könnte also dazu geführt haben, dass sich eher autobesitzende Haushalte angesprochen gefühlt haben, die wiederum über mehr Personen im Haushalt verfügen als im repräsentativen Schnitt.

Wie in schriftlichen Befragungen üblich, war der Anteil an gut gebildeten Personen unter den Antwortenden sehr hoch (55% Befragte verfügten über einen Fachhochschul- oder Universitätsabschluss, 13% über ein Abitur, 26% über eine abgeschlossene Berufsausbildung und 6% über einen Haupt- oder Realschulabschluss). Uns liegen keine Vergleichszahlen für Schleußig vor; dennoch ist hier von dem üblichen „Bildungsfehler“ in schriftlichen Befragungen auszugehen. 55% der Befragten waren Arbeitnehmer, 18% Selbständige, 10% Studierende, 12% Personen im Ruhe- oder Vorruhestand, 5% waren nicht erwerbstätig (Hausmann oder -frau, Elternzeit, arbeitslos). Im Vergleich zu 44% sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und 9% Arbeitslosen im Gesamt-Stadtteil (Stadt Leipzig, 2006, eigene Berechnungen) scheint sich dieser Bildungsfehler auch hier fortzusetzen. Die Haushaltseinkommen verteilten sich recht heterogen: 21% der Befragten konnten über ein monatliches Haushalts-Nettoeinkommen von unter 1000 € verfügen; 45% verfügten über 1-2000 €, 23% über 2-3000 € und 12% über mehr als 3000 €. Im Vergleich zu den Angaben der Stadt Leipzig 2006⁸ ist die obere Einkommenskategorie unterrepräsentiert (21% der Schleußiger verfügen über ein monatliches Haushalts-Nettoeinkommen von über 3000 €) und die Einkommensklasse von 1-2000 € übervertreten (35%).

Angesichts des Themas der Untersuchung (Parkraumprobleme in Schleußig) erschien uns ein *Repräsentativitätsvergleich des Autobesitzes* sinnvoll. 60% der Befragten gaben an, ein Auto im Haushalt zu besitzen, 17% besaßen zwei oder mehr Fahrzeuge. Nur 23% der befragten Haushalte besaßen kein Auto. Die kommunale Bürgerumfrage 2006 (Stadt Leipzig, 2007) weist für den Stadtteil Schleußig eine Verteilung von 54% Haushalten mit einem Auto, 11% Haushalten mit zwei oder mehr Autos und 36% Haushalten ohne Auto aus. Wiederum beruht diese Vergleichszahl auf einer Stichprobengröße von lediglich 103 Personen. Dennoch ist angesichts einer Gesamtverteilung in der Stadt Leipzig von 41% Haushalten ohne Auto, 52% mit einem und 7% mit zwei oder mehr Fahrzeugen sowie der Tatsache, dass der Anteil autoloser Haushalte in allen zentrumsnahen Stadtteilen der Stadt bei deutlich über 30% liegt, zu vermuten, dass autolose Haushalte in unserer Befragung unterrepräsentiert sind. Es ist anzunehmen, dass sich diese Haushalte durch die Befragungsthematik weniger angesprochen fühlten oder gar annahmen, dass ihre Antworten nicht erwünscht sind (entgegen der expliziten Aufforderung, den Fragebogen auch dann auszufüllen, wenn kein Auto im Haushalt vorhanden ist). Da es für die Durchführung von Maßnahmen jeglicher Art im Stadtteil stets ratsam ist, alle Bevölkerungsteile partizipierend einzubeziehen (und nicht nur eine Untergruppe, der eine Maßnahme besonders nützen oder schaden könnte), erachten wir es als wichtig, in den nachfolgenden Auswertungen immer zwei Angaben zu machen: Einerseits werden wir die Auswertungen der Gesamtstichprobe dokumentieren (und somit denjenigen ungefiltert das Wort geben, die in der Befragung geantwortet haben); andererseits werden wir die Ergebnisse noch einmal dahingehend gewichten, dass die autolosen Haushalte entsprechend ihrer Verteilung in der kommunalen Bürgerumfrage einbezogen werden (und somit auch die Interessen der Fußgänger und Radfahrer repräsentativ zu Wort kommen). Beides wird im Bericht ausreichend kenntlich gemacht, so dass – je nach Interessenslage oder spezifischer Fragestellung – eine von beiden Verteilungen gewählt und als Grundlage für die Vorbereitung weiterführender Maßnahmen genommen werden kann.⁹

⁸ Ortsteilkatalog, der bei dieser Frage jedoch nur auf einer Stichprobengröße von 100 Personen beruht; ein Viertel der Befragten verweigerte hier die Antwort. In der hier vorliegenden Befragung sind es lediglich 5% Verweigerer.

⁹ Technischer Hinweis: Es wurde ein Gewichtungsverfahren gewählt, bei dem alle autolosen Haushalte in der Stichprobe enthalten blieben und eine Untermenge der autobesitzenden Haushalte aus der Gesamtstichprobe entfernt wurde. Sowohl für die Gruppe der Haushalte mit einem Auto als auch für die Gruppe der Haushalte mit mehreren Fahrzeugen wurde über alle Variablen hinweg (Soziodemographie, Verhaltensweisen, Einstellungen etc.) abgesichert, dass sich keine statistisch signifikanten Unterschiede zwischen den in die Endstichprobe einbezogenen und den herausgenommenen Haushalten ergaben. Die gewichtete Stichprobe besteht aus N=703 Antwortenden.

3. Anwohnerbefragung – Ergebnisse

3.1 Derzeitiger Wohnstandort und Grund der Wohnstandortwahl

21% der Befragten wohnten zum Befragungszeitpunkt erst kurze Zeit im Stadtteil – sie waren seit Anfang 2006 eingezogen. 34% waren zwischen 2001 und 2005 nach Schleußig gezogen, 26% zwischen 1990 und 2000, und 19% wohnten bereits vor 1990 im Stadtteil. Nur 7% der Befragten hatten schon immer in Schleußig gewohnt, 63% waren von einem anderen Leipziger Stadtteil zugezogen, 5% aus dem Leipziger Umland. 23% der Befragten kamen aus einer weiter entfernten Stadt oder Region.

18% der Befragten wohnten zum Befragungszeitpunkt in der Könnertitzstraße, 29% in der Brockhausstraße, 23% in der Holbeinstraße, 13% in den nördlichen Querstraßen (Alfred-Frank-Straße, Industriestraße, Stieglitzstraße, Rochlitzstraße) und 17% in den südlichen Querstraßen (Schnorrstraße, Oeserstraße, Blümnerstraße).

Wichtigstes *Wohnstandortkriterium* war, neben einer schönen, passenden Wohnung, die Nähe zum Wald um zum Park. Für 83% der Befragten war dies ein ausschlaggebender Grund, um nach Schleußig zu ziehen (vgl. Tabelle 2). Auch die Nähe zur Innenstadt und die gute Verkehrsanbindung an die Stadt stellten bei 53% bzw. 51% der Befragten ein wichtiges Wohnstandortkriterium dar. Die infrastrukturelle Ausstattung des Stadtteils spielte kaum eine Rolle.

Tabelle 2: Gründe, Schleußig als Wohnstandort auszuwählen (Mehrfachnennungen möglich)

Nähe zum Wald und zum Park	83%
Schöne, passende Wohnung	81%
Nähe zur Innenstadt	53%
Gute Verkehrsanbindung an die Stadt	51%
Nähe zum Arbeits-/Ausbildungsplatz	28%
Nähe zu Freunden / Familie	24%
Spiel- und Freizeitmöglichkeiten	10%
Angebot an Kindertageseinrichtungen und Schulen	6%
Kulturelles Angebot	3%
Sonstige Gründe	12%

3.2 Problemwahrnehmung und Interesse am Parkraumproblem in Schleußig

Der überwiegenden Mehrheit der Schleußiger war das Parkraumproblem in ihrem Stadtteil bekannt, und die meisten BewohnerInnen äußerten Interesse an diesem Problem (vgl. Tabelle 3)¹⁰.

¹⁰ Sofern nicht anders vermerkt, handelt es sich bei den im Fragebogen verwendeten Skalen um Likert-Skalen mit 5 Abstufungen. Bei der Berechnung des Skalenmittelwertes wurde stets die positivste Aussage („trifft völlig zu“) mit dem Wert „1“ versehen, die negativste Aussage („trifft überhaupt nicht zu“) mit dem Wert „5“. Ein Mittelwert von 3 drückt folglich weder Zustimmung noch Ablehnung zur im Fokus stehenden Aussage aus, ein Mittelwert zwischen 1 und 2,99 (sehr starke bis sehr schwache) Zustimmung, und ein Wert von 3,01 bis 5 (sehr schwache bis sehr starke) Ablehnung, wobei Werte rund um den Wert 3 (+/- 2,7 – 3,3) üblicherweise als neutral gewertet werden. Lesebeispiel: „Für mich ist es ganz neu, dass das Parken in Schleußig ein Problem darstellt. Ich habe bisher noch nichts darüber gelesen oder gehört.“: Mittelwert = 4,62 = starke Ablehnung. Die Mehrzahl der Befragten hat folglich schon einmal etwas über das Parkproblem gelesen oder gehört. Wie viel Prozent der Befragten sich jeweils für die ein oder andere Antwortalternative entschieden, kann den vorhergehenden Angaben entnommen werden (z.B. 3% der Befragten kreuzten die Antwortalternative „trifft völlig zu“ an; 9% machten ihr Kreuzchen bei „trifft nicht zu“).

Tabelle 3: Problemwahrnehmung und Interesse am Parkraumproblem in Schleußig

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils-teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittelwert
Für mich ist es ganz neu, dass das Parken in Schleußig ein Problem darstellt. Ich habe bisher noch nichts darüber gelesen oder gehört.	3%	4%	4%	9%	81%	4,62
<i>(gewichtet)*</i>	3%	4%	4%	10%	80%	4,59
Das Thema „Parken in Schleußig“ interessiert mich nicht.	4%	4%	13%	17%	61%	4,31
<i>(gewichtet)</i>	4%	5%	15%	17%	59%	4,20

* vgl. Abschnitt 3 („Repräsentativität der Befragung“) sowie Fußnote 9

Im ersten Fragebogenteil wurde – als „Aufwärmer“ für das Thema – eine *Globalmeinung zum Parkraumproblem* in Schleußig erhoben.¹¹ So war eine überwiegende Mehrheit der Schleußiger der Meinung, dass es in Schleußig zu wenige Parkplätze auf der Straße gibt. Wie man hiermit jedoch umgehen sollte, war umstritten: Die Aussage, dass alle Anwohner Schleußigs die Möglichkeit haben sollten, ihr Auto dicht an ihrer Wohnung zu parken, fand weder Zustimmung noch Ablehnung (Mittelwert ungewichtet: 2,74; gewichtet: 2,90; vgl. Tabelle 4). Ebenso war unklar, ob es „in Ordnung ist“, wenn Autos auf dem Gehweg parken. 30% der Befragten (gewichtet) hatte hiermit kein Problem, 46% war damit nicht einverstanden (Mittelwert 3,17 ungewichtet; 3,28 gewichtet). Auch gab es keine eindeutige Tendenz dafür, dass der Gehweg vollständig für Fußgänger und Radfahrer frei gehalten werden sollte (gewichtet 45% Zustimmung, 39% Ablehnung; Mittelwert 2,68). Leichte Zustimmung erhielt die Aussage, dass es keine Schande sei, sein Auto auch mal etwas weiter entfernt von der eigenen Wohnung zu parken (Mittelwert 2,40 gewichtet).

Tabelle 4: Globalmeinung zum Parkraumproblem in Schleußig

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils-teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittelwert
In Schleußig gibt es zu wenige Parkplätze auf der Straße.	66%	18%	10%	3%	3%	1,57
<i>(gewichtet)</i>	62%	20%	11%	3%	3%	1,65
Alle Anwohner Schleußigs sollten die Möglichkeit haben, ihr Auto dicht an ihrer Wohnung zu parken.	19%	26%	29%	16%	11%	2,74
<i>(gewichtet)</i>	17%	22%	30%	17%	14%	2,90
Ich finde es ganz in Ordnung, wenn Autos auf dem Gehweg parken.	17%	16%	25%	17%	25%	3,17
<i>(gewichtet)</i>	15%	15%	24%	18%	28%	3,28
Der Gehweg sollte vollständig für Fußgänger frei gehalten werden.	26%	16%	27%	17%	15%	2,80
<i>(gewichtet)</i>	29%	16%	26%	16%	13%	2,68
Ich finde es keine Schande, wenn man sein Auto auch mal etwas weiter von der eigenen Wohnung entfernt parken muss.	24%	24%	33%	13%	6%	2,51
<i>(gewichtet)</i>	28%	25%	31%	11%	5%	2,40

→ *Zwischenfazit: Man erkennt, dass aus Sicht der Schleußiger Bewohner ein Parkraumproblem vorliegt. Über dessen Lösung scheinen die Meinungen jedoch deutlich auseinander zu gehen.*

¹¹ An späterer Stelle (vgl. Abschnitt 3.4) erfolgte dann eine detailliertere Erhebung von Einstellungen zu verschiedenen, dem Stadtteil als Optionen zur Verfügung stehenden Maßnahmen.

3.3 Einschätzung des allgemeinen und des persönlichen Gefährdungspotentials im öffentlichen Straßenraum

Bezüglich des *allgemeinen Gefährdungspotentials* herrscht wiederum eine geteilte Meinung: Ob sich alle Verkehrsteilnehmer ordnungsgemäß und aufmerksam im Straßenraum verhalten (Mittelwert 2,90 gewichtet), ist genauso umstritten wie die Aussage, dass auf dem Gehweg fahrende Fahrradfahrer die Fußgänger gefährden (Mittelwert 3,02). 36% der Befragten würden ihre Kinder nicht alleine auf dem Gehweg spielen lassen; 43% hätten damit kein Problem (Mittelwert 3,00). Den Autofahrern wird generell eher zugesprochen, beim Fahren auf dem Bürgersteig vorsichtig zu sein (Mittelwert 2,46) bzw. (negativ formuliert), sich eher nicht rücksichtslos zu verhalten (Mittelwert 3,54; vgl. Tabelle 5)

Tabelle 5: Einschätzung des allgemeinen Gefährdungspotentials im öffentlichen Straßenraum

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils-teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittelwert
Alle Verkehrsteilnehmer verhalten sich ordnungsgemäß und aufmerksam im Straßenraum, so dass niemand gefährdet wird.	6%	29%	41%	20%	6%	2,91
<i>(gewichtet)</i>	5%	29%	40%	20%	5%	2,90
Auf dem Gehweg fahrende Fahrradfahrer gefährden die Fußgänger.	16%	15%	30%	31%	9%	3,02
<i>(gewichtet)</i>	14%	14%	30%	33%	9%	3,08
Ich würde Kinder nicht allein auf dem Gehweg gehen oder spielen lassen. Es besteht dann die Gefahr, dass sie von einem ein- oder ausparkenden Auto angefahren werden.	15%	20%	23%	31%	10%	3,01
<i>(gewichtet)</i>	16%	20%	21%	33%	10%	3,00
Parkplatzsuchende Autofahrer fahren sehr vorsichtig auf dem Bürgersteig, um andere nicht zu gefährden.	17%	41%	29%	10%	3%	2,42
<i>(gewichtet)</i>	16%	40%	30%	11%	3%	2,46
In Schleißig gibt es viele Autobesitzer, die gerade beim Ein- und Ausparken kaum Rücksicht auf Fußgänger und Fahrradfahrer nehmen.	4%	8%	26%	47%	15%	3,61
<i>(gewichtet)</i>	5%	9%	27%	47%	13%	3,54

Persönlich fühlen sich die Befragten im Mittel eher nicht im öffentlichen Straßenraum gefährdet – weder als Fußgänger durch Auto- oder Fahrradfahrer noch als Fahrradfahrer durch Autos. Dass ein Mittelwert natürlich dennoch immer beinhaltet, dass sich eine bestimmte Menge an Befragten stark oder eher stark gefährdet fühlt, ist selbstverständlich (die Werte liegen hier, gewichtet, zwischen 19% und 26% der Befragten, die sich gefährdet fühlen; vgl. Tab. 6).

Tabelle 6: Einschätzung des persönlichen Gefährdungspotentials im öffentlichen Straßenraum

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils-teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittelwert
Als Fahrradfahrer fühle ich mich in Schleißig durch Autofahrer gefhrtet, die während des Ein- und Ausparkens nicht auf Radfahrer achten.	5%	12%	22%	38%	24%	3,64
<i>(gewichtet)</i>	6%	13%	24%	37%	21%	3,53
Als Fußgänger fühle ich mich in Schleißig durch Autofahrer bedroht, die versuchen, ihr Auto auf dem Gehweg einzuparken.	8%	10%	15%	32%	35%	3,77
<i>(gewichtet)</i>	9%	10%	15%	33%	33%	3,69
Als Fußgänger fühle ich mich in Schleißig durch Fahrradfahrer bedroht, die sehr schnell auf dem Bürgersteig fahren.	16%	12%	18%	28%	26%	3,35
<i>(gewichtet)</i>	15%	11%	18%	28%	28%	3,41

3.3.1 Wahrgenommene Gefährdung aus Sicht einzelner Personengruppen

Dennoch lassen sich nur in wenigen Fällen Personengruppen ausmachen, die sich eindeutig stärker gefhrtet fühlen als andere. Personen aus *Haushalten, die kein Auto besitzen*, fühlen sich einerseits sowohl als Fußgänger als auch als Fahrradfahrer stärker durch Autos auf dem Bürgersteig gefhrtet als Personen aus autobesitzenden Haushalten (und umgekehrt fühlen sie sich als Fußgänger weniger stark durch Fahrradfahrer auf dem Gehweg gefhrtet), dennoch bewegen sich trotz statistisch signifikanter Unterschiede die Werte beider Gruppen auf allen Fragen im negativen Bereich (deutlich über dem Skalenmittel von 3,0; vgl. Abb. 1). *ltere Menschen* fühlen sich besonders als Fußgänger deutlich stärker durch Fahrräder und Autos auf dem Bürgersteig bedroht als jüngere Menschen. Bezüglich der persönlich wahrgenommenen Gefährdung als Radfahrer gibt es keine signifikanten Unterschiede (vgl. Abb. 2).

Abbildung 1: Persönliches Gefährdungspotential nach Autobesitz (Skalenmittel)

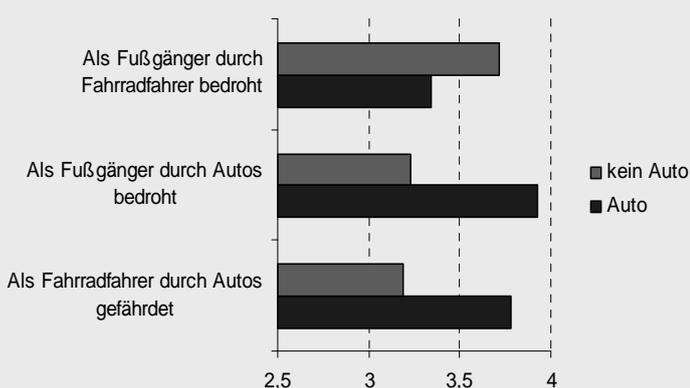
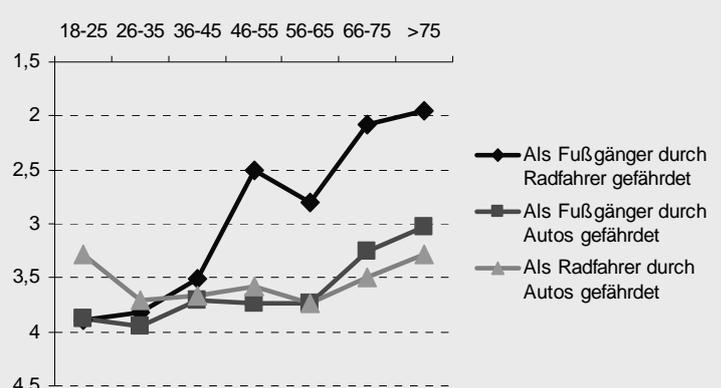


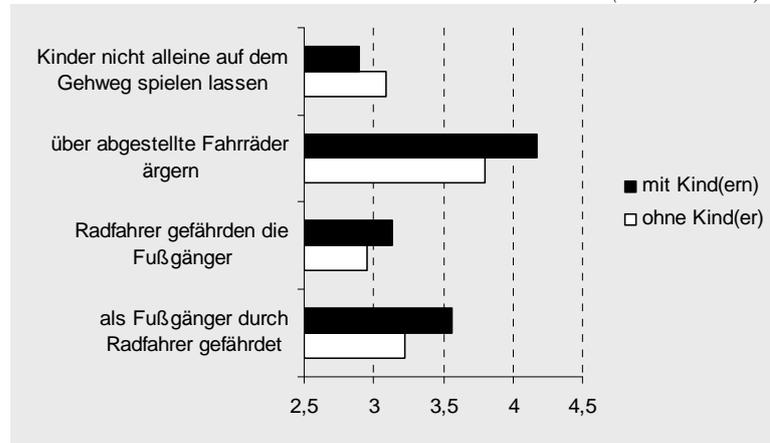
Abbildung 2: Persönliches Gefährdungspotential nach Alter (Skalenmittel)



Schließlich zeigt ein Blick auf *Haushalte mit Kindern*, dass sich diese im Vergleich zu Haushalten ohne Kinder signifikant weniger stark durch Fahrräder auf dem Bürgersteig gefhrtet fühlen und sich weniger stark über abgestellte Fahrräder ärgern. Zwar würden sie ihre Kinder signifikant weniger häufig auf dem Bürgersteig spielen lassen als Haushalte ohne Kinder dieses (hypothetisch eingeschätzt) tun würden, dennoch liegt auch bei den Familien mit Kindern dieser

Wert im mittleren, d.h. unentschiedenen Bereich (vgl. Abbildung 3).¹² Bezüglich aller weiteren Aussagen (Gefährdung durch Autos auf dem Bürgersteig etc.) unterscheiden sich die beiden Gruppen nicht signifikant voneinander.

Abbildung 3: Allgemeines und persönliches Gefährdungspotential nach Kindern/keine Kinder im Haushalt (Skalenmittel)



3.3.2 Objektives Gefährdungspotential

Jenseits aller subjektiv bewerteten Gefährdungseinschätzungen gibt es dennoch ein objektives Maß für das tatsächlich im Stadtteil vorhandene Gefährdungspotential einzelner Verkehrsteilnehmer: Die Befragten wurden gebeten anzugeben, ob sie selbst schon einmal oder mehrfach einen „Beinahe-Zusammenstoß“ mit einem Auto oder Fahrrad auf dem Gehweg erlebt hatten. 19% der Befragten sagten aus, als Fußgänger selbst schon einmal oder mehrfach beinahe mit einem Auto auf dem Gehweg zusammengestoßen zu sein. Interessanterweise gaben nur 3% derselben Befragtengruppe an, schon einmal einen Beinahe-Zusammenstoß mit einem Fußgänger erlebt zu haben, als sie als Autofahrer auf dem Gehweg einen Parkplatz suchen mussten (vgl. Tab. 7a). Sicherlich haben viele Befragte selbst noch keinen Parkplatz auf dem Gehweg gesucht („nur“ 45% der Personen aus autobesitzenden Haushalten stimmen der Aussage „Als Autofahrer passiert es mir in Schlußig manchmal, dass ich mein Auto auf dem Bürgersteig parke, weil einfach nichts anderes frei ist.“ zu) und sagen daher aus, dies noch nicht erlebt zu haben. Andererseits kann sich hinter diesem großen prozentualen Unterschied jedoch auch eine unterschiedliche Wahrnehmung zwischen Personen im Auto und Fußgängern verbergen – der Beinahe-Zusammenstoß könnte aus der Autofahrerperspektive schlichtweg nicht wahrgenommen worden sein. 24% der Befragten hatten als Fahrradfahrer schon einmal einen Beinahe-Zusammenstoß mit einem ein- oder ausparkenden Auto erlebt (hier bezog sich die Frage nicht explizit auf den Gehweg), und 47% der Befragten waren als Fußgänger schon einmal fast mit einem auf dem Gehweg fahrenden Fahrradfahrer zusammengestoßen.

¹² Für Abbildung 2 und 3 wurden jeweils die ungewichteten Datensätze verwendet. Im gewichteten Datensatz werden die jeweiligen Mittelwerte – wie auch schon in den oberen Abschnitten gesehen – nur minimal verändert und wirken sich nicht auf die Signifikanz zwischen den untersuchten Gruppen aus.

Tabelle 7a und 7b: Objektive Gefährdung: Beinahe-Zusammenstöße

	Ja, schon einmal erlebt	Ja, schon mehrfach erlebt	Nein, noch nicht erlebt
Ich hatte selbst als Fußgänger schon einmal einen „Beinahe-Zusammenstoß“ mit einem Auto, das über den Gehweg fuhr, um zu einem Parkplatz zu gelangen.	13%	6%	82%
Ich hatte selbst als Autofahrer schon einmal einen „Beinahe-Zusammenstoß“ mit einem Fußgänger, als ich auf dem Gehweg einen Parkplatz suchen musste.	3%	0%	97%
Ich hatte selbst als Fahrradfahrer schon einmal einen „Beinahe-Zusammenstoß“ mit einem ein- bzw. ausparkenden Auto.	16%	8%	76%
Ich hatte selbst als Fußgänger schon einmal einen „Beinahe-Zusammenstoß“ mit einem Fahrradfahrer, der auf dem Gehweg fuhr.	28%	19%	53%

3.3.3 Subjektives und objektives Gefährdungspotential aus Sicht von Bewohnern unterschiedlicher Straßenzüge

Die Bewohner der Könnertitzstraße schätzen das *allgemeine Gefährdungspotential* in Schleußig als deutlich höher ein als die Bewohner der anderen Straßenzüge. Am wenigsten Gefährdung wird von den Bewohnern der Brockhausstraße wahrgenommen (vgl. Abb. 4). In der Kategorie „Querstraßen nördlich“ wurden die Bewohner der Alfred-Frank-Straße, Industriestraße, Stieglitzstraße und Rochlitzstraße zusammengenommen. Unter „Querstraßen südlich“ wurden die Bewohner der Schnorrstraße, Blümnerstraße und Oeserstraße subsumiert. Im Fragebogen war keine Frage enthalten, die sich explizit auf das Gefährdungspotential in einer bestimmten Straße bezog, so dass lediglich vermutet werden kann, dass sich die Bewohner ihre jeweilige Straße oder die unmittelbare Umgebung ihrer Straße als Referenzstraße für die Bewertung ausgewählt haben. Bezüglich des *persönlichen Gefährdungspotentials* zeigt sich wieder, dass sich die Bewohner aller Straßenzüge im öffentlichen Straßenraum eher nicht gefährdet fühlen. Lediglich die Bewohner der Könnertitzstraße empfinden eine leichte Gefährdung als Fußgänger durch Radfahrer auf dem Bürgersteig (vgl. Abb. 5).

Abbildung 4: Allgemeines Gefährdungspotential nach Straßenzügen (Skalenmittel)

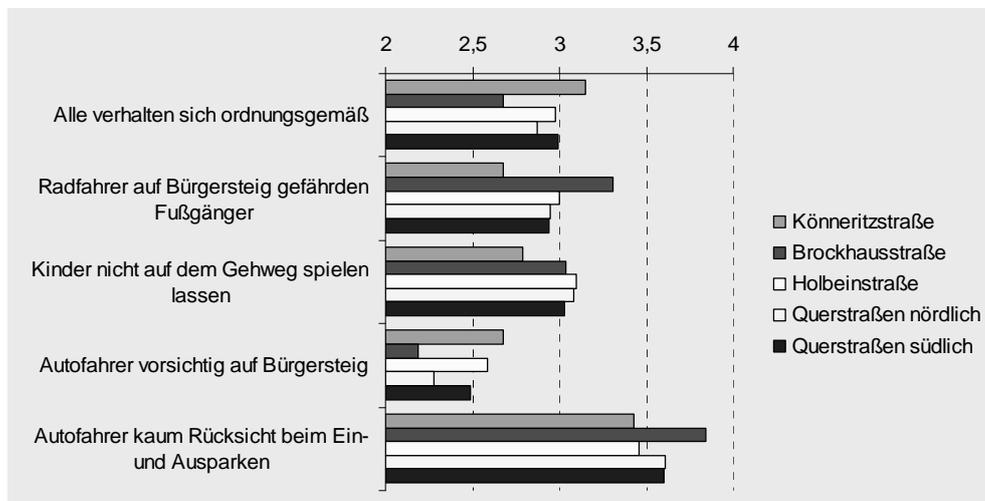
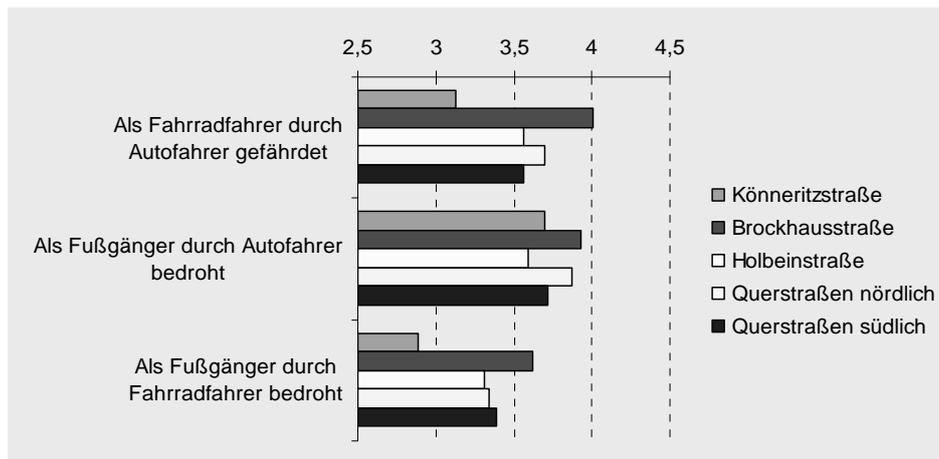
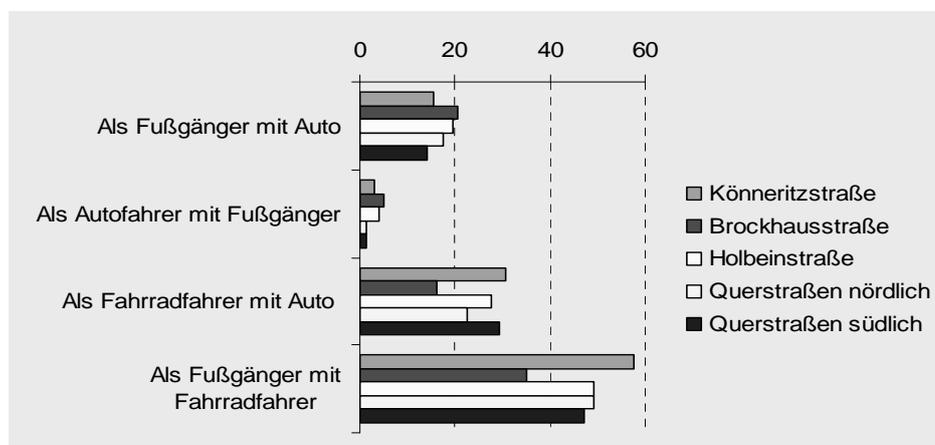


Abbildung 5: Persönliches Gefährdungspotential nach Straßenzügen (Skalenmittel)



Diese subjektive Wahrnehmung spiegelt sich auch in der *objektiven Gefährdung*: Die Anzahl an ein- oder mehrmaligen Beinahe-Zusammenstößen zwischen Radfahrern und Fußgängern bzw. Radfahrern und Autofahrern wird von Bewohnern der Könneritzstraße als deutlich höher angegeben als von Bewohnern anderer Straßenzüge. Bewohner der Brockhausstraße berichten in beiden Fällen von deutlich weniger Beinahe-Zusammenstößen als Bewohner der anderen Straßenzüge. Allerdings wird die Anzahl der Beinahe-Zusammenstöße zwischen Fußgängern und Autofahrern von den Bewohnern der Brockhausstraße als leicht höher angegeben als von den Bewohnern der übrigen Straßenzüge (vgl. Abb. 6).

Abbildung 6: Objektive Gefährdung – Beinahe-Zusammenstöße nach Straßenzügen (Prozentangaben)



68% der Bewohner der Brockhausstraße stimmen der Aussage zu: „Als Autofahrer passiert es mir in Schleißig manchmal, dass ich mein Auto auf dem Bürgersteig parke, weil einfach nichts anderes frei ist.“ Dieser Wert liegt deutlich höher als bei den Bewohnern anderer Straßenzüge. In der Könneritzstraße stimmen 30% der Bewohner dieser Aussage zu, in der Holbeinstraße sind es 24%, in den nördlichen Querstraßen 34% und in den südlichen Querstraßen 24%.

→ **Zwischenfazit:** Die Schleißiger Bewohner fühlen sich im Schnitt persönlich im öffentlichen Straßenraum eher nicht durch Fahrrad- oder Autofahrer gefährdet und haben den Eindruck, alle Verkehrsteilnehmer würden sich eher vorsichtig und aufmerksam verhalten. Dennoch kommt es nicht selten zu „Beinahe-Zusammenstößen“ auf den Bürgersteigen, einerseits zwischen Fußgängern und Radfahrern, andererseits aber auch zwischen Fußgängern und Autofahrern. Ältere Menschen fühlen sich im öffentlichen Straßenraum stärker gefährdet als andere Personengruppen.

3.4 Einstellung gegenüber der Verkehrsmittelwahl im eigenen Stadtteil

Einstellungen werden in der sozialwissenschaftlichen Forschung mit unterschiedlichen Ansätzen gemessen (vgl. z.B. Bortz & Döring, 1995). Üblicherweise werden verschiedene Sichtweisen und Aspekte eines Problems benannt, zu denen jeweils eine persönliche Ansicht auf einer mehrstufigen Skala abgefragt wird. Nach einer vorher festgelegten Aggregationsmethode wird aus diesen Einzelmeinungen ein summierter Index gebildet. Einstellungen umfassen stets kognitive Komponenten (Abwägungen der Vor- und Nachteile eines bestimmten Produktes oder einer Verhaltensweise) und emotionale Aspekte (die weniger scharf zu umfassenden „weichen“, „gefühlten“ Beziehungen zu einem Produkt oder einer Verhaltensweise), die letztlich (neben anderen Beweggründen) ihren Niederschlag in einer bestimmten Verhaltensweise finden (vgl. z.B. Eagly & Chaiken, 1993). An späterer Stelle im Fragebogen haben wir, abgeleitet aus gängigen Verhaltensmodellen, etwas umfangreicher allgemeine Einstellungen zu einzelnen Verkehrsmitteln und den Umgang mit ihnen im Alltag vorgenommen.¹³ Im Fragebogenteil, der sich der Problemwahrnehmung im Stadtteil widmete, wurde die Einstellung gegenüber der Verkehrsmittelwahl in Schleußig jeweils mit einer einzigen Aussage gemessen, in die sowohl kognitive als auch emotionale Komponenten hinein interpretiert werden können: „Ich gehe in Schleußig gern zu Fuß / fahre in Schleußig gern mit dem Rad / in Schleußig gern mit Bus und Bahn / in Schleußig gern mit dem Auto.“ Dabei wird deutlich, dass Schleußig als Stadtteil zum Zu-Fuß-Gehen und Fahrradfahren geschätzt wird, das Fahren mit Bus und Bahn nur mittelmäßig geliebt und eher ungern mit dem Auto gefahren wird (vgl. Tab.8).

Die Autofahrer ärgern sich über die Parkplatznot in Schleußig; als Fußgänger ärgern sich die Schleußiger Bewohner jedoch nicht über Fahrräder, die auf dem Bürgersteig abgestellt werden.

Tabelle 8: Einstellungen gegenüber der Verkehrsmittelwahl in Schleußig

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils-teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittelwert
Ich gehe in Schleußig gern zu Fuß.	50%	30%	15%	5%	1%	1,77
<i>(gewichtet)</i>	<i>52%</i>	<i>29%</i>	<i>13%</i>	<i>5%</i>	<i>1%</i>	<i>1,74</i>
Ich fahre in Schleußig gern mit dem Fahrrad.	43%	24%	19%	8%	7%	2,11
<i>(gewichtet)</i>	<i>45%</i>	<i>25%</i>	<i>17%</i>	<i>7%</i>	<i>7%</i>	<i>2,07</i>
Ich fahre in Schleußig gern mit Bus und Straßenbahn.	18%	18%	27%	22%	15%	2,99
<i>(gewichtet)</i>	<i>22%</i>	<i>18%</i>	<i>25%</i>	<i>21%</i>	<i>14%</i>	<i>2,87</i>
Ich fahre in Schleußig gern mit dem Auto.	6%	16%	38%	24%	16%	3,28
<i>(gewichtet)</i>	<i>6%</i>	<i>14%</i>	<i>35%</i>	<i>23%</i>	<i>22%</i>	<i>3,41</i>
Als Autofahrer ärgere ich mich über die gegenwärtige Parkplatznot in Schleußig. (nur Autobesitzer)	52 %	21%	15%	9%	4%	1,92
Als Fußgänger ärgere ich mich über die Fahrräder, die auf dem Bürgersteig abgestellt sind und den Weg versperren.	10%	7%	11%	25%	48%	3,94
<i>(gewichtet)</i>	<i>8%</i>	<i>6%</i>	<i>11%</i>	<i>25%</i>	<i>51%</i>	<i>4,05</i>

¹³ angelehnt an die „Theorie geplanten Verhaltens“ von Ajzen (1991). Dieser Fragebogenteil wird aus Platzgründen im Bericht nicht vertieft dargestellt. Allgemeine Einstellungen gegenüber bestimmten Verkehrsmitteln wurden dennoch in die Berechnungen der Akzeptanz von Maßnahmenpaketen einbezogen (vgl. Abschnitt 4, zusammenfassende Analysen).

3.5 Akzeptanz für mögliche im Stadtteil durchzuführende Maßnahmen

Um die Akzeptanz für prinzipiell im Stadtteil durchführbare Maßnahmen zur Lösung des Parkraumproblems zu erfassen, wurde den Befragten eine Liste von Maßnahmen vorgegeben, die im Rahmen vieler Sitzungen der Schleußiger Arbeitsgruppe zur Lösung des Parkraumproblems diskutiert worden waren. Im Fragebogen beschränkten wir uns im Sinne gängiger Schemata zur Klassifikation von Politikmaßnahmen (vgl. z.B. Vlek et al., 1997; Kaufmann-Hayoz et al., 2001) auf die Themenfelder „Gebote und Verbote“ (ordnungsrechtliche Maßnahmen), „marktwirtschaftliche Instrumente“ (hier: Einführung von Parkgebühren) sowie „Service- und Infrastrukturinstrumente“ (bauliche Maßnahmen im Stadtteil sowie Alternativen fördernde Maßnahmen). Kommunikations- und Diffusionsinstrumente waren im Rahmen der vorliegenden Untersuchung für die Forschungsschritte 2 und 3 vorgesehen (vgl. Kap. 1) und wurden an dieser Stelle nicht einbezogen. Um den Rahmen der Befragung nicht zu sprengen, wurden die einzelnen Maßnahmen in knappem Einstellungsformat (vgl. Abschnitt 3.4) vorgegeben, ohne sie oder ihre Folgen jedoch im Einzelnen genauer zu erläutern. Auch die Kombination mehrerer Maßnahmen wurde an dieser Stelle nicht berücksichtigt. So wurde z.B. die Aussage vorgegeben: „Die Straße und der Fußweg sollten so gestaltet werden, dass die Autos quer zur Fahrbahn parken können.“, ohne darauf hinzuweisen, dass ein solcher Schritt mit umfangreichen Baumaßnahmen und auch Folgekosten für die Anwohner der jeweils umzubauenden Straßen verbunden wäre. Zu diesen Aussagen sollte (wiederum auf einer 5-stufigen Skala) angegeben werden, ob/wie stark man ihnen zustimmen oder sie ablehnen würde. Mit einer solchen Methode ging es an dieser Stelle zunächst um eine allgemeine erste Sondierung, über welche Maßnahmen mit der Schleußiger Bevölkerung weiter diskutiert werden könnte¹⁴, und welche Maßnahmen von vorneherein eine deutliche Ablehnung erfahren würden. Die Bereitschaft, bestimmte Maßnahmen selbst mit zu finanzieren, indem Parkgebühren erhoben werden, wurde an späterer Stelle erfasst (vgl. Abschnitt 3.7) und kann in die Maßnahmenplanung mit einbezogen werden. Steht zu einem bestimmten Zeitpunkt die konkrete Umsetzung bestimmter Maßnahmen im Stadtteil an, ist es jedoch unbedingt ratsam, der Bevölkerung noch einmal genauere Erläuterungen zu geben und ihr ein Mitspracherecht bei der genauen Ausgestaltung dieser Maßnahmen einzuräumen.

3.5.1 Akzeptanz für ordnungsrechtliche Maßnahmen

Ordnungsrechtliche Maßnahmen werden durchgängig abgelehnt. Nur 25% der Befragten (gewichtet) würde einem kostenpflichtigen Abschleppen von Autos zustimmen, die auf dem Bürgersteig geparkt sind – 67% würden es (deutlich) ablehnen. 27% der Befragten würden es begrüßen, wenn das Parken auf dem Bürgersteig als Ordnungswidrigkeit bestraft würde – 60% würden es (deutlich) ablehnen. Auch hält es eine deutliche Mehrheit der Befragten für inakzeptabel, das Fahrradfahren auf dem Bürgersteig als Ordnungswidrigkeit zu bestrafen (vgl. Tabelle 9).

Vergleicht man unterschiedliche Personengruppen hinsichtlich der Maßnahmenakzeptanz, fallen insbesondere *Unterschiede zwischen Personen aus Haushalten ohne Auto und Personen aus Haushalten mit Auto auf*. Im Folgenden werden diese graphisch dargestellt (nur jene Maßnahmen, bei denen statistisch signifikante Unterschiede zwischen beiden Gruppen bestehen), wobei darauf zu achten ist, dass in der Befragung nur etwa $\frac{1}{4}$ der Befragten aus autolosen Haushalten stammte, $\frac{3}{4}$ aus autobesitzenden Haushalten. Beide Gruppen sind also nicht gleich gewichtet, und die Gesamt-Akzeptanz, wie in Tabelle 9 dargestellt, stellt die eigentliche Bezugsgröße dar, wenn es um die Umsetzung bestimmter Maßnahmen im Stadtteil geht. Nichtsdesto-

¹⁴ in diesem Falle müssten dann deutlichere Kommunikations- und Diffusionsinstrumente eingesetzt werden

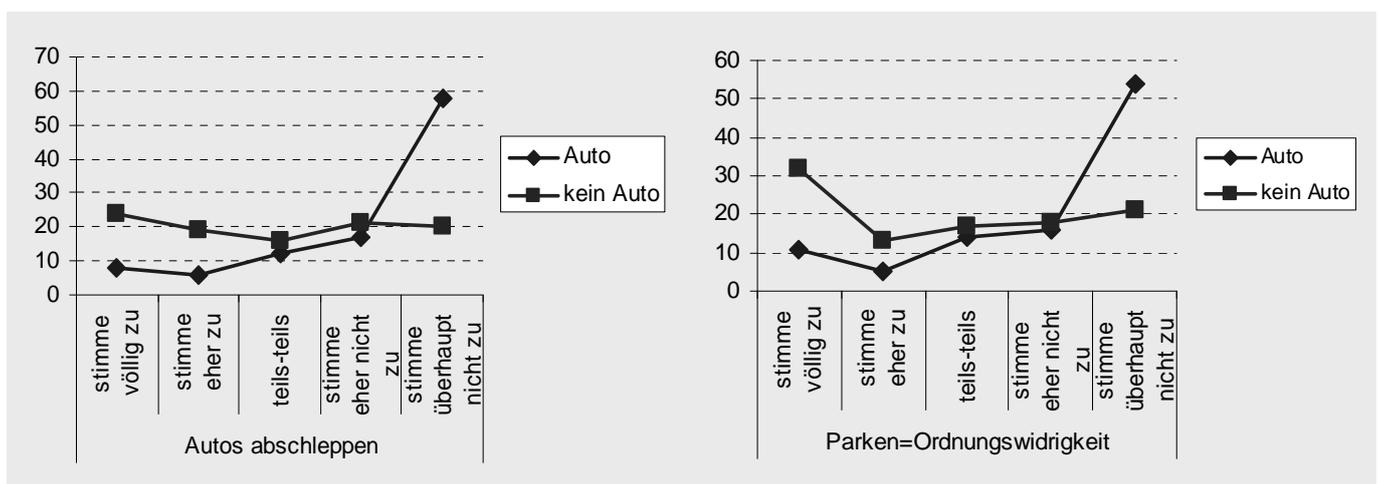
trotz ist es nicht unerheblich zu wissen, welche Meinung autolose Haushalte im Stadtteil vertreten – sie in ihrer Autolosität zu stabilisieren, ist sicher ein wichtiger Ansatzpunkt, um das Parkraumproblem in Schleußig nicht noch größer werden zu lassen.

Tabelle 9: Akzeptanz für ordnungsrechtliche Maßnahmen

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils-teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittelwert
Auf dem Bürgersteig parkende Autos sollten kostenpflichtig abgeschleppt werden.	12%	9%	13%	18%	49%	3,84
<i>(gewichtet)</i>	<i>14%</i>	<i>11%</i>	<i>13%</i>	<i>20%</i>	<i>43%</i>	<i>3,68</i>
Das Parken auf dem Bürgersteig sollte generell als Ordnungswidrigkeit bestraft werden.	16%	7%	14%	16%	46%	3,70
<i>(gewichtet)</i>	<i>18%</i>	<i>9%</i>	<i>14%</i>	<i>17%</i>	<i>43%</i>	<i>3,58</i>
Fahrradfahren auf dem Bürgersteig sollte generell als Ordnungswidrigkeit bestraft werden.	14%	6%	14%	20%	47%	3,80
<i>(gewichtet)</i>	<i>13%</i>	<i>6%</i>	<i>14%</i>	<i>21%</i>	<i>46%</i>	<i>3,81</i>

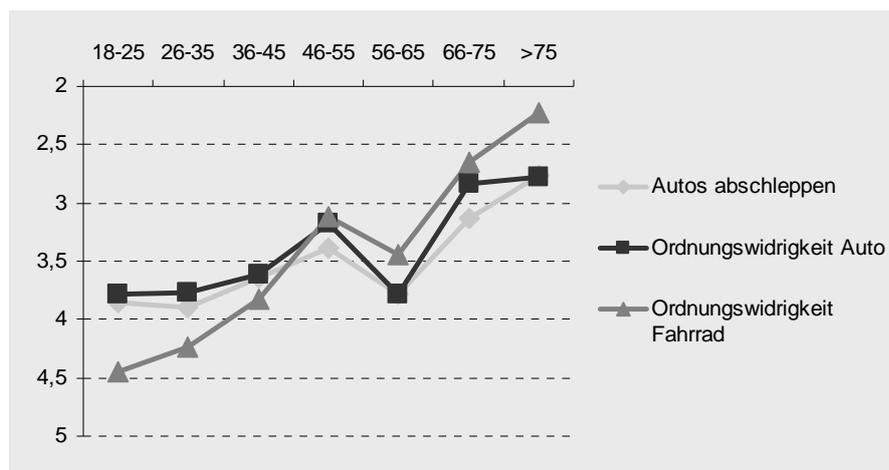
Die Akzeptanz ordnungsrechtlicher Maßnahmen unterscheidet sich deutlich zwischen Personen aus autobesitzenden Haushalten und Personen aus autolosen Haushalten. Personen aus autolosen Haushalten würden ordnungsrechtliche Maßnahmen gegenüber Autofahrern auf dem Bürgersteig eher befürworten, Personen aus autobesitzenden Haushalten lehnen diese vehement ab (vgl. Abb. 7a und b). Bezüglich der Ablehnung, Fahrradfahren auf dem Bürgersteig als Ordnungswidrigkeit zu ahnden, unterscheiden sich beide Gruppen nicht.

Abbildung 7a-b: Vergleich der Akzeptanz für ordnungsrechtliche Maßnahmen zwischen Personen aus autobesitzenden Haushalten und Personen aus autolosen Haushalten (Prozentangaben)



Auch zwischen *verschiedenen Altersgruppen* lassen sich bedeutsame Unterschiede in der Akzeptanz ordnungsrechtlicher Maßnahmen finden. Während jüngere Personengruppen alle drei Maßnahmen durchgängig ablehnen, steht die ältere Generation (Personengruppe ab 66 Jahre) diesen neutral bis positiv gegenüber (vgl. Abb. 8).

Abbildung 8: Vergleich der Akzeptanz für ordnungsrechtliche Maßnahmen nach verschiedenen Altersgruppen (Skalenmittel)



3.5.2 Akzeptanz für die Einrichtung gebührenpflichtiger Parkzonen

Eine knappe Mehrheit der Befragten kann sich vorstellen, in Schleußig Anwohnerparkzonen einzurichten. Einer Einrichtung von Kurzzeitparkzonen vor Geschäften stehen sie neutral gegenüber (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10: Akzeptanz für die Veränderung der Parkordnung

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils-teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittelwert
Es sollten Parkzonen eingerichtet werden, in denen nur Anwohner parken dürfen.	29%	29%	18%	16%	8%	2,44
<i>(gewichtet)</i>	<i>29%</i>	<i>29%</i>	<i>17%</i>	<i>16%</i>	<i>9%</i>	<i>2,46</i>
Es sollten mehr Kurzzeitparkzonen vor Geschäften eingerichtet werden.	13%	23%	21%	24%	18%	3,11
<i>(gewichtet)</i>	<i>12%</i>	<i>25%</i>	<i>22%</i>	<i>25%</i>	<i>17%</i>	<i>3,11</i>

Personen aus autolosen Haushalten unterscheiden sich in ihrer Meinung nicht von Personen aus autobesitzenden Haushalten. Ältere Menschen würden stärker die Einrichtung von Kurzzeitparkzonen begrüßen als die jüngeren Befragten, unterscheiden sich hinsichtlich der Einführung eines Anwohnerparkens jedoch nicht voneinander.

3.5.3 Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen: Bauliche Veränderungen im öffentlichen Straßenraum

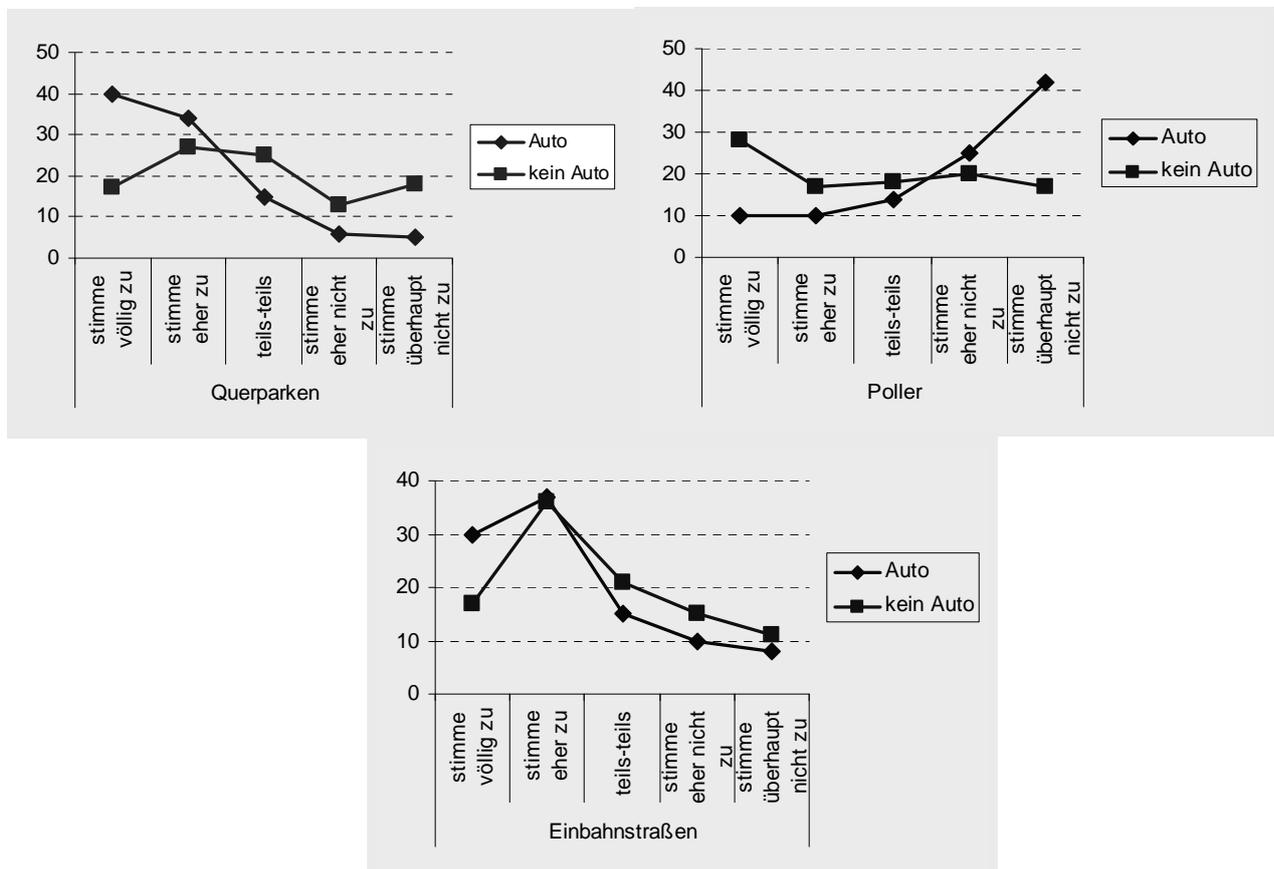
Leichte Zustimmung erfahren Maßnahmen, die an einer Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums ansetzen. Die Schleußiger Bewohner können sich vorstellen, Straßen und Fußwege so umzugestalten, dass Autos quer zur Fahrbahn parken können. Auch wäre es aus ihrer Sicht akzeptabel, wenn einige Straßen als Einbahnstraßen betrieben würden, damit auf einer Seite schräg geparkt werden kann. Kostenpflichtigen Parkhäusern steht man indifferent gegenüber und kann sich das Abreißen privater Garagengrundstücke für das Errichten eines Parkhauses eher nicht vorstellen. Ablehnung erfährt auch die Aussage, dass der Gehweg durch Poller abgegrenzt werden sollte, so dass hier nicht mehr gefahren werden kann (vgl. Tab. 11).

Tabelle 11: Akzeptanz für bauliche Maßnahmen

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils- teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittel- wert
Die Straße und der Fußweg sollten so gestaltet werden, dass die Autos quer zur Fahrbahn parken können.	35%	33%	17%	8%	8%	2,21
<i>(gewichtet)</i>	33%	32%	18%	9%	9%	2,29
Einige Straßen sollten als Einbahnstraßen betrieben werden, damit auf einer Seite schräg geparkt werden kann.	27%	37%	16%	11%	9%	2,39
<i>(gewichtet)</i>	26%	36%	17%	12%	9%	2,42
Es sollten kostenpflichtige Parkhäuser im Stadtteil errichtet werden.	15%	24%	20%	18%	23%	3,12
<i>(gewichtet)</i>	15%	24%	19%	18%	24%	3,12
Private Garagengrundstücke sollten abgerissen werden, um dort ein Parkdeck/ Parkhaus zu errichten.	14%	19%	19%	22%	26%	3,27
<i>(gewichtet)</i>	13%	20%	17%	24%	26%	3,30
Der Gehweg sollte durch Poller abgegrenzt werden, so dass hier nicht gefahren werden kann.	14%	11%	15%	24%	36%	3,57
<i>(gewichtet)</i>	16%	12%	17%	23%	32%	3,43

Personen aus *autoslosen Haushalten* können sich eine Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes zugunsten von mehr Parkplätzen weniger gut vorstellen als Personen aus *autobesitzenden Haushalten*. Andererseits würden sie das Errichten von Pollern auf den Gehwegen stärker befürworten (vgl. Abb. 9a-c).

Abbildung 9a-c: Vergleich der Akzeptanz für bauliche Maßnahmen zwischen Personen aus *autobesitzenden Haushalten* und *Personen aus autoslosen Haushalten* (Prozentangaben)



Personen aus *Haushalten mit Kindern* unterscheiden sich in der Akzeptanz baulicher Maßnahmen nicht von Personen aus Haushalten ohne Kinder. Es finden sich jedoch bedeutsame Unterschiede zwischen *Personen unterschiedlicher Altersgruppen*: Ältere Menschen (Personengruppe ab 66 Jahre) würden das Errichten von Pollern auf Gehwegen befürworten, während es die jüngeren Personengruppen ablehnen würden. Zudem würden sie das Errichten kostenpflichtiger Parkhäuser eher befürworten (Personengruppe ab 46 Jahre) und sind dem Errichten von Einbahnstraßen positiver gegenüber eingestellt als jüngere Personengruppen.

3.5.4 Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen: Umgestaltung von Grün- und Brachflächen

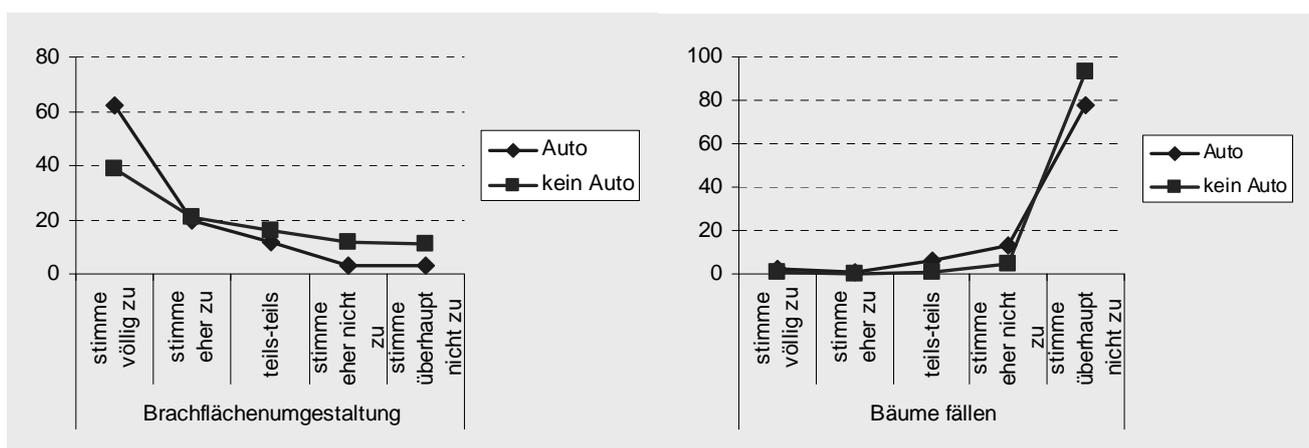
Eines der eindeutigsten Ergebnisse dieser Befragung ist die Aussage, dass Bäume am Straßenrand nicht zugunsten von mehr Parkflächen geopfert werden sollten. Nur 2% der Befragten (gewichtet) könnten sich eine solche Maßnahme vorstellen, 95% lehnen sie (zumeist sehr deutlich) ab. Auch Hinterhöfe und Grünflächen vor Häusern sollten nicht verstärkt als Parkplätze genutzt werden (68% Ablehnung, 14% Zustimmung). Eine überwiegende Mehrheit stimmt jedoch der Aussage zu, dass brachliegende bzw. ungenutzte öffentliche Flächen zu Parkplätzen umgestaltet werden sollten (73% Zustimmung, 13% Ablehnung; vgl. Tab. 12).

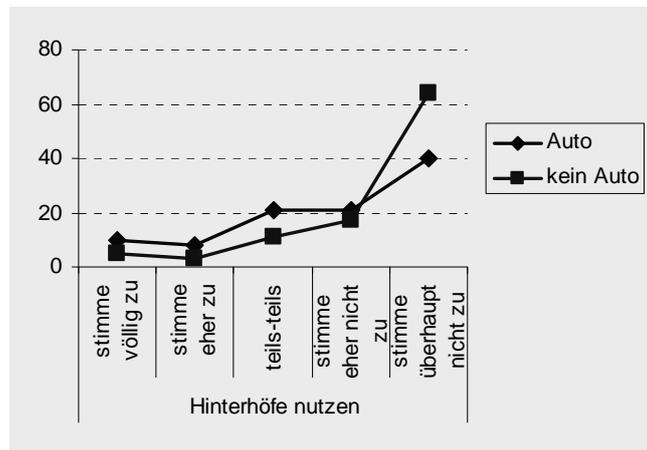
Tabelle 12: Akzeptanz für die Umgestaltung von Grün- und Brachflächen

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils-teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittelwert
Brachliegende bzw. ungenutzte öffentliche Flächen sollten zu Parkplätzen umgestaltet werden.	57%	20%	13%	5%	5%	1,81
<i>(gewichtet)</i>	<i>53%</i>	<i>20%</i>	<i>14%</i>	<i>6%</i>	<i>7%</i>	<i>1,93</i>
Hinterhöfe und Grünflächen vor Häusern sollten vermehrt als Parkplätze genutzt werden.	9%	7%	19%	20%	45%	3,86
<i>(gewichtet)</i>	<i>8%</i>	<i>6%</i>	<i>19%</i>	<i>18%</i>	<i>50%</i>	<i>3,95</i>
Die Bäume am Straßenrand sollten gefällt werden, um Raum für Parkplätze zu schaffen.	2%	1%	5%	11%	82%	4,70
<i>(gewichtet)</i>	<i>1%</i>	<i>1%</i>	<i>3%</i>	<i>11%</i>	<i>84%</i>	<i>4,76</i>

Personen aus *autolosen Haushalten* setzen sich stärker für Hinterhöfe, Grünflächen und Bäume ein als Personen aus autobesitzenden Haushalten. Gleichzeitig setzen sie sich (bei dennoch vorliegender Befürwortung) weniger stark für die Umgestaltung von Brachflächen zu Parkplätzen ein (vgl. Abb. 10a-c).

Abbildung 10a-c: Vergleich der Akzeptanz die Umgestaltung von Grün- und Brachflächen zwischen Personen aus autobesitzenden Haushalten und Personen aus autolosen Haushalten (Prozentangaben)





3.5.5 Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen: Förderung anderer Arten der Fortbewegung

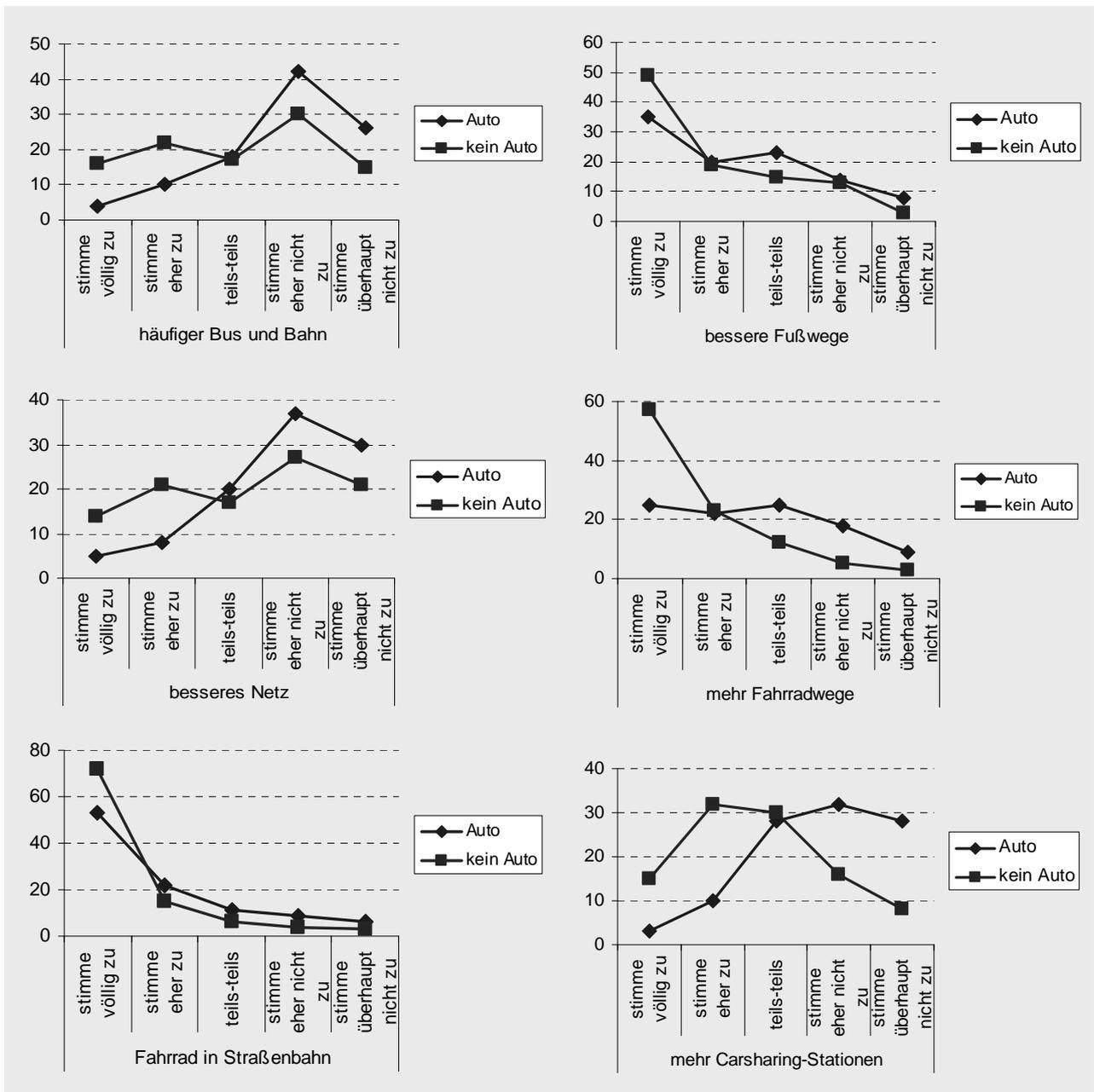
Die Mehrheit der Befragten könnte sich eine Verbesserung des Zustandes der Fußwege sowie der Anzahl an Fahrradwegen vorstellen (Mittelwerte 2,31 und 2,32 gewichtet). Gleichzeitig wünscht sie sich, dass die Schnittstelle zwischen dem Fahrradfahren und dem Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert wird, indem das Fahrrad kostenlos in Straßenbahnen und Busse mitgenommen werden kann (Mittelwert 1,75). Straßenbahnnetz und -takt werden als ausreichend angesehen, und auch die Anzahl der CarSharing-Stationen müsste nach Ansicht der Befragten nicht zwingend ausgebaut werden (vgl. Tabelle 13). *Ältere Menschen* befürworten signifikant häufiger eine Verbesserung des Zustandes von Fußwegen im Stadtteil als jüngere Stadtbewohner.

Tabelle 13: Akzeptanz für die Förderung anderer Arten der Fortbewegung

	Trifft völlig zu	Trifft zu	Teils-teils	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Mittel-Wert
Das Fahrrad sollte kostenlos in den Straßenbahnen und Bussen mitgenommen werden können.	57%	20%	10%	8%	5%	1,84
<i>(gewichtet)</i>	61%	19%	9%	6%	5%	1,75
Der Zustand der Fußwege im Stadtteil sollte verbessert werden.	38%	20%	22%	14%	7%	2,31
<i>(gewichtet)</i>	39%	19%	21%	13%	8%	2,31
Es sollten mehr Fahrradwege im Stadtteil gebaut werden.	32%	22%	22%	15%	8%	2,45
<i>(gewichtet)</i>	37%	21%	20%	15%	6%	2,32
Die Anzahl der Car Sharing-Stationen im Stadtteil sollte erhöht werden.	5%	15%	28%	29%	23%	3,50
<i>(gewichtet)</i>	7%	17%	31%	26%	19%	3,32
Straßenbahn und Bus sollten häufiger durch den Stadtteil fahren.	7%	13%	18%	39%	24%	3,61
<i>(gewichtet)</i>	8%	14%	18%	38%	23%	3,54
Das Straßenbahn- und Busnetz sollte im Stadtteil ausgebaut werden.	7%	11%	19%	34%	28%	3,66
<i>(gewichtet)</i>	7%	12%	20%	32%	28%	3,61

Autolose Haushalte stimmen allen Maßnahmen zur Förderung anderer Arten der Fortbewegung eher zu, auch wenn sie in manchen Fällen nur eine neutrale, nicht aber eindeutig positive Haltung annehmen (Ausbau der Netzdichte und Taktfrequenz öffentlicher Verkehrsmittel, vgl. Abb. 11a-f).

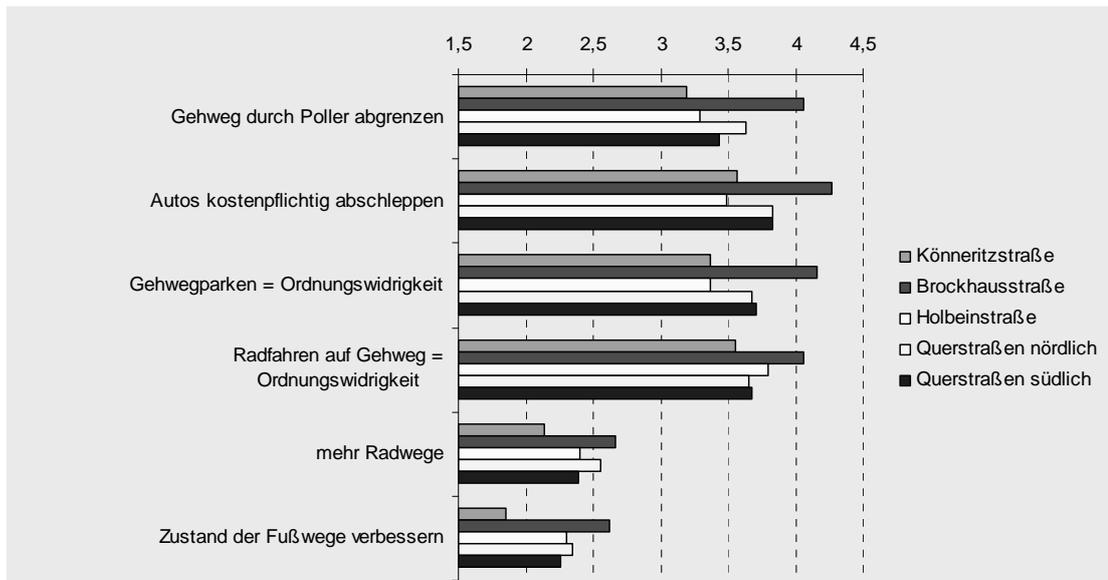
Abbildung 11a-f: Vergleich der Akzeptanz die Umgestaltung von Grün- und Brachflächen zwischen Personen aus autobesitzenden Haushalten und Personen aus autolosen Haushalten (Prozentangaben)



3.5.6 Maßnahmenakzeptanz aus Sicht von Bewohnern unterschiedlicher Straßenzüge

Hinsichtlich vieler der vorgeschlagenen Maßnahmen finden sich zwischen den Bewohnern der verschiedenen Straßenzüge keine statistisch signifikanten Unterschiede. Analog zur Einschätzung des Gefährdungspotentials (Bewohner der Brockhausstraße fühlen sich am wenigsten als Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum in Schleißig gefährdet, Bewohner der Könnerritzstraße am meisten, vgl. Abschnitt 3.3.3) lehnen die Bewohner der Brockhausstraße am deutlichsten regulierende Maßnahmen auf ihren Gehwegen ab, finden den Zustand ihrer Fußwege akzeptabler und verlangen weniger häufig nach zusätzlichen Radwegen als Bewohner der übrigen Straßenzüge. Eine Erhöhung der Anzahl an Radwegen im Stadtteil sowie eine Verbesserung des Zustandes der Fußwege werden am deutlichsten von den Bewohnern der Könnerritzstraße gefordert (vgl. Abb. 12).

Abbildung 12: Maßnahmenakzeptanz nach Straßenzügen (Skalenmittel)



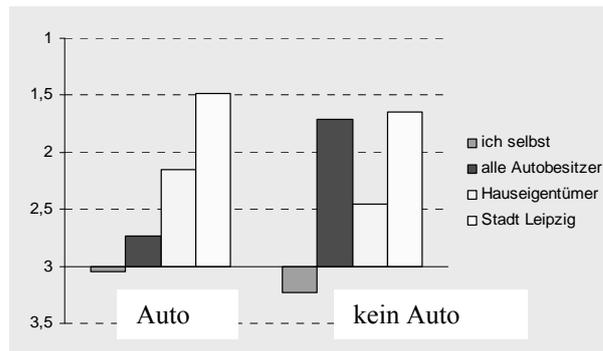
3.5.7 Zuschreibung von Verantwortlichkeiten

Die befragten Schleußiger sehen vor allem die Stadt Leipzig, zusammen mit den Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümern in der Pflicht, sich an einer Entspannung der Verkehrssituation in Schleußig zu beteiligen. Auch die Autobesitzer selbst sollten zur Entspannung beitragen, jedoch fällt diese Verantwortungszuschreibung geringer aus als gegenüber den erstgenannten Akteuren. Ob man selbst auch Teil des Problems sei und zur Entspannung beitragen könne, wurde zwiespältig gesehen (Mittelwert 3,07 gewichtet; vgl. Tab. 14). Neben den vorgegebenen Akteuren konnten im offenen Antwortformat weitere Personen oder Institutionen benannt werden. Hier blieb es jedoch bei einer Vielzahl an Einzelmeinungen, bei denen sich keine weitere zentrale Personengruppe herauskristallisierte. *Autolose Haushalte* sehen, neben der Stadt Leipzig vor allem die Autobesitzer in der Pflicht, während autobesitzende Haushalte hier deutlich zurückhaltender reagieren (vgl. Abb.13). Bewohner der einzelnen Straßenzüge unterscheiden sich in ihrer Verantwortungszuschreibung nicht voneinander.

Tabelle 14: Zuschreibung der Verantwortlichkeit für die Entspannung der Verkehrssituation

	am stärksten	stark	mittel	gering	am geringsten	Mittelwert
Ich selbst	9%	24%	33%	19%	16%	3,10
<i>(gewichtet)</i>	<i>10%</i>	<i>24%</i>	<i>31%</i>	<i>18%</i>	<i>17%</i>	<i>3,07</i>
Alle Autobesitzer	20%	33%	29%	12%	6%	2,51
<i>(gewichtet)</i>	<i>25%</i>	<i>34%</i>	<i>27%</i>	<i>10%</i>	<i>4%</i>	<i>2,34</i>
Stadt Leipzig	60%	30%	9%	1%	1%	1,52
<i>(gewichtet)</i>	<i>59%</i>	<i>30%</i>	<i>10%</i>	<i>1%</i>	<i>0%</i>	<i>1,54</i>
Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümer	27%	39%	22%	9%	3%	2,22
<i>(gewichtet)</i>	<i>25%</i>	<i>39%</i>	<i>23%</i>	<i>10%</i>	<i>3%</i>	<i>2,27</i>

Abbildung 13: Vergleich der Verantwortungszuschreibung zwischen Personen aus autobesitzenden Haushalten und Personen aus autolosen Haushalten (Skalenmittel)



→ **Zwischenfazit:** Ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Freihaltung von Gehwegen werden vor allem von autobesitzenden Haushalten vehement abgelehnt. Ältere Personengruppen würden diese jedoch befürworten. Dem Einrichten gebührenpflichtiger Parkzonen stehen die Befragten neutral gegenüber. Baulichen Veränderungen des öffentlichen Straßenraumes wird zugestimmt, jedoch sollten für das Errichten neuer Parkplätze weder der Baumbestand noch öffentliche Grünflächen geopfert werden. Einer Umwidmung von Brachflächen im Stadtteil zugunsten von Parkflächen wird zugestimmt; die Errichtung kostenpflichtiger Parkhäuser jedoch abgelehnt. Fuß- und Fahrradwege sollten nach Meinung der Befragten deutlich verbessert, der öffentliche Verkehr und das Car Sharing jedoch nicht weiter ausgebaut werden. Deutlich zeigt sich, dass autobesitzende Haushalte stärker auto- und parkplatzförderliche Maßnahmen favorisieren, während sich autolose Haushalte eher eine Förderung alternativer Verkehrsformen wünschen. Die Hauptverantwortung für die Durchführung von Maßnahmen wird von beiden Gruppen bei der Stadt Leipzig gesehen; autolose Haushalte sehen die autobesitzenden Haushalte selbst in gleichem Umfang in der Pflicht. Die Befragten bewegen sich in Schleußig gerne zu Fuß und mit dem Fahrrad vorwärts; Autofahren im Stadtteil wird als eher mühsam erlebt.

3.6 Parkverhalten

Drei Viertel der Befragten parken ihr Auto üblicherweise im öffentlichen Raum in Schleußig. 16% verfügen über eine eigene Garage bzw. einen eigenen Carport in Schleußig, weitere 6% verfügen über einen nicht überdachten Stellplatz im Stadtteil. 3% der Befragten haben ihr Fahrzeug auf einem eigenen überdachten Stellplatz (Garage oder Parkhaus) außerhalb Schleußigs stehen, 1% parkt im öffentlichen Raum außerhalb Schleußigs (vgl. Tab. 15).

Tabelle 15: Derzeit überwiegend genutzter Fahrzeugstellplatz (nur autobesitzende Haushalte)

Parkplatz im öffentlichen Raum in Schleußig	74%
eigene Garage / eigenes Carport in Schleußig	16%
eigener nicht überdachter Stellplatz in Schleußig	6%
eigene Garage / eigenes Carport / eigener Stellplatz in einem Parkhaus außerhalb Schleußigs(*)	3%
Parkplatz im öffentlichen Raum außerhalb Schleußigs	1%
eigener nicht überdachter Stellplatz außerhalb Schleußigs	-

(*) außerhalb des Befragungsgebietes zwischen Könnertitz- und Holbeinstraße

Dabei unterscheiden sich die *Bewohner der einzelnen Straßenzüge* deutlich voneinander: Während ein knappes Drittel der Bewohner der Holbeinstraße und immerhin ein Viertel der Be-

wohner der Könneritzstraße über einen eigenen (überdachten oder nicht überdachten) Stellplatz im Stadtteil verfügen, tun dies nur 13% der Bewohner der Brockhausstraße (vgl. Tab. 16).

Tabelle 16: Derzeit überwiegend genutzter Fahrzeugstellplatz (nur autobesitzende Haushalte), nach Straßenzügen

	Könneritzstr.	Brockhausstr.	Holbeinstr.	Questr. nörd.	Querstr. südl.
Parkplatz im öffentlichen Raum in Schleußig	66%	85%	63%	76%	74%
eigene Garage / eigenes Carport in Schleußig	18%	11%	27%	9%	15%
eigener nicht überdachter Stellplatz in Schleußig	10%	2%	6%	12%	9%
eigene Garage / eigenes Carport / eigener Stellplatz in einem Parkhaus außerhalb Schleußigs(*)	5%	2%	2%	3%	2%
Parkplatz im öffentlichen Raum außerhalb Schleußigs	2%	0%	2%	0%	1%

(*) außerhalb des Befragungsgebietes zwischen Könneritz- und Holbeinstraße

Wurde einmal ein Parkplatz gefunden, steht die Mehrzahl der Fahrzeuge nur kurzzeitig hier: 17% der Fahrzeuge stehen nur wenige Stunden auf ihrem Parkplatz, 46% stehen vom Abend des Vortages bis zum nächsten Morgen dort. 15% der Fahrzeuge stehen etwa einen Tag am selben Ort. Damit handelt es sich in gut drei Viertel der Fälle (78%) um Fahrzeuge, die von ihren Haltern häufig bewegt werden. Nur in einem knappen Viertel aller Fälle (23%) steht das Fahrzeug mehrere Tage am Stück oder länger als eine Woche auf dem üblichen Parkplatz (vgl. Tab. 17). Die Parkdauer unterscheidet sich nicht signifikant zwischen den Bewohnern der einzelnen Straßenzüge.

Tabelle 17: Durchschnittliche Parkdauer (nur autobesitzende Haushalte)

Nur wenige Stunden	17%
Vom Abend des Vortages bis zum nächsten Morgen	46%
Etwa einen Tag	15%
Mehrere Tage am Stück	22%
Länger als eine Woche	1%

Etwas höher ist die Zahl der Fahrzeuge, die mehrere Tage am Stück oder länger als eine Woche auf ihrem üblichen Parkplatz stehen, wenn man nur die *Fahrzeuge betrachtet, die im öffentlichen Straßenraum parken* – von ihnen werden 27% seltener als im Tagesrhythmus bewegt. Nimmt man diese Zahl als „objektives Potential“ für Verhaltensänderungen (Fahrzeuge, die nur selten bewegt werden, könnten relativ leicht außerhalb Schleußigs geparkt werden, siehe Abschnitt 2, Einleitung), ergäbe sich, hochgerechnet auf die Grundgesamtheit von 4000 Haushalten, ein Potential von gut 500 Fahrzeugen, die mit nicht allzu hohem Verhaltensaufwand an anderer Stelle geparkt werden könnten.¹⁵

¹⁵ Erläuterung: Im repräsentativen Schnitt besitzen 65% der Haushalte mindestens 1 Fahrzeug im Haushalt (vgl. Abschnitt 3). Da sich die Frage im Fragebogen nur auf ein Fahrzeug bezog („Welchen Pkw-Stellplatz nutzen Sie überwiegend?“ „Wenn Sie einmal einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum gefunden haben, wie lange steht Ihr Auto dann üblicherweise auf diesem Parkplatz?“), sind an dieser Stelle 2600 Fahrzeuge im Gespräch (=65% von 4000 Haushalten). Personen, die mehr als ein Auto im Haushalt besitzen, sollten diese Frage üblicherweise für ihr eigenes Fahrzeug beantwortet haben, wodurch sich eine zufällige Mischung aus Erst- und Zweitfahrzeugen ergeben haben sollte. 74% der Fahrzeuge werden im öffentlichen Raum in Schleußig geparkt = 1924 Fahrzeuge. 27% dieser im öffentlichen Raum geparkten Fahrzeuge werden seltener als täglich bewegt = 519 Fahrzeuge.

Die angegebenen 4% Fahrzeuge, die derzeit *außerhalb Schleußigs geparkt* werden, finden sich auch in einer zweiten Frage wieder, in der gefragt wurde, wie häufig das eigene Auto in den vergangenen Monaten durchschnittlich außerhalb des Befragungsgebietes geparkt werden musste.¹⁶ Neben den 4% Fahrzeughaltern, die dies täglich taten, gaben 29% an, dies mindestens einmal im Monat getan zu haben (vgl. Tab. 18). Zwei Drittel der Befragten (67%) waren nie gezwungen, außerhalb ihres Wohngebietes zu parken. Allerdings gaben 12% der Befragten an, ihr Auto täglich *auf dem Bürgersteig geparkt* zu haben, weitere 30% taten dies zumindest zeitweilig. In der Fragebogengestaltung wurde bewusst die Formulierung gewählt „Wie oft *mussten* Sie in den letzten Monaten durchschnittlich Ihr Auto auf dem Bürgersteig parken?“, um ein realistisches Antwortverhalten zu generieren. Einerseits wurde so der im Stadtteil empfundene *Parkdruck* aufgenommen, andererseits sollte mit dieser Formulierung vermieden werden, dass sich die Befragten „ertappt“ fühlten, weil sie ein illegales Verhalten an den Tag legten und somit ihr tatsächliches Verhalten nicht angaben.

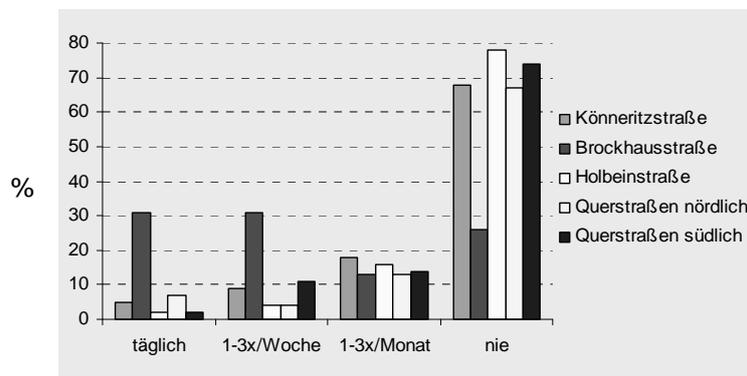
Tabelle 18: Wie oft mussten Sie in den letzten Monaten durchschnittlich...*

	täglich	1-3x/ Woche	1-3x/ Monat	nie
... Ihr Auto außerhalb Schleußigs (=Befragungsgebiet) parken?“	4%	12%	17%	67%
... Ihr Auto auf Bürgersteig parken?“	12%	16%	14%	57%

* nur Autobesitzer

Erwartungsgemäß gaben vor allem die *Bewohner der Brockhausstraße* an, auf dem Bürgersteig geparkt zu haben – nur 26% der befragten autobesitzenden Haushalte hatten noch nie auf dem Bürgersteig geparkt, während es unter den Bewohnern der übrigen Straßenzüge über 2/3 der Befragten waren (vgl. Abb. 14). Die Frage nach dem Parken außerhalb des Befragungsgebietes wurde am häufigsten von den Bewohnern der Könnerritzstraße bejaht, am seltensten von den Bewohnern der Holbeinstraße (vgl. Abb. 15). Dies scheint ein deutlicher Hinweis auf die vorrangige Parksuche innerhalb des eigenen Stadtteils zu sein: Wenn die Bewohner der Könnerritzstraße außerhalb des Befragungsgebietes, also östlich der Könnerritzstraße parken, befinden sie sich immer noch im Stadtteil, während die Bewohner der Holbeinstraße eher selten über ihren Stadtteilrand in Richtung Plagwitz auszuweichen scheinen.

Abbildung 14: Auf dem Bürgersteig parken nach Straßenzügen (Prozentangaben)



Das Parken auf dem Bürgersteig scheint bei *jüngeren Altersgruppen* „salonfähiger“ zu sein als bei älteren. Während nur 44% der befragten Personen aus autobesitzenden Haushalten aus der

¹⁶ Diese Frage ist nicht deckungsgleich mit der vorhergehenden: In der ersten Frage wurde tatsächlich nach Parkplätzen außerhalb Schleußigs gefragt, während sich die zweite Frage auf das konkrete Befragungsgebiet bezog (zwischen Könnerritz- und Holbeinstraße).

Altersgruppe der 18-25-Jährigen angaben, noch nie auf dem Bürgersteig geparkt zu haben, waren es in der Altersgruppe der 66-75-Jährigen 79%. Insgesamt ist hier ein linearer Anstieg des Parkens auf dem Bürgersteig nach Altersgruppen zu verzeichnen (vgl. Abb. 16). Männer und Frauen unterscheiden sich nicht hinsichtlich ihrer Gewohnheit, auf dem Bürgersteig zu parken, ebenso wenig Haushalte mit oder ohne Kinder.

Abbildung 15: Außerhalb des Befragungsgebietes zwischen Könnerritz- und Holbeinstraße parken, nach Straßenzügen (Prozentangaben)

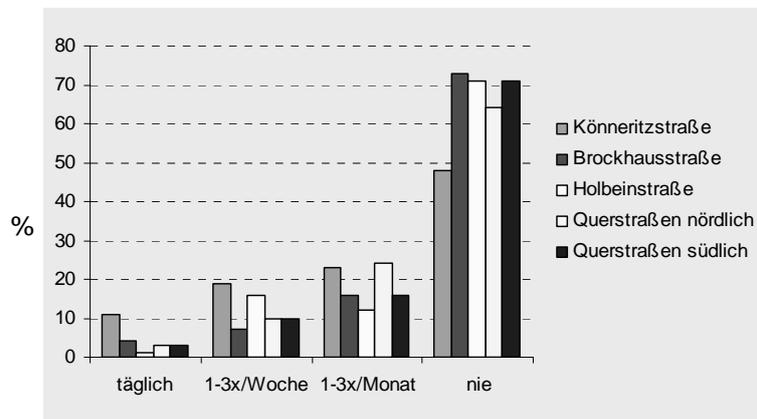
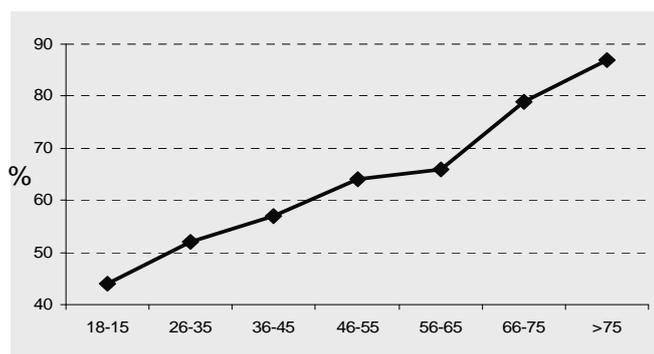


Abbildung 16: Noch nie auf dem Bürgersteig geparkt, nach Altersgruppen (Prozentangaben)



Im Schnitt benötigen die Befragten etwa 5 Minuten, um *in der Nähe ihrer Wohnung einen Parkplatz zu finden*. Wenn sie einen Parkplatz gefunden haben, benötigen sie durchschnittlich etwa weitere 3 Minuten, um von diesem zur Wohnung zu gelangen (vgl. Tab. 19a).¹⁷ Es wird also eine gewisse Suchzeit in Kauf genommen, um möglichst dicht an der eigenen Wohnung parken zu können. Würden neue Parkplätze im Stadtteil geschaffen, dürften diese erstaunlicherweise gerne etwas weiter entfernt liegen als die bisher gewählten Parkmöglichkeiten: Im Schnitt würde dann sogar eine Fußlaufzeit von 5 Minuten in Kauf genommen, um zum Parkplatz zu gelangen (vgl. Tab.19b). Vermutlich kalkulieren die Befragten ein, dass die (jeweils im Vorfeld nicht genau definierbare) Parkplatz-Suchzeit in diesem Falle entfiele, und sie würden somit insgesamt eine positive Zeitbilanz ziehen. Neue Parkplätze müssten folglich nicht zwangsläufig genau vor der Wohnungstür entstehen, sie müssten jedoch in einer überschaubaren Zeit fußläufig zu erreichen sein.

¹⁷ Da an dieser Stelle im Fragebogen eine kategoriale Abfrage erfolgte, konnten keine „echten“ Mittelwerte berechnet werden. Stattdessen wurde geschaut, in welche Kategorie der Medianwert fällt (der Wert, oberhalb dessen und unterhalb dessen jeweils 50% der Befragten liegen) und der mittlere Wert dieser Kategorie als Schätzwert genommen.

Tabelle 19a: Entfernung zum Parkplatz in Minuten heute (nur Autobesitzer)

Wie lange dauert es normalerweise....	Bis 2 min	2-4 min	4-6 min	6-8 min	8-10 min	>10 min	Weiß nicht	(geschätzter Median)
... in der Nähe Ihrer Wohnung einen Parkplatz zu finden?“	17%	24%	23%	12%	11%	6%	7%	5 min
... von Ihrer Wohnung zu Fuß bis zu Ihrem Parkplatz?“	34%	28%	18%	9%	5%	2%	5%	3 min

Tabelle 19b: „Angenommen, es würden neue Parkplätze im öffentlichen Raum geschaffen. Wie weit dürften diese maximal von Ihrer Wohnung entfernt sein? (Fußlaufzeit in Minuten)“ (nur Autobesitzer)

	Bis 2 min	2-4 min	4-6 min	6-8 min	8-10 min	>10 min	Weiß nicht	(geschätzter Median)
Wie weit dürften neue Parkplätze maximal von der eigenen Wohnung entfernt sein?	11%	14%	45%	7%	20%	4%	-	5 min

Bewohner der Könnertizstraße müssen am längsten nach einem wohnungsnahen Parkplatz suchen, sind anschließend aber dennoch am längsten vom Parkplatz zu ihrer Wohnung unterwegs. Bewohner der Holbeinstraße weisen die kürzesten Such- und Fußlaufzeiten auf (vgl. Abb. 17a/b). Die Bewohner der unterschiedlichen Straßenzüge unterscheiden sich nicht in ihrer Bereitschaft, eine gewisse Fußlaufentfernung zum Parkplatz in Kauf zu nehmen.

Abbildung 17a: Dauer der Suche nach einem wohnungsnahen Parkplatz (in Minuten), nach Straßenabschnitten

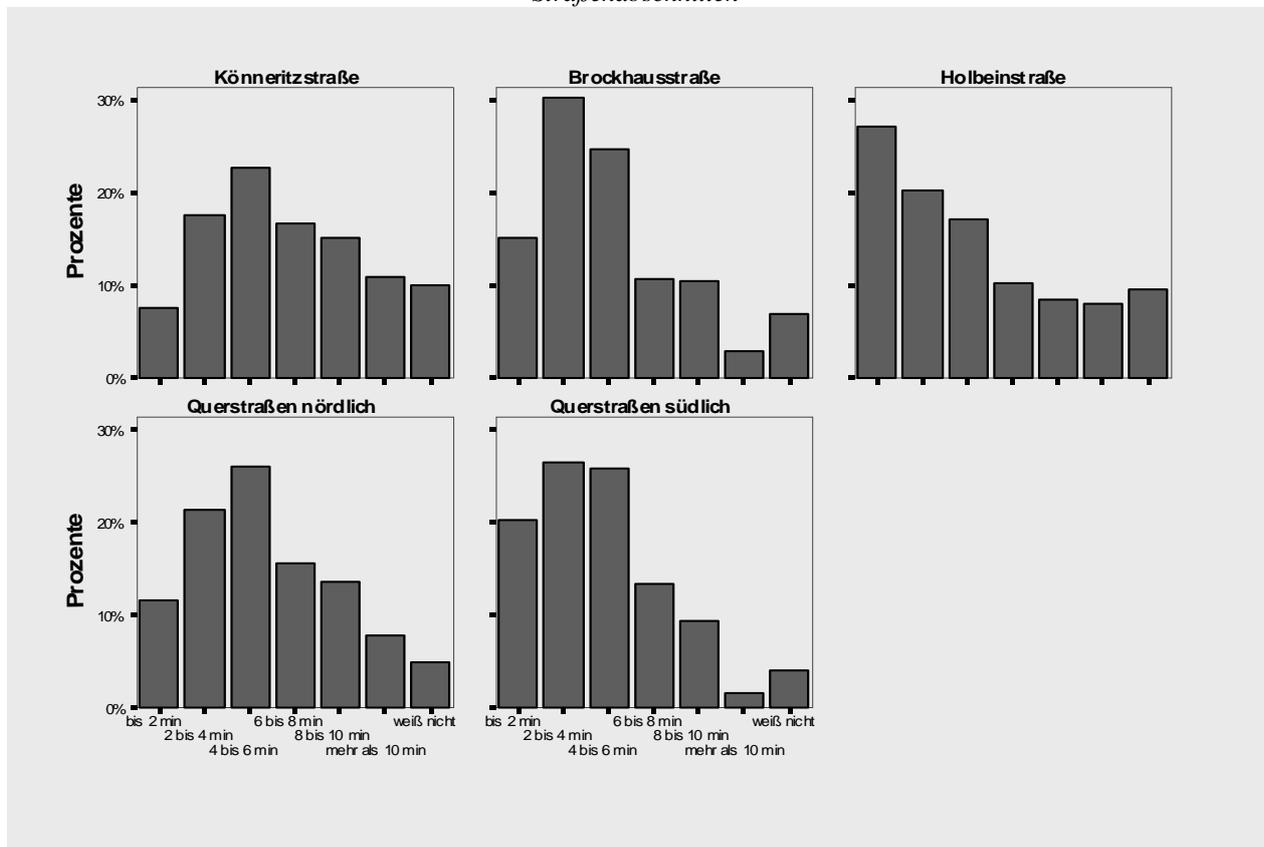
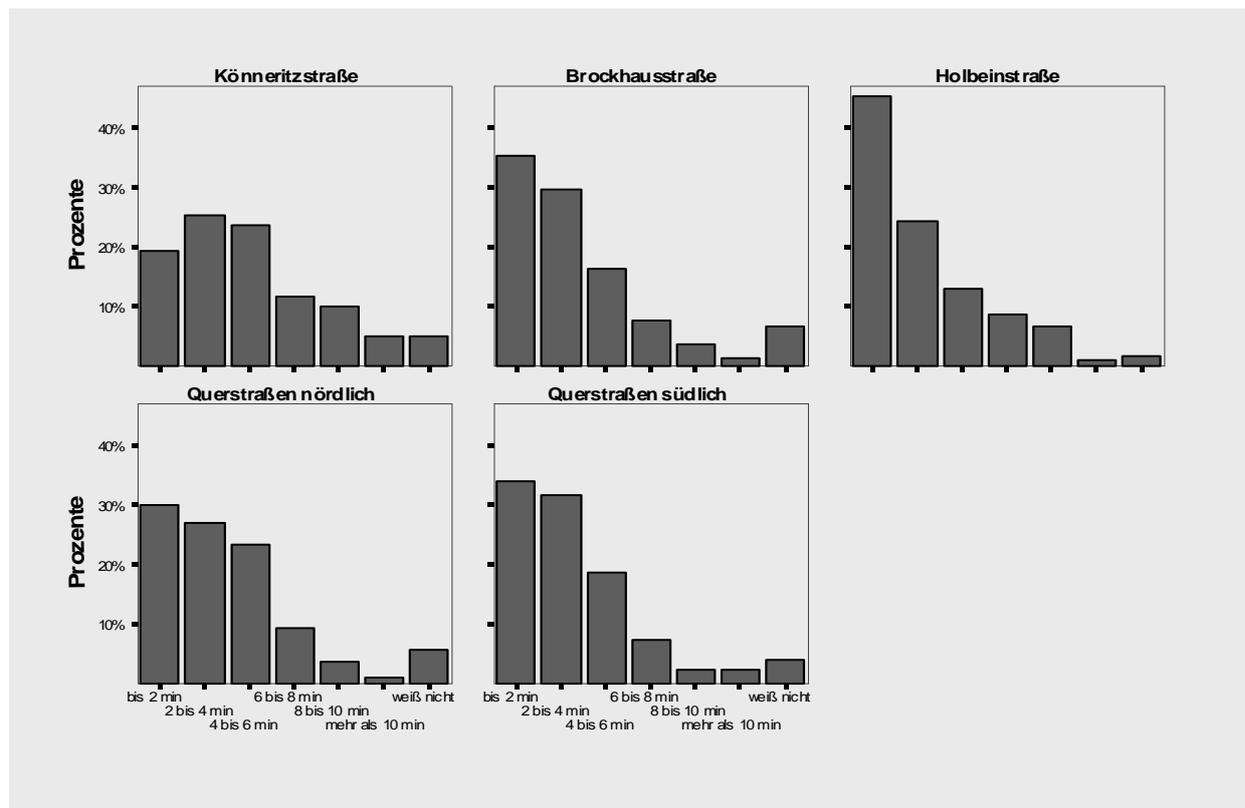


Abbildung 17b: Fußlaufentfernung von der Wohnung zum Parkplatz (in Minuten), nach Straßenabschnitten



3.7 Bewertung der Parkraumsituation im Stadtteil und Zahlungsbereitschaft für das Parken

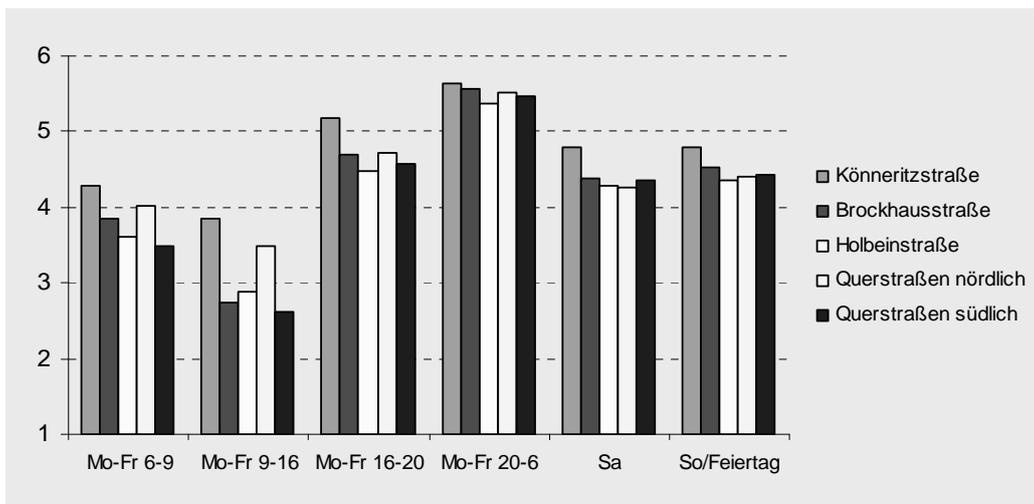
Würden die Befragten *Schulnoten für das Parkplatzangebot* im öffentlichen Straßenraum in ihrem Stadtteil vergeben, so wäre das Urteil vernichtend: Nur im Zeitraum Montag bis Freitag 9-16 Uhr wird die Parkraumsituation durchschnittlich als „befriedigend“ (3) betrachtet, in allen anderen Zeiträumen würden die Befragten die Note „ausreichend“ (4) bis „mangelhaft“ (5) vergeben. Am schlechtesten wird der Zeitraum Montag bis Freitag 20-6 Uhr bewertet (vgl. Tab. 20).

Tabelle 20: Schulnoten für das Parkplatzangebot im öffentlichen Straßenraum in Schleiβig (nur Autobesitzer)

	1	2	3	4	5	6	Mittelwert
Mo – Fr 6 – 9 Uhr	4%	18%	24%	16%	25%	14%	3,82 (4+)
Mo – Fr 9 – 16 Uhr	12%	33%	19%	18%	11%	6%	3,02 (3)
Mo – Fr 16 – 20 Uhr	1%	5%	11%	16%	38%	29%	4,70 (5+)
Mo – Fr 20 – 6 Uhr	0%	2%	3%	5%	23%	67%	5,51 (5-)
Sa	1%	9%	14%	23%	31%	22%	4,40 (4-)
So / Feiertag	1%	8%	14%	20%	29%	27%	4,49 (4-)

Außer an Sonn- und Feiertagen unterscheiden sich die Bewohner der einzelnen Straßenzüge in ihrer Bewertung des Parkplatzangebotes im öffentlichen Raum analog zu ihren tatsächlich gemachten Erfahrungen. Während die Bewohner der Holbeinstraße die Situation im Vergleich zu den Bewohnern der anderen Straßenzüge jeweils am positivsten sehen, bewerten die Bewohner der Könnerritzstraße das Parkplatzangebot als am negativsten (vgl. Abb. 18).

Abbildung 18: Schulnoten für das Parkplatzangebot im öffentlichen Straßenraum in Schleußig, nach Straßenabschnitten (1=„sehr gut“ 6=„ungenügend“)



Knapp drei Viertel aller befragten autobesitzenden Haushalte zahlen derzeit keinerlei *Parkgebühren*. 9% bezahlen bis 20€, 11% bis 40€, und weitere 8% zahlen mehr als 40€ im Monat. Auf die Frage: „Angenommen, Parkplätze im öffentlichen Raum müssten prinzipiell bezahlt werden. Was wären Sie monatlich bereit, maximal für das Parken am Wohnort (insgesamt, für alle Autos des Haushalts) zu bezahlen?“ geben nur 19% der Befragten an, dass sie nicht bereit wären, irgendeine Geldsumme hierfür aufzuwenden. Die Mehrzahl der Befragten könnte sich eine Summe bis 20€ monatlich vorstellen, ein Drittel der Befragten wäre sogar bereit, mehr als 20€ zu zahlen. Im Mittel stellen 20€ eine akzeptable Größenordnung dar. Da sich die Frage auf alle Autos im Haushalt bezieht, liegt die Zahlungsbereitschaft in Haushalten mit einem Auto im Durchschnitt etwas niedriger als in Haushalten mit mehreren Autos (18€ im Vergleich zu 29€; vgl. Tab.21). Die Zahlungsbereitschaft unterscheidet sich zwischen den Bewohnern der einzelnen Straßenzüge nicht voneinander.¹⁸

Tabelle 21: Tatsächliche Parkkosten und Zahlungsbereitschaft für das Parken

	Tatsächliche Kosten	Zahlungsbereitschaft	Zahlungsbereitschaft bei 1 Auto im Haushalt	Zahlungsbereitschaft bei mehreren Autos im Haushalt
0 €	72%	19%	19%	21%
1- 20 €	9%	48%	53%	32%
21- 40 €	11%	23%	23%	21%
41- 60 €	6%	9%	5%	21%
Mehr als 60 €	2%	2%	0%	6%
		Mittelwert: 20 €	Mittelwert: 18 €	Mittelwert: 29 €

→ **Zwischenfazit:** Die Parkraumsituation in Schleußig wird von den Befragten als schlecht bewertet. Im Schnitt benötigen die autobesitzenden Haushalte etwa 5 Minuten, um in Wohnungsnähe einen Parkplatz zu finden und sind dann weitere 3 Minuten vom Parkplatz bis zur Wohnung unterwegs. Hier ist allerdings zu beachten, dass viele Haushalte deutlich längere Parkplatzsuchzeiten hinnehmen müssen, vor allem Haushalte in der Könneritzstraße. Auch wenn derzeit die Mehrzahl der Befragten im öffentlichen Straßenraum parkt und keine Parkgebühren zahlt, gibt es eine Zahlungsbereitschaft für das Parken am Wohnort von durchschnittlich 20€ pro Monat. Etwa ein Viertel der befragten autobesitzenden Haushalte lässt sein im öffentlichen Straßenraum geparktes Auto zumeist über mehrere Tage hinweg ungenutzt stehen. Diese Per-

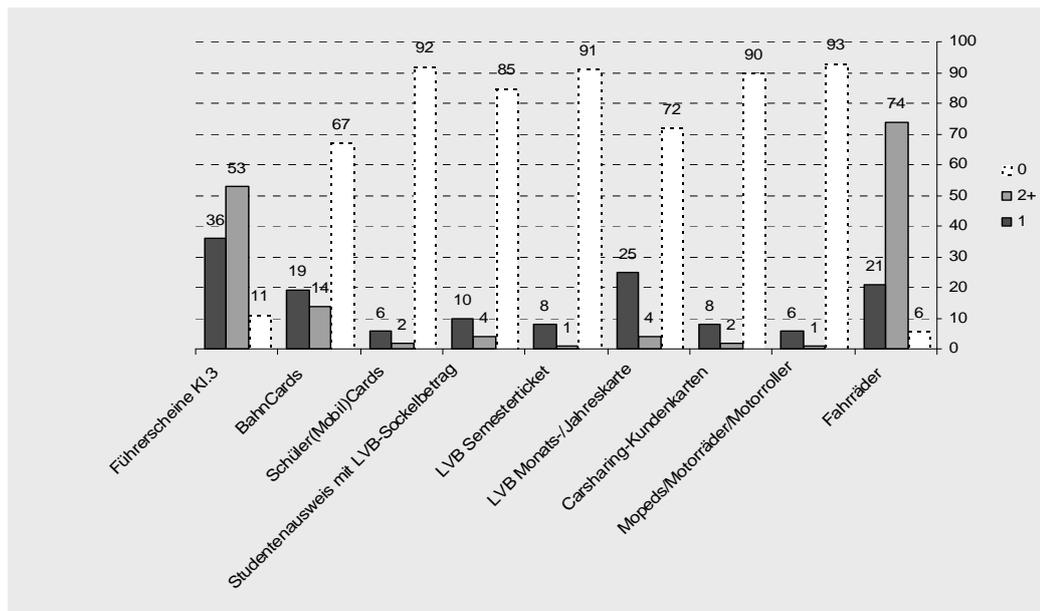
¹⁸ Die Zahlungsbereitschaft wurde in einem offenen Frageformat erhoben, d.h. an dieser Stelle können „echte“ Mittelwerte berechnet werden.

sonengruppe von hochgerechnet gut 500 Fahrzeughaltern sollte am ehesten dazu motiviert werden können, das Auto weiter entfernt von der eigenen Wohnung, in einem anderen Stadtteil zu parken.

3.8 Verkehrsmittelbesitz im Haushalt und individuelle Verkehrsmittelwahl im Alltag

Die befragten Schleußiger Haushalte sind gut mit Fahrrädern ausgestattet: 21% von ihnen verfügen über ein Fahrrad, 74% über zwei oder mehr Räder im Haushalt, nur 6% besitzen kein Fahrrad (gewichtete Daten; vgl. Abb.19). Mopeds/ Motorräder/ Motorroller sind in 7% der Haushalte ein- oder mehrfach vorhanden; in 10% der befragten Haushalte lebt mindestens ein Carsharing-Mitglied. Lediglich 11% der Haushalte sind nicht im Besitz eines Führerscheins Klasse 3 und können somit auch kein Auto nutzen. Schüler- und Studententickets der LVB sind in jeweils 8-12% der Haushalte vorhanden; 29% der befragten Haushalte sind im Besitz einer oder mehrerer LVB Monats- oder Jahreskarten. 59% der Befragten können täglich, 28% der Befragten nie über ein Auto als Fahrer verfügen (16% täglich, 58% nie als Mitfahrer). 23% der Befragten verfügen täglich über eine Monats-/Jahreskarte der LVB, 6% der Befragten gelegentlich (mindestens 1x im Monat).

Abbildung 19: Verkehrsmittelbesitz im Haushalt (außer Autos); gewichtete Stichprobe



Die Erfassung des Mobilitätsverhaltens im Alltag sollte in einem knappen Format pragmatisch eine Übersicht über die relative Wichtigkeit des Autos im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln liefern. Hierzu war es wichtig, die Häufigkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu erfassen, aber auch festzuhalten, für welche Wegzwecke diese zum Einsatz kamen und ob sich die angesteuerten Ziele eher im nah- oder fernräumlichen Bereich befanden. Standardisierte Wegerfassungsformate, wie sie in Großbefragungen (z.B. System repräsentativer Verkehrserhebungen, SrV) angewandt werden, schlossen sich aufgrund ihres Erhebungsumfanges aus (vgl. BVBW, 2003). Das vorliegende „pragmatischere“ Format hat den Vorteil, innerhalb eines thematisch weiten Fragebogens beantwortbar zu sein, andererseits aber dennoch Aufschluss darüber zu geben, welcher Anteil der Befragten Wegeprofile aufweist, die einen Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel bei ihnen eher problematisch erscheinen lassen und welcher Anteil der Befragten (auf welchen Wegen) potentiell zu Verhaltensänderungen zu motivieren wäre (vgl. Abschnitt 1, Ausgangsfragestellung).

Bei den Befragten kommen auf *Arbeitswegen* vor allem das Auto und das Fahrrad zum Einsatz: 29% der Befragten legen täglich ihre Arbeitswege mit dem Auto zurück, 33% mit dem Fahrrad (gewichtete Daten; vgl. Tabelle 22a). Die Hälfte der Befragten wählt nie – auch nicht in seltenen Fällen – das Auto für den Arbeitsweg, 42% nimmt nie das Fahrrad. 14% der Befragten gehen täglich zu Fuß, 13% wählen den Bus oder die Straßenbahn. Die Verkehrsmittelwahl korreliert dabei mit der Entfernung der zurückzulegenden Wege: 41% aller arbeitsbezogenen Autoeinsätze erfolgen an den Stadtrand oder einen Ort außerhalb Leipzigs, während 42% aller Fußwege zur Arbeit im Stadtteil Schleußig selbst zurückgelegt werden. Das Fahrrad und die Straßenbahn werden vorwiegend im mittleren Entfernungsbereich gewählt (in die Innenstadt, in einen anderen Stadtteil).

Tabelle 22a: Individuelle Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen

Arbeitswege	täglich	1-3x/ Woche	1-3x/ Monat	nie	Gesamt (mindestens 1x/Monat diesen Weg)	Von Gesamt*:	
						In Schleußig selbst	An den Stadtrand/ außerhalb Leipzigs
Mit Auto	34%	17%	7%	43%	(58%)	7%	41%
(gewichtete)	29%	15%	7%	50%	(50%)	6%	42%
Mit Fahrrad	30%	17%	9%	45%	(56%)	16%	8%
(gewichtete)	33%	16%	9%	42%	(58%)	16%	9%
Zu Fuß	14%	7%	10%	70%	(31%)	45%	1%
(gewichtete)	14%	8%	10%	69%	(32%)	42%	2%
Mit Straßenbahn & Bus	12%	12%	16%	60%	(40%)	5%	9%
(gewichtete)	13%	13%	17%	57%	(43%)	5%	10%

* weitere, hier nicht dargestellte Kategorien: „in die Innenstadt“ „in einen anderen Stadtteil“

Einkäufe werden zumeist nicht im täglichen, sondern im wöchentlichen Rhythmus erledigt. Hier dominieren als Verkehrsmittel die Füße – 23% der Befragten gehen täglich, 47% mindestens 1x pro Woche zu Fuß einkaufen, und dies zumeist im eigenen Stadtteil (gewichtete Daten, vgl. Tab. 22b). Insgesamt gehen nur 17% der Befragten nie zu Fuß einkaufen. Das Auto wird von 64% der Befragten mindestens einmal im Monat für das Einkaufen genutzt. Für den täglichen Einkauf spielt es jedoch kaum eine Rolle. Dabei kommt das Auto in allen möglichen Entfernungen zum Einsatz: 26% der Befragten nutzen es mindestens gelegentlich, um in Schleußig selbst einkaufen zu fahren, 22% fahren von Zeit zu Zeit an den Stadtrand oder einen Ort außerhalb Leipzigs um einzukaufen. 61% der Befragten nutzen mindestens gelegentlich das Fahrrad für Einkaufszwecke, vor allem im Stadtteil selbst. Bus und Straßenbahn spielen für Einkaufsfahrten eine eher untergeordnete Rolle.

Tabelle 22b: Individuelle Verkehrsmittelnutzung auf Einkaufswegen

Einkaufswegen	täglich	1-3x/ Woche	1-3x/ Monat	Nie	Gesamt (mindestens 1x/Monat diesen Weg)	Von Gesamt*:	
						In Schleußig selbst	An den Stadtrand/ außerhalb Leipzigs
Mit Auto	7%	44%	23%	27%	(74%)	24%	19%
(gewichtete)	6%	37%	21%	36%	(64%)	26%	22%
Mit Fahrrad	12%	30%	15%	42%	(57%)	68%	1%
(gewichtete)	15%	31%	15%	39%	(61%)	70%	2%
Zu Fuß	20%	47%	15%	17%	(82%)	84%	-
(gewichtete)	23%	47%	13%	17%	(83%)	83%	-
Mit Straßenbahn & Bus	3%	9%	18%	70%	(30%)	14%	3%
(gewichtete)	4%	11%	18%	68%	(33%)	15%	4%

* weitere, hier nicht dargestellte Kategorien: „in die Innenstadt“ „in einen anderen Stadtteil“

Regelmäßige Freizeitwege werden im nähräumlichen Bereich (oft täglich) zumeist zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das Auto kommt als Verkehrsmittel für Freizeitwege bei selteneren Gelegenheiten zum Einsatz (nicht auf täglicher Basis; vgl. Tab. 22c). 47% der Befragten nutzen ihr Auto nie für Freizeitwege, während es jeweils nur ein knappes Viertel der Befragten ist, das nicht die Füße oder das Fahrrad für Freizeitwege einsetzt. Bus und Straßenbahn finden, ebenso wie das Auto, nicht auf täglicher Basis Einsatz auf Freizeitwegen. Ihr Einsatzradius liegt vor allem im städtischen Bereich außerhalb des eigenen Stadtteils, während das Auto hauptsächlich für Fahrten an den Stadtrand oder an Ziele außerhalb Leipzigs eingesetzt wird.

Tabelle 22c: Individuelle Verkehrsmittelnutzung auf regelmäßigen Freizeitwegen

Regelmäßige Freizeitwege	täglich	1-3x/ Woche	1-3x/ Monat	Nie	Gesamt (mindestens 1x/Monat diesen Weg)	Von Gesamt*:	
						In Schleußig selbst	An den Stadtrand/ außerhalb Leipzigs
Mit Auto	6%	29%	27%	39%	(62%)	8%	52%
(gewichtete)	5%	26%	23%	47%	(54%)	8%	51%
Mit Fahrrad	19%	40%	19%	23%	(78%)	48%	22%
(gewichtete)	22%	38%	18%	22%	(78%)	50%	20%
Zu Fuß	24%	38%	15%	24%	(77%)	79%	2%
(gewichtete)	25%	37%	15%	23%	(77%)	78%	2%
Mit Straßenbahn & Bus	3%	15%	26%	56%	(44%)	8%	8%
(gewichtete)	4%	17%	27%	53%	(48%)	10%	8%

* weitere, hier nicht dargestellte Kategorien: „in die Innenstadt“ „in einen anderen Stadtteil“

Die meisten Befragten müssen üblicherweise keine *Kinder an bestimmte Aktivitätsorte bringen* oder sie von solchen abholen. 22% der Befragten bringen ihre Kinder täglich mit dem Auto, dem Fahrrad, zu Fuß oder mit Bus und Straßenbahn an Orte wie Kindergarten, Schule oder zu Freizeitaktivitäten. Die wichtigste Rolle spielt hier wiederum das Fahrrad (9% der Befragten nutzen es täglich, um Kinder zu bringen oder zu holen, im Vergleich zu 5% täglicher Autonutzung auf solchen Fahrten; gewichtete Daten, vgl. Tab. 22d). Straßenbahn und Bus spielen wiederum eine eher untergeordnete Rolle in diesem Bereich. Neben den Füßen und dem Fahrrad wird auch das Auto für Bringe-/Holfahrten eingesetzt, deren Ziel in Schleußig selbst liegt. Da im Fragebogen nicht nach Wegekettungen gefragt wurde, können Orte wie Kindertageseinrichtungen jedoch auch lediglich eine Zwischenstation auf dem weiteren Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen sein.

Tabelle 22d: Individuelle Verkehrsmittelnutzung beim Holen und Bringen von Kindern

Kinder bringen und holen	täglich	1-3x/ Woche	1-3x/ Monat	Nie	Gesamt (mindestens 1x/Monat diesen Weg)	Von Gesamt*:	
						In Schleußig selbst	An den Stadtrand/ außerhalb Leipzigs
Mit Auto	8%	7%	6%	80%	(21%)	26%	10%
(gewichtete)	5%	7%	6%	82%	(18%)	23%	11%
Mit Fahrrad	8%	7%	3%	83%	(18%)	45%	2%
(gewichtete)	9%	6%	3%	83%	(18%)	44%	2%
Zu Fuß	7%	5%	5%	84%	(17%)	73%	2%
(gewichtete)	6%	4%	5%	84%	(15%)	71%	3%
Mit Straßenbahn & Bus	2%	2%	4%	93%	(8%)	10%	9%
(gewichtete)	2%	2%	4%	94%	(8%)	7%	9%

* weitere, hier nicht dargestellte Kategorien: „in die Innenstadt“ „in einen anderen Stadtteil“

Wege in die Innenstadt, die nicht einer der oben genannten Kategorien zuordenbar sind und in der Regel mit „Einkaufsbummel“ oder „Erledigungen“ gleichgesetzt werden, legen die Befragten eher selten und dann zumeist mit der Straßenbahn oder mit dem Fahrrad zurück. 66% der Befragten nutzen mindestens gelegentlich das Fahrrad, um in die Innenstadt zu gelangen, 63% nutzen den Bus oder die Straßenbahn – im Vergleich zu 43%, die das Auto, und 34%, die die Füße nutzen (gewichtete Daten; vgl. Tab. 22e).

Tabelle 22e: Individuelle Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg in die Innenstadt

In die Innenstadt	täglich	1-3x/ Woche	1-3x/ Monat	Nie	Gesamt (mindestens 1x/Monat diesen Weg)
Mit Auto	4%	12%	33%	52%	(49%)
(gewichteter)	4%	10%	29%	57%	(43%)
Mit Fahrrad	9%	22%	34%	35%	(65%)
(gewichteter)	11%	23%	34%	32%	(66%)
Zu Fuß	1%	6%	27%	66%	(34%)
(gewichteter)	1%	6%	27%	65%	(34%)
Mit Straßenbahn & Bus	5%	16%	41%	39%	(62%)
(gewichteter)	6%	17%	40%	37%	(63%)

Fragt man Personen aus autobesitzenden Haushalten, für welche Wege sie am ehesten auf *das Auto verzichten* könnten, wird ein solches Potential vor allem im Bereich von Freizeitwegen, Wegen in die Innenstadt und beim Holen und Bringen von Kindern gesehen (vgl. Tab. 23). 45% der Befragten geben zudem an, dass es problemlos oder eher leicht möglich sei, auf Arbeitswegen auf das Auto zu verzichten, und ein Drittel der Befragten kann sich dies auch auf Einkaufswegen vorstellen. Nur im Bereich der Wochenendausflüge haben wenige Personen (9%) das Gefühl, hier auf ihr Auto verzichten zu können.

Tabelle 23: Autoverzichtspotential (nur Autobesitzer)

Für welche Wege könnte man auf das Auto verzichten?	problemlos	eher leicht	teils-teils	eher schwer	ginge gar nicht	Mittelwert
Arbeit	31%	12%	12%	14%	31%	3,03
Einkaufen	13%	20%	31%	25%	11%	3,01
Regelmäßige Freizeitwege	24%	31%	31%	10%	4%	2,40
Bringen und Holen von Kindern	34%	15%	18%	14%	20%	2,71
Innenstadt	43%	33%	18%	5%	2%	1,90
Wochenendausflüge	4%	5%	23%	40%	29%	3,84

Diesem „Verzichtspotential“ steht in einigen Bereichen ein *Informationsdefizit über Alternativen* zum Auto entgegen. Während das Liniennetz und der Fahrplan von Straßenbahn und Bus den Befragten noch gut bekannt sind, erreicht der Bekanntheitsgrad von Fahrradwegen in der Stadt nur einen „befriedigenden“ Wert (Schulnote „3“), während sich die Befragten mit dem Car Sharing, und erst recht mit Parkmöglichkeiten außerhalb Schleußigs eher schlecht auskennen – 35% der Befragten gibt ihrer Kenntnis über das Car Sharing die Schulnote „5“ oder „6“, 47% kennen sich gar nicht mit Parkmöglichkeiten außerhalb ihres Stadtteils aus (vgl. Tab.24). Nahe liegender Weise kennen sich Personen aus autolosen Haushalten etwas besser mit dem Angebot der Leipziger Verkehrsbetriebe und dem Car Sharing, und schlechter mit Parkmöglichkeiten außerhalb Schleußigs aus. Bezüglich des Grades der Informiertheit über Fahrradwege in der Stadt gibt es keine signifikanten Unterschiede.

Tabelle 24: Grad der Informiertheit über Alternativen zum Auto und Parkplätzen außerhalb des Stadtteils

Wie gut fühlen Sie sich informiert über...	Sehr gut (1)	Gut (2)	Befriedigend (3)	Ausreichend (4)	Mangelhaft (5)	Unge-nügend (6)	Mittelwert
...Fahrradwege in der Stadt	12%	33%	24%	12%	14%	6%	3,01 (3)
(gewichtet)	13%	33%	25%	11%	12%	6%	2,94 (3+)
... Car Sharing	5%	21%	17%	21%	18%	17%	3,76 (4+)
(gewichtet)	6%	23%	18%	18%	18%	17%	3,70 (4+)
...Liniennetz von Straßenbahn und Bus	23%	50%	11%	11%	3%	2%	2,26 (2)
(gewichtet)	26%	48%	12%	10%	3%	2%	2,19 (2)
...Fahrplan von Straßenbahn und Bus	22%	45%	14%	13%	5%	2%	2,43 (2-)
(gewichtet)	24%	44%	14%	11%	5%	2%	2,33 (2-)
... Parkmöglichkeiten außerhalb Schleichwegs	1%	12%	18%	22%	25%	22%	4,23 (4)
(gewichtet)	1%	11%	18%	21%	26%	22%	4,26 (4)

→ **Zwischenfazit:** Das Auto spielt für die Schleichweg Bewohner zwar eine wichtige, aber keine dominante Rolle in der Erledigung alltäglicher Wege. Sowohl arbeits- als auch kinder- und freizeitbezogene Wege werden mindestens gleich häufig mit dem Fahrrad, den eigenen Füßen oder mit Bus und Bahn zurückgelegt. Lediglich im Einkaufsbereich nutzt die Mehrzahl der Bewohner das eigene Auto. Viele autobesitzende Haushalte geben an, dass es für sie auf einer Reihe von Wegen problemlos möglich wäre, auf das Auto zu verzichten. Ob ein Autoverzicht jedoch automatisch mit einer Veränderung des Parkverhaltens einher ginge, ist zweifelhaft – Stellplätze außerhalb Schleichwegs sind den meisten Befragten nicht bekannt. Auch über Verkehrsalternativen bestehen, bis auf den öffentlichen Verkehr, gewisse Informationsdefizite.

4. Anwohnerbefragung – Zusammenfassende Analysen

Um die Vielzahl an Einzelergebnissen zu bündeln, wurden abschließend zusammenfassende (multivariate) Analysen mit der gewichteten Stichprobe durchgeführt.

4.1 Bündelung der Einzelmaßnahmen zu Maßnahmenpaketen

In einem ersten Schritt wurde nach einer gemeinsamen Zustimmungsstruktur für die 19 Einzelmaßnahmen gesucht, die potentiell im Stadtteil durchgeführt werden könnten. Hierfür wurde die Methode der Faktorenanalyse verwendet, die eine Zustimmungsstruktur für sechs (voneinander unabhängige) Maßnahmenbündel ergab:¹⁹

1. Ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Freihaltung der Fußwege

→ Bündelung der Aussagen:

- „Auf dem Bürgersteig parkende Autos sollten kostenpflichtig abgeschleppt werden.“
- „Der Gehweg sollte durch Poller abgegrenzt werden, so dass hier nicht gefahren werden kann.“
- „Der Zustand der Fußwege im Stadtteil sollte verbessert werden.“
- „Das Parken auf dem Bürgersteig sollte generell als Ordnungswidrigkeit bestraft werden.“
- „Fahrradfahren auf dem Bürgersteig sollte generell als Ordnungswidrigkeit bestraft werden.“

¹⁹ Technische Notiz: Hauptkomponentenanalyse mit Varimax-Rotation; Kaiser-Kriterium zur Bestimmung der Faktorenanzahl; Stichprobeneignung nach KMO und Bartlett positiv; Aufklärungsgrad bei 6 Faktoren: 59,76%; festgelegte Ladungsuntergrenze der Einzelitems auf den Faktoren bei 0.4.

2. Ausbau des öffentlichen Verkehrs (inkl. Car Sharing)
 - Bündelung der Aussagen:
 - a. „Die Anzahl der Car Sharing-Stationen im Stadtteil sollte erhöht werden.“
 - b. „Straßenbahn und Bus sollten häufiger durch den Stadtteil fahren.“
 - c. „Das Straßenbahn- und Busnetz sollte im Stadtteil ausgebaut werden.“

3. Erstellung von Parkplätzen auf Freiflächen
 - Bündelung der Aussagen:
 - a. „Hinterhöfe und Grünflächen vor Häusern sollten vermehrt als Parkplätze genutzt werden.“
 - b. „Die Bäume am Straßenrand sollten gefällt werden, um Raum für Parkplätze zu schaffen.“
 - c. „Brachliegende bzw. ungenutzte öffentliche Flächen sollten zu Parkplätzen umgestaltet werden.“

4. Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von Parkplätzen für Anwohner
 - Bündelung der Aussagen:
 - a. „Die Straße und der Fußweg sollten so gestaltet werden, dass die Autos quer zur Fahrbahn parken können.“
 - b. „Es sollten Parkzonen eingerichtet werden, in denen nur Anwohner parken dürfen.“
 - c. „Einige Straßen sollten als Einbahnstraßen betrieben werden, damit auf einer Seite schräg geparkt werden kann.“

5. Parkhäuser bauen und öffentliche Brachflächen nutzen
 - Bündelung der Aussagen:
 - a. „Es sollten kostenpflichtige Parkhäuser im Stadtteil errichtet werden.“
 - b. „Private Garagengrundstücke sollten abgerissen werden, um dort ein Parkdeck/ Parkhaus zu errichten.“
 - c. „Brachliegende bzw. ungenutzte öffentliche Flächen sollten zu Parkplätzen umgestaltet werden.“²⁰

6. Fuß- und Radverkehr fördern
 - Bündelung der Aussagen:
 - a. „Es sollten mehr Kurzzeitparkzonen vor Geschäften eingerichtet werden.“
 - b. „Es sollten mehr Fahrradwege im Stadtteil gebaut werden.“
 - c. „Der Zustand der Fußwege im Stadtteil sollte verbessert werden.“
 - d. „Das Fahrrad sollte kostenlos in den Straßenbahnen und Bussen mitgenommen werden können.“

4.2 Vorbereitung erklärender Modelle

In einem nächsten Schritt wurde zusammenfassend nach Personen gesucht, die einem Maßnahmenbündel eher zustimmen würden und Personen, die ein Maßnahmenbündel eher ablehnen würden. Hier wurde mit der Methode der logistischen Regression gearbeitet. Aus den Ausprägungen jeder Person auf jedem der 6 oben genannten Maßnahmenbündel wurde jeweils eine neue, intervallskalierte Variable gebildet (zu interpretieren als: „Zustimmungs-/Ablehnungsgrad zu Maßnahmenbündel 1“, „Zustimmungs-/Ablehnungsgrad zu Maßnahmenbündel 2“ etc.). Anhand eines Median Split (der Punkt, unterhalb und oberhalb dessen jeweils 50% der Stichprobe liegen) wurden alle Befragten in eine von zwei Gruppen eingeteilt: „eher Zustimmung zum Maßnahmenbündel“ oder „eher Ablehnung des Maßnahmenbündels“. Diese neue Variable wurde als abhängige Variable in die Regression eingesetzt. Die logistische Regression schätzt die Wahrscheinlichkeit, dass eine Person, die eine bestimmte Ausprägung auf den als unabhängige Variablen einbezogenen Aussagen / Charakteristika aufweist, eher der einen oder der anderen Gruppe (also „pro“ oder „kontra“) angehört.²¹ Fehlende Werte wurden in der Regel durch Mittelwerte ersetzt, um möglichst viele Personen in die Rechnung einbeziehen zu können. Als

²⁰ Es ist bei dieser Methode durchaus legitim, dass eine Maßnahme an zwei Stellen auftaucht, also Teil mehrerer Maßnahmenbündel sein kann.

²¹ Unabhängige Variablen sind diejenigen Faktoren, die als mögliche „Ursachen“ einbezogen werden – in diesem Falle also Faktoren, die erklären könnten, warum eine Person einem bestimmten Maßnahmenbündel zustimmt oder es ablehnt.

Charakteristika, die möglicherweise helfen können, beide Personengruppen voneinander zu unterscheiden, wurden die folgenden Variablen in die Rechnung einbezogen:

1. soziodemographische Daten:

Alter, Geschlecht, Haushaltstyp, Bildungsgrad, Zuzugsdatum nach Schleußig, Wohnort (nach den 5 oben genannten Straßenzügen unterteilt), Autobesitz im Haushalt, kürzliche Veränderungen der eigenen Lebenssituation²²

2. Grund, sich Schleußig als Wohnort auszuwählen:

Schöne Wohnung, Nähe zur Innenstadt, Nähe zum Arbeitsplatz, gute Verkehrsanbindung zur Stadt, Nähe zu Freunden/Familie, Angebot an Kindertagesstätten/Schulen, Nähe zum Wald und Park, Spiel- und Freizeitmöglichkeiten, kulturelles Angebot

3. Mobilitätsbezogene Daten:

Arbeitswege mit dem Auto, dem Fahrrad, der Straßenbahn oder zu Fuß, Autonutzungsroutine*²³, Qualität der Verfügbarkeit über ein Auto als Fahrer/Mitfahrer/über Dauerkarten für den öffentlichen Verkehr, Besitz von Monats-/Jahreskarten, Semestertickets, Studentenausweisen, Schülerkarten, Bahncards, Führerscheine, Car Sharing-Kundenkarten, Motorrädern im Haushalt, Art des üblicherweise gewählten Pkw-Stellplatzes, übliche Fahrzeug-Parkdauer im öffentlichen Straßenraum, durchschnittliche Dauer der Parkplatzsuche, durchschnittliche Entfernung vom Parkplatz zur Wohnung²⁴, Entfernung zur nächstgelegenen Straßenbahn- und Bushaltestelle

4. Grad der Informiertheit über einzelne Verkehrsmittel in Leipzig

Grad der Informiertheit über Fahrradwege in der Stadt, Car Sharing, Liniennetz von Straßenbahn und Bus, Fahrplan von Straßenbahn und Bus, Parkmöglichkeiten außerhalb Schleußigs

5. Wahrgenommene Gefährdung und Einstellung zur Parkraumsituation in Schleußig:

Wahrgenommene Gefährdung durch Autofahrer, wahrgenommene Gefährdung durch Radfahrer, Befürwortung des Gehwegparkens, Ruf nach nahräumlichen Parkgelegenheiten (Erläuterung dieser Variablen s.u.)

6. Allgemeine Einstellungen zur Verkehrsmittelwahl*

In Schleußig gerne mit dem Auto fahren, Fahrrad fahren, mit Straßenbahn und Bus fahren, zu Fuß gehen, Autofahren/Radfahren/Straßenbahn und Bus fahren/zur Fuß gehen als leicht/angenehm/von wichtigen Mitmenschen akzeptiert empfinden, Wichtigkeit des Autos für das soziale Umfeld (Freunde, Familie, Arbeitskollegen), „ich bin ein typischer Autonutzer“²⁵, Bereitschaft sich auf Veränderungen einzulassen²⁶

7. Verantwortungszuschreibung

Zuschreibung der Verantwortung für die Lösung des Parkraumproblems in Schleußig an die eigene Person / alle Autofahrer / die Stadt Leipzig / Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümer im Stadtteil

* diese Variablen machen den Fragebogenteil E aus und wurden im Berichtsteil 3 bisher nicht erläutert.

²² Zusammengefasste Variable aus „Haushaltssituation hat sich im vergangenen halben Jahr geändert“ / „Haushaltseinkommen hat sich verändert“ / „Erwerbstätigkeit hat sich verändert“ / Zuzug nach Schleußig 2008.

²³ Zusammengefasste Variable aus 7 Aussagen (z.B. „Für Wege, die ich häufig zurückzulegen habe, nehme ich fast immer ein Auto“) = „self-report habit index“, Verplanken & Orbell (2003). Da die interne Konsistenz aller Variablen ausreichend hoch war ($\alpha=.92$), wurde ein Summationsindex gebildet.

²⁴ Bei letzteren Variablen, die nur von autobesitzenden Haushalten beantwortet werden mussten, wurde der Wert für die autolosen Haushalte jeweils auf „0“ gesetzt (z.B. „kein Pkw-Stellplatz benötigt“).

²⁵ Diese Aussage war ursprünglich als eine Komponente der Autonutzungsroutine einbezogen worden (vgl. Fußnote 23), korrelierte mit den übrigen Aussagen jedoch nur mäßig und wurde deshalb gesondert betrachtet.

²⁶ Da Veränderungen/Neuerungen oft als erstes von Personen angenommen werden, die selbst ein bestimmtes „Innovatoren-Profil“ aufweisen (vgl. Rogers, 1995), wurden zwei Fragen zur Innovationsbereitschaft aufgenommen: „Ich lasse mich gerne auf Veränderungen ein“ und „Ich probiere nicht gerne Neues aus“. Eine Aussage wurde umcodiert, so dass beide von der Bedeutung her gleichermaßen skaliert waren, und es wurde ein zusammenfassender Summationsindex gebildet.

Da sich interventionstechnische Hinweise oft eher durch „harte“ Kriterien wie soziodemographische Kennziffern oder konkrete Mobilitätsprofile als durch „weiche“ Einstellungsdaten ergeben, wurden jeweils 2 Modelle gerechnet: Einmal wurden alle sieben oben genannten Kriterienblöcke in die Modellrechnung einbezogen, ein zweites Mal nur die Blöcke 1-4, d.h. es wurden alle einstellungsrelevanten Aussagen aus der Analyse herausgenommen.²⁷ In Abschnitt 4.3 bis 4.8 werden die Ergebnisse beider Varianten dargestellt. Abschnitt 4.9 beschreibt ein zusätzliches Modell für die Zahlungsbereitschaft für das Parken am Wohnort.

Erläuterung zu Punkt 4, Wahrgenommene Gefährdung und Einstellung zur Parkraumsituation in Schleußig: Auch an dieser Stelle wurde versucht, die verschiedenen Aussagen, die hinsichtlich der wahrgenommenen Gefährdung und der Akzeptanz des Gehwegparkens im Stadtteil in den Fragebogen aufgenommen wurden, zusammenfassend zu bündeln. Wiederum wurde hier die Methode der Faktorenanalyse gewählt (vgl. Fußnote 19). Hinsichtlich der wahrgenommenen Gefährdung konnten zwei voneinander unabhängige Faktoren herauskristallisiert werden, d.h. hier werden Aussagen gebündelt, die sich in ihrer Zustimmungsstruktur sehr ähneln²⁸:

1. Wahrgenommene Gefährdung durch Autofahrer

→ Bündelung der Aussagen:

- a. „Alle Verkehrsteilnehmer verhalten sich ordnungsgemäß und aufmerksam im Straßenraum, so dass niemand gefährdet wird.“ (neg.)
- b. „Parkplatzsuchende Autofahrer fahren sehr vorsichtig auf dem Bürgersteig, um andere nicht zu gefährden.“ (neg.)
- c. „Ich würde Kinder nicht allein auf dem Gehweg gehen oder spielen lassen. Es besteht dann die Gefahr, dass sie von einem ein- oder ausparkenden Auto angefahren werden.“
- d. „In Schleußig gibt es viele Autobesitzer, die gerade beim Ein- und Ausparken kaum Rücksicht auf Fußgänger und Fahrradfahrer nehmen.“
- e. „Als Fußgänger fühle ich mich in Schleußig durch Autofahrer bedroht, die versuchen, ihr Auto auf dem Gehweg einzuparken.“
- f. „Als Fahrradfahrer fühle ich mich in Schleußig durch Autofahrer gefährdet, die während des Ein- und Ausparkens nicht auf Radfahrer achten.“

2. Wahrgenommene Gefährdung durch Radfahrer

→ Bündelung der Aussagen:

- a. „Auf dem Gehweg fahrende Fahrradfahrer gefährden die Fußgänger.“
- b. „Als Autofahrer bekomme ich in Schleußig immer wieder einen Schreck, weil einem Fußgänger und Fahrradfahrer oft einfach so vor das Auto laufen.“
- c. „Als Fußgänger fühle ich mich in Schleußig durch Fahrradfahrer bedroht, die sehr schnell auf dem Bürgersteig fahren.“
- d. „Als Fußgänger ärgere ich mich über die Fahrräder, die auf dem Bürgersteig abgestellt sind und den Weg versperren.“

In eine zweite Faktorenanalyse wurden Aussagen einbezogen, die sich allgemein mit der Parkraumsituation in Schleußig beschäftigen. Diese Aussagen konnten wiederum in 2 Faktoren gebündelt werden²⁹:

²⁷ Technischer Hinweis: Alle Variablen wurden dennoch in einem Block eingegeben, Datenrechnung stufenweise vorwärts.

²⁸ Aufklärungsgrad bei 2 Faktoren: 58,52%

²⁹ Aufklärungsgrad bei 2 Faktoren: 75,68%

1. Befürwortung des Gehwegparkens

→ Bündelung der Aussagen:

- a. „Ich finde es ganz in Ordnung, wenn Autos auf dem Gehweg parken.“
- b. „Der Gehweg sollte vollständig für Fußgänger frei gehalten werden.“ (neg.)
- c. „Als Autofahrer passiert es mir in Schleußig manchmal, dass ich mein Auto auf dem Bürgersteig parke, weil einfach nichts anderes frei ist.“

2. Ruf nach nahräumlichen Parkgelegenheiten

→ Bündelung der Aussagen:

- a. „Ich finde es keine Schande, wenn man sein Auto auch mal etwas weiter von der eigenen Wohnung entfernt parken muss.“ (neg.)
- b. „Alle Anwohner Schleußigs sollten die Möglichkeit haben, ihr Auto dicht an ihrer Wohnung zu parken.“

4.3 Maßnahmenpaket 1: Ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Freihaltung der Fußwege

Im folgenden werden – wie in Abschnitt 4.2 beschrieben – jeweils zwei Modelle vorgestellt, die versuchen, Personengruppen zu charakterisieren, die einem bestimmten Maßnahmenbündel eher zustimmen oder es eher ablehnen würden. Die Verfahrensweise ist dabei einigermaßen *grob* (wer ist eher dafür, eher dagegen) und lässt *keine deterministischen Aussagen* zu (im Sinne von: „ALLE Personen, die aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park nach Schleußig gezogen sind, sind dafür, dass der Radverkehr stärker gefördert werden sollte.“). Vielmehr handelt es sich in allen Fällen um *statistisch signifikante Wahrscheinlichkeitsaussagen* („Personen, die aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park nach Schleußig gezogen sind, tendieren eher dazu, eine Förderung des Radverkehrs zu unterstützen.“). In den unten stehenden Tabellen werden diejenigen Variablen genannt, die statistisches Signifikanzniveau erreicht haben – alle anderen, nicht genannten, erreichten dieses Niveau nicht.³⁰ Dies liegt oft auch daran, dass viele erklärende Variablen nicht unabhängig voneinander sind: Wenn die eine bereits Signifikanzniveau erreicht hat, hat es die andere schwerer, noch mit aufgenommen zu werden, weil sie teilweise das Gleiche misst (z.B. „in Schleußig gerne Fahrrad fahren“ „mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren“).

Wichtig ist in jedem Fall nicht nur der Blick auf die Variablen, die Eingang in das Modell gefunden haben, sondern auch auf die *Modellgüte*. Die Modellgüte drückt aus, wie gut die unabhängigen Variablen in ihrer Gesamtheit zur Trennung der Ausprägungskategorien der abhängigen Variablen beitragen. Die Modellgüte wird unter den unten stehenden Tabellen als „Pseudo- R^2 (Nagelkerke)“ angegeben und kann theoretisch Werte zwischen 0 und 1 annehmen. Ein Wert von 0 würde bedeuten, dass die unabhängigen Variablen nicht in der Lage sind, Personengruppen zu identifizieren, die eher der einen oder der anderen Kategorie angehören, während ein Wert von 1 eine perfekte Zuordnung erlauben würde. Da in jeder Befragung stets nur bestimmte Aspekte einbezogen werden und nie alle Beweggründe und Lebenssituationen einer Person erfasst werden können, wird ein Wert von 1 praktisch nie erreicht. Nach gängiger Konvention geht man daher davon aus, dass Modelle mit den Werten von

- $R^2 \geq 0.2$ als akzeptabel
- $R^2 \geq 0.4$ als gut

³⁰ Nach gängigen Konventionen lässt man eine Fehlerwahrscheinlichkeit von 5% zu, d.h. wenn eine unabhängige Variable in dieser Rechnung Signifikanzniveau erreicht, ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie tatsächlich in der Lage ist, Personen mit unterschiedlichen Ausprägungen dieser Variable auf die beiden einbezogenen Kategorien aufzuteilen, 95%.

- $R^2 \geq 0.5$ als sehr gut angesehen werden können (vgl. Backhaus et al., 2003).

Die *Akzeptanz für ordnungsrechtliche Maßnahmen* ist zum größten Teil durch persönliche Einstellungen bestimmt. Personen, die sich stark durch Autofahrer oder Fahrradfahrer gefährdet fühlen, stimmen ordnungsrechtlichen Maßnahmen eher zu als Personen, die sich nicht gefährdet fühlen. Personen, die starke Befürworter des Gehwegparkens und der Ansicht sind, dass alle Personen die Möglichkeit haben sollten, ihr Auto in der Nähe ihrer Wohnung abstellen zu können, lehnen diese Maßnahmen eher ab. Personen, die gerne mit dem Fahrrad und der Straßenbahn fahren, würden ordnungsrechtliche Maßnahmen eher favorisieren, ebenso Personen, die der Ansicht sind, dass die Stadt Leipzig zur Lösung des Parkraumproblems in Schleußig beitragen sollte. Personen, die die Verantwortung zur Lösung des Parkraumproblems eher bei allen Autofahrenden sehen, lehnen ordnungsrechtliche Maßnahmen eher ab (vgl. Tab. 25a). Personen, die aufgrund des kulturellen Angebotes nach Schleußig gezogen sind, lehnen ordnungsrechtliche Maßnahmen eher ab. Diese letzte Gruppe (die vorwiegend aus jüngeren Altersgruppen besteht) sollte nicht überbewertet werden, da sie (in der gewichteten Stichprobe) nur durch 20 Personen vertreten ist. Sie taucht jedoch in einigen Modellen wieder auf. Die Modellgüte kann als sehr gut bezeichnet werden ($R^2=.65$).

Tabelle 25a: Akzeptanz für ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Freihaltung der Fußwege (Gesamtmodell)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Je stärker man sich durch Autofahrer gefährdet fühlt, desto eher...	X	
Je stärker man sich durch Fahrradfahrer gefährdet fühlt, desto eher...	X	
Je lieber man in Schleußig Fahrrad fährt, desto eher...	X	
Als je angenehmer man das Straßenbahnfahren empfindet, desto eher...	X	
Je stärker gedacht wird, die Stadt Leipzig kann etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher...	X	
Je stärker man das Gehwegparken befürwortet, desto eher...		X
Je stärker man nähräumliche Parkmöglichkeiten favorisiert, desto eher...		X
Je stärker gedacht wird, alle Autofahrer können selbst etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher...		X
Wer wegen des kulturellen Angebotes nach Schleußig gezogen ist, ist eher...		X

Pseudo- R^2 (Nagelkerke)=0.65; $\chi^2=430,45$; $df=9$; $p=.000$

Nimmt man alle einstellungsrelevanten Variablen aus dem Modell heraus, sinkt die Modellgüte deutlich, behält aber dennoch akzeptables Niveau ($R^2=.26$, vgl. Tab. 25b). Hier rückt als eine wichtige Variable der Wohnort der Befragten ins Zentrum: Personen aus der Könnertitzstraße würden, im Vergleich zu den Bewohnern der übrigen Straßenzüge, ordnungsrechtliche Maßnahmen eher bevorzugen, Bewohner der anderen Straßenzüge würden sie eher ablehnen. Wie in Abschnitt 4.3 gesehen, steht hinter dieser Einschätzung vermutlich die unterschiedliche Wahrnehmung der persönlichen Gefährdung im öffentlichen Straßenraum. Personen, die ihr Auto im öffentlichen Straßenraum in Schleußig parken, würden ordnungsrechtliche Maßnahmen eher ablehnen, Personen, die für ihre Parkplatzsuche im öffentlichen Straßenraum stets sehr lange benötigen, würden sie eher befürworten. Personen, die häufig ein Auto nutzen (hohe Verfügbarkeit, starke Autonutzungsroutine), würden solche Maßnahmen eher ablehnen, während Personen, die häufig den öffentlichen Verkehr nutzen (über Dauerkarten für den öffentlichen Verkehr verfügen), sie eher befürworten würden. Personen, die in Wohngemeinschaften leben oder allein

stehend sind, würden ordnungsrechtliche Maßnahmen eher ablehnen, während Personen aus Zweipersonenhaushalten sie eher befürworten würden.³¹

Tabelle 25b: Akzeptanz für ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Freihaltung der Fußwege (ohne Einstellungsvariablen)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Die Bewohner der Könnertitzstraße sind, im Vergleich zu den Bewohnern der übrigen Straßenzüge, eher...	X	
Je länger es üblicherweise dauert, einen Parkplatz in Wohnungsnähe zu finden, desto eher...	X	
Je besser die Verfügbarkeit über Dauerkarten des öffentlichen Verkehrs ist, desto eher...	X	
Paare (mit oder ohne Kind) sind, im Vergleich zu Alleinstehenden (mit oder ohne Kind) und Wohngemeinschaften, eher...	X	
Wer starke Autonutzungsroutinen zeigt, ist eher...		X
Je besser die Verfügbarkeit über Autos als Mitfahrer ist, desto eher...		X
Haushalte, die üblicherweise im öffentlichen Straßenraum in Schleußig oder außerhalb Schleußigs parken, sind im Vergleich zu Personen, die über einen eigenen Stellplatz in Schleußig verfügen, eher...		X
Wer seinen Wohnsitz aufgrund der Nähe zur Innenstadt in Schleußig gesucht hat, ist eher...		X
Wer wegen des Kulturangebotes nach Schleußig gezogen ist, ist eher...		X

$R^2=0.26$; $\chi^2=139,65$; $df=17$; $p=.000$

4.4 Maßnahmenpaket 2: Ausbau des öffentlichen Verkehrs (inkl. Car Sharing)

Wer aufgrund der Nähe zu seinem Arbeits-/Ausbildungsplatz nach Schleußig gezogen ist, viele Wege mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zurücklegt, sich kaum durch Radfahrer im öffentlichen Straßenraum gefährdet fühlt und Car Sharing-Mitglied ist, ist eher ein Befürworter des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs. Wer häufig über Autos verfügen kann und auch im sozialen Umfeld viele autobesitzende Freunde und Bekannte hat, spricht sich eher gegen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs aus.³² Wer sich gut über den Fahrplan von Bus und Straßenbahn informiert fühlt, tendiert eher dazu, keinen Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu fordern. Wie bereits aus der Car Sharing-Forschung bekannt,³³ votieren Personen, die eine gewisse Bereitschaft zeigen, sich auf Neuerungen/Veränderungen einzulassen sowie Personen mit einem hohen Bildungsgrad eher für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs inklusive des Car Sharings. Personen, die der Überzeugung sind, dass alle Autobesitzenden zur Problemlösung beitragen sollten, stimmen ebenfalls eher für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dies ist nahe liegend, da gerade autolose Haushalte oft eine solche Überzeugung einnehmen (vgl. Abschnitt 3.5.7). Die Modellgüte ist insgesamt noch akzeptabel ($R^2=.20$; vgl. Tab. 26a).

³¹ An dieser, wie an vielen anderen Stellen, ist ein großer Interpretationsspielraum möglich: Steht hinter dem ablehnenden Verhalten von Wohngemeinschaften eine besonders liberale Einstellung („kein Zwang von außen!“) oder ein bestimmtes Mobilitätsverhalten, das keinen ordnungsrechtlichen Eingriff erlaubt? Sind Alleinerziehende gestresster und ist es für sie wichtiger, ihr Auto ohne Rücksicht auf mögliche Verstöße gegen die Verkehrsordnung möglichst dicht an der Haustür zu parken? Eine eindeutige Antwort kann hier nicht gegeben werden.

³² Personen mit starken Autonutzungsroutinen sprechen sich an dieser Stelle eher für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs aus. Ob dies mit dem Baustein „Car Sharing“ zu tun hat oder anderweitig interpretiert werden muss, ist unklar.

³³ Vgl. z.B. Harms (2003)

Tabelle 26a: Akzeptanz für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, inklusive Car Sharing (Gesamtmodell)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Wer wegen der Nähe zu seinem Arbeits-/Ausbildungsplatz nach Schleußig gezogen ist, ist eher...	X	
Je häufiger Wege zur Arbeit/zum Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, desto eher ist man...	X	
Je besser die Verfügbarkeit über Dauerkarten des öffentlichen Verkehrs ist, desto eher...	X	
Je höher die Anzahl an Car Sharing-Kundenkarten im Haushalt, desto eher...	X	
Je geringer die wahrgenommene Gefährdung durch Radfahrer, desto eher...	X	
Wer starke Autonutzungsroutinen zeigt, ist eher...	X (?)	
Je höher die Bereitschaft, sich auf Veränderungen einzulassen, desto eher...	X	
Personen mit einem Fachhochschul-/Hochschulabschluss sind im Vergleich zu Personen mit einem Schul- oder Berufsabschluss eher...	X	
Je stärker gedacht wird, alle Autofahrer können selbst etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher...	X	
Je besser die Verfügbarkeit über Autos als Fahrer, desto eher...		X
Je stärker das soziale Umfeld (Freunde und Bekannte) Auto fährt, desto eher...		X
Je besser man sich über den Fahrplan von Bus und Straßenbahn informiert fühlt, desto eher...		X

$R^2=0.20$; $\chi^2=102,62$; $df=13$; $p=0.000$

Nimmt man alle einstellungsbezogenen Variablen aus dem Modell heraus, kann keine befriedigende Modellgüte mehr erreicht werden ($R^2=0.10$; vgl. Tabelle 26b). Insgesamt ist das Modell folglich nicht geeignet, um Personengruppen zu unterscheiden, die sich für oder gegen einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs aussprechen.

Tabelle 26b: Akzeptanz für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, inklusive Car Sharing (ohne Einstellungsvariablen)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Wer wegen der Nähe zu seinem Arbeits-/Ausbildungsplatz nach Schleußig gezogen ist, ist eher...	X	
Je höher die Anzahl an Car Sharing-Kundenkarten im Haushalt, desto eher...	X	
Wer wegen des kulturellen Angebotes nach Schleußig gezogen ist, ist eher...	X	
Je besser die Verfügbarkeit über Autos als Fahrer, desto eher...		X

$R^2=0.10$; $\chi^2=52,55$; $df=4$; $p=0.000$

4.5 Maßnahmenpaket 3: Erstellung von Parkplätzen auf Freiflächen

Die Akzeptanz für die Erstellung von Parkplätzen auf Freiflächen wird tendenziell eher von Familien abgelehnt und von Personen, die sich Schleußig als Wohnort ausgesucht haben, weil sie die Nähe zum Wald und zum Park schätzen. Wiederum gehören zur Gruppe der eher ablehnenden Personen solche, die häufig mit dem Fahrrad unterwegs sind und denken, alle Autofahrer könnten selbst etwas zur Problemlösung beitragen (vgl. Tab. 27a). Je stärker jedoch in der eigenen Familie das Auto genutzt wird, man nahräumliche Parkmöglichkeiten favorisiert und sich durch Radfahrer auf dem Gehweg gefährdet fühlt, desto eher würde man Freiflächen zu Parkplätzen umgestalten wollen (und dabei teilweise auch das Fällen der Bäume am Straßenrand in Kauf nehmen – auch wenn diese Maßnahme im Stadtteil insgesamt höchst unpopulär ist, vgl. Abschnitt 3.5.3). Findet man, dass die Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümer im Stadtteil zur Problemlösung beitragen sollten, stimmt man auch eher für das Erstellen von Parkplätzen auf Freiflächen (die ja unter anderem Hinterhöfe und Grünflächen rund um die Häuser einschließen). Die Modellgüte kann hier als gut bezeichnet werden ($R^2=0.46$)

Tabelle 27a: Akzeptanz für die Erstellung von Parkplätzen auf Freiflächen (Gesamtmodell)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Paare mit Kindern sind, im Vergleich zu allen anderen Haushaltstypen (Paare ohne Kinder, Wohngemeinschaften, Alleinerziehende mit oder ohne Kinder) eher...		X
Wer aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park nach Schleußig gezogen ist, ist eher...		X
Wer wegen des kulturellen Angebotes nach Schleußig gezogen ist, ist eher...		X
Je häufiger Wege zur Arbeit/zum Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, desto eher ist man...		X
Je stärker gedacht wird, alle Autofahrer können selbst etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher...		X
Je stärker die wahrgenommene Gefährdung durch Radfahrer, desto eher...	X	
Je stärker man nähräumliche Parkmöglichkeiten favorisiert, desto eher...	X	
Je stärker in der eigenen Familie das Auto genutzt wird, desto eher...	X	
Je stärker gedacht wird, Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümer können etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher...	X	

$R^2=0.46$; $\chi^2=271,31$; $df=12$; $p=.000$

Nimmt man die Einstellungsvariablen aus dem Modell heraus, behält dieses dennoch eine akzeptable Modellgüte ($R^2=.34$; vgl. Tab. 27b). Wiederum finden sich hier Personen, die aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park nach Schleußig gezogen sind sowie die häufigen Fahrradfahrer eher in der ablehnenden Gruppe (dieses Mal auch ausgedrückt durch die Anzahl Fahrräder im Haushalt). Auch Personen, die häufig mit der Bahn fahren, lehnen die Umgestaltung von Freiflächen in Parkplätze eher ab. Hingegen finden sich unter den Befürwortern eher Personen, die häufig Auto fahren (starke Autonutzungsrouitinen zeigen) und Personen, die schon lange Zeit im Stadtteil leben (vor 1990 eingezogen), folglich also auch eher den mittleren bis älteren Altersgruppen angehören.

Tabelle 27b: Akzeptanz für die Erstellung von Parkplätzen auf Freiflächen (ohne Einstellungsvariablen)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Wer aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park nach Schleußig gezogen ist, ist eher...		X
Wer wegen des kulturellen Angebotes nach Schleußig gezogen ist, ist eher...		X
Je häufiger Wege zur Arbeit/zum Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, desto eher ist man...		X
Je mehr Fahrräder im Haushalt vorhanden sind, desto eher...		X
Je mehr Bahncards im Haushalt vorhanden sind, desto eher...		X
Wer starke Autonutzungsrouitinen zeigt, ist eher...	X	
Personen, die schon lange im Stadtteil leben (bis 1989 eingezogen), sind im Vergleich zu Personen, die später eingezogen sind, eher...	X	

$R^2=0.34$; $\chi^2=186,45$; $df=9$; $p=.000$

4.6 Maßnahmenpaket 4: Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von Parkplätzen für Anwohner

Ob der öffentliche Straßenraum in Schleußig umgestaltet werden soll, ist vor allem eine Einstellungsfrage. Je stärker man nähräumliche Parkmöglichkeiten favorisiert, viele Autofahrende zu seinem sozialen Umfeld zählt und denkt, die Stadt Leipzig sowie die Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümer könnten etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher stimmt man einer solchen Maßnahme zu (vgl. Tab. 28a). Allerdings kann selbst mit diesem Modell keine befriedigende Modellgüte erreicht werden ($R^2=.15$). Nimmt man die Einstellungsvariablen ganz aus dem Modell heraus, bleibt kaum noch Erklärungskraft übrig ($R^2=.06$; vgl. Tab.28b). Es können also keine Personengruppen ermittelt werden, die sich tendenziell eher für oder gegen eine Umbaumaßnahme aussprechen würden.

Tabelle 28a: Akzeptanz für die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von Parkplätzen (Gesamtmodell)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Je stärker man nahräumliche Parkmöglichkeiten favorisiert, desto eher...	X	
Je stärker das soziale Umfeld (Freunde und Bekannte) Auto fährt, desto eher...	X	
Je stärker gedacht wird, die Stadt Leipzig kann etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher...	X	
Je stärker gedacht wird, Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümer können etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher...	X	
Personen, die in Wohngemeinschaften wohnen, sind eher... (alle anderen Haushaltstypen zeigen keine eindeutige Präferenz)		X

$R^2=0.15$; $\chi^2=77,36$; $df=8$; $p=.000$

Tabelle 28b: Akzeptanz für die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von Parkplätzen (ohne Einstellungsvariablen)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Je häufiger Wege zur Arbeit/zum Ausbildungsplatz mit Straßenbahn und Bus zurückgelegt werden, desto eher ist man...	X (?)	
Wer sein Auto im öffentlichen Straßenraum parkt und häufig bewegt (=nur jeweils eine kurze Parkdauer im öffentlichen Straßenraum hat), ist im Vergleich zu Personen, die nicht im öffentlichen Straßenraum parken eher... (keine eindeutige Präferenz bei Personen, die über längere Zeiträume im öffentlichen Straßenraum parken)	X	

$R^2=0.06$; $\chi^2=30,53$; $df=3$; $p=.000$

4.7 Maßnahmenpaket 5: Parkhäuser bauen und öffentliche Brachflächen nutzen

Je lieber man Auto fährt und auch viele Autofahrer zu seinem sozialen Umfeld zählen kann (die dann in der Regel auch noch im eigenen Stadtteil wohnen; vgl. Tab. 29a: „Wer aufgrund der Nähe zu Freunden und zur Familie nach Schleußig gezogen ist...“), desto eher ist man dafür, in Schleußig Parkhäuser zu bauen, private Garagen abzureißen, um ein Parkdeck zu errichten oder öffentliche Brachflächen für das Schaffen von Parkplätzen zu nutzen. Auch Personen, die sich gut über den Fahrplan von Bus und Straßenbahn informiert fühlen, stimmen eher für die Errichtung von Parkhäusern.³⁴ Personen, die nahräumliche Parkmöglichkeiten favorisieren sowie Personen, die in Wohngemeinschaften leben und über Motorräder oder Mopeds im Haushalt verfügen, sprechen sich eher gegen den Bau von Parkhäusern aus. Die Modellgüte erreicht jedoch auch in diesem Fall kein akzeptables Niveau ($R^2=.17$).

Tabelle 29a: Akzeptanz für das Bauen von Parkhäusern und die Nutzung öffentlicher Brachflächen (Gesamtmodell)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
(Tendenz, dass) je älter die befragten Personen, desto eher...	X	
Je stärker man das Autofahren als angenehm empfindet, desto eher...	X	
Je stärker das soziale Umfeld (Freunde und Bekannte) Auto fährt, desto eher...	X	
Wer aufgrund der Nähe zu Freunden und zur Familie nach Schleußig gezogen ist, ist eher...	X	
Je besser man sich über den Fahrplan von Bus und Straßenbahn informiert fühlt, desto eher...	X	
Je stärker man nahräumliche Parkmöglichkeiten favorisiert, desto eher...		X
Personen, die in Wohngemeinschaften wohnen, sind eher... (alle anderen Haushaltstypen zeigen keine eindeutige Präferenz)		X
Je höher die Anzahl an Mopeds/Motorrädern im Haushalt, desto eher...		X

$R^2=0.17$; $\chi^2=89,97$; $df=16$; $p=.000$

³⁴ Die genaue Bedeutung dieses Zusammenhanges erscheint den Verfasserinnen unklar – hier müssten weiterführende Analysen durchgeführt werden.

Nimmt man die Einstellungsvariablen aus dem Modell heraus, sinkt die Modellgüte weiter ($R^2=.13$, vgl. Tab. 29b). In diesem Modell fallen lediglich die Einstellungsvariablen heraus, alle übrigen Variablen bleiben im Modell erhalten.

Tabelle 29b: Akzeptanz für das Bauen von Parkhäusern und die Nutzung öffentlicher Brachflächen (ohne Einstellungsvariablen)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
(Tendenz, dass) je älter die befragten Personen, desto eher...	X	
Wer aufgrund der Nähe zu Freunden und zur Familie nach Schleußig gezogen ist, ist eher...	X	
Je besser man sich über den Fahrplan von Bus und Straßenbahn informiert fühlt, desto eher...	X	
Personen, die in Wohngemeinschaften wohnen, sind eher... (alle anderen Haushaltstypen zeigen keine eindeutige Präferenz)		X
Je höher die Anzahl an Mopeds/Motorrädern im Haushalt, desto eher...		X

$R^2=0.13$; $\chi^2=67,93$; $df=13$; $p=.000$

4.8 Maßnahmenpaket 6: Fuß- und Radverkehr fördern

Wer in Schleußig gerne und häufig mit dem Fahrrad fährt und sich auch nicht durch Fahrradfahrer auf den Gehwegen gefährdet fühlt, plädiert eher für eine Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs. Unter den Befürwortern scheinen sich auch wieder eher die Familien zu finden („Wer aufgrund des Angebotes an Kindertageseinrichtungen und Schulen nach Schleußig gezogen ist...“, vgl. Tab. 30a) sowie Personen, die sich Schleußig aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park als Wohnort ausgesucht haben. Je stärker gedacht wird, Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümer könnten etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto stärker wird ebenfalls eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs verlangt. Je besser die befragten Haushalte über Autos verfügen können, desto eher lehnen sie eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleußig ab. Das Modell erreicht knapp akzeptables Niveau ($R^2=.19$).

Tabelle 30a: Akzeptanz für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleußig (Gesamtmodell)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Wer aufgrund des Angebotes an Kindertageseinrichtungen und Schulen nach Schleußig gezogen ist, ist eher...	X	
Wer aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park nach Schleußig gezogen ist, ist eher...	X	
Je häufiger Wege zur Arbeit/zum Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, desto eher ist man...	X	
Je geringer die wahrgenommene Gefährdung durch Radfahrer, desto eher...	X	
Je lieber man in Schleußig mit dem Fahrrad fährt, desto eher...	X	
Je stärker gedacht wird, die Stadt Leipzig kann etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher...	X	
Je stärker gedacht wird, Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümer können etwas zur Lösung des Problems beitragen, desto eher...	X	
Je besser die Verfügbarkeit über Autos als Fahrer, desto eher...		X
Je mehr Führerscheine im Haushalt vorhanden sind, desto eher...		X

$R^2=0.19$; $\chi^2=96,41$; $df=9$; $p=.000$

Nimmt man die Einstellungsvariablen aus dem Modell heraus, bleiben wiederum die übrigen Variablen stehen und die Modellgüte sinkt deutlich unter das akzeptable Niveau ($R^2=.10$; vgl. Tab. 30b).

Tabelle 30b: Akzeptanz für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleußig (ohne Einstellungsvariablen)

Signifikante erklärende Variablen	... dafür	... dagegen
Wer aufgrund des Angebotes an Kindertageseinrichtungen und Schulen nach Schleußig gezogen ist, ist eher...	X	
Wer aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park nach Schleußig gezogen ist, ist eher...	X	
Je häufiger Wege zur Arbeit/zum Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, desto eher ist man...	X	
Je besser die Verfügbarkeit über Autos als Fahrer, desto eher...		X
Je mehr Führerscheine im Haushalt vorhanden sind, desto eher...		X

$R^2=0.10$; $\chi^2=47,70$; $df=5$; $p=.000$

4.9 Zahlungsbereitschaft für das Parken am Wohnort

Als monatliche Zahlungsbereitschaft für das Parken am Wohnort (sollten Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum erhoben werden), wurden durchschnittlich 20€ ermittelt (vgl. Abschnitt 3.7). Verwendet man die Methode der logistischen Regression auch in diesem Fall zur Unterscheidung zwischen Personengruppen, die bereit wären, mehr als 20€ oder weniger als 20€ zu zahlen, stellt man fest, dass Personen, die bereits heute über einen eigenen Stellplatz in Schleußig verfügen (und folglich schon heute monatliche Stellplatzgebühren zahlen), bereit wären, eher mehr zu zahlen, während Personen, die heute (unentgeltlich) im öffentlichen Straßenraum in Schleußig parken, lieber weniger (bis gar nichts) zahlen würden. Personen, die es auch sonst gewohnt sind, regelmäßige Gebühren für die eigene Fortbewegung zu zahlen (vgl. Tab. 31: „Je lieber man in Schleußig mit Bus und Straßenbahn fährt...“) sowie Personen, die aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park nach Schleußig gezogen sind, wären ebenfalls eher bereit, größere Summen zu zahlen. Personen, die sich hauptsächlich mit dem Fahrrad fortbewegen, würden sich eher nicht an der Übernahme von Parkgebühren beteiligen.

Tabelle 31: Zahlungsbereitschaft für das Parken am Wohnort

Signifikante erklärende Variablen	... mehr als 20€ im Monat zu zahlen	... weniger als 20€ im Monat zu zahlen
Wer heute einen eigenen Stellplatz in Schleußig besitzt, ist eher bereit,...	X	
Je lieber man in Schleußig mit Bus und Straßenbahn fährt, desto eher ist man bereit,...	X	
Wer aufgrund der Nähe zum Wald und zum Park nach Schleußig gezogen ist, ist eher bereit, ...	X	
Wer heute im öffentlichen Straßenraum oder außerhalb Schleußigs parkt, ist eher bereit,...		X
Je lieber man in Schleußig mit dem Fahrrad fährt, desto eher ist man bereit, ...		X

$R^2=0.23$; $\chi^2=67,17$; $df=6$; $p=.000$

5. Anwohnerbefragung – Schlussfolgerungen

Die Schleußiger Bewohner sind am Thema „Parken in Schleußig interessiert“ und kennen die Parkraumproblematik. Viele Bewohner ärgern sich über die Parksituation vor Ort, fühlen sich persönlich jedoch kaum gefährdet und sind auch bereit, eine gewisse Fußlaufstrecke von der eigenen Wohnungstür zum Parkplatz hinzunehmen. Würden neue Parkplätze im öffentlichen Straßenraum geschaffen, würde im Durchschnitt eine Entfernung von 5 Fußlaufminuten in Kauf genommen. Dies ist mehr als die durchschnittliche heutige Fußlaufentfernung von 3 Minuten.

Bewohner der Könnertitzstraße fühlen sich subjektiv am stärksten im öffentlichen Straßenraum gefährdet. Sie haben zudem die größten Probleme, Parkplätze in Wohnungsnähe zu finden. Die Zustimmung zu ordnungsrechtlichen Maßnahmen, aber auch zu Maßnahmen, die den Fuß- und Radverkehr fördern, ist folglich bei ihnen – im Vergleich zu den Bewohnern der übrigen Straßenzüge – am höchsten. Im Gegensatz dazu stehen die Bewohner der Brockhausstraße: Auch wenn hier die meisten Beinahe-Zusammenstöße zwischen Fußgängern und Autofahrern bzw. Fußgängern und Radfahrern auf dem Gehweg registriert werden, fühlen sich die Bewohner subjektiv am wenigsten gefährdet und lehnen viele der vorgeschlagenen Maßnahmen ab. Selbst handlungserweiternden Maßnahmen wie dem Bau von Radwegen wird deutlich weniger stark zugestimmt als es bei den Bewohnern der übrigen Straßenzüge der Fall ist. Das Gehwegparken scheint hier größtenteils akzeptiert zu sein und nicht als problematisch angesehen zu werden. Bewohner der Holbeinstraße haben am wenigsten Probleme bei der Parkplatzsuche und verfügen über die meisten privaten Stellplätze. Wie die Bewohner der Könnertitzstraße würden sie jedoch – im Vergleich zu den Bewohnern der Brockhausstraße und der kleineren Querstraßen – ordnungsrechtliche Maßnahmen stärker favorisieren.

Hinsichtlich der *subjektiv empfundenen Gefährdung* im öffentlichen Straßenraum sind zwei Personengruppen hervorzuheben, die sich stärker gefährdet fühlen als andere und deshalb auch stärker nach „sichernden“ Maßnahmen (ordnungsrechtlichen Maßnahmen, Sperrung des Gehweges durch Poller) verlangen: Dies sind einerseits ältere Menschen, die häufig nicht mehr so schnell reagieren können, wenn ihnen auf dem Gehweg ein Auto oder ein Fahrrad entgegen kommt, und zum anderen Personen aus autolosen Haushalten, die sich stärker durch Autos auf dem Gehweg gefährdet fühlen und sich vermutlich auch ihres „eigenen“ Straßenraumes beraubt und doppelt bestraft fühlen (man hat schon kein Auto, das den öffentlichen Straßenraum verstopft, und gleichzeitig wird dann auch noch der Fußweg durch die Autofahrenden genommen). Beide Gruppen sollten bei der Gesamtbetrachtung nicht aus dem Auge verloren werden.

Drei Viertel der Personen, die ihr Auto *im öffentlichen Straßenraum parken*, bewegen ihr Fahrzeug mindestens einmal pro Tag. Würde man diejenigen Autobesitzenden, die ihr Fahrzeug in der Regel mehrere Tage oder Wochen am Stück am selben Ort stehen lassen, dazu ermuntern können, aufgrund der seltenen Autonutzung weiter entfernt liegende Stellplätze zu nutzen, könnten hochgerechnet gut 500 Autos aus dem Befragungsgebiet zwischen Könnertitz- und Holbeinstraße entfernt werden. Hierzu müssten dann jedoch geeignete Stellflächen (z.B. in umliegenden Parkhäusern) angeboten werden. Eine durchschnittliche monatliche Zahlungsbereitschaft von 20 € könnte hierfür einkalkuliert werden. Diese könnte jedoch erst dann aktiviert werden, wenn alle Personen im öffentlichen Straßenraum prinzipiell Parkgebühren bezahlen müssten, denn sonst ergäbe sich für die „Weiter-entfernt-Parker“ eine doppelte Verlustsituation (weiter entfernt parken + noch Gebühren hierfür zahlen). Alternativ oder ergänzend dazu könnte überlegt werden, Weiter-entfernt-Parker durch Gratisparken am neuen Parkplatz zu „belohnen“. Die Zahlungsbereitschaft für das Parken am Wohnort ist am höchsten bei Personen, die heute schon für das Parken bezahlen, und am niedrigsten bei Personen, die heute gratis im öffentlichen Straßenraum parken. Maßnahmen, die diesem (sehr üblichen, sehr menschlichen) Status-Quo-Denken entgegenwirken, sollten vorzugsweise gradueller Art sein (den Status Quo langsam, nicht sprunghaft aufweichen).

Das *Mobilitätsverhalten* der Schleußiger Bewohner ist vielfältig. Alle Verkehrsmittel werden für alle Wege genutzt, und neben dem Auto spielen vor allem das Fahrrad und das zu-Fuß-Gehen eine wichtige Rolle im Stadtteil (und auch darüber hinaus). Die Hälfte der Bewohner nutzt heute schon kein Auto, um zur Arbeit zu kommen, um Freizeitwege zurückzulegen oder um in die

Innenstadt zu kommen. Ein Drittel der Bewohner kommt ohne Auto auf Einkaufswegen aus. Müssen Kinder zur Schule oder in den Kindergarten gebracht werden, erfolgt dies auch eher mit dem Fahrrad als mit dem Auto. Laut Selbstaussage der autobesitzenden Haushalte könnte für viele Wege auf das Auto verzichtet werden. Am einfachsten scheint dies im Freizeitbereich möglich zu sein, jedoch gibt selbst auf Arbeitswegen nur die Hälfte der Befragten an, dass ein Autoverzicht an dieser Stelle für sie problematisch wäre. Dies legt nahe, dass ein großes Potential zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel vorhanden ist und – als Konsequenz hiervon – Autos durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel seltener bewegt werden würden und folglich auch weiter entfernt geparkt werden könnten. Allerdings besteht sowohl hinsichtlich des Bekanntheitsgrades anderer Verkehrsmittel als auch bezüglich der Kenntnis über Parkmöglichkeiten außerhalb des eigenen Stadtteils ein mehr oder weniger großes Informationsdefizit. Während den Schleußiger Bewohnern das Liniennetz und der Fahrplan von Bus und Straßenbahn relativ gut bekannt sind, kennen sie sich mit Fahrradwegen in der Stadt nur mittelmäßig und mit dem Car Sharing (als möglicher Alternative für unregelmäßige Autofahrten) eher schlecht aus. Auch Parkplätze außerhalb Schleußigs sind den Bewohnern größtenteils nicht bekannt.

Maßnahmen, die im Stadtteil ergriffen werden können, finden teilweise bei sehr unterschiedlichen Personengruppen Akzeptanz. Eine wichtige Trennungslinie sind autobesitzende versus autolose Haushalte. Gerade ordnungsrechtliche Maßnahmen werden eher von Personen akzeptiert, die viel mit dem Fahrrad und der Straßenbahn unterwegs sind und die sich im täglichen Verkehrsgeschehen im öffentlichen Straßenraum durch Autofahrer und Radfahrer gefährdet fühlen. Von Auto-Vielfahrern werden sie eher abgelehnt. Gleiches gilt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs inklusive des Car Sharings sowie für den Ausbau der Fahrrad- und Fußgänger-Infrastruktur im Stadtteil. Anderen Maßnahmen (wie dem Umbau des öffentlichen Straßenraums oder dem Bau von Parkhäusern im Stadtteil) ist kein eindeutiges Zustimmung-/Ablehnungsprofil zuzuweisen – die Akzeptanz/Ablehnung erstreckt sich hier quer über alle Bevölkerungsgruppen und ist eher individuell motiviert. Das kann Chancen bieten (man hat keinen eindeutigen „Frontenverlauf“ und muss sich nicht um spezielle Zielgruppen stärker bemühen als um andere), kann aber auch Nachteile mit sich bringen, da ein konkreter erster Ansatzpunkt für zu ergreifende Maßnahmen fehlt.

Als wohl eindeutigstes Ergebnis der Befragung kann festgehalten werden, dass die Schleußiger Bewohner an ihren *Bäumen im öffentlichen Straßenraum* hängen. Viele Bewohner haben Schleußig als Wohnort gewählt, weil sie die Nähe zum Park und zum Grün suchten, und sie würden die Wohnqualität deutlich gemindert sehen, wenn Straßenbäume gefällt würden. Insgesamt ist bei allen im Stadtteil zu ergreifenden Maßnahmen zu überlegen, wie die Qualität Schleußigs als „grünem Stadtteil“ weiterhin maximal aufrecht erhalten werden kann. Angesichts der aktuellen Parkplatznot ist auch dringend zu empfehlen, die Interessen der nichtmotorisierten Bewohner zu stärken und das Fahrradfahren und zu-Fuß-Gehen im Stadtteil weiter zu unterstützen, damit keine weitere „Aufmotorisierung“ stattfindet und für noch mehr Fahrzeuge ein Platz im Straßenraum gefunden werden muss. Einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs empfinden die Bewohner als nicht zwingend nötig, jedoch wäre von Seiten der LVB zu überlegen, ob die Schnittstelle Fahrrad – öffentlicher Verkehr verbessert werden könnte, indem Fahrräder kostenlos in Bussen und Straßenbahnen mitgenommen werden könnten. Beide Verkehrsträger könnten an dieser Stelle deutlich voneinander profitieren.

6. Verhaltenstest – einen Monat außerhalb des eigenen Stadtteils parken

Neben einer repräsentativen Anwohnerbefragung wurde es von der Arbeitsgruppe zur Lösung des Parkraumproblems in Schleußig als wünschenswert erachtet, Haushalte im Stadtteil zu finden, die ein verändertes Parkverhalten während eines begrenzten Testzeitraumes modellhaft ausprobieren. Die Erfahrungen dieser Haushalte sollten Aufschluss darüber geben, ob ein verändertes Parkverhalten ohne allzu große Hürden auch für andere Haushalte im Stadtteil möglich sein könnte, so dass auch mit freiwilligen Verhaltensänderungen zur Problemlösung beigetragen werden könnte. Je mehr AnwohnerInnen für ein verändertes Parkverhalten gewonnen werden könnten, desto weniger stark würde die Gesamtheit der Anwohner durch kostenintensive Umbaumaßnahmen im Stadtteil finanziell belastet werden müssen. Solcherlei „Probeverhalten“ konnte selbstverständlich nur freiwillig erfolgen. Um die Teilnahmeschwelle möglichst niedrig zu halten und einen repräsentativen Ausschnitt der Anwohnerschaft gewinnen zu können (d.h. Personen in möglichst vielen Lebenslagen zur Teilnahme zu motivieren und nicht nur ökologisch motivierte Randgruppen anzusprechen), sollte es mit entsprechenden Aufwandsentschädigungen versehen werden.

Durch einen Aufruf am Ende des Fragebogens³⁵ konnten zehn Haushalte gefunden werden, die sich bereit erklärten, ihr Auto einen Monat lang außerhalb Schleußigs zu parken. Weitere dreizehn Haushalte, die ebenfalls Interesse an einer Teilnahme hatten, konnten nicht in den Test aufgenommen werden, da die Anzahl an „Aufwandsentschädigungen“ für die Teilnahme beschränkt war und aus finanziellen Gründen nicht erweitert werden konnte. Die teilnehmenden Haushalte bekamen einen Gratis-Stellplatz im Parkhaus Gießelstraße in Plagwitz zur Verfügung gestellt. Zusätzlich wurde ihnen ein Jahreskarten-Abo-Vertrag der Leipziger Verkehrsbetriebe angeboten, der einen Gratis-Nutzungsmonat sowie die Möglichkeit zur Vertragskündigung nach diesem Monat ohne Zusatzkosten vorsah. Von „teilAuto“ CarSharing wurde eine 3-monatige Gratismitgliedschaft mit Verzicht auf die Eintrittsgebühr sowie ein Fahrtguthaben im Umfang von 50 Euro angeboten, und das Schleußiger Fahrradgeschäft „Rückenwind“ bot einen Gratis-Frühjahrs-Check für alle Fahrräder der betreffenden Testhaushalte an. Alle Mobilitätsangebote konnten genutzt werden, das Parkhaus Gießelstraße *musste* genutzt werden. Ziel dieser Angebote war es, den Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel zu erleichtern und den Haushalten keine Zusatzkosten dadurch entstehen zu lassen, dass ihr eigenes Auto nicht mehr vor der Haustür stand. Das eigene Auto konnte während dieser Zeit genutzt werden, durfte jedoch nicht in Schleußig selbst geparkt werden. Einige Haushalte setzten sich zum Ziel, einen Monat lang ganz auf ihr Fahrzeug zu verzichten. Alle Haushalte erklärten sich bereit, zwei Mal wöchentlich ein „Mobilitätstagebuch“ zu führen (d.h. alle Wege, die an den entsprechenden Tagen von allen Haushaltsmitgliedern zurückgelegt wurden, nach Wegezweck, Wegedauer, Verkehrsmittel, Zielort und möglichen Besonderheiten festzuhalten) sowie nach Abschluss der Testphase für ein ausführliches Gespräch zur Verfügung zu stehen.³⁶ Die Haushalte wurden so ausgewählt, dass sie soziodemographisch maximal heterogen zusammengesetzt waren. So bestand die Teilnahmegruppe schließlich aus zwei Studierenden, die in Wohngemeinschaften lebten, zwei allein erzie-

³⁵ „Im öffentlichen Straßenraum in Schleußig geht es recht eng zu. So manches Mal müssen Sie mehrfach um die Häuserblocks fahren, bevor Sie Ihr Auto vernünftig abgestellt bekommen. Könnte es nicht viel einfacher sein, es gleich außerhalb von Schleußig zu parken? Wir möchten es wissen! Wir suchen 10 Testhaushalte, die bereit sind, ihr Auto einen Monat lang außerhalb Schleußigs zu parken.....“

³⁶ Die Haushalte wurden in drei Gruppen für jeweils 2 Stunden zu einer themenzentrierten, moderierten Gruppendiskussion eingeladen. Der Moderationsleitfaden sah folgende Themen vor: Vorstellungsrunde, Erwartungen und Befürchtungen, Mobilitätsverhalten während des Testzeitraumes, Bewertung der Alternativ-Angebote während des Testzeitraumes, Bewertung von Maßnahmen im Stadtteil.

henden Müttern mit Kind(ern), vier Paaren und zwei Familien mit Kind(ern), darunter vier Selbständigen. Je drei Haushalte wohnten in der Holbein- und der Industriestraße, je zwei Haushalte in der Brockhaus- und in der Könnertstraße. Es waren alle Einkommensgruppen sowie Personen mit unterschiedlichem Bildungshintergrund in der Gruppe vertreten.

Die Ergebnisse dieses „Verhaltenstests“ können bei einer solch kleinen Stichprobe natürlich nicht repräsentativ sein. Der Test wurde als Ergänzung zur Gesamtbefragung angesehen, um genauer herauszukristallisieren, welchen notwendigen Verhaltensanpassungen sich Personen gegenübergestellt sehen, die ihr Auto nicht mehr in Wohnungsnähe parken – an welchen Stellen Fallstricke lauern, die es besonders zu berücksichtigen gälte, würde man auch andere Haushalte zu einem geänderten Parkverhalten animieren wollen, und an welchen Stellen Dinge möglicherweise einfacher zu handhaben sind als zuvor befürchtet. Solche Aspekte können nicht hypothetisch abgefragt, und auch mit einem Fragebogen nicht in dem nötigen Detaillierungsgrad erfasst werden. Vielmehr müssen sich Personen selbst in eine solche Situation begeben und anschließend über ihre Vielzahl an Eindrücken berichten.

6.1 Beweggründe zur Teilnahme am Verhaltenstest

Dass sich auf unseren Aufruf hin deutlich mehr Haushalte meldeten als von uns gesucht, deutet auf ein prinzipielles Interesse vieler Personen am Überdenken des eigenen Mobilitäts- und Parkverhaltens im Stadtteil hin. Die Teilnehmenden am Verhaltenstest berichteten zudem von positiven Reaktionen aus ihrem unmittelbaren sozialen Umfeld in Schleußig – viele befürworteten den Versuch, hatten jedoch den Aufruf im Fragebogen nicht wahrgenommen und sich daher nicht gemeldet. Manche waren jedoch auch skeptisch, weil sie befürchteten, die Stadt Leipzig könne hinter einer solchen Initiative stehen und ihre Bürger „umerziehen“ wollen. Als Initiative aus dem Stadtteil Schleußig selbst heraus wurde der Versuch begrüßt.

Die teilnehmenden Haushalte verband eine gewisse *Neugier* darauf, es „einfach mal anders zu probieren“. Einige hatten in der Vergangenheit bereits darüber nachgedacht, ihr Auto weniger oder gar nicht mehr zu benutzen, ihnen fehlte jedoch ein konkreter Anstoß, diese Überlegung auch in die Tat umzusetzen. Der Leidensdruck im Stadtteil schien bei den meisten bisher nicht allzu hoch gewesen zu sein: Brächte man ein bisschen Geduld auf, um ein paar Mal um den Block zu fahren, würde man in der Regel immer einen Parkplatz im Umkreis von einem Kilometer um die eigene Wohnung finden – ohne auf den Gehweg ausweichen zu müssen. Nur in einem Fall wurde davon berichtet, dass die tägliche Parkplatzsuche bisher immer so lange gedauert hätte, dass sich zeitlich nichts ändern würde, wenn das Auto nun im Parkhaus Gießstraße stünde. Andere hatten das Gefühl, ihr Auto sowieso nicht regelmäßig zu benötigen, so dass kaum Verhaltensanpassungen erforderlich wären. Ein Haushalt hatte seinen Arbeitsschwerpunkt in Plagwitz in unmittelbarer Nähe zum Parkhaus, so dass lediglich der Hauptstellplatz des Autos vom Wohn- an den Arbeitsort verschoben werden musste. Wichtiger Motivator für alle Haushalte waren zudem die Gratis-Angebote der Mobilitätsanbieter. Da die Testphase im Mai 2008 stattfand, freuten sich die meisten teilnehmenden Personen insbesondere auf einen Gratis-Check ihrer Fahrräder, um gut in den Sommer starten zu können.

Vom *Mobilitätsverhalten* her nahmen überwiegend Haushalte teil, die ihre Arbeitswege bisher in der Regel zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt und ihr Auto eher für Einkaufs- und Freizeitwecke eingesetzt hatten. Insofern erwarteten viele Teilnehmende kaum Änderungen in ihrem Tagesrhythmus durch die Tatsache, dass das Auto nicht mehr unmittelbar vor der Tür stand. Man war sich aber bewusst, dass durch die zugenommene Entfernung von der Wohnung zum Stellplatz des Autos eine gewisse Spontaneität der Autonutzung entfallen würde und Wege

besser geplant werden müssten. Einige Personen berichteten, dass sie ihr Auto schon seit langer Zeit in den Abendstunden sowieso nicht mehr aus Schleußig fortbewegt hätten (z.B. um in die Innenstadt zu fahren), weil sie befürchteten, beim Zurückkommen keinen Parkplatz mehr zu finden. Insofern war es für diese Haushalte für diese Wegzwecke auch nicht von Belang, ob ihr Auto nun an ganz anderer Stelle stand.

Hinter der Überlegung, „*es mal anders zu probieren*“ standen bei einigen Haushalten ökologische Motive, d.h. ein gewisses Unbehagen bei der Autonutzung, die man zwar als praktisch empfand, von der man aber wusste, dass die ökologischen Folgen teilweise gravierend sind. Andere wiederum betrachteten es rein zweckmäßig: Was bietet mir mein Auto eigentlich, und kann ich mit anderen Verkehrsmitteln nicht genau denselben oder sogar einen höheren Nutzen erzielen? Diese Frage stand insbesondere bezüglich des Car Sharings oft im Raum, von dem viele gehört, es aber selbst noch nie ausprobiert hatten. Insbesondere diejenigen Haushalte, die ihr Auto nur unregelmäßig nutzten, stellten die Frage nach einem Kosten-Nutzen-Vergleich zwischen Car Sharing und eigenem Auto.

Natürlich gab es in den meisten Fällen auch *Befürchtungen* vor der Teilnahme am Verhaltenstest. Die wichtigsten Zweifel bestanden in der Regel an der Durchhaltefähigkeit der eigenen Person: Würde nicht doch wieder die eigene Bequemlichkeit siegen und das Auto vor der Haustür geparkt werden? Auch Fragen nach dem Zeitmanagement tauchten auf (wie viel Zeit werde ich täglich zusätzlich benötigen, weil mein Auto nicht mehr vor der Haustür steht) sowie nach dem Umgang mit Notfallsituationen, in denen man spontan per Auto an bestimmte Orte gelangen müsste. In einem Fall waren es vor allem die eigenen Kinder, die große Befürchtungen vor der neuen Situation hatten, weil das Auto nun an anderer Stelle stand und sie nicht mehr spontan überall hingefahren werden konnten.

6.2 Mobilitätsverhalten während der Testphase

Für *Arbeitswege* wurde von allen Haushalten der Aufwand, täglich zum Parkhaus in der Gießersstraße zu laufen und das eigene Auto zu holen, als zu groß empfunden, so dass das Auto als Alternative für diese Wege nicht mehr in Frage kam. Drei Haushalte stiegen während der Testphase auf Arbeitswegen vom Auto auf die Straßenbahn um. In ihrem Fall dauerte die Fahrt zum Arbeitsplatz nun (teilweise deutlich) länger, jedoch erlebten zwei Haushalte das Fahren mit der Straßenbahn vor allem als Entspannung und nicht als Belastung (Zeit zum Lesen, die sonst im Alltag oft fehlt). Problematisch wurde es im abendlichen Schichtdienst, wo die Verfügbarkeit von Bus und Bahn deutlich eingeschränkt war – hier wurde doch das Auto aus der Gießersstraße geholt. Ein Haushalt erlebte den Umstieg auf die Straßenbahn eher als Belastung (aufgrund einer längeren Fahrtdauer, aber auch wegen der vielen Menschen in der Straßenbahn), dennoch war es genau dieser Haushalt, der schließlich sein öffentliches Verkehrs-Abonnement nach Ablauf des Gratis-Monats nicht kündigte, sondern aus ökologischen Erwägungen auf dem Arbeitsweg weiterhin auf das Auto verzichtete. Alle übrigen Haushalte hatten ihre Arbeitswege zuvor sowieso mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt und erfuhren somit keine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens.

Auch *abendliche Ausgänge* waren vor der Testphase zumeist schon mit der Straßenbahn oder dem Fahrrad gemacht worden. Einige Haushalte stiegen während des Testmonats auf diesen Wegen vom Rad auf die Straßenbahn um, um den Gratismonat beim öffentlichen Verkehr auszunutzen, aber auch weil sie nachts manchmal Bedenken hatten, mit dem Fahrrad durch den Park aus der Innenstadt zurück nach Schleußig zu fahren. Prinzipiell wurden Bus und Straßenbahn jedoch im Testzeitraum sehr wenig genutzt (selbst wenn ein Abo-Vertrag für den öffent-

lichen Verkehr ausgefüllt worden war), weil das Wetter sehr warm und sonnig war. Die Haushalte berichteten, dass sie sehr viel Freude am Fahrradfahren gehabt hätten, aber ganz sicher häufiger Straßenbahn gefahren wären, wenn es kälter oder regnerischer gewesen wäre. Allerdings hätten sie sich selbst dann keine Jahreskarte gekauft, weil das vorrangige Verkehrsmittel trotzdem das Fahrrad gewesen wäre. Beim wetterbedingten Umstieg hätten Einzelfahrkarten oder maximal eine Monatskarte gereicht.

Auf allen *anderen Wegen* nutzten die Haushalte das eigene Auto, das nun in der Gießerstraße stand, im Wesentlichen nur dann, wenn es subjektiv gesehen nicht anders ging. Dies war zumeist für Wochenendausflüge der Fall, teilweise für Großeinkäufe oder für regelmäßige Fahrten an Ziele außerhalb Leipzigs. Manche Personen nutzten für diese Zwecke gezielt die Car Sharing-Autos. Sie hätten auch ihr eigenes Auto holen können, wollten aber ausprobieren, was die Car Sharing-Autos in diesen Fällen leisten können (was im Rahmen des gestellten Fahrtguthabens von 50 Euro ja problemlos möglich war). In seltenen Fällen wurde auf Freizeitfahrten gänzlich verzichtet, die angesichts des Aufwandes, erst zur Gießerstraße zu laufen und das Auto zu holen, als „doch nicht so wichtig“ empfunden (oder im Nachhinein als solche gerechtfertigt) wurden.

Die größten Umstellungen durch das Parken außerhalb des Stadtteils fanden sich im Bereich des *Einkaufens*. Haushalte, die zuvor regelmäßig mit dem Auto eingekauft hatten, holten nun nicht mehr extra ihr Auto, um einkaufen zu fahren, sondern verbanden eine Fahrt für andere Zwecke mit dem Einkaufen, brachten ihre Einkäufe nach Hause und stellten das Auto dann wieder in der Gießerstraße ab. Andere versuchten ganz gezielt, mit dem Fahrrad einkaufen zu fahren. Hierfür suchten sie stärker Geschäfte im Stadtteil auf und gingen häufiger los, um jeweils kleinere Mengen einzukaufen. Obwohl der Zeitaufwand für das Einkaufen anstieg, erlebten die meisten Haushalte dieses veränderte Einkaufsverhalten nicht als Belastung, sondern ganz pragmatisch als organisatorische Umstellung, die man eben so einplanen müsse. Ein Haushalt zog in Erwägung, sich einen Fahrradanhänger für Einkaufszwecke zu besorgen. Finanzielle Einbußen durch das Einkaufen im Stadtteil ergaben sich laut Aussage der teilnehmenden Haushalte nicht.

Notfallsituationen, in denen man zwingend das Auto vor der Haustür benötigt hätte, gab es im Testzeitraum fast nicht. In einem Haushalt musste ein krankes Kind möglichst schnell zum Arzt gebracht werden, so dass als Alternative nur das Taxi in Frage kam. Die Taxifahrt hat funktioniert, man ärgerte sich aber über die entstandenen Kosten. In allen anderen Haushalten waren keine Notfallsituationen aufgetreten.

Insgesamt gesehen sind die *Mobilitätserfahrungen* der meisten Testhaushalte positiv: Sie hätten sich durchaus vorstellen können, auch weiterhin außerhalb Schleußigs zu parken. Allerdings waren sie nicht bereit, hierfür Stellplatzkosten zu tragen, und solange sie dies als Einzelperson täten, während die Mehrheit der Bewohner weiterhin im Stadtteil parkt, wäre ein solches Verhalten aus ihrer Perspektive auch nicht attraktiv. Der Druck, sich tatsächlich mit dem Auto aus dem Stadtteil heraus zu begeben, wurde von den meisten als eher gering angesehen (vgl. Abschnitt 6.1). Insofern kehrten alle teilnehmenden Haushalte nach Abschluss der Testphase mit ihren Autos in den Stadtteil zurück. Wollte man mehr Haushalte zur Teilnahme an einer solchen Aktion gewinnen, würden die Testhaushalte Parkmöglichkeiten empfehlen, die dichter an Schleußig gelegen sind. Im Schnitt mussten sie während des Tests 20 Minuten zu Fuß zum Parkhaus laufen – als auch über längere Zeiträume akzeptabel würden sie eine Entfernung von 10 Minuten ansehen. Ein Haushalt hatte schon vor dem Test erwogen, sein Auto zu verkaufen und sah sich durch die Erfahrungen im Test in diesem Beschluss bestätigt. Die übrigen Haushalte mochten aufgrund der Flexibilität, die ihnen das Auto bietet, derzeit (noch) nicht auf das Auto verzichten. Einige könnten sich aber vorstellen, zum Car Sharing zu wechseln, wenn ihr Auto

kaputt ginge. Zwei Haushalte parkten im Verlauf der Testphase aus den verschiedensten Gründen doch immer wieder im Stadtteil selbst, so dass für sie dieser Test als gescheitert angesehen werden muss.

6.3 Bewertung der Alternativangebote während der Testphase

Der *Fahrradcheck* war vielen teilnehmenden Haushalten eine große Motivation zur Teilnahme am Verhaltenstest. So zufrieden einige Haushalte dann mit dem Fahrradcheck selbst waren (endlich hatte man seine Räder, die schon lange halb kaputt im Keller standen, wieder fahrtauglich und konnte das Rad als echte Alternative zum Auto begreifen), so unzufrieden waren mehrere andere: Im Fahrradladen habe man nur neuere Fahrräder angenommen, nicht aber „alte Klapperkisten“, die eine Durchsicht erst recht nötig gehabt hätten, teilweise wurden Räder nicht zur Durchsicht angenommen, weil zu viele Dinge kaputt gewesen seien, der Fahrradcheck sei manchmal eher als „Verkaufsgespräch“ für neue Räder abgelaufen, teilweise sei man im Fahrradladen selbst auf Desinteresse und Unfreundlichkeit gestoßen. Da eine solche Gratis-Check-Aktion aus Marketingsicht auch dahingehend betrachtet werden sollte, dass nicht nur bestimmten Haushalten Räder durchgesehen und eingestellt werden, sondern diese Haushalte auch als Multiplikatoren im Stadtteil fungieren und gratis Mundpropaganda machen können, sollte zukünftig solchen Unzufriedenheitsreaktionen bestmöglich vorgebeugt werden – auch wenn man sicherlich nicht immer alle Kunden zufrieden stellen kann.

Die Nutzung des *CarSharing-Angebotes* wurde während der Testphase im Wesentlichen als Lernaktion begriffen („schauen, wie es genau funktioniert“). Mit dem generellen Ablauf von Buchung bis Nutzung ergaben sich bei keinem der Haushalte, die auf dieses Angebot eingegangen waren, Probleme. Je nach Erwartungshaltung fiel aber die generelle Bewertung unterschiedlich aus: Ein Testhalt war unzufrieden, weil das Auto immer wieder am selben Standort abgestellt werden muss und nicht für „one-way-Fahrten“ in eine andere Stadt genutzt werden kann. Mehrere Haushalte hatten Probleme mit der spontanen Nutzbarkeit und der Fahrdauer, die im Voraus festgelegt werden muss. So klappte beispielsweise bei einem Haushalt die spontane Autobuchung zwar sehr gut (Reservierung halbe Stunde vor dem geplanten Einkauf, Auto war auch am gewünschten Standort verfügbar), andererseits befand derselbe Haushalt die Vorausbuchung *an sich*, gerade am Wochenende, schon als Einschränkung. Mit einem eigenen Auto vor der Haustür könne man am Samstagnachmittag einfach sagen: „so, jetzt geht es los“, während man beim CarSharing erst buchen müsse. Ein anderer Haushalt hatte mit einer Fahrt an einen Ort außerhalb Leipzigs gute Erfahrungen mit der Buchung, Zugänglichkeit der Station und auch der Nutzung des Autos gemacht, war dann allerdings in Stress geraten, weil er die Zeit für seinen Ausflug sehr knapp einkalkuliert hatte. Manche Haushalte hatten jedoch auch uneingeschränkt positive Erfahrungen mit dem CarSharing gemacht (z.B. für einen Umzug, für Einkaufsfahrten) und schätzten die Möglichkeit, unterschiedliche Autotypen je nach Wegezweck nutzen zu können. Ein Haushalt wollte seine Car Sharing-Mitgliedschaft nach der Testphase nicht kündigen, alle übrigen Haushalte, die das CarSharing ausprobiert hatten, befanden es im Großen und Ganzen als gut, aber derzeit für sie aufgrund des eigenen Autos als nicht passend. Sollte das eigene Auto aber zu alt werden und verkauft oder verschrottet werden müssen, könnte man sich eine Car Sharing-Mitgliedschaft durchaus vorstellen. Auch in diesem Falle wurde von den Testhaushalten Mundpropaganda zugunsten von Car Sharing gemacht – in der Regel musste dem eigenen sozialen Umfeld zunächst erklärt werden, was CarSharing genau ist und wie es funktioniert.

Das Angebot des *öffentlichen Verkehrsanbieters* für einen Gratis-Nutzungsmonat wurde prinzipiell begrüßt, der Aufwand zum Ausfüllen langer Abonnementsverträge sowie die spätere Kündigung dieser Verträge jedoch als zu hoch eingeschätzt. Einige Haushalte nahmen sich zwar Verträge mit nach Haus, füllten sie aufgrund des Aufwandes jedoch nicht aus. Andere wollten ihren abgeschlossenen Vertrag nach Ablauf des Gratis-Monats kündigen, wurden dann aber ungerechtfertigterweise zu Gebührenzahlungen aufgefordert (was von Seiten des öffentlichen Verkehrsanbieters schnell korrigiert wurde, jedoch ein ungutes Gefühl bei den teilnehmenden Haushalten hinterließ). Insgesamt haben die teilnehmenden Haushalte wenig neue Erfahrungen mit Bus und Straßenbahn gemacht. Sie kannten sich auch vorher schon gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln aus, waren zumeist jedoch Wenignutzer, da ihnen das Fahrrad oft attraktiver erschien. Ein längerfristiger Abovertrag erschien ihnen – zumal im Vergleich mit dem Fahrrad als Alternative – in der Regel als zu teuer. Einige Haushalte verfügten über ein Semesterticket, so dass ein Abo-Vertrag für sie aus diesem Grund nicht in Frage kam. Lediglich zwei der Haushalte, die das Lesen in der Straßenbahn auf Arbeitswegen während der Testphase schätzen gelernt hatten, waren deutlich positiv überrascht, dass der öffentliche Verkehr auch für tägliche Arbeitswege taugte. Allerdings wurde nach der Testphase aus finanziellen Erwägungen sowie der Tatsache, dass für Abendschichten doch das Auto benötigt wurde, wieder mit dem Auto zur Arbeit gefahren.

6.4 Einstellungen der Testhaushalte zur Durchführung von Maßnahmen im Stadtteil

Alle Testhaushalte waren sich einig, dass sie sich *keine Umbaumaßnahmen* im öffentlichen Straßenraum zur Erstellung weiterer Parkplätze wünschen (aus Kosten-Nutzen-Erwägungen: zu aufwändig, zu teuer) und dass sie auch nicht bereit wären, Stellplatzgebühren in einem neu im Stadtteil zu errichtenden Parkhaus zu zahlen. Interessanterweise kristallisierten sich, trotz der Einigkeit in diesen Punkten, dann aber zwei Gruppierungen mit deutlich unterschiedlichen Ansichten bezüglich der Umsetzung von Maßnahmen im Stadtteil heraus: Eine Gruppe sprach sich dezidiert für ein *Anwohnerparken* aus. Man diskutierte Erfahrungen, die in anderen Städten mit dem Anwohnerparken gemacht worden seien und meinte, man könne eine solche Lösung doch auf Schleußig übertragen und Anwohnern bis etwa 20 Euro im Monat als Parkgebühr anlasten. Gleichzeitig solle das Ordnungsamt dafür sorgen, dass die Autos vom Gehweg verschwinden. Wer nicht bereit sei, Anwohnerparkgebühren zu zahlen, der könne sein Auto ja im öffentlichen Straßenraum außerhalb Schleußigs parken, und das Problem erledige sich somit von alleine. Die zweite Gruppe wollte auf keinen Fall *ordnungsrechtliche Maßnahmen* durchgesetzt sehen. Wenn sie ihr Auto in Schleußig parkten, würden sie dies zwar auch nicht auf dem Gehweg tun (aus Angst, dort zugeparkt zu werden und die Parklücke nicht wieder verlassen zu können), aber es sei doch, so diese Gruppe, kein Problem, in Schleußig einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum zu bekommen, wenn man bereit sei, ein bisschen hin und her zu fahren und zu suchen. Schleußig habe eigentlich gar kein „Parkraumproblem“ – alle Anwohner arrangierten sich gut miteinander, und auch die Gehwegparker führen sehr vorsichtig auf dem Bürgersteig und gefährdeten niemanden. Das Plädoyer dieser Gruppe hieß folglich: Alles so lassen wie es ist.

7. Literatur

Ajzen, Icek (1991): The theory of planned behavior. *Organizational and Human Decision Processes*, 50, S. 179-211.
Backhaus, K., Erichson, B., Plinke, W. & Weiber, R. (2003). *Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung*. Berlin: Springer.

- Bürgerverein Initiative Schleußig (2009). (Ohne Titel. Sammlung von Medienberichten und Sitzungsprotokollen der Initiative „Besser Parken“ in Schleußig, fortlaufend aufdatiert)
<http://wwischer.itrnet.com/wolfgang/schleussig/parken.htm>
- BVBW (2003). *Kernelemente von Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten. Empfehlungen zur abgestimmten Gestaltung von Verkehrserhebungen*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen.
- Eagly, Alice H./Shelly Chaiken (1993): *The Psychology of Attitudes*. Fort Worth, Tx, Harcourt Brace College Publishers.
- Harms, S. (2003). *Besitzen oder Teilen. Sozialwissenschaftliche Analyse des Car Sharings*. Chur, Rüegger.
- Kaufmann-Hayoz, R., Bättig, C., Bruppacher, S., Defila, R., Di Giulio, A., Flury-Kleubler, P., Friederich, U., Garbely, M., Gutscher, H., Jäggi, C., Jegen, M., Mosler, H.J., Müller, A., North, N., Ulli-Beer, S., Wichtermann, J. (2001). *A Typology of Tools for Building Sustainability Strategies*. In R. Kaufmann-Hayoz & H. Gutscher (Eds), *Changing Things – Moving People. Strategies for Promoting Sustainable Development at the Local Level*. (pp.33-107). Basel: Birkhäuser.
- Leipziger Internet-Zeitung (2007a). *Vorerst keine drakonischen Strafen: Schleußiger dürfen an Lösung für Park-Probleme mitarbeiten*.
<http://www.l-iz.de/Politik/Brennpunkt/2007/07/Vorerst-keine-drakonischen-Str-200707210010.html> (21.7.2007)
- Leipziger Internet-Zeitung (2007b). *Wohin mit dem Blech? Bürger nehmen Parkproblem in Schleußig selbst in die Hand*.
<http://www.l-iz.de/Politik/Brennpunkt/2007/07/Wohin-mit-dem-Blech-B%C3%BCrger-ne-200707240005.html> (24.7.2007)
- Leipziger Internet-Zeitung (2007c). *Park-Katastrophe auf der Insel: Schleußiger nehmen die Sache selbst in die Hand*.
<http://www.l-iz.de/Politik/Brennpunkt/2007/08/Park-Katastrophe-auf-der-Insel-200708080010.html> (8.8.2007)
- Leipziger Internet-Zeitung (2008). *Umfrage zum Blech-Notstand gestartet: Wie löst man das Parkproblem in Schleußig?*
<http://www.l-iz.de/Politik/Brennpunkt/2008/04/Umfrage-zum-Blech-Notstand-ges-200804220010.html> (22.4.2008)
- Leipziger Internet-Zeitung (2009). *Parkraumsituation in Schleußig: Ein Zwischenbericht zur motorisierten Bequemlichkeit*.
<http://www.l-iz.de/Politik/Brennpunkt/2009/03/Parkraumsituation-in-Schleu%C3%9Fig-200903252133.html> (26.3.2009)
- Rogers, Everett M. (1995): *The Diffusion of Innovations*, New York, The Free Press.
- Stadt Leipzig (2006). *Ortsteilkatalog 2006*. Strukturdaten der Ortsteile und Stadtbezirke. Stadt Leipzig: Amt für Statistik und Wahlen.
- Stadt Leipzig (2007). *Kommunale Bürgerumfrage 2006*. Stadt Leipzig: Amt für Statistik und Wahlen.
- Verplanken, B. & Orbell S. (2003). *Reflections on Past Behavior. A Self-Report Index of Habit Strength*. *Journal of Applied Social Psychology*, 33, 1313-1330.
- Vlek, C., Jager, W., & Steg, L. (1997). *Modellen en strategieën voor gedragsverandering ter beheersing van collective risico's*. *Nederlands Tijdschrift voor de Psychologie*, 52, 174-191.

Danksagung

Diese Arbeit entstand auf der Basis vieler gemeinsamer Gespräche mit allen Beteiligten der Arbeitsgruppe zur Lösung des Parkraumproblems in Schleußig sowie mit den in der Arbeit genannten Anbietern verschiedener Mobilitätsdienstleistungen im Stadtteil. Mit ihr war kein offizieller Forschungsauftrag verbunden, sondern es wurde nach einer maximalen Synergie eigener Forschungsinteressen mit praktischen Lösungsvorschlägen für den Stadtteil Schleußig gesucht. Wir danken dem Bürgerverein Initiative Schleußig und dem CarSharing-Anbieter teilAuto für die praktische Unterstützung beim Verteilen der Fragebögen in Forschungsschritt 1, der Stadt Leipzig für den Fragebogendruck des ersten Fragebogens, den Leipziger Verkehrsbetrieben, dem Fahrradladen „Rückenwind“ sowie wiederum dem CarSharing-Anbieter „teilAuto“ für das Zur-Verfügung-Stellen von Gratis-Angeboten für die am Verhaltenstest teilnehmenden Haushalte. Den zehn Haushalten, die sich bereit erklärten, ihr eigenes Parkverhalten für einen Monat zu verändern und uns anschließend Rede und Antwort zu stehen, sei ein ganz herzlicher Dank ausgesprochen, ebenso wie allen Schleußiger BewohnerInnen, die den hier vorgestellten ersten Fragebogen und an späterer Stelle erneut einen zweiten Fragebogen ausgefüllt haben.