

Bericht

Ergebnisse Befragung zu den Probeläufen 'Fußgängerzone (FGZ) / Einbahnstraße' (EBS) in der Hauptstraße von Weil am Rhein zur Wahrung der Corona-Abstandsvorschriften

Für die
Stadt Weil am Rhein
Erster Bürgermeister Christoph Huber
Rathausplatz 1
79576 Weil am Rhein

Von dem
Büro Komm...zept
Frank Leichsenring
Schönaustraße 10
79540 Lörrach

Lörrach, Entwurf 27. Oktober 2020

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkungen	4
2.	Erläuterungen	5
3.	Auswertung	7
3.1	Personendaten	7
3.1.1	Demographische Zusammensetzung	7
3.1.2	Verkehrsmittel	8
3.1.3	Herkunft	9
3.1.4	Ziel nach Aufenthalt	10
3.1.5	Zweck des Aufenthalts	11
3.2	Inhaltliche Daten	13
	Frage 7	13
	Frage 8	14
	Frage 9	17
	Frage 10	19
	Frage 11	21
	Frage 12	22
	Frage 13	24
	Frage 14	25
	Frage 15	27
	Frage 16	27
	Frage 17	29
	Frage 18	31
	Frage 19	33
4.	Resümee	35

Abbildungs-/Tabellenverzeichnis

Abb. 1	Verteilung der Rückläufe der Befragung Einbahnstraße nach Altersgruppen.....	5
Abb. 2	Anzahl der beantworteten Fragebogen zur Befragung Einbahnstraße	6
Abb. 3	Verteilung der Altersgruppen der Befragung zur Fußgängerzone.....	7
Abb. 4	Verkehrsmittelwahl der Befragten zum Probelauf Fußgängerzone	8
Abb. 5	Verkehrsmittelwahl der Befragten (Befragung FGZ) nach Herkunft	9
Abb. 6	Herkunft der Befragten beim Probelauf Einbahnstraße	10
Abb. 7	Reiseziel nach dem Aufenthalt in der Hauptstraße (Befragung EBS)	10
Abb. 8	Zweck des letzten Aufenthalts in der Hauptstraße (Befragung FGZ).....	11
Abb. 9	Herkunft der Befragten gefiltert nach Aufenthaltszweck (Befragung EBS)	12
Abb. 10	Zufriedenheit mit der Einkaufslage vor den Probelaufen (Befragung FGZ).....	13
Abb. 11	Zufriedenheit mit der Einkaufslage gefiltert nach Herkunft (Befr. FGZ).....	14
Abb. 12	Generelle Einschätzung des Probelaufs Einbahnstraße.....	15
Abb. 13	Generelle Einschätzung des Probelaufs Einbahnstraße nach Altersgruppen	15
Abb. 14	Generelle Einschätzung des Probelaufs Fußgängerzone	16
Abb. 15	Generelle Einschätzung des Probelaufs FGZ nach Aufenthaltszweck.....	16
Abb. 16	Generelle Einschätzung des Probelaufs FGZ nach Altersgruppen	17
Abb. 17	Auswirkungen des Probelaufs Einbahnstraße auf die Themen	18
Abb. 18	Auswirkungen des Probelaufs Fußgängerzone auf die Themen	19
Tab. 1	Weitere Vorteile des Probelaufs Einbahnstraße (EBS)	20
Tab. 2	Weitere Vorteile des Probelaufs Fußgängerzone (FGZ).....	20
Abb. 19	Relevanz der abgefragten Einschränkungen (Befragung EBS).....	21
Abb. 20	Relevanz der abgefragten Einschränkungen (Befragung FGZ).....	22
Tab. 3	Weitere Nachteile des Probelaufs Einbahnstraße (EBS).....	23
Tab. 4	Weitere Nachteile des Probelaufs Fußgängerzone (FGZ)	23
Abb. 21	Bewertung des Probelaufs Einbahnstraße im Vergleich zu vorher.....	24
Abb. 22	Bewertung des Probelaufs Fußgängerzone im Vergleich zu vorher	24
Abb. 23	Bewertung des Probelaufs Fußgängerzone gefiltert nach Altersgruppen.....	25
Abb. 24	Relevanz der Parkplätze im Bereich der Hauptstraße (Befragung EBS).....	26
Abb. 25	Relevanz der Parkplätze 'Hauptstraße' (Befr. EBS) nach Aufenthaltszweck.....	26
Abb. 26	Bewertung des Testlaufs der Fußgängerzone	27
Tab. 5	Was hätte man besser machen können beim Probelauf Einbahnstraße (EBS)?	28

Tab. 6	Was hätte man besser machen können beim Probelauf FGZ?.....	28
Abb. 27	Abstimmung über Probelauf Einbahnstraße als Dauerlösung.....	29
Abb. 28	Abstimmung über Probelauf Fußgängerstraße als Dauerlösung.....	29
Abb. 29	Abstimmung über Probelauf EBS als Dauerlösung n. Aufenthaltzweck.....	30
Abb. 30	Abstimmung über Probelauf FGZ als Dauerlösung nach Altersgruppen	31
Tab. 7	Was wünschen Sie sich (neben der EBS) noch in der Hauptstraße?.....	32
Tab. 8	Was wünschen Sie sich (neben der FGZ) noch in der Hauptstraße?	32
Tab. 9	Was steigert ansonsten die Aufenthaltsqualität (Befragung EBS)?.....	33
Tab. 10	Was steigert ansonsten die Aufenthaltsqualität (Befragung FGZ)?.....	34

1. Vorbemerkungen

Zielsetzung

Die Stadt Weil am Rhein hat, zur Wahrung der Corona-bedingten Abstandsregeln, im durch verschiedene Nutzungen stark beanspruchten Bereich der Hauptstraße (zwischen Schiller- und Bühelstraße) vom 10. August bis 27. September zwei Probeläufe durchgeführt. Die Hauptstraße wurde in diesem Bereich zunächst für 3 Wochen als Fußgängerzone, dann 3 Wochen als Einbahnstraße, temporär ausgewiesen.

Zur Unterstützung der Auswertung des Probelaufs vermittelt einer Passanten- und einer Online-Befragung hat die Stadt das Büro Komm...zept beauftragt.

Aufgabenstellung

Die Wahrnehmungen und Folgen der temporären Ausweisung der Fußgängerzone sollen mittels einer Befragung (vor-Ort und Online) erfasst und ausgewertet werden, um ein möglichst umfassendes Lagebild zu dieser Maßnahme zu erhalten. Dies auch, weil die Ausweisung einer Fußgängerzone in der Hauptstraße schon öfters erwogen wurde.

Parallel läuft eine Fragebogenaktion des Einzelhändler-Zusammenschlusses 'Weil-aktiv' und seitens der Stadtverwaltung werden Verkehrszählungen durchgeführt.

Weiterhin hat die Stadtverwaltung seit dem 7. August eine Mail-Adresse eingerichtet (fussgaengerzone@weil-am-rhein.de), um Rückmeldungen zu den Probeläufen abzufragen. Bis zum Ende des Befragungszeitraums am 4. Oktober sind 138 Rückmeldungen eingegangen. Diese werden separat geclustert und ausgewertet.

Projekttablauf

Zeit	Aktion	Ergebnis
31.08.	Auftragserteilung	
KW 36	Finalisierung des Ablaufvorschlags und Vereinbarung der Fragebögen, aller Termine und des konkreten Vorgehens	Ablaufplan Ablaufplan
04.09.	Start der Online-Befragung	
08.09.	erster Termin der Passanten-Befragung (10 x 3 Stunden mit 2 Personen vor Tourismus Info)	
26.9./4.10.	Ende Passanten- / Online-Befragungen	
KW 41	Auswertung der beiden Befragungen	Entwurf Bericht
KW 42	Prüfung des Berichtsentwurf bei der Stadt Weil am Rhein	
19.10.	Finale Abstimmung der Präsentation im GR	Präsentation
20.10.	Ergebnispräsentation im Gemeinderat Weil am Rhein	Annahme
KW 43	Finalisierung des Ergebnisberichts	Ergebnisbericht

2. Erläuterungen

Befragung

Die Befragung besteht aus einer Online-Umfrage mit dem Tool Survey Monkey, die vom 4. August bis 4. Oktober 2020 geöffnet war, und einer Passanten-Befragung, die an 10 Terminen in den KWs 37 bis 39 in der Hauptstraße (vor der Tourist-Information) stattgefunden hat.

Die Passanten-Befragung wurde entsprechend gekennzeichnet (Pavillon, Roll-Up Weil am Rhein, Aufsteller A1 mit Plakat, T-Shirts für InterviewerInnen) und von jeweils zwei Personen für 3 Stunden (je Termin) durchgeführt.

Beide Befragungen wurden durch entsprechende Presseberichte, die städtische Website, ein Plakat A1 und A5-Flyer am Stand in der Hauptstraße beworben.

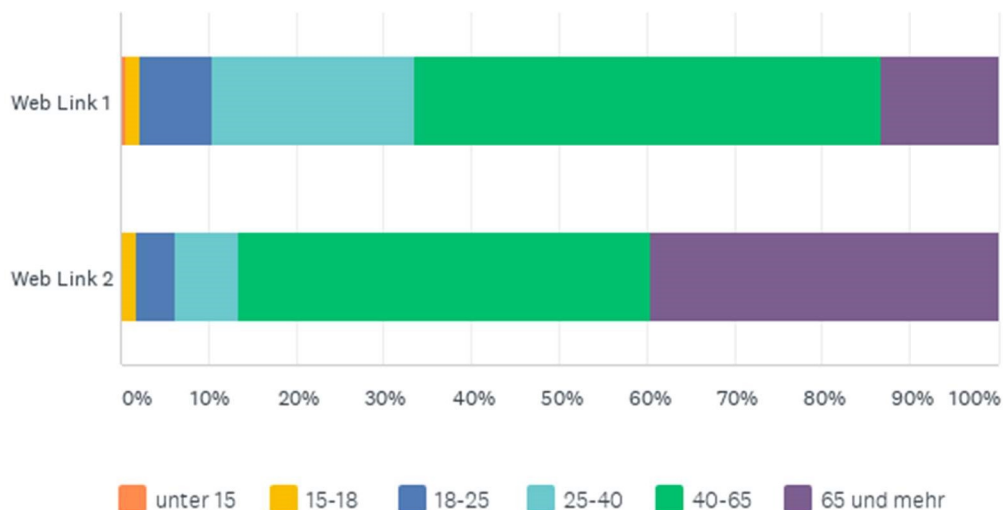
Die Entscheidung, zwei getrennte Fragebögen mit gleichen Fragen zu den beiden Probeläufen anzubieten, fußen auf der Überlegung, die Ergebnisse beider Probeläufe danach direkt miteinander, aber auch mit dem Zustand vorher, vergleichen zu können. Die nun erfolgte Auswertung stützt dies Vorgehen, weil die Rückmeldungen zu den Probeläufen direkt vergleichbar sind.

Auswertung

Die Befragung ist sehr gut angenommen worden; insgesamt 1.130 Fragebögen zur Fußgängerzone (1.019 online, 111 in der Passanten-Befragung) und 590 zur Einbahnstraße (546 online, 44 mit Passanten-Befragung) wurden beantwortet.

Die Ergebnisse differieren zwischen Online- (Web Link 1) und Passanten-Befragung (Web Link 2) nur gering. Der Versuch, in der Passanten-Befragung gezielt die ansonsten unterrepräsentierten 'Jungen' (Abb. 3) und die 'ausländischen' Besucher anzusprechen, ist wegen der dort geringen Teilnehmerzahlen nicht vollständig gelungen. Die Abweichungen wirken sich im Gesamtergebnis kaum aus, wegen der geringeren absoluten Zahl der Rückläufe.

Abb. 1 Verteilung der Rückläufe der Befragung Einbahnstraße nach Altersgruppen



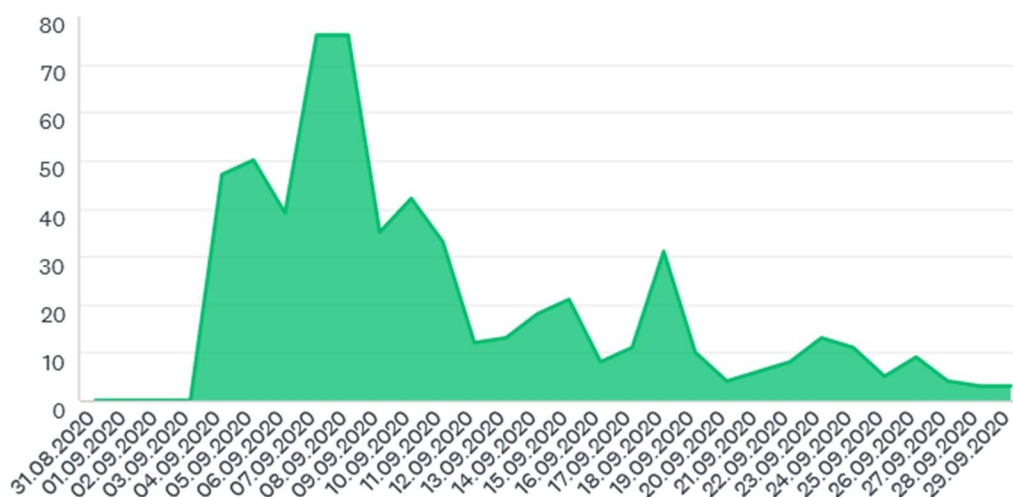
Um festzustellen, wie groß ein repräsentatives Sample für die Umfrage sein muss, nutzt man sozialwissenschaftlich erprobte Stichprobenrechner. Danach¹ lag die Repräsentativität der Umfrage bei einem Konfidenzniveau von 95% (wie sicher sind wir, dass die Ergebnisse stimmen), einer Fehlermarge von 5% (voraussichtliche Abweichung der Stichprobe von real) und bei einer Grundgesamtheit von ca. 30.000 EinwohnerInnen bei 380 Teilnehmenden.

Da die Rückläufe zu beiden Fragebögen weit darüber liegen, weisen beide Umfragen eine 'Statistische Repräsentativität' auf.

Die Anzahl der Rückläufe ist im Laufe des Befragungszeitraums kontinuierlich weiter zurückgegangen (Abb. 2).

Abb. 2 Anzahl der beantworteten Fragebogen zur Befragung Einbahnstraße

04.09.2020 Zoom: 31.08.2020 bis 29.09.2020



Wegen der häufigen Wiederholung der beiden Probeläufe, werde diese im nachfolgenden Bericht häufig abgekürzt; d.h. für Fußgängerzone wird 'FGZ', für Einbahnstraße 'EBS' verwendet.

Der durchschnittliche Zeitaufwand pro Fragebogen lag bei knapp 8 min bei der Fußgängerzone, aber nur 6 min bei der Einbahnstraße, was an den weniger eingebrachten textlichen Rückmeldungen lag. Die Dauer einer durchschnittlichen Beantwortung war in der Passanten-Befragung deutlich länger, weil sich dort Gespräche ergeben haben, die nicht immer direkt unterbunden werden konnten und auch nicht sollten.

Die Abschlussquote, d.h. der Anteil der eingegangenen Fragebogen die vollständig ausgefüllt wurden, lag bei der FGZ bei 79 %, bei der EBS bei 72 %. Ein Vergleich der Rückmeldungen ergibt nur marginale Abweichungen in allen Fragen, so dass für diese Auswertung auch die unvollständig ausgefüllten Fragebogen einbezogen werden sollen.

¹ <https://www.qualtrics.com/de/erlebnismanagement/marktforschung/stichprobenrechner/>

3. Auswertung

In der nachfolgenden Ergebnisdarstellung sind die Passanten- und die Online-Befragung zusammengefasst. Die von Survey Monkey generierten Abbildungen werden in der Auswertung dargestellt und – dort wo weitergehende Ergebnisse darstellbar sind – durch erweiterte Abbildungen ergänzt, die durch Filtern und Vergleiche mit den Personendaten zustande kommen.

Einige Fragen haben zusätzlich oder generell offene Textfelder angeboten. Die Teilnehmenden konnten hier die entsprechende Frage durch eigene Textbeiträge beantworten.

Diese Möglichkeit der Meinungsäußerung ist rege in Anspruch genommen worden. Entsprechend viele Rückläufe sind eingegangen; zur Frage 16 (FGZ) kamen bspw. 1.077 Rückläufe zusammen. Diese Rückmeldungen wurden gelistet, sortiert und geclustert und die häufigsten Aussagen in einer Tabelle zusammengefasst. Da zahlreiche Rückmeldungen nicht verwertbar waren, liegt die Zahl der Rückläufe jeweils deutlich über derjenigen der ausgewerteten.

3.1 Personendaten

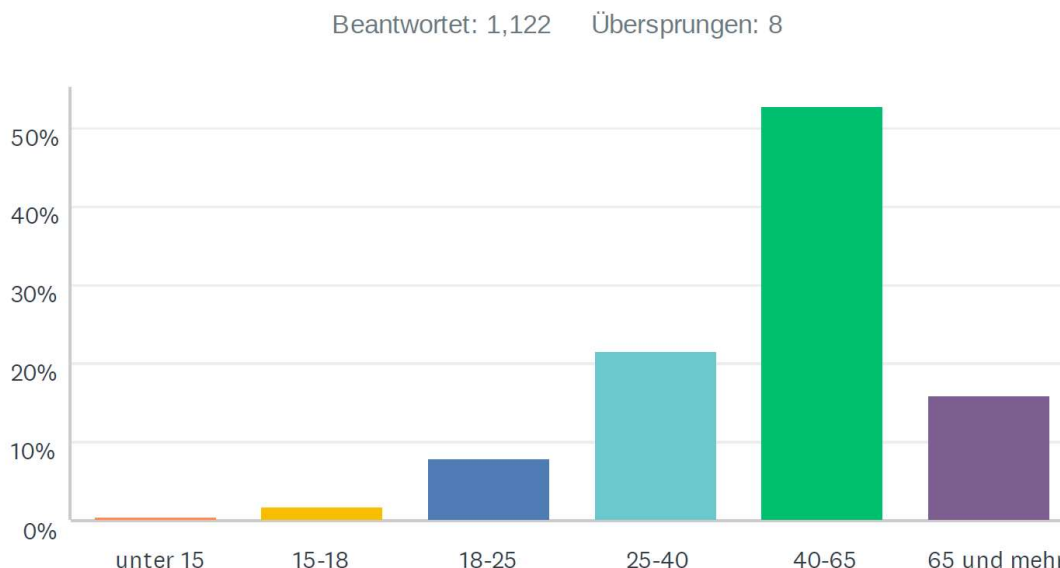
Die Befragung ist sehr gut angenommen worden und die Fragen zur Person wurden von fast allen Teilnehmenden beantwortet. Die Zusammensetzung der Teilnehmenden variiert kaum zwischen beiden Befragungen.

3.1.1 Demographische Zusammensetzung

Die demographische Zusammensetzung der Antwortenden weicht zum Teil von derjenigen der Gesamtbevölkerung in Weil am Rhein ab; die Abweichungen sind nachfolgend zusammengefasst.

Die Verteilung nach Geschlecht weicht geringfügig von den realen Verhältnissen ab; an den Befragungen haben etwas mehr Männer (FGZ: 49,6, EBS: 51,2 %) teilgenommen, als in Weil am Rhein leben (48,5 %)

Abb. 3 Verteilung der Altersgruppen der Befragung zur Fußgängerzone



Bei der Verteilung nach Altersgruppen² (Abb. 3) für die Befragung FGZ sind die Jungen deutlich unterrepräsentiert; nur 0,3 (EBS) bzw. 0,5 % (FGZ) der unter 15-Jährigen haben teilgenommen, obwohl diese 15 % der Bevölkerung ausmachen. Bei den 15-18-Jährigen ist die Abweichung (0,7 (EBS) bis 1,7 % (FGZ) zu 3,1 % Bevölkerungsanteil deutlich geringer.

Die 18-25-Jährigen sind in etwa repräsentiert, die Gruppe der 25-40-Jährigen leicht überrepräsentiert (in beiden Befragungen 21,5 % gegenüber 17,9 % real).

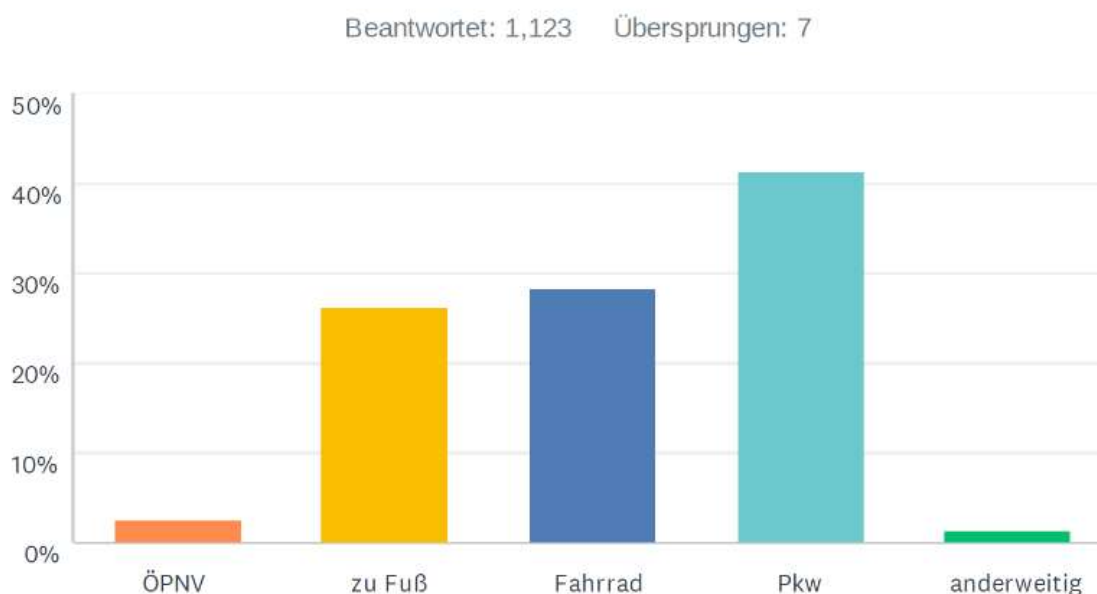
Die 40-65-Jährigen dominieren die Befragung eindeutig; deren Anteil bei den Rückläufen liegt mit 52,5 (FGZ) bis 54,1 % (EBS) deutlich über deren realem Bevölkerungsanteil von 35,3 %. Die über 65-Jährigen sind dann wieder unterrepräsentiert mit 15,8 (FGZ) bis 16,7 % (EBS) bei real 21,2 % Bevölkerungsanteil. Die Zahlen für die beiden jüngeren Altersgruppen sind nur eingeschränkt belastbar, da die absolute Zahl derer Fragebogen recht gering ist.

3.1.2 Verkehrsmittel

Die Wahl des Verkehrsmittels, mit dem die Befragten gewöhnlich (bzw. aktuell, bei der Passanten-Befragung) in die Hauptstraße kommen, zeigt die Abb. 4 unten für die Befragung FGZ, wobei die Zahlen der Befragung EBS fast deckungsgleich sind.

Klar überwiegt die Anfahrt mit dem 'PKW' mit 41,5 %, vor dem 'Fahrrad' 28,3 % und dem 'zu Fuß' gehen mit 26,2 %. Auffällig die geringe Zahl der ÖPNV-Nutzer mit lediglich 1,3 %.

Abb. 4 Verkehrsmittelwahl der Befragten zum Probelauf Fußgängerzone



Betrachtet man allerdings die Verkehrsmittelwahl nach Herkunft (Abb. 5), ergeben sich deutliche Abweichungen. Schaut man nur auf die Teilnehmenden aus 'Weil Kernstadt', so dominiert das 'zu Fuß' gehen mit 47,4 %, vor dem 'Fahrrad' (26 %) und dem PKW (23,9 %).

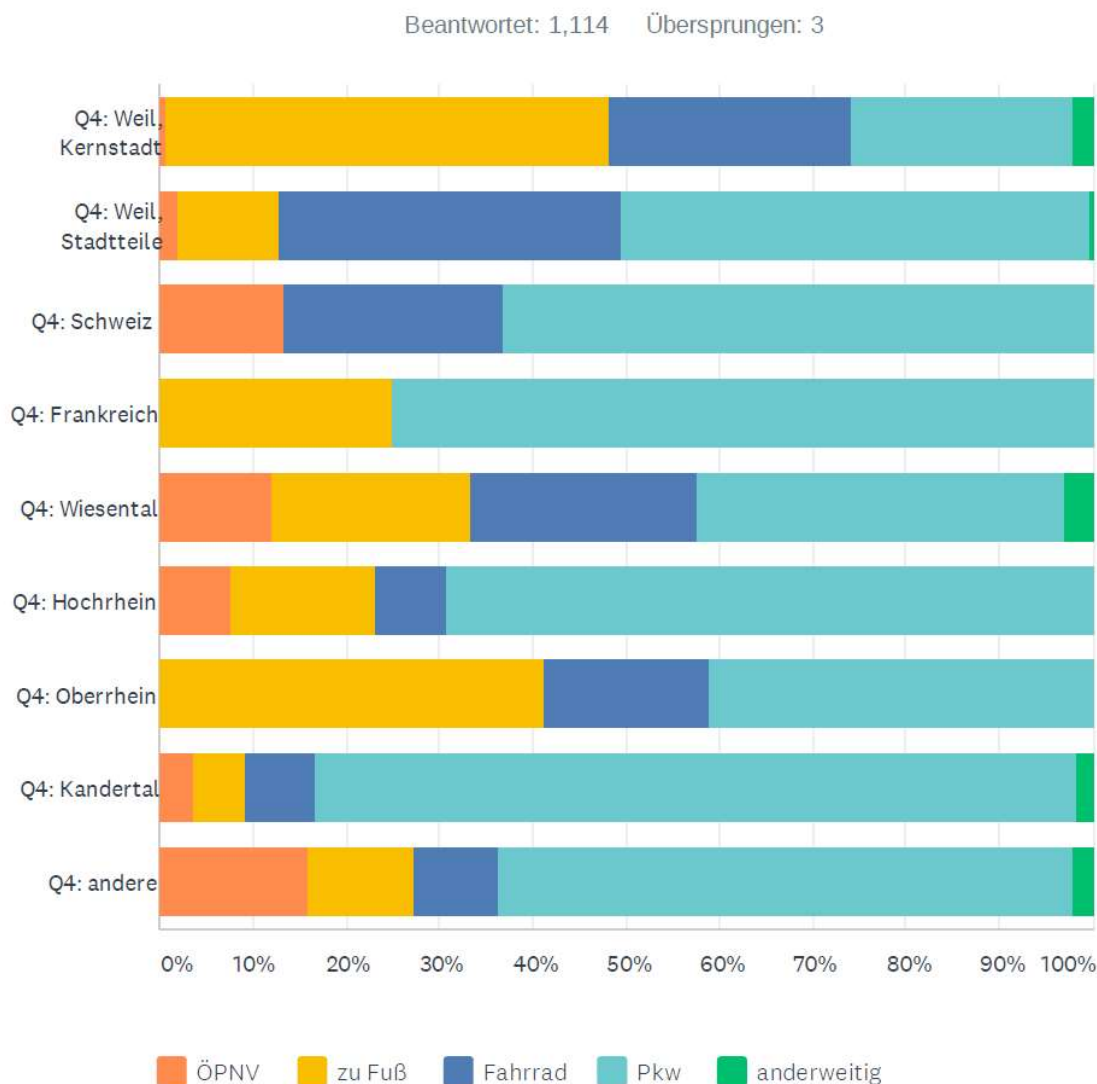
Schaut man nur auf die Teilnehmenden von auswärts, dann dominiert der 'PKW' mit 81,4 (Kandertal), 75 (Frankreich) 69,2 (Hochrhein) bzw. 63,3 % (Schweiz), deutlich vor allen anderen

² Bevölkerung nach Altersgruppen 2019, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Verkehrsträgern. Den ÖPNV nutzten am meisten die Befragten aus der 'Schweiz' (13,3), dem 'Wiesental' (12,1) bzw. 'anderen Herkunftten' mit 15,9 %.

Das 'Fahrrad' nutzten am meisten die Teilnehmenden aus 'Weil Stadtteile' (36,5), aus der 'Weiler Innenstadt' (25,9), aus dem 'Wiesental' (24,2) bzw. aus der 'Schweiz' mit 23,3 %.

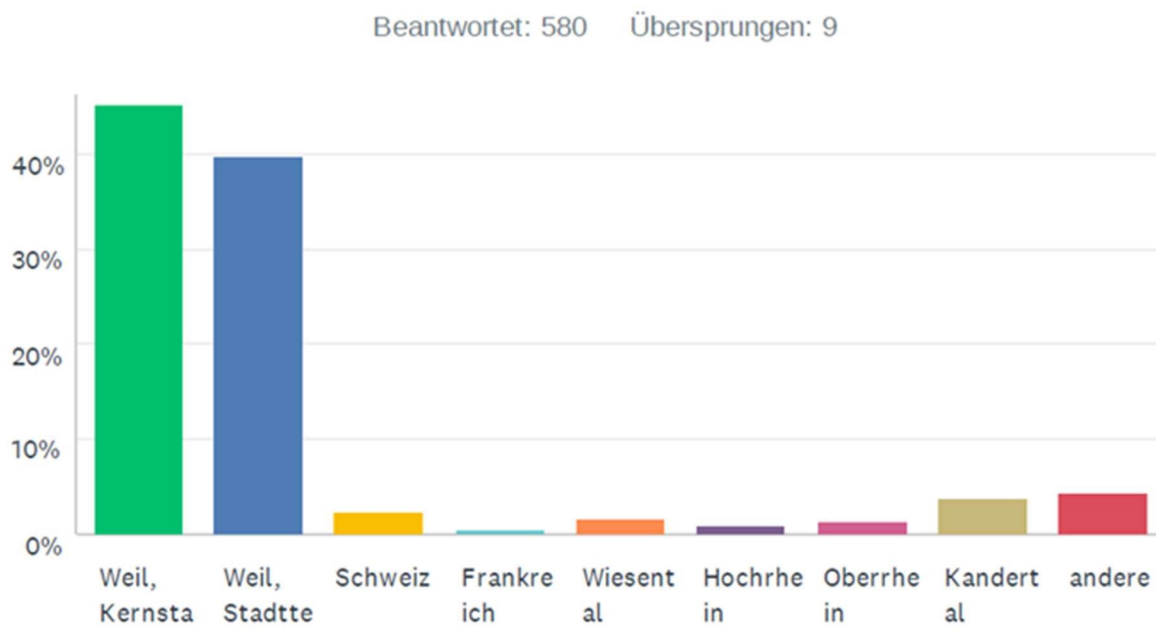
Abb. 5 Verkehrsmittelwahl der Befragten (Befragung Fußgängerzone) nach Herkunft



3.1.3 Herkunft

Auch bei der Herkunft der Teilnehmenden gibt es nur geringe Abweichungen zwischen beiden Befragungen. In der Abb. 6 ist die Verteilung der Herkunftte zur Befragung EBS dargestellt. Danach kam die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden mit 85 % aus 'Weil am Rhein' (Kernstadt und Stadtteile) selbst. Auf 'andere Herkunftte' (nicht differenziert) mit 4,5 %, folgen das 'Kandertal' mit 3,6 %, die 'Schweiz' mit 2,4 % und das 'Wiesental' mit 1,6 %.

Abb. 6 Herkunft der Befragten beim Probelauf Einbahnstraße

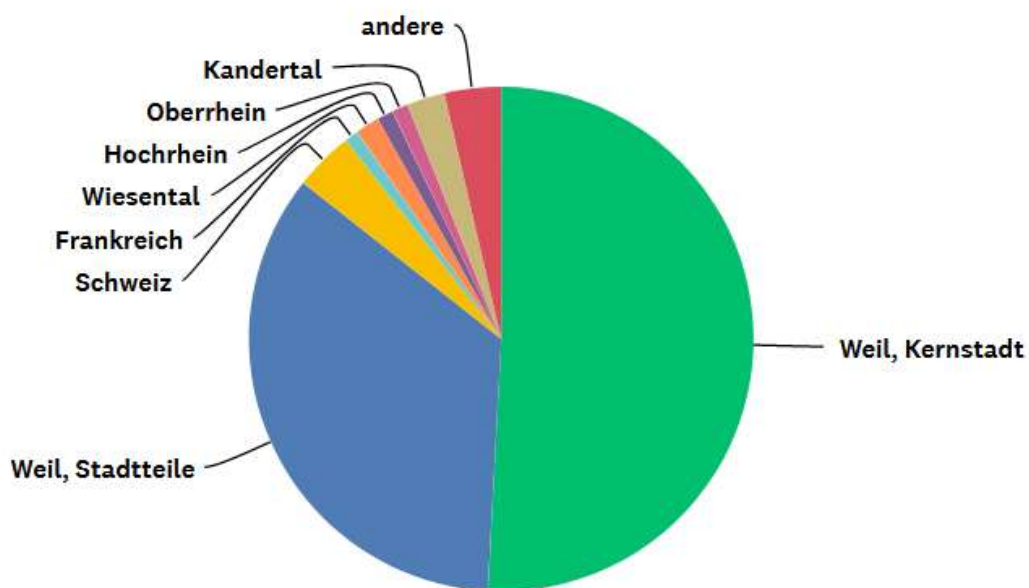


3.1.4 Ziel nach Aufenthalt

Schaut man auf die Ziele nach dem Aufenthalt in der Weiler Hauptstraße (Abb. 7), überwiegt erneut die Stadt Weil am Rhein mit zusammen 85,6 %, jedoch verschieben sich die Zahlen hin zur 'Kernstadt', was bedeuten könnte, dass einige noch andere Erledigungen in der Stadt vornehmen. Mit weitem Abstand folgen dann die 'Schweiz' mit 3,8 'andere Ziele' mit 3,6 und das 'Kandertal' mit 2,4 %.

Abb. 7 Reiseziel nach dem Aufenthalt in der Hauptstraße (Befragung Einbahnstraße)

Beantwortet: 578 Übersprungen: 11

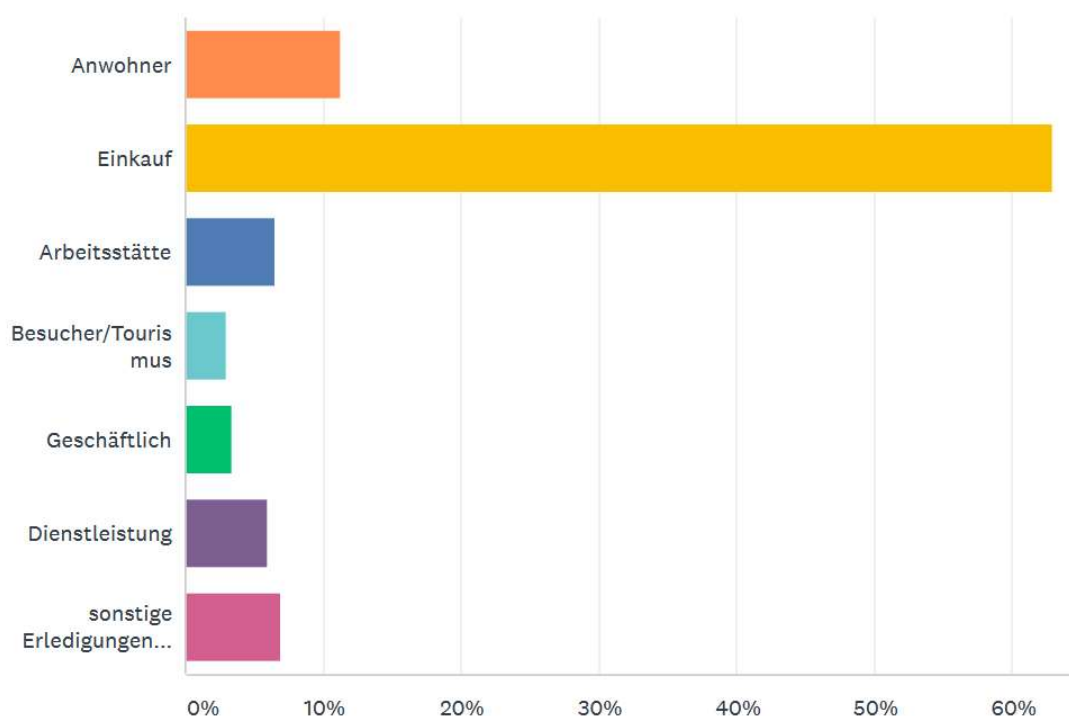


3.1.5 Zweck des Aufenthalts

Auch beim Zweck des Aufenthalts in der Weiler Hauptstraße unterscheiden die beiden Befragungen kaum. In Abb. 8 sind die Ergebnisse der Befragung FGZ dargestellt; hier dominiert eindeutig der Zweck 'Einkauf' mit 62,8 %, weit abgeschlagen kommen dann die anderen Aufenthaltszwecke wie 'Anwohner' mit 11,3, 'Arbeitsstätte' mit 6,6 oder 'Dienstleistung' mit 6 % der Rückmeldungen.

Abb. 8 Zweck des letzten Aufenthalts in der Hauptstraße (Befragung Fußgängerzone)

Beantwortet: 1.011 Übersprungen: 119

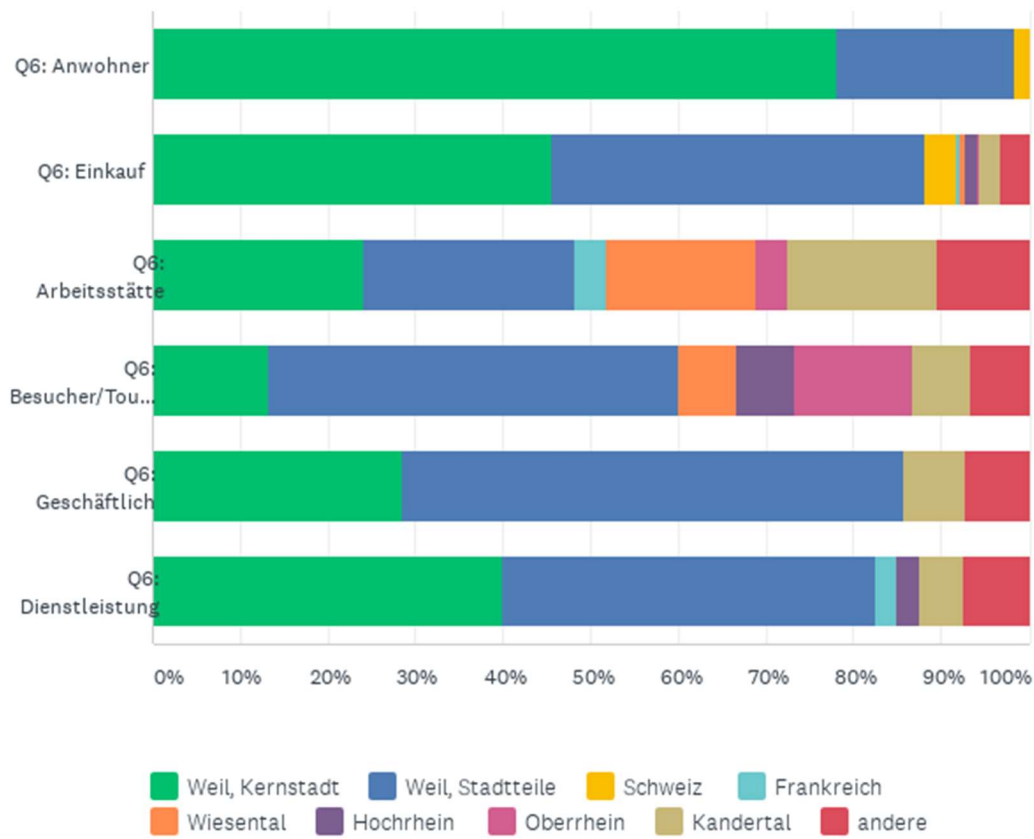


Der Aufenthaltszweck unterscheidet sich je nach Herkunft; so geben die Teilnehmenden aus der 'Schweiz' zu 77,8 % 'Einkauf' als Aufenthaltszweck an und diejenigen aus der 'Kernstadt' mit 21,2 % den höchsten Wert bei 'Anwohner'.

Filtert man die Rückmeldungen der Herkünfte mit dem Aufenthaltszweck ergeben sich interessante Aussagen, auch über den Zweck dieser Befragungen hinaus (Abb. 9).

Deutlich zu erkennen ist, dass die 'Einkaufstouristen' (diejenigen, die nicht aus Deutschland kommen) in der Befragung deutlich unterrepräsentiert sind. Mit zusammen gerade mal 11,1 % derjenigen die 'Einkauf' als Aufenthaltszweck nennen, liegen sie weit unter den Umsatzanteilen der Kunden aus Frankreich und der Schweiz in Weil am Rhein von knapp 50%³. Hier kann man vermuten, dass Einschränkungen bzw. Angst vor Corona hier eine Rolle spielten.

³ Fortschreibung des Märkte- und Zentrenkonzepts Weil am Rhein 2013, Seite 32 ff.

Abb. 9 Herkunft der Befragten gefiltert nach Aufenthaltszweck (Befragung Einbahnstraße)

Auch signifikant der mit 51,7 % der Befragten hohe Anteil der Auswärtigen mit dem Aufenthaltszweck 'Arbeitsstätte' bzw. der 'Besucher/Touristen' mit 33,3 %.

3.2 Inhaltliche Daten

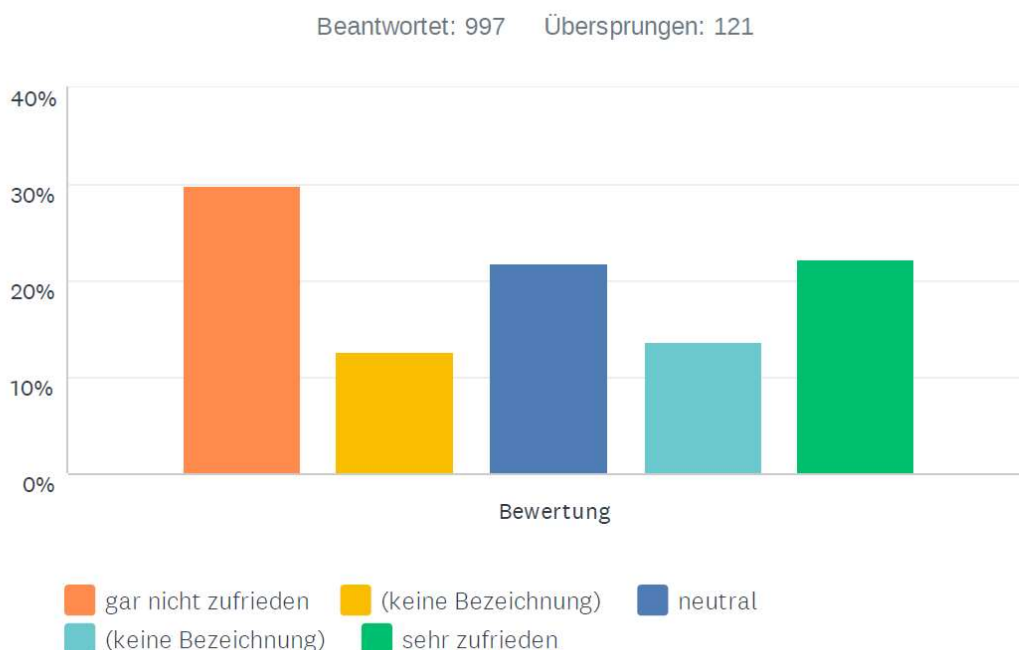
Nachfolgend werden die Ergebnisse beider Befragungen (Probelauf 'Fußgängerzone' (FGZ) / Einbahnstraße (EBS)) entlang der Fragen vorgestellt, wobei zum einen die Beurteilung des Probelaufs gegenüber der Situation zuvor, andererseits die Bewertung beider Probelläufe im Vergleich beschrieben und beurteilt werden soll.

Die offenen Textfelder (zur freien Eingabe), die bis über tausend Antworten generiert haben, wurde ausgewertet, indem gleichgerichtete Meinungsäußerungen zusammengefasst wurden und die am häufigsten genannten Eingaben nach der Anzahl der Nennungen absteigend in einer Tabelle gelistet wurden.

F 7: Waren Sie mit der Einkaufslage in der Hauptstraße vor Einrichtung der Probelläufe zufrieden?

Da die Rückmeldungen aus beiden Probelläufen vergleichbar sind, wird in Abb. 10 nur das Ergebnis der Befragung zur Fußgängerzone dargestellt. Danach war eine leichte Mehrheit von 42,4 % mit der Einkaufslage vor den Probelläufen 'eher unzufrieden' (gar nicht, nicht zufrieden), 21,8 % hatten eine 'neutrale' Sicht und 35,8 % waren 'eher zufrieden' (zufrieden, sehr zufrieden). Bei der Befragung zur Einbahnstraße waren 40,2 % 'eher unzufrieden' und 34,2 % 'eher zufrieden'. Somit war in beiden Befragungen eine Mehrheit mit der Einkaufslage in der Hauptstraße (vor den Probelläufen) nicht zufrieden.

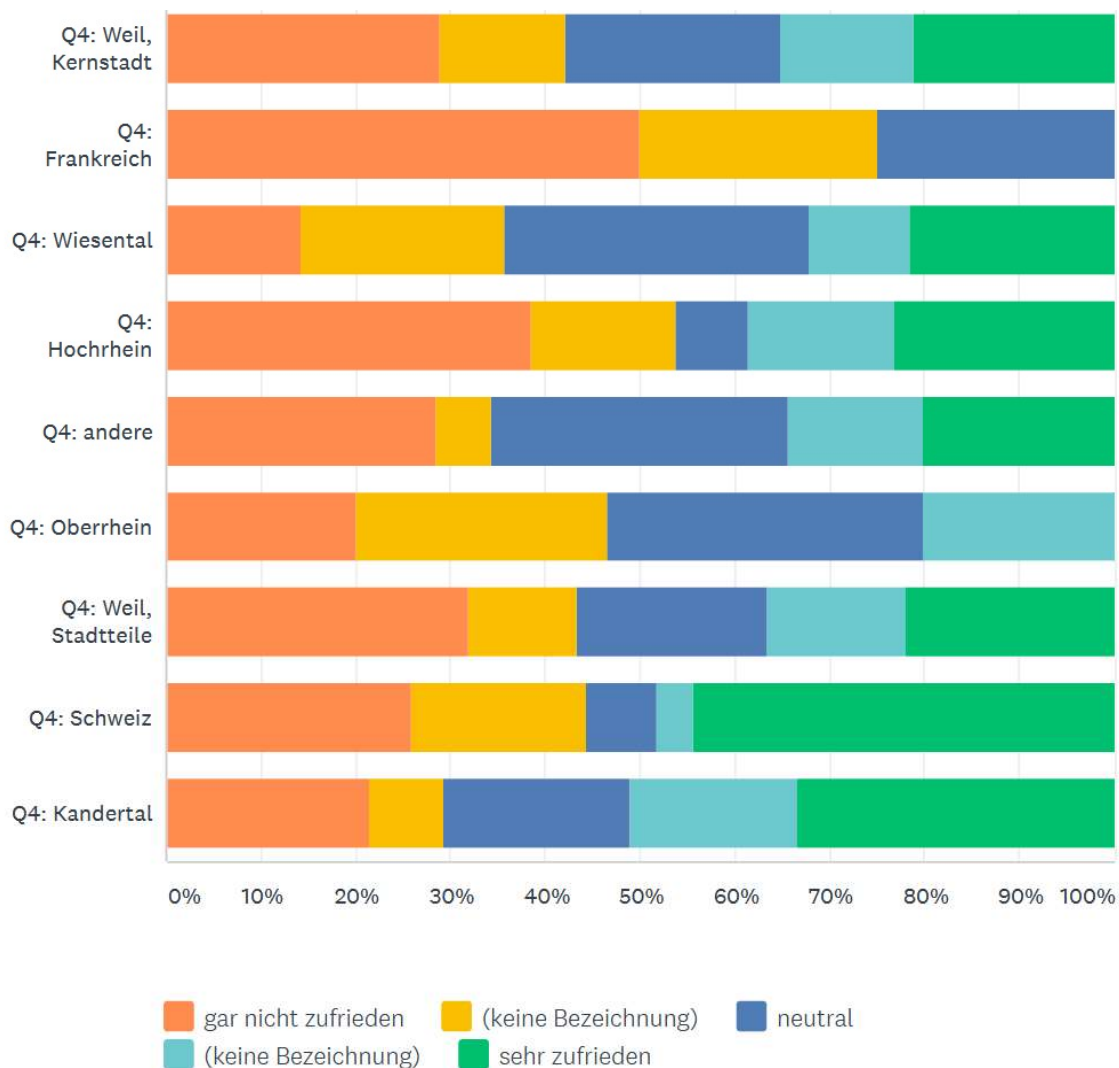
Abb. 10 Zufriedenheit mit der Einkaufslage vor den Probelläufen (Befragung Fußgängerzone)



Vergleicht man diese Antworten nach 'Aufenthaltszweck' oder 'Altersgruppe', so ergeben sich nur geringe Abweichungen vom oben dargestellten Mittel.

Vergleicht man sie jedoch nach 'Herkunft' der Befragten (Abb. 11), ergeben sich zum Teil deutliche Abweichungen. Die Befragten aus 'Frankreich' bspw. sind sehr unzufrieden (75 % nicht, gar nicht zufrieden) mit der Einkaufslage vor den Probeläufen, während die Befragten aus dem 'Kandertal' zu 51 % positive (zufrieden, sehr zufrieden) Rückmeldung geben.

Abb. 11 Zufriedenheit mit der Einkaufslage gefiltert nach Herkunft (Befr. Fußgängerzone)

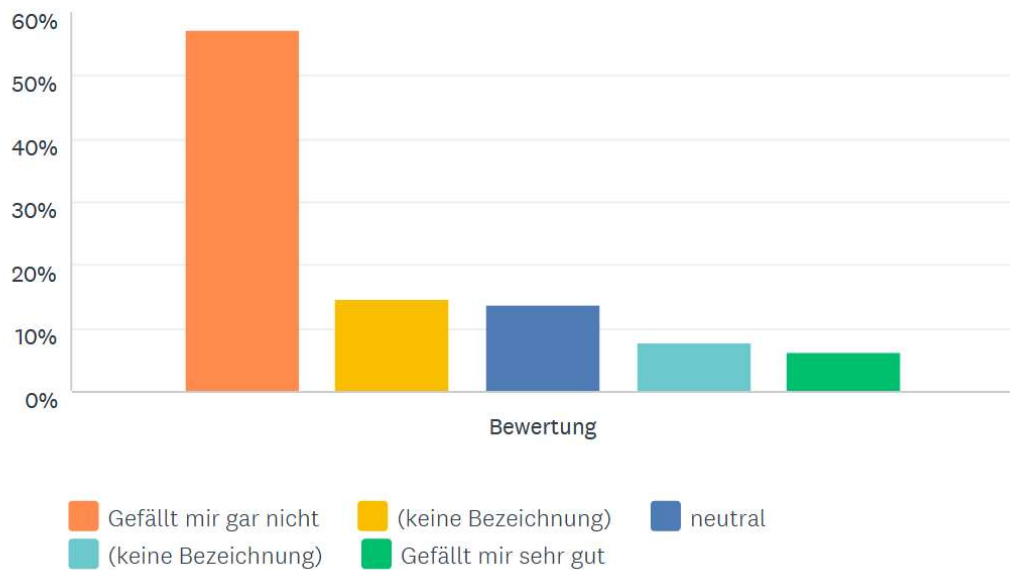


F 8: Wie haben Sie die temporären Probeläufe wahrgenommen?

Die Rückmeldungen auf diese Frage differieren zu beiden Probeläufen recht deutlich. Die Einbahnstraße (Abb. 12) lehnt eine klare Mehrheit von 71,1 % (gefällt mir nicht / gar nicht) klar ab; 13,9 % sehen das 'neutral' und lediglich 14 % 'gefällt' (gut, sehr gut) diese Lösung.

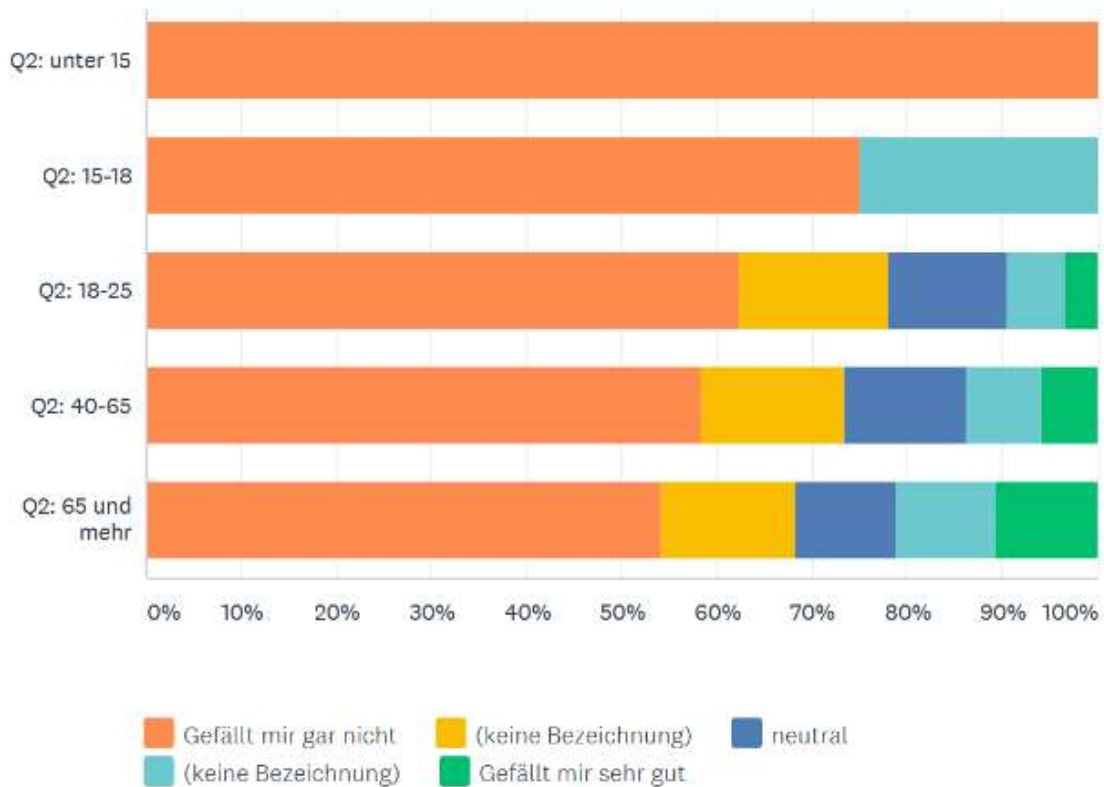
Abb. 12 Generelle Einschätzung des Probelaufs Einbahnstraße

Beantwortet: 509 Übersprungen: 81



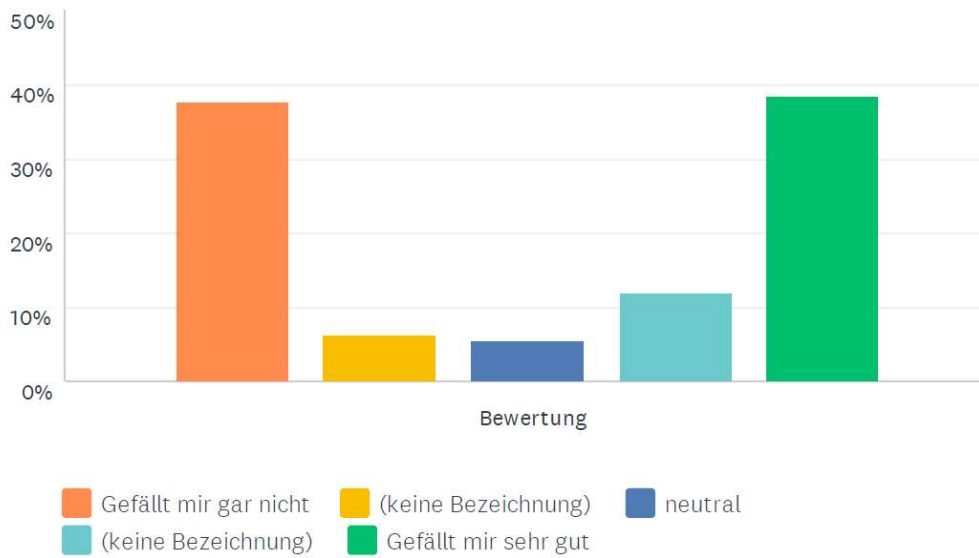
Filtert man die Rückläufe nach Altersgruppen (Abb. 13) ist zu erkennen, dass die Ablehnung des Probelaufs Einbahnstraße mit dem Grad der Jugendlichkeit der Befragten zunimmt.

Abb. 13 Generelle Einschätzung des Probelaufs Einbahnstraße nach Altersgruppen



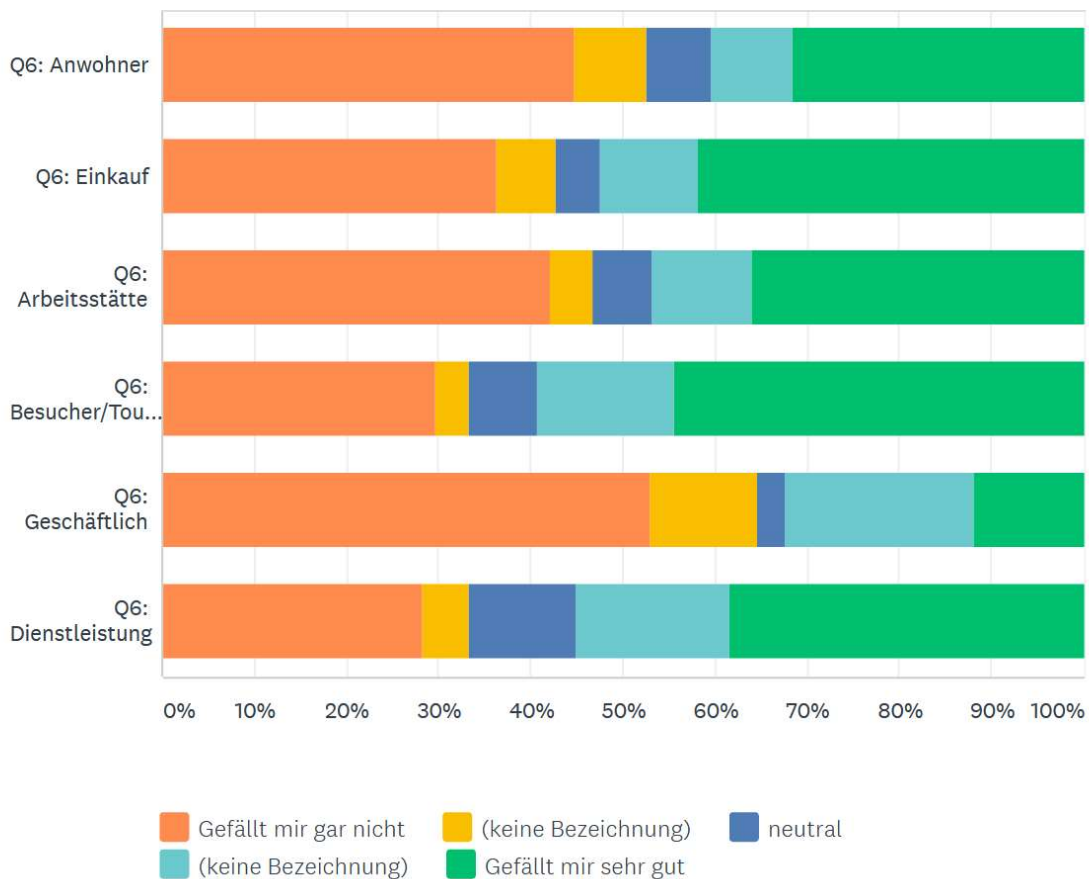
Die Rückmeldungen zur Fußgängerzone sind weniger eindeutig (Abb. 14); eine knappe Mehrheit von 50,5 % (gefällt mir gut / sehr gut) hat die Fußgängerzone positiv gesehen, 5,5 % sehen sie neutral und 44 % sieht den Probelauf 'eher negativ' (gefällt mir nicht / gar nicht).

Abb. 14 Generelle Einschätzung des Probelaufs Fußgängerzone



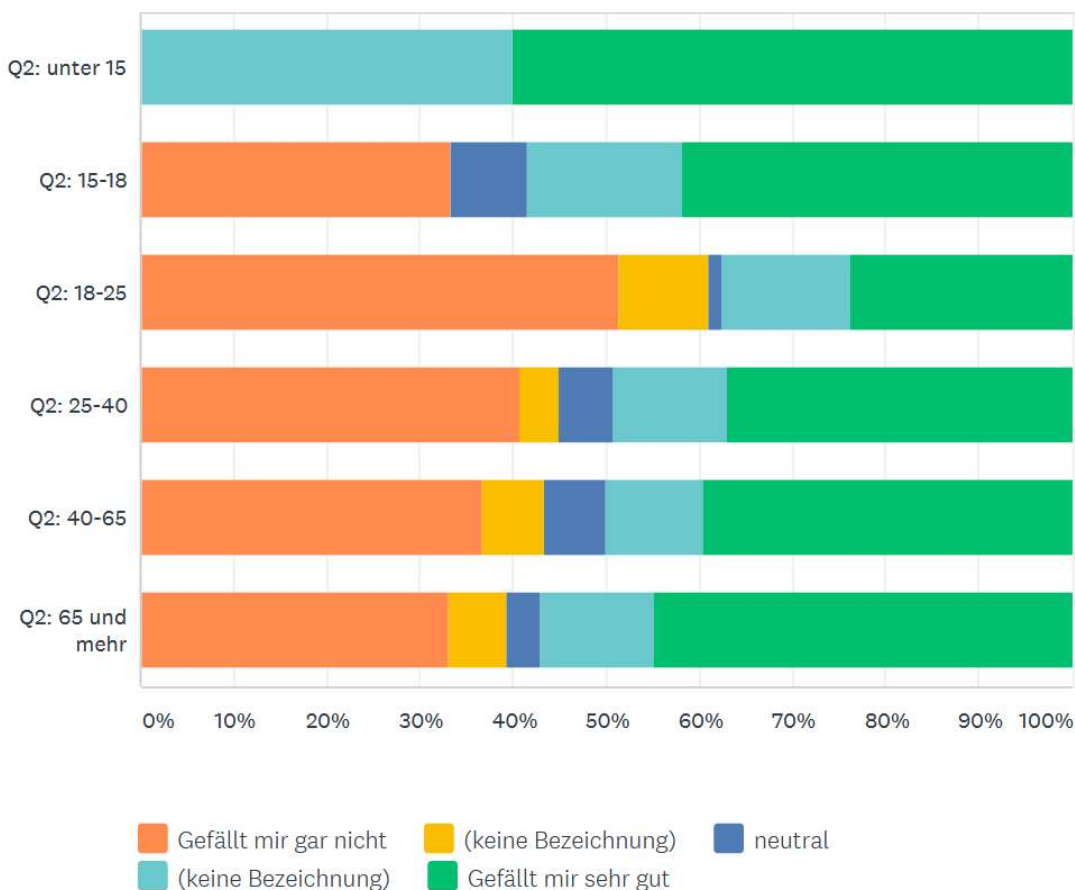
Auch hier differieren die Aussagen, wenn wir die Rückläufe bspw. nach dem 'Aufenthaltszweck' filtern (Abb. 15). Besonders wenig anfangen mit der Fußgängerzone können diejenigen, die 'geschäftlich' in der Hauptstraße sind, lediglich 15,4 % der Befragten 'gefällt' diese. Deutlich mehr Zuspruch findet die Fußgängerzone bei den 'Besuchern/Touristen' mit 59,3 % und denjenigen die wegen 'Dienstleistungen' (55 %) oder 'Einkauf' (52,4 %) vor Ort sind.

Abb. 15 Generelle Einschätzung des Probelaufs Fußgängerzone nach Aufenthaltszweck



Filtert man die Rückläufe nach den 'Altersgruppen' (Abb. 16), ergibt sich nochmals ein anderes Bild. Der Probelauf 'Fußgängerzone' gefällt am wenigsten der Altersgruppe der 18-25-jährigen (61,1 % 'gefällt mir nicht / gar nicht'); je älter bzw. jünger die Befragten werden, je höher die Zustimmung zum Probelauf (0 % Ablehnung bei den unter 15-jährigen).

Abb. 16 Generelle Einschätzung des Probelaufs Fußgängerzone nach Altersgruppen



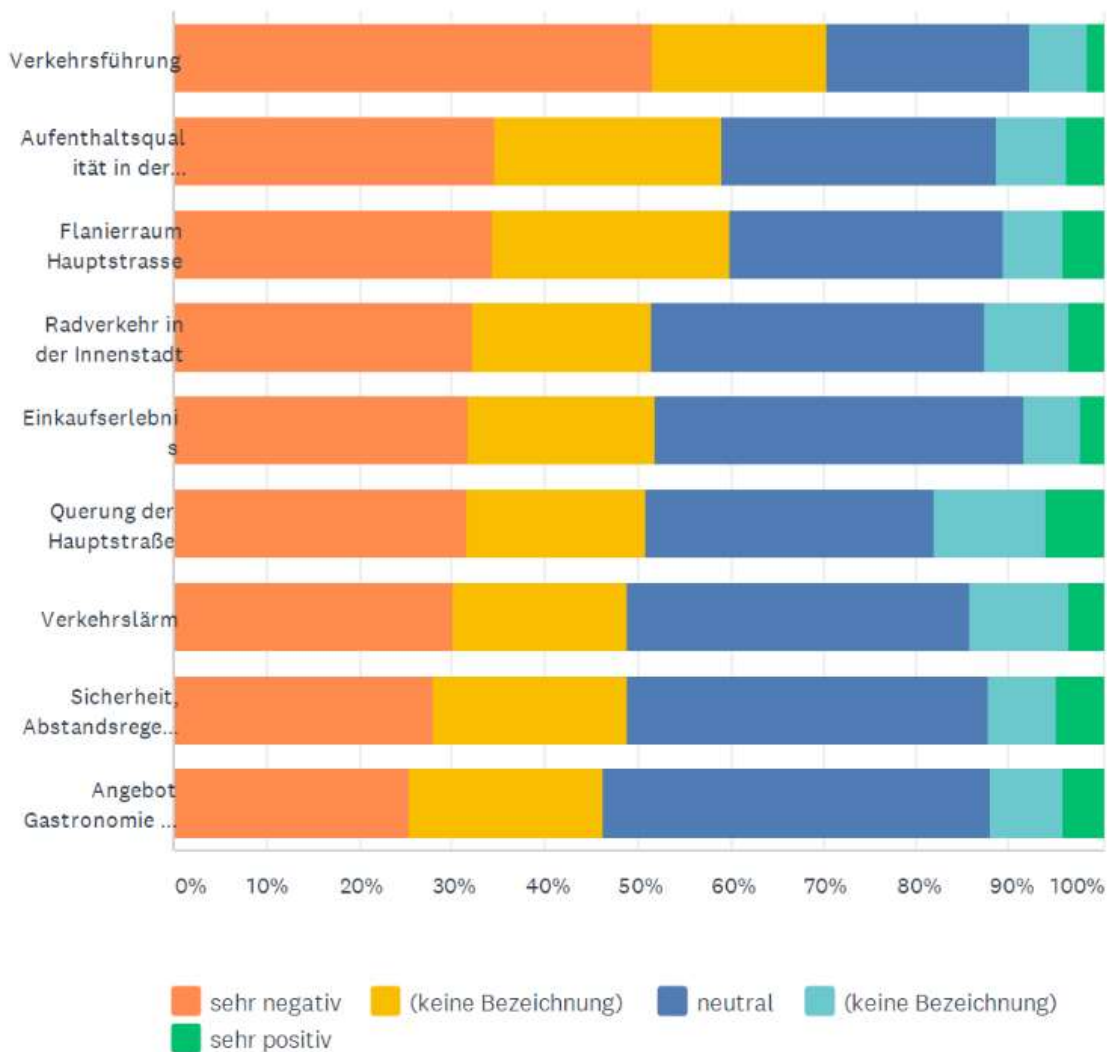
F 9: Wie haben sich die Probelläufe nach Ihrer Wahrnehmung ausgewirkt?

Auf die Fragen nach den 'vermeintlich positiven Auswirkungen' der Probelläufe differieren die Antworten entsprechend der grundsätzlichen Position zum Probelauf selbst. Um die Kategorien besser lesen zu können ist hier auch die Tabelle der Rückläufe dargestellt.

Die abgefragten Auswirkungen der Einbahnstraße (Abb. 17) werden weit überwiegend 'negativ' (negativ, sehr negativ) empfunden; etwa die Hälfte der Antworten, bei der 'Verkehrsführung' (70,3), beim 'Flaniererraum' (59,8) und der 'Aufenthaltsqualität' mit 59 % noch darüber, sehen überwiegend negative Auswirkungen des Probelaufs.

Mit 18,1 % positiver Rückmeldung (alle anderen um 10 % bzw. darunter) wird die 'Querung der Hauptstraße' noch am besten bewertet.

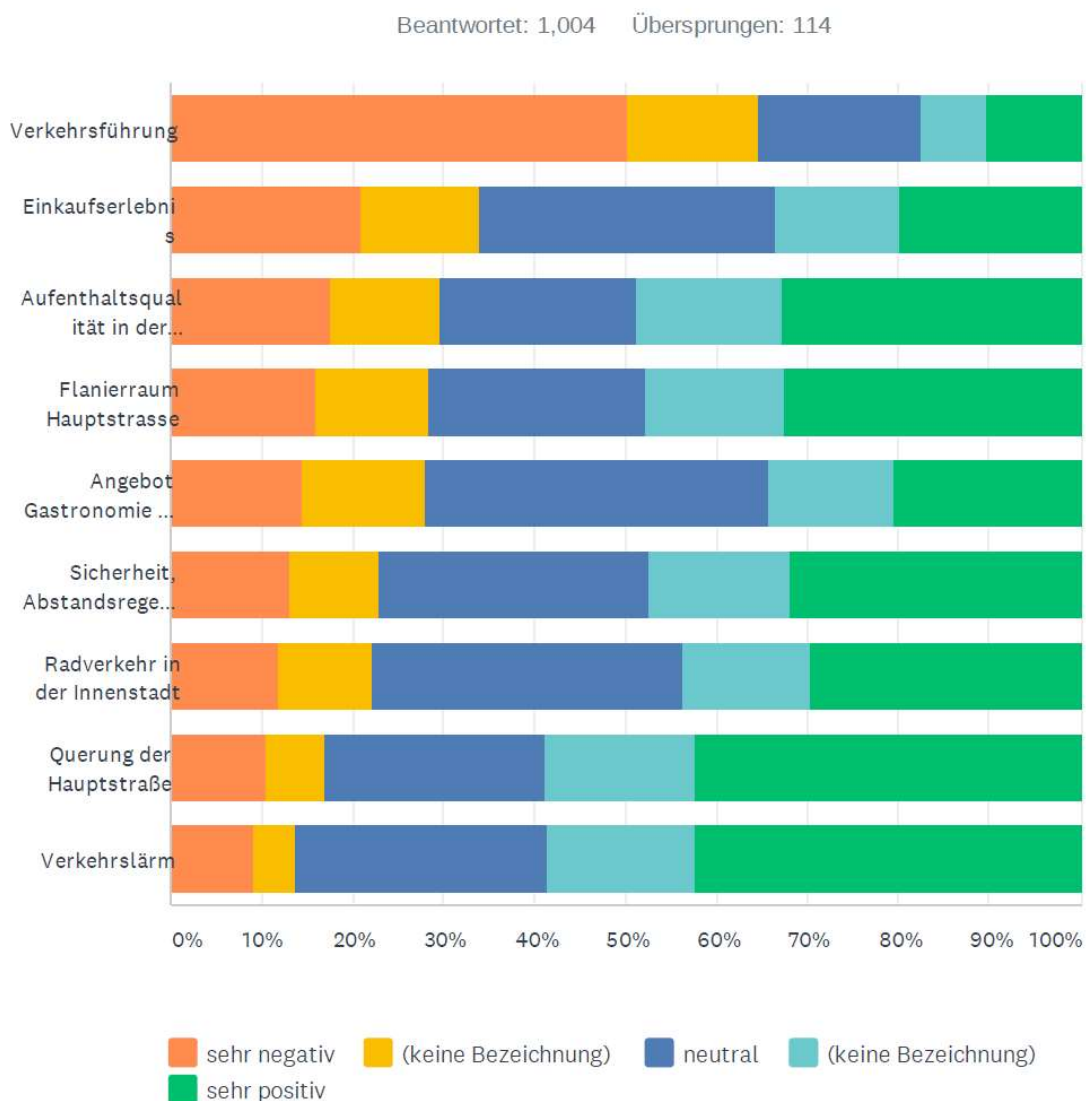
Abb. 17 Auswirkungen des Probelaufs Einbahnstraße auf die Themen ...



	SEHR NEGATIV	(KEINE BEZEICHNUNG)	NEUTRAL	(KEINE BEZEICHNUNG)	SEHR POSITIV	INSGESAMT
Verkehrsführung	50.35% 500	14.40% 143	17.82% 177	7.15% 71	10.27% 102	993
Einkaufserlebnis	21.02% 210	13.01% 130	32.33% 323	13.81% 138	19.82% 198	999
Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße	17.47% 175	12.18% 122	21.46% 215	15.97% 160	32.93% 330	1,002
Flaniererraum Hauptstrasse	15.97% 160	12.48% 125	23.65% 237	15.27% 153	32.63% 327	1,002
Angebot Gastronomie / Auslagen	14.51% 145	13.41% 134	37.54% 375	14.01% 140	20.52% 205	999
Sicherheit, Abstandsregeln einzuhalten	13.03% 131	9.95% 100	29.65% 298	15.42% 155	31.94% 321	1,005
Radverkehr in der Innenstadt	12.01% 120	10.21% 102	34.03% 340	14.01% 140	29.73% 297	999
Querung der Hauptstraße	10.58% 106	6.39% 64	24.25% 243	16.27% 163	42.51% 426	1,002
Verkehrslärm	9.40% 94	4.80% 48	27.30% 273	16.30% 163	42.20% 422	1,000

Anders sieht es bei den Antworten auf dieselben Fragen zum Probelauf Fußgängerzone (Abb. 18) aus. Abgesehen von der ähnlich schlecht bewerteten Frage nach der 'Verkehrsführung' (durch den Probelauf) mit zusammen genommen 64,7 % negative (negativ, sehr negativ) Rückmeldungen, überwiegen ansonsten die positiven Antworten. Die abgefragten 'vermeintlich positiven Auswirkungen' der Fußgängerzone werden überwiegend auch so gesehen. Besonders klar ist diese positive Aussage bei der 'Querung der Hauptstraße' mit 58,8 und beim 'Verkehrslärm' mit 58,7 % positiver Zustimmung.

Abb. 18 Auswirkungen des Probelaufs Fußgängerzone auf die Themen ...



F 10: Sehen Sie darüber hinaus weitere Vorteile der Probeläufe 'Hauptstraße' für die Stadt / das Stadtleben?

Diese Frage wurde für beide Probeläufe als offene Textabfrage gestellt, d.h. die Teilnehmenden konnten hier beliebige Eingaben tätigen. Entsprechend viele Rückläufe sind eingegangen; für die Fußgängerzone zusammen genommen 932 Rückmeldungen, für die Einbahnstraße 297.

Die wichtigsten Rückläufe (von 297 Nennungen) der Befragung zur Einbahnstraße sind in absteigender Häufigkeit in der nachfolgenden Tab. 1 zusammengestellt, auch wenn teilweise

dieselben Antworten wie in Frage 9 selbst gegeben werden. 56,8 % der Eingaben kamen aus der Altersgruppe 40-65 Jahre, weitere 19,7 % von den über 65-Jährigen.

Mit 28 Nennungen ist dabei 'Verkehrsberuhigung', mit weitem Abstand, der meistgenannte 'weitere Vorteil' der sich aus dem Probelauf Einbahnstraße ergeben hat. Deutlich abgeschlagen folgen die 'Stadt wird attraktiver' (7), 'besser als Autoverkehr von allen Seiten' (5) und 'bessere Querung möglich' mit ebenfalls 5 Nennungen.

Tab. 1 Weitere Vorteile des Probelaufs Einbahnstraße (EBS)

Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	Verkehrsberuhigung	28
2	Stadt wird attraktiver	7
3	besser als Autoverkehr von allen Seiten	5
4	bessere Querung möglich	5
5	bessere Anbindung zu den Parkplätzen und nach Friedlingen	4
6	es sind weniger 'Poser' zu hören	4
7	weniger Abgase in der Luft	3
8	Leute können ihre Autos wieder vor Gaststätten zur Schau stellen????	2
9	mehr Platz zum Flanieren	2
10	mehr Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer	2
11	Parkplätze für Einzelhandel wieder frei	2
12	kürzere Wege	
13	eher ganze Fußgängerzone, da Autos wieder laut sind und durchrasen	
14	es macht keine Freude mehr dort hin zu kommen	
15	kostenfreies Parken erwünscht?	
16	Möglichkeit 2 Fahrradwege anzubieten	
17	Stadt muss aufgewertet werden	

Die wichtigsten Rückläufe (aus 932 Nennungen) der Befragung zur Fußgängerzone sind in absteigender Häufigkeit in der nachfolgenden Tab. 2 zusammengestellt. Klar überwiegt hier die 'attraktivere Aufenthaltsqualität' (171 Nennungen) vor der 'Lärmvermeidung' (134) und - schon mit deutlichem Abstand - die 'verbesserte Luftqualität' (63), vor der 'Belebung der Innenstadt' (59) und 'mehr Sicherheit' für verschiedene Personengruppen (48).

Tab. 2 Weitere Vorteile des Probelaufs Fußgängerzone (FGZ)

Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	attraktiver Aufenthalt zum Flanieren, Einkaufen und für Gastronomie	171
2	kein Lärm und weniger 'Poser'	134
3	Luftqualität hat sich verbessert	63
4	Belebung der Innenstadt bringt Vorteil für Einzelhandel	59
5	mehr Sicherheit für Kinder, Radfahrer und Rentner	48
6	mehr Abstandsmöglichkeiten, aber auch Raum / Platz und für Feste und Festivals in zentraler Lage (s. Basel oder Lörrach)	32
7	Verkehrsberuhigung	31
8	Schaffung eines Stadtzentrums	29
9	mehr Ambiente	19
10	Treffpunkt für die Bewohner	14
11	Möglichkeit die Hauptstraße schöner und attraktiver zu gestalten	12
12	Stärkung des ÖNVP	7
13	richtig organisiert, mit genügend Parkraum, ist die Idee gut	7
14	Fußgängerzone muss erweitern	3
15	Zeit zur Gewöhnung geben (s.a. Beispiel Lörrach)	3

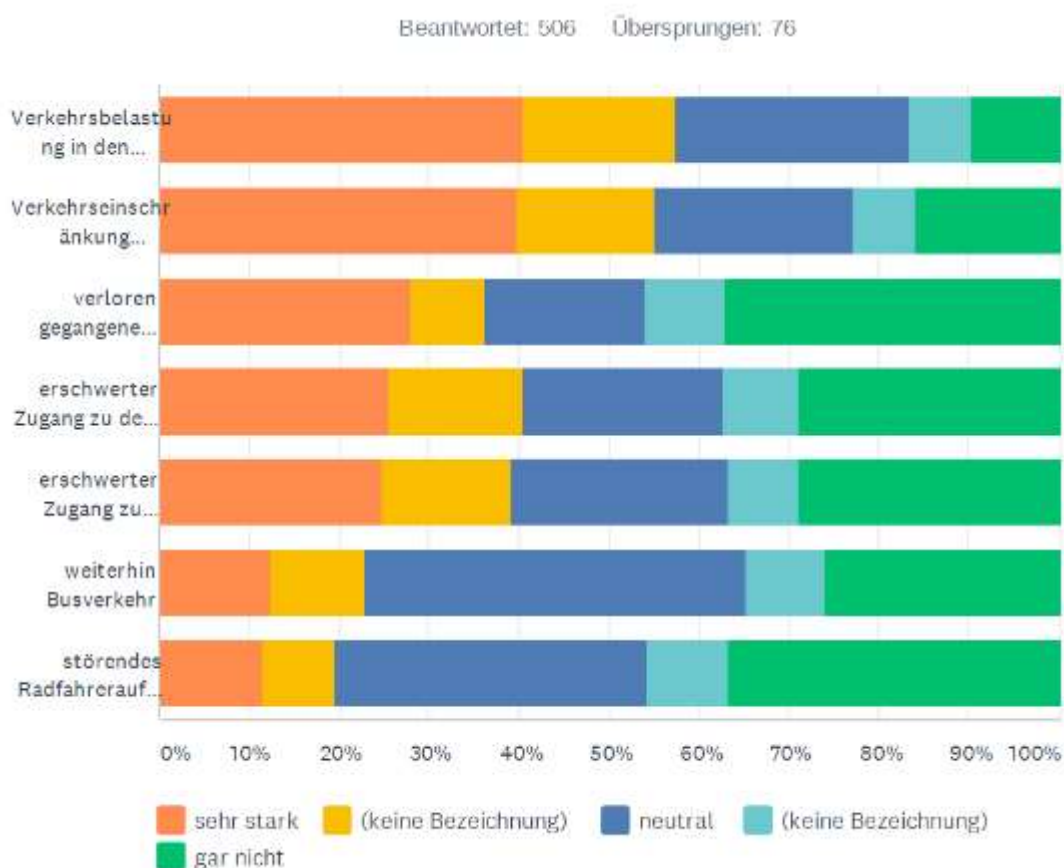
F 11: Wie gravierend haben Sie die nachfolgenden Einschränkungen durch die Probeläufe wahrgenommen?

Auf die Fragen nach den 'vermeintlich negativen Einschränkungen' der beiden Probeläufe liegen die Antworten zwischen Einbahnstraße und Fußgängerzone erneut recht nah beieinander (Abb. 19 und 20 unten).

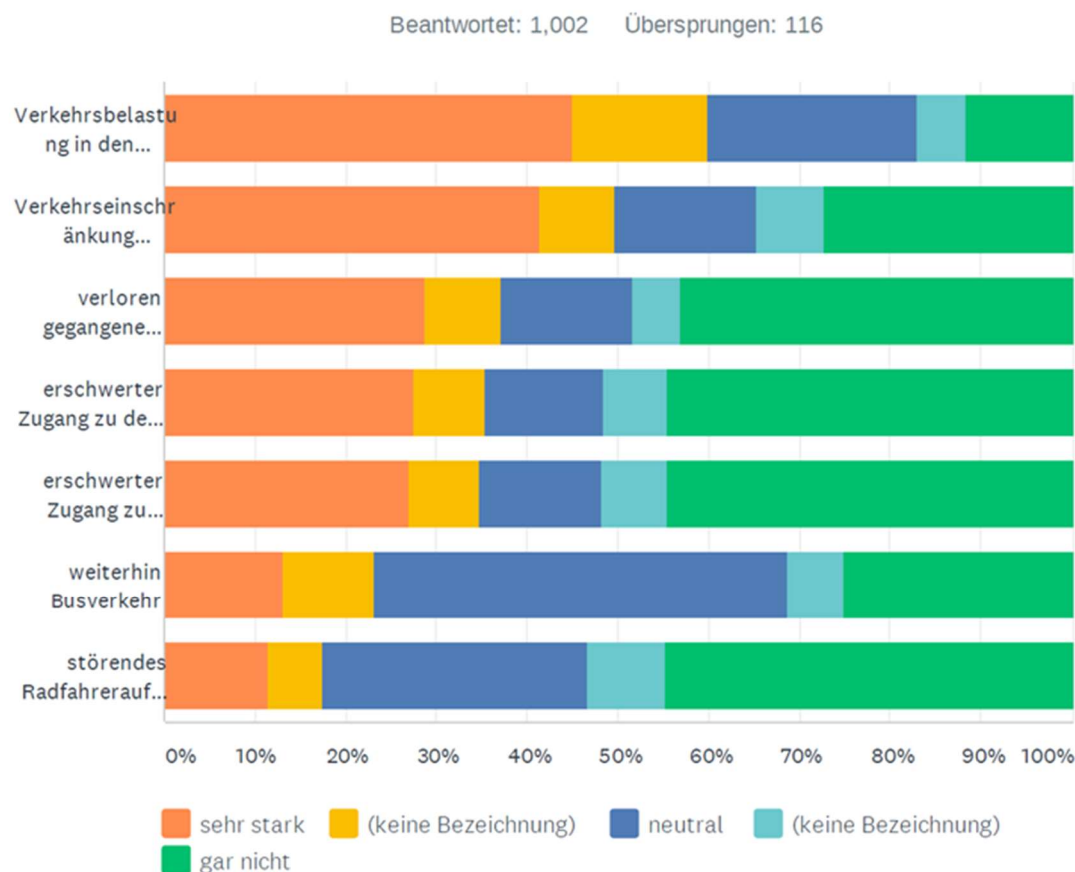
Von den abgefragten Einschränkungen liegen bei beiden Probeläufen die 'Verkehrsbelastung in den angrenzenden Bereichen' mit fast 60 % Zustimmung (stark, sehr stark) vor den 'Verkehrseinschränkungen Hauptstraße' mit 55 (EBS) bzw. 49,7 % bei der Fußgängerzone.

Die abgefragten Einschränkungen durch 'weiterhin Busverkehr' bzw. 'störendes Radfahreraufkommen' werden in beiden Probeläufen nicht gesehen. Bei der Einbahnstraße mit 34,8 bzw. 45,8 % (nicht, gar nicht), bei der Fußgängerzone mit 31,2 bzw. 53,5 % der Rückmeldungen.

Abb. 19 Relevanz der abgefragten Einschränkungen (Befragung Einbahnstraße)



Bei den weiteren abgefragten Einschränkungen, wie 'verloren gegangene Parkplätze' (s.a. F 14), 'erschwerter Zugang zu den Geschäften' bzw. 'erschwerter Zugang zu den Dienstleistern' gehen die Antworten zu beiden Probeläufen etwas auseinander. Grundsätzlich weniger einschränkend empfinden die Befragten zur Fußgängerzone diese Fragen (48,4 bis 51,9 % nicht / gar nicht). Dieser Vorsprung ist besonders deutlich beim 'Zugang zu Geschäften / Dienstleistern', eine Erschwernis wird hier also weit weniger gesehen.

Abb. 20 Relevanz der abgefragten Einschränkungen (Befragung Fußgängerzone)

F 12: Sehen Sie darüber hinaus weitere Nachteile der Probeläufe 'Hauptstraße' für die Stadt / das Stadtleben?

Diese Frage wurde für beide Probeläufe als offene Textabfrage gestellt, d.h. die Teilnehmenden konnten hier beliebige Eingaben tätigen. Entsprechend viele Rückläufe sind eingegangen; für die Fußgängerzone zusammen genommen 767 Rückmeldungen, für die Einbahnstraße 397.

Die wichtigsten 'weiteren Nachteile' (von 397 Nennungen) der Befragung zur Einbahnstraße sind in absteigender Häufigkeit in der nachfolgenden Tab. 3 zusammengestellt. Die Rückmeldungen beantworten nicht immer die gestellte Frage, geben aber weitergehend Einblick in die sehr unterschiedliche / individuelle Sicht auf die Probeläufe.

Zwei Nachteile dominieren eindeutig; die 'mehr-Belastung der angrenzenden Straßen (mehr Lärm, Abgase und Verkehr)' mit 73 Nennungen und die Sicht, dass 'alle Nachteile des Verkehrs in beide Richtungen bleiben quasi erhalten' mit 66 Nennungen.

Tab. 3 Weitere Nachteile des Probelaufs Einbahnstraße (EBS)

Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	angrenzende Straßen mehr belastet: Lärm, Abgase und Verkehr	73
2	alle Nachteile des Verkehrs in beide Richtungen bleiben quasi erhalten	66
3	Benachteiligung Radverkehr	28
4	Das hat nichts mit einer Fußgängerzone zu tun. Ganz oder gar nicht	23
5	Die ansässigen Geschäfte verschwinden	22
6	Weniger Aufenthaltsqualität als Fußgängerzone	22
7	PKW fahren häufig mit überhöhter Geschwindigkeit, da kein Gegenverkehr und die Straße weitgehend frei	19
8	keine gescheiterten Umleitungen	16
9	Stau in der Einbahnstraße	16
10	Parkplatzsituation ist massiv schlechter geworden	13
11	Kunden, die schlecht zu Fuß sind, erreichen die Geschäfte nicht mehr	13
12	Beschilderung sollte verbessert werden	10
13	Fahrradfahrer halten Einbahnregelung nicht ein	6
14	kaum Einhaltung des Mindestabstandes oder der Einbahnstraßen	4
15	Weil am Rhein hat wirkliches Zentrum	4
16	Altweil ist nun von Friedlingen mit PKW abgeschnitten	3
17	mehr Kommunikation mit den Geschäften	2

Die wichtigsten 'weiteren Nachteile' (von 767 Nennungen) aus der Befragung zur Fußgängerzone sind in absteigender Häufigkeit in der nachfolgenden Tab. 4 zusammengestellt.

Klar überwiegt hier die Angst um einen 'Umsatzrückgang der Geschäfte' (120 Nennungen) vor der 'höhere Verkehrs- / Abgasbelastung in den angrenzenden Straßen' (109) bzw. 'weniger Parkplätzen' (63).

Tab. 4 Weitere Nachteile des Probelaufs Fußgängerzone (FGZ)

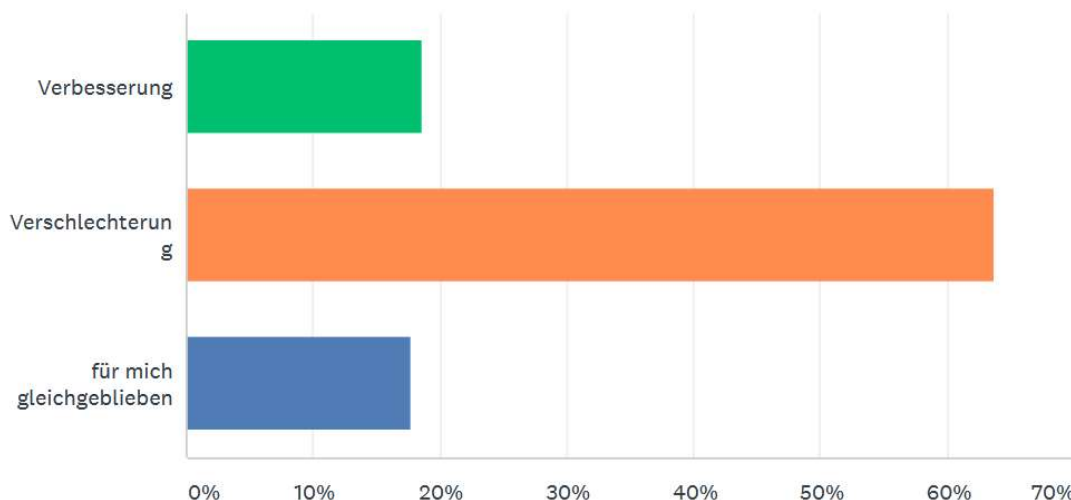
Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	Geschäften fehlt Umsatz	120
2	höhere Verkehrs- und Abgasbelastung in den angrenzenden Straßen	109
3	weniger Parkplätze	63
4	Bauweise von Weil erschwert die Einrichtung einer vernünftigen FGZ	36
5	große Umwege durch FGZ	38
6	Zu viele Gaststätten verdrängen die Geschäfte	28
7	katastrophale Verkehrsführung	42
8	definitiv fehlen attraktive Geschäfte	12
9	Verkehrsverstöße und 'Poser' nehmen in der Umgebung zu	8
10	von Friedlingen kommend besteht ein enormer Nachteil	7
11	diese mini Fußgängerzone braucht kein Mensch (zu kurz, zu wenig Geschäfte)	5
12	wichtiger Radweg fehlt	6
13	Fußgänger halten auch so keinen Abstand	4
14	unvollständig ohne ÖPNV (Tram)	7
15	Übergangszeit bis sich das Publikum daran gewöhnt hat	8
16	außer dem Gejammer der Geschäftsleute, keine Nachteile	3
17	Buslinie nun verschlechtert	3
12	generelle Lösung für Innenstadt bleibt offen	5
13	gewonnener Platz schlecht genutzt	3
14	als Auswärtiger weiß man nicht, wie man fahren soll	2
15	Busverkehr gehört auch nicht in die Fußgängerzone	2
16	Fußgängerzone vergrößern	2

F 13: Stellen die Probelläufe für Sie insgesamt eher eine Verbesserung oder eine Verschlechterung zur vorherigen Situation dar?

Auf diese klare Frage gibt es zwei recht unterschiedliche Rückmeldungen. Der Probelauf Einbahnstraße wurde von 63,8 % der Antwortenden als 'Verschlechterung' wahrgenommen (Abb. 21). Lediglich 18,7 % sehen in der Einbahnstraße eine 'Verbesserung' und für 17,5 % der Befragten ist alles 'gleichgeblieben'.

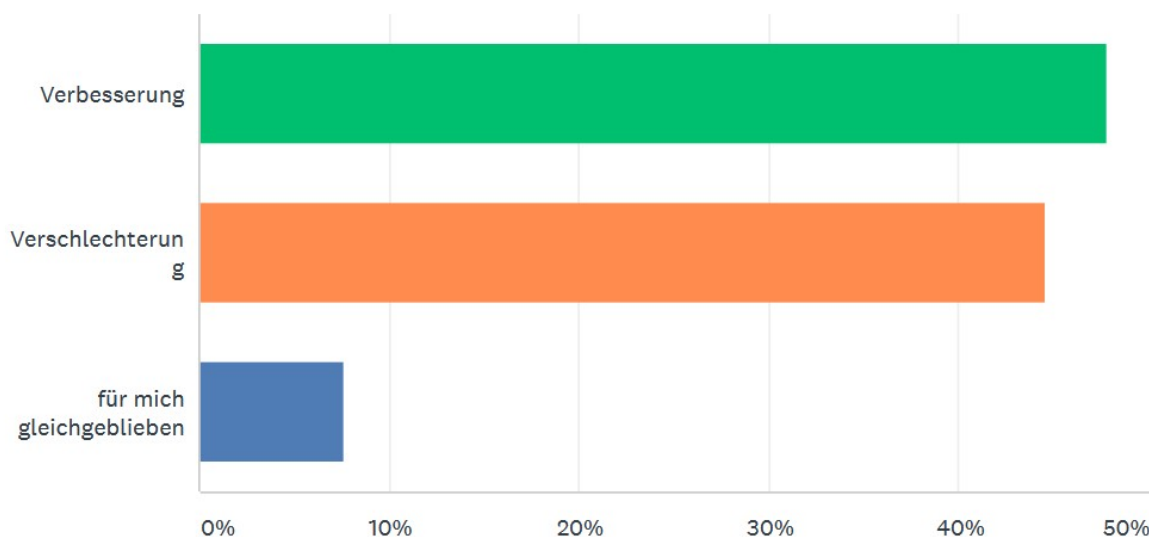
Abb. 21 Bewertung des Probelaufs Einbahnstraße im Vergleich zu vorher

Beantwortet: 509 Übersprungen: 81



Den Probelauf der Fußgängerzone sehen die Befragten - wenn auch knapp - mit 47,9 % der Teilnehmenden als 'Verbesserung' (Abb. 22). 44,4 % sehen den Probelauf als eine 'Verschlechterung' gegenüber vorher an und 7,7 % sagen, für sie sei es 'gleichgeblieben'. Somit wird der Probelauf der Fußgängerzone deutlich besser bewertet als derjenige der Einbahnstraße.

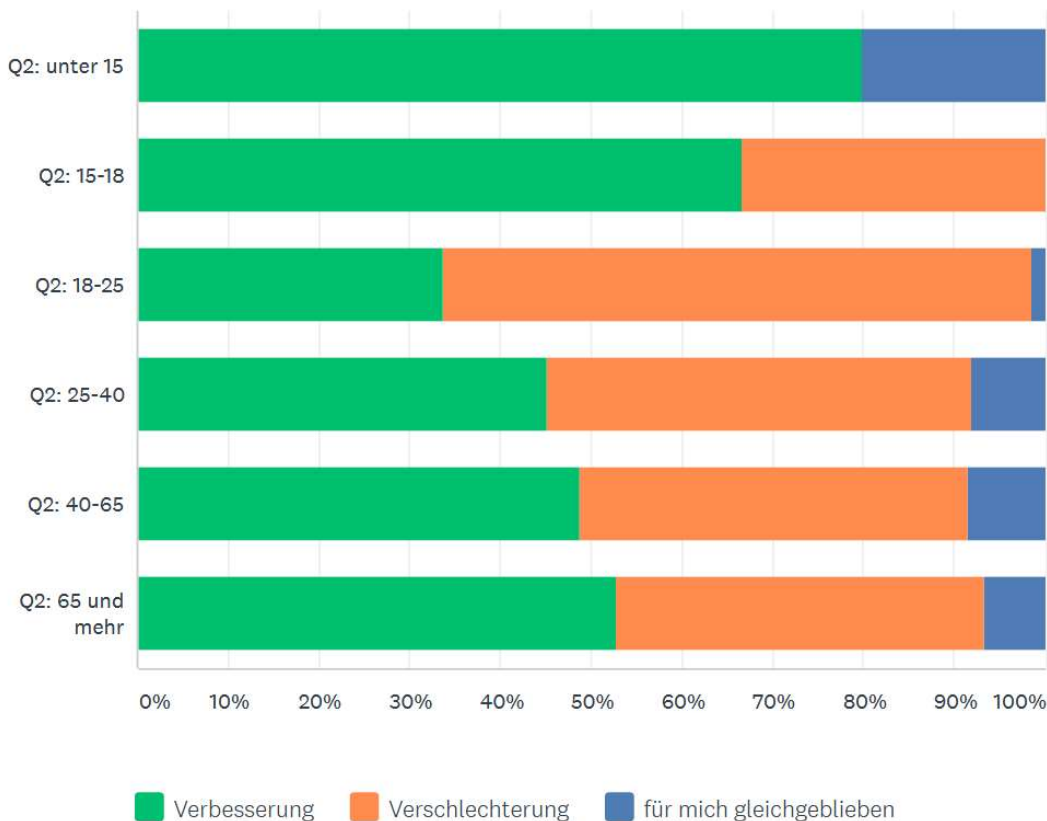
Abb. 22 Bewertung des Probelaufs Fußgängerzone im Vergleich zu vorher



Die Rückmeldungen zur Fußgängerzone variieren dabei durchaus nach Teilgruppen. Filtert man bspw. nach 'Altersgruppen' (Abb. 23), so wird deutlich, dass v.a. die 'Jungen' und dann wieder zunehmend die 'Älteren' die Fußgängerzone als 'Verbesserung' ansehen. Bei den 'mittleren Altersgruppen' scheint die Praktikabilität (z.B. stets mit dem Fahrzeug vorfahren zu können) im Vordergrund zu stehen.

Abb. 23 Bewertung des Probelaufs Fußgängerzone gefiltert nach Altersgruppen

Beantwortet: 1.000 Übersprungen: 122



F 14: Sind die Parkplätze im Bereich der 'Hauptstraße' für Ihren Aufenthalt relevant?

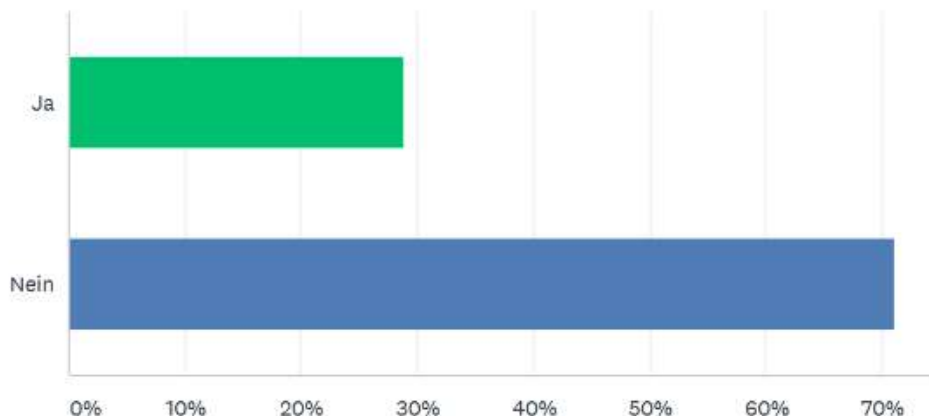
Die Frage nach der Relevanz der Parkplätze im Bereich der beiden Probeläufe in der Hauptstraße wird in beiden Befragungen erwartungsgemäß fast gleichlautend geantwortet.

In Abb. 24 sind die Rückläufe zum Probelauf Einbahnstraße abgebildet; danach sind diese Parkplätze (23 öffentliche und ca. 10 private Kunden-Parkplätze) für eine deutliche Mehrheit (70,9 %) 'nicht relevant', für 29,1 % der Befragten aber doch.

In der Befragung zur Fußgängerzone antworten 68,7 %, dass diese Parkplätze 'nicht relevant' sind, während 31,3 % sie als 'relevant' ansehen.

Abb. 24 Relevanz der Parkplätze im Bereich der Hauptstraße (Befragung Einbahnstraße)

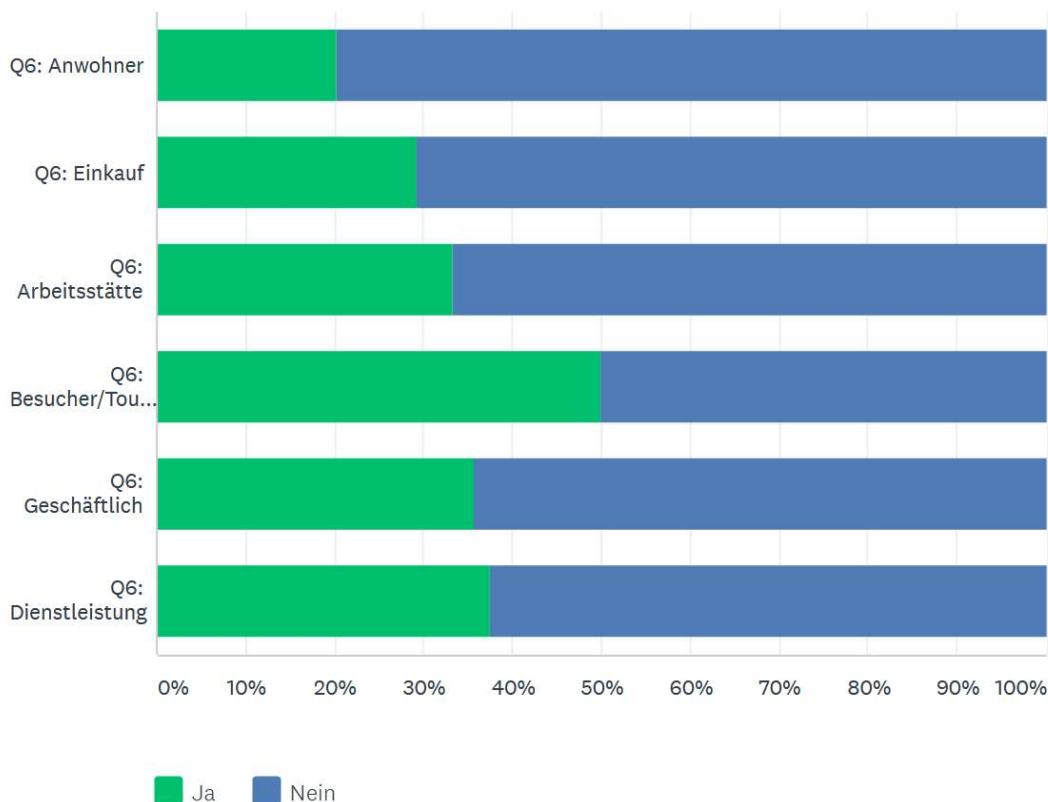
Beantwortet: 512 Übersprungen: 78



Werden die Ergebnisse nach 'Aufenthaltszweck' gefiltert, dann wird die unterschiedliche Relevanz deutlich. Besonders wichtig sind diese Parkplätze den 'Besuchern/Touristen' mit 50 % Zustimmung. Am wenigsten wichtig sind die Parkplätze für die 'Anwohner' aus Weil am Rhein (20,3 %). Erstaunlich ist, dass 70,7 % derjenigen die 'Einkauf' als Aufenthaltszweck nennen, die Parkplätze in der Hauptstraße als nicht relevant ansehen.

Abb. 25 Relevanz der Parkplätze 'Hauptstraße' (Befr. Einbahnstraße) nach Aufenthaltszweck

Beantwortet: 472 Übersprungen: 3



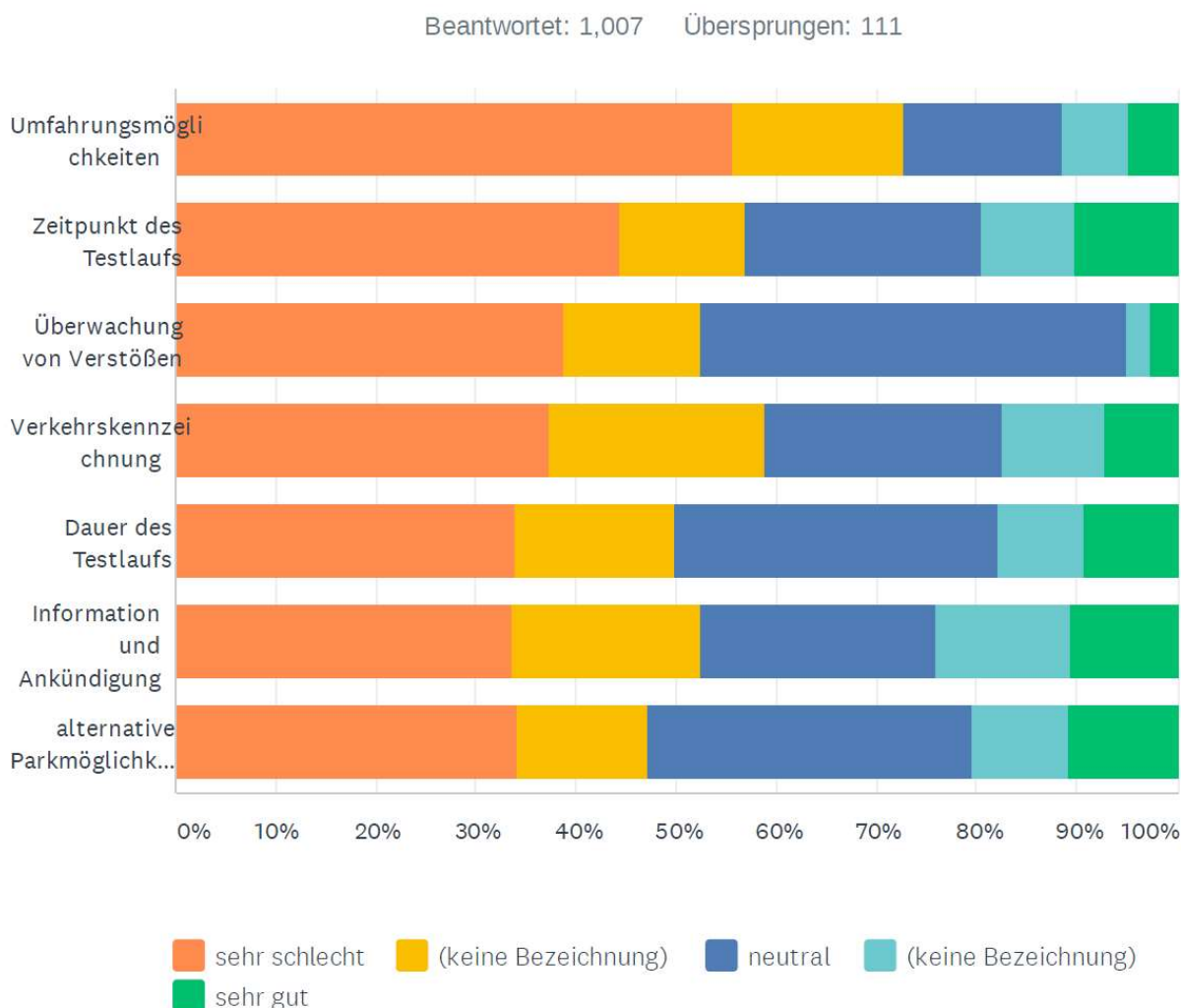
F 15: Wie bewerten Sie die Durchführung des Testlaufs?

Schließlich wurde auch abgefragt, wie die Teilnehmenden die Durchführung des Testlaufs bewerten. Auch hier liegen beide abgefragten Probeläufe in der Grundaussage beieinander, weshalb in Abb. 26 lediglich die Auswertung der Fußgängerzone dargestellt ist.

Beide Auswertungen beurteilen die Durchführung der Testläufe überwiegend negativ (schlecht, sehr schlecht). Für beide Probeläufe wurden die 'Umfahrungsmöglichkeiten' mit 68,4 (EBS) bzw. 72,7 % bei der Fußgängerzone relativ am schlechtesten bewertet.

Mit um die 60 % bei beiden Probeläufen recht schlecht bewertet der 'Zeitpunkt des Testlaufs' (59,6 bzw. 56,8 % schlechte Bewertung), die 'Verkehrskennzeichnung' (60,5 bzw. 58,9 %) und - allerdings nur bei der Einbahnstraße - die 'Überwachung von Verstößen' (59,9 %) sowie die 'Information und Ankündigung' mit 62,2 % 'schlechter Bewertung'.

Abb. 26 Bewertung des Testlaufs der Fußgängerzone



F 16: Was hätten man besser machen können?

Auch diese Frage wurde für beide Probeläufe als offene Textabfrage gestellt, d.h. die Teilnehmenden konnten hier beliebige Eingaben tätigen. Entsprechend viele Rückläufe sind eingegangen; für die Fußgängerzone zusammen genommen 1.077 Rückmeldungen, für die Einbahn-

straße 416. In beiden Befragungen stammen um die 89 % der Antworten von Teilnehmenden aus Weil am Rhein (Kernstadt und Stadtteile).

Tab. 5 Was hätte man noch besser machen können beim Probelauf Einbahnstraße (EBS)?

Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	Testlauf nicht auf Druck des Einzelhandels vorzeitig abbrechen	92
2	bessere Planung / Konzept für den Verkehr (Umleitung und Beschilderung)	70
3	anderen Zeitpunkt wählen (Sommerferien Sonderzeit, Einzelhandel eh angeschlagen, Baustellen (B3 oder Hangkante) verzerren das Bild)	63
4	bessere Kommunikation mit Händlern / Radfahrern und bessere Ankündigung	42
5	alles besser so gelassen, wie es war	39
6	mehr Kontrolle des Verkehrs in Einbahnstraße / Fußgängerzone	37
7	zwei Fahrrichtungen für Radfahrer	18
8	Parkleitsystem	11
9	Autos raus aus der Stadt	10
10	Umfrage vor dem Testlauf	5
11	Vorrang Fußgänger vor Radfahrern, Autos und Bus	3
12	nicht auf den Einkaufstourismus fokussieren, sondern diesen minimieren	2
13	absolutes Parkverbot	
14	Weiterführung der Tram 8 würde da helfen	
15	auswärtige Besucher auf dem LaGaSchau-Parkplatz parken lassen; Shuttle-Bus anbieten	

Die wichtigsten Rückläufe (von 416 Nennungen) der Befragung zur Einbahnstraße sind in absteigender Häufigkeit in Tab. 5 zusammengestellt. Meistgenannt die Kritik am 'vorzeitigen Abbruch des Probelaufs FGZ' (mit 92 Nennungen), vor dem Vorschlag nach einem 'besseren Verkehrskonzeption' (70) und der 'Wahl eines anderen Zeitpunkts' (63).

Tab. 6 Was hätte man noch besser machen können beim Probelauf Fußgängerzone (FGZ)?

Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	anderer Zeitpunkt (B3-Sperrung und anderer Baustellen, Sommerferien, Corona-Zeiten)	226
2	länger testen und nicht vor den Händlern einknicken	90
3	bessere Ausschilderung des Verkehrs	74
4	Parkplatzmöglichkeiten anbieten (z.B. Verlängerung Parkdauer am Messeplatz)	67
5	bessere Umfahrungsmöglichkeiten	65
6	Verkehrskontrollen ausweiten	61
7	bessere Planung der Probeläufe	56
8	"Weil am Rhein ist kein Lörrach" (FGZ funktioniert nicht)	50
9	kein Probelauf; alles belassen wie es vorher war	46
10	frühe Ankündigung über mehr Kanäle auch im Ausland	45
11	mehr Kommunikation mit den Händlern und Anwohnern	43
12	mehr Vorlauf- / Vorbereitungszeit	23
13	bessere Verkehrsführung	21
14	Fußgängerzone als Dauerlösung	17
15	Befragung der Bürger im Vorfeld	16
16	Einzelhandel soll sich mehr bemühen und die FGZ als Chance begreifen	15
17	Busverkehr nicht durch die Fußgängerzone	14
18	bessere Gestaltung der Fußgängerzone	9
19	viel früher anfangen mit der Fußgängerzone	8
20	Corona als Grund schlecht gewählt	8

Die wichtigsten Vorschläge (von 1.077 Nennungen) der Befragung zur Fußgängerzone sind in absteigender Häufigkeit in Tab. 6 zusammengestellt. Hier dominiert eindeutig die Kritik am

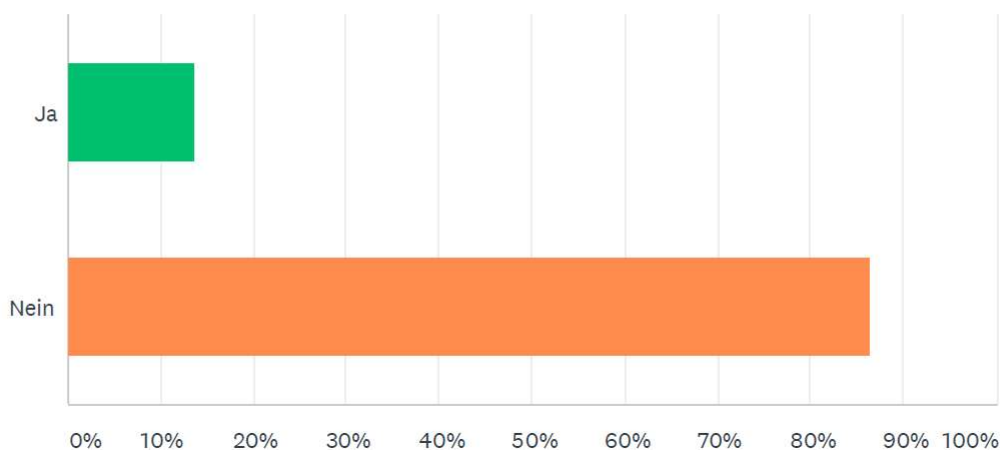
'Zeitpunkt der Befragung' (mit 226 Nennungen), weit vor dem Wunsch nach einem 'längeren Testlauf' sowie diversen Verkehrs-technischen Verbesserungsvorschlägen (bessere 'Aussschilderung', 'Parkplätze' und 'Umfahrungsmöglichkeiten').

F 17: Wünschen Sie sich die Probeläufe in der Hauptstraße als Dauerlösung?

Hinsichtlich der dauerhaften Einrichtung der Probeläufe in der Hauptstraße gibt es ein eindeutiges Ergebnis; die Einbahnstraße wird ganz überwiegend abgelehnt, die Fußgängerzone könnte man sich vorstellen. 86,4 % der Befragten wünschen die Einbahnstraße nicht als Dauerlösung, 13,6 % können sich das aber vorstellen.

Abb. 27 Abstimmung über Probelauf Einbahnstraße als Dauerlösung

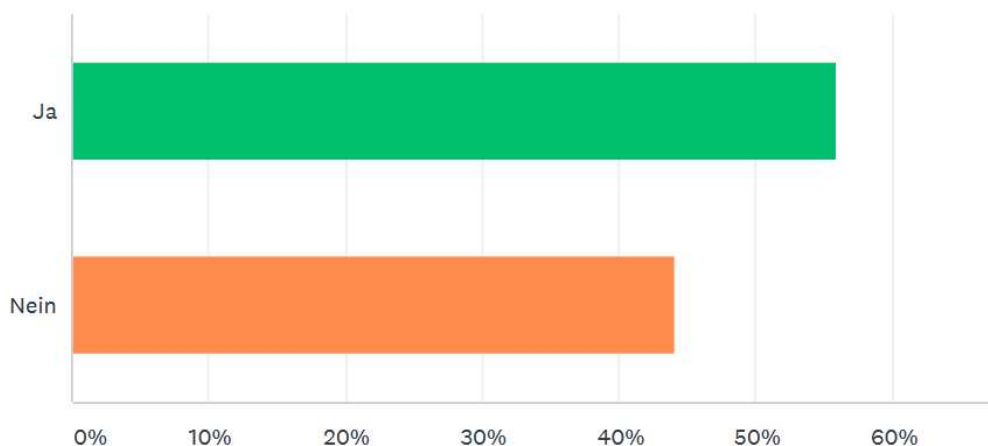
Beantwortet: 499 Übersprungen: 83



Auf die Frage, ob die Fußgängerzone in der Hauptstraße dauerhaft eingerichtet werden soll, wird überwiegend zustimmend geantwortet; eine Mehrheit von 56 % wünscht sich die dauerhafte Einrichtung einer Fußgängerzone, 44 % möchten das nicht.

Abb. 28 Abstimmung über Probelauf Fußgängerzone als Dauerlösung

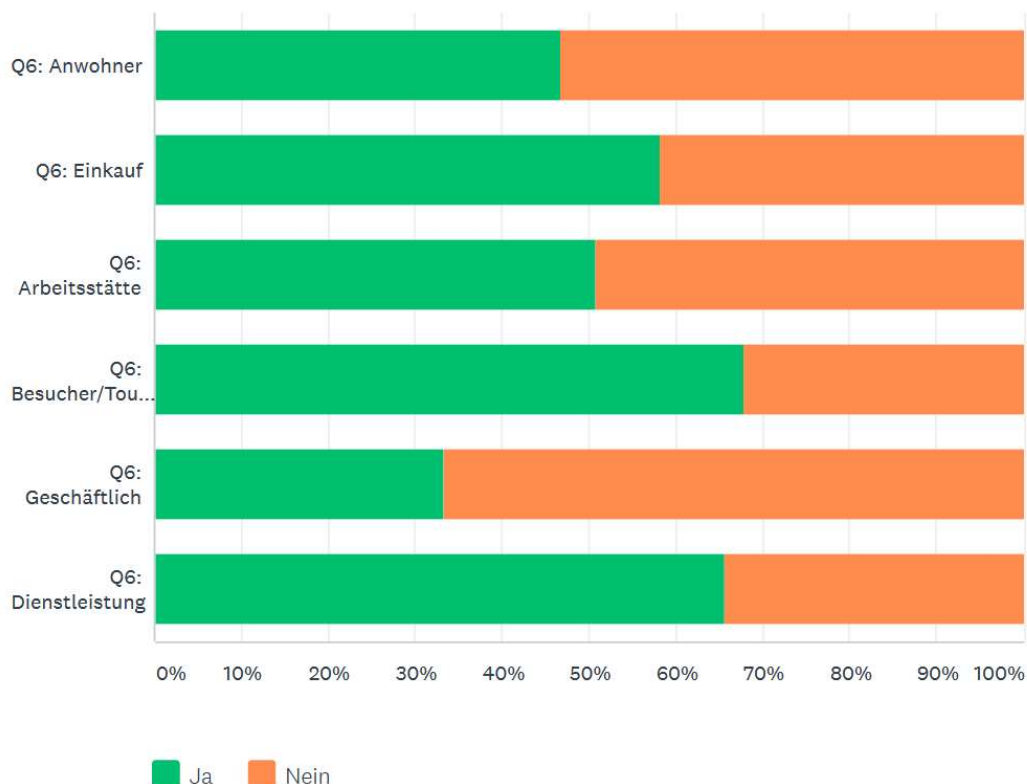
Übersprungen: 125



Filtert man die Rückläufe zu Frage 17 nach dem 'Aufenthaltszweck' in der Hauptstraße (Abb. 29) so zeigt sich, dass v.a. die 'Besucher/Touristen' (68 %), solche die 'Dienstleistungen' (65,6 %) oder dem 'Einkaufen' nachgehen (58,3 %), die Fußgängerzone befürworten. Die 'Anwohner' sind hier etwas zurückhaltender (46,9 %) und als einzige mehrheitlich dagegen sind diejenige, die 'geschäftlich' (33,3 %) in der Hauptstraße unterwegs sind.

Abb. 29 Abstimmung über Probelauf FGZ als Dauerlösung nach Aufenthaltszweck

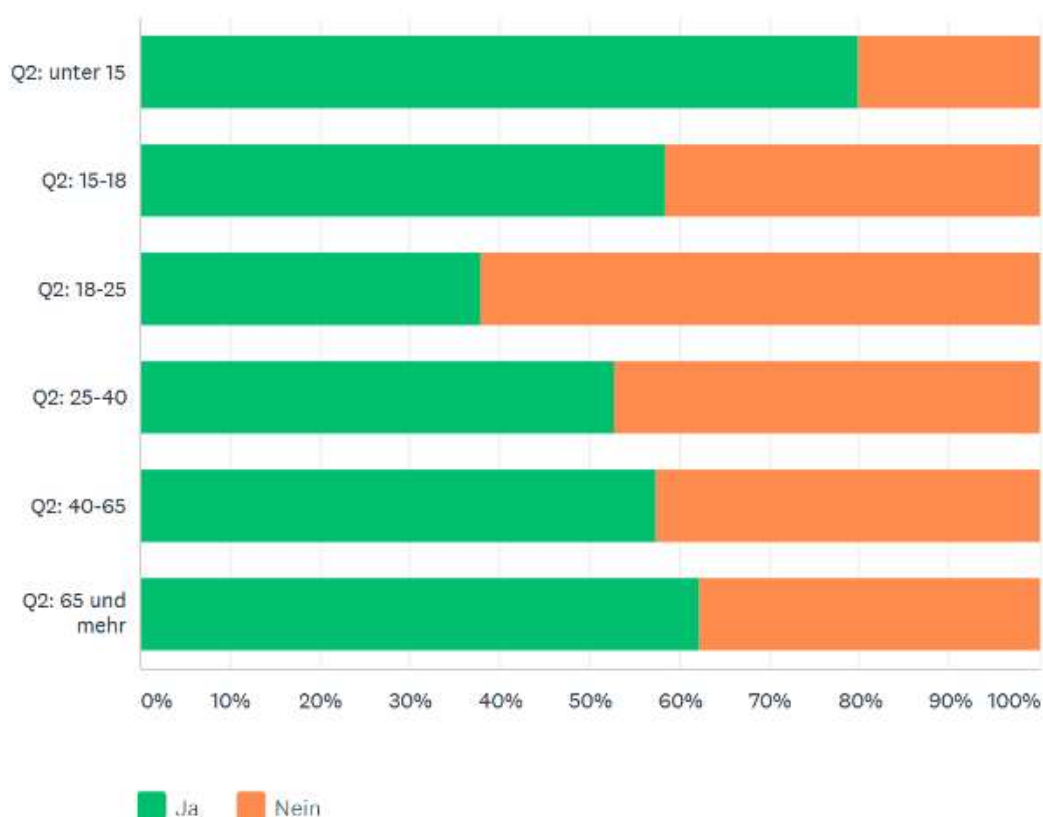
Beantwortet: 928 Übersprungen: 13



Filtert man die Rückläufe zu Frage 17 nach 'Altersgruppen' (Abb. 30) so zeigt sich erneut (s.a. Abb. 23), dass lediglich die Altersgruppe der 18-25-Jährigen die Fußgängerzone als Dauereinrichtung mehrheitlich nicht wollen. Alle anderen Altersgruppen wünschen Sie sich mehrheitlich!

Abb. 30 Abstimmung über Probelauf FGZ als Dauerlösung nach Altersgruppen

Beantwortet: 997 Übersprungen: 125

**F 18: Wenn Sie mit 'Ja' geantwortet haben, welche Dinge wünschen Sie sich darüber hinaus in der Hauptstraße noch?**

Diejenigen, die auf die vorgängige Frage nach dem Beibehalt des jeweiligen Probelaufs mit 'Ja' beantwortet haben, hatten abschließend noch die Möglichkeit sich 'darüber hinaus etwas für die Hauptstraße' zu wünschen. Entsprechend der geringen Zustimmungsraten / Teilnehmerzahlen für die Einbahnstraße kamen hier auch weniger Wünsche zusammen.

Die wichtigsten Vorschläge (von 125 Nennungen) sind in nachfolgenden Tab. 7 in absteigender Häufigkeit zusammengestellt.

Interessanterweise ist der häufigste Wunsch (16 Nennungen) derer, die sich für eine Einbahnstraße ausgesprochen haben, eine Fußgängerzone. Weitere Wünsche richteten sich gegen eine einseitig ausgerichtete Gastronomie (12) und regen die attraktive Gestaltung (Plätze, Begrünung, statt Parkplätze) an.

Tab. 7 Was wünschen Sie sich (neben der Einbahnstraße) noch in der Hauptstraße?

Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	Ziel ist eine Fußgängerzone!	16
2	weniger (orientalische) Gastronomie	12
3	schöne, ruhige Plätze zum Verweilen mit Begrünung	7
4	keine Parkplätze in der Hauptstraße	4
5	mehr Engagement der Geschäfte, nicht nur Gejammere	4
6	Weiterführung der Tram 8	4
7	attraktivere Umgebung	3
8	Radverkehr in beide Richtungen möglich	3
9	bessere Überwachung der Einhaltung von Regeln	2
10	'Alternativwege' klar definiert und die Infos sichtbar sind	2
11	komplette Fußgängerzone in der Hauptstraße	2
12	mehr Ideen des Einzelhandels	2
13	mehr Verkehrskontrollen	2
14	Parkplätze	2
15	2 Fahrradstreifen neben Fahrspur	2

Die wichtigsten Vorschläge (von 779 Nennungen) der Befragung zur Fußgängerzone sind in absteigender Häufigkeit in der nachfolgenden Tab. 8 zusammengestellt.

Klar dominiert der Wunsch nach 'attraktiven Geschäften, Cafés und Restaurants' (mit 162 Nennungen) dem gegenüber die 'Ablehnung einer Reihe von Geschäften' (89) steht, die diesen Anspruch für viele Befragte offenbar nicht erfüllen. Weiterhin werden diverse 'Vorschläge zur Attraktivierung einer FGZ' benannt, wie auch die Rolle des Einzelhandels zu diesem Thema.

Tab. 8 Was wünschen Sie sich (neben der Fußgängerzone) noch in der Hauptstraße?

Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	attraktive Geschäfte, Cafe, Restaurant usw.	162
2	keine türkischen Geschäfte, Nagelstudios, Shisha-Bars, Dönerläden, Friseure	89
3	Begrünung ausbauen	47
4	Angebote für Kinder und Jugendliche (z.B. Spielplatz in der FGZ)	41
5	ansprechende / schöne Gestaltung FGZ	34
6	Einzelhandel soll sich an die FGZ anpassen	29
7	Maßnahmen und Kontrollen gegen Verkehrssünder	29
8	Tramverlängerung und ÖPNV besser takten	28
9	bessere Umfahrung	21
10	alternative Parkplätze	19
11	"richtige" Fußgängerzone wie Lörrach	18
12	mehr Sitzgelegenheiten	17
13	freie Fahrt für Radfahrer	17
14	Erweiterung der Fußgängerzone	13
15	mehr Aufenthaltsqualität	11
16	bessere Nutzung des zusätzlich freigewordenen Platzes (für Gastro, Markt etc)	10
17	anderer Straßenbelag	9
18	mehr Gastronomie	9
19	Fahrradparkplätze	8
20	Sitzgelegenheiten	8
21	alle Parkplätze weg	8
22	besseres Konzept bezüglich der Stadtplanung	7

F 19: Wenn Sie mit 'Nein' geantwortet haben, was kann stattdessen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße noch geschehen?

Auch diese letzte Frage wurde für beide Probeläufe als offene Textabfrage gestellt, d.h. die Teilnehmenden konnten hier beliebige Eingaben tätigen. Offenbar fiel den Befragten weniger ein, wenn es darum ging, statt den Probeläufen andere Vorschläge zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße zu benennen. Aus der Befragung zur Fußgängerzone kamen 475 Rückläufe, aus derjenigen zur Einbahnstraße nochmals 415.

Die wichtigsten Vorschläge (von 415 Nennungen) der Befragung zur Einbahnstraße sind in absteigender Häufigkeit in der nachfolgenden Tabelle 9 zusammengestellt.

Auch hier, wie in Tab. 7, wird mit weitem Abstand (154 Nennungen) die Fußgängerzone als bessere Alternative zur Einbahnstraße gesehen. Weiter wird ein 'attraktiver Einzelhandel' (87) gewünscht und an dessen Eigenverantwortung erinnert. Den 'Zustand von zuvor' wünschen 31 und 22 Teilnehmende 'mehr Parkplätze' sowie 'mehr Kontrollen' (26). Daneben werden 'Verkehrsberuhigungen / Begrünungen' (14) sowie gleich oft die 'Verlängerung der Tram 8' gewünscht.

Tab. 9 Was steigert ansonsten die Aufenthaltsqualität (Befragung Einbahnstraße)?

Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	Fußgängerzone beibehalten oder sogar verlängern (mehr Parkplätze außerhalb)	154
2	attraktiver Einzelhandel, statt Bistros, Wettbüros, Shisha-Bars und Tabakläden	87
3	Zustand wie vorher	31
4	mehr Kontrollen, v.a. gegen Falschparken oder Raser	26
5	mehr Parkplätze	22
6	Begrünung und kleine Verkehrsinseln im Rest der Hauptstraße, damit die Raser und der Verkehr weniger werden	14
7	Tram 8 erweitern	14
8	Umfahrung der Hauptstraße ermöglichen	13
9	Einzelhandel muss sich anpassen, anstatt zu meckern	8
10	keine Einbahnstraße für Radfahrer	8
11	durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung durch Schwellen / Schikanen für PKW	7
12	mehr Sitzgelegenheiten, unabhängig von Gastronomie	7
13	breitere Fußwege mit Platz für Passanten (nicht für Geschäfte / Gastronomie)	4
14	Fahrbahn / Bodenbelag attraktiver gestalten	4
15	mehr für Kinder / Familien anbieten	4
16	belebende Aktionen machen	3
17	bessere Fahrradwege	3
18	Platz für Menschen, statt KfZ-Parkplätze, höhere Parkgebühren	3

Die wichtigsten Vorschläge (von 475 Nennungen) der Befragung zur Fußgängerzone sind in absteigender Häufigkeit in der nachfolgenden Tabelle 10 zusammengestellt.

Auch hier (s.a. Tab. 8) dominieren Wünsche an die Attraktivierung von Einzelhandel und Dienstleistungen; 'attraktive Geschäfte / Restaurants' (90 Nennungen) werden gewünscht, 'Wettbüros, Shisha-Bars und Friseure' hingegen nicht (74). 40 Nennungen wünschen sich 'mehr Parkplätze', 37 'mehr Kontrollen von Rasern' und 29 wollen den 'Zustand von zuvor' zurück. Zahlreiche weitere Vorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden benannt.

Tab. 10 Was steigert ansonsten die Aufenthaltsqualität (Befragung Fußgängerzone)?

Nr.	Rückmeldung	Häufigkeit
1	attraktive Geschäfte / Restaurants ansiedeln	90
2	weniger Wettbüros / Shisha-Bars / Friseure etc.	74
3	mehr Parkplätze.	40
4	mehr Kontrolle der Raser in der Stadt	37
5	alter Zustand (zweispurige Straße)	29
6	ein Konzept zur Innenstadtentwicklung	12
7	Einbahnregelung	12
8	Fußgängerzone nur zu bestimmten Zeiten	12
9	keine kostenlosen Parkplätze!	12
10	mehr Grünflächen	8
11	Auflösung der Fußgängerzone	7
12	bessere Freihaltung der Gehwege (weniger Gastroauslagen)	7
13	bessere Umfahrungen ermöglichen	7
13	Straße für Radfahrer ausbessern / sanieren	7
14	Anbindung von Dreiländergalerie (über Rathausplatz / Kaufring) an Fußgängerzone	7
15	Aufenthaltsbereiche an anderen Orten (Berliner oder Rathausplatz) verbessern	6
16	mehr Initiativen der Geschäftsleute	6
17	Expansion der Fußgängerzone	5
18	mehr Cafés	5
19	Verkehrsfluss verbessern	5
20	Weil am Rhein benötigt keine Fußgängerzone (Weil wird kein Lörrach)	5
21	Bürgerbeteiligung bei der Planung	4
22	mehr Sitzgelegenheiten schaffen	4
23	Tramverlängerung	4

4. Resümee

Die Befragungen zu den beiden Probeläufen 'Fußgängerzone' bzw. 'Einbahnstraße' im bezeichneten Zeitraum ist mit hoher Beteiligung und daher mit einer sicheren statistischen Repräsentativität abgeschlossen und ausgewertet worden. Die Repräsentanz von 'Jugendlichen' und von 'Auswärtigen' ist leider nicht befriedigend.

Die Ergebnisse der Online- und Passanten-Befragung unterscheiden sich nicht relevant. Der Versuch, in der Passanten-Befragung die in der Online-Befragung unterrepräsentierten Alters und Herkunftsgruppen gezielt anzusprechen, ist mangels Interesses und wegen der vergleichsweise geringen Grundgesamtheit der Passanten-Befragung, nicht ganz gelungen.

Die Bewertung der beiden Probeläufe ist deutlich unterschiedlich ausgefallen. Während der Probelauf für die Einbahnstraße deutlich abgelehnt wurde, fand die temporäre Fußgängerzone Zustimmung, wenn auch nur knapp. Betrachtet man die Rückmeldungen einzelner Teilgruppen (nach Alter, Aufenthaltszweck, Herkunft) ergeben sich unterschiedliche Sichtweisen, deren unterschiedliche Bedeutung für die weitere Innenstadtentwicklung es künftig abzuwägen gilt.

Zahlreiche Rückmeldungen (aus den offenen Textfeldern, aber auch im direkten Austausch mit den Befragten) legen nahe, dass die Stadtentwicklung insgesamt in Frage steht. Die generelle Positionierung der Innenstadt, die Gesamtverkehrssituation, der Branchenmix in der Hauptstraße waren häufig genannte Ansatzpunkte.

Die zahlreichen Eingaben, Wünsche und Vorschläge über die offenen Textfelder sollten seitens der Verwaltung nochmals gründlich gesichtet und für die weitere Arbeit / Entscheidungsvorbereitung herangezogen werden.