



Rostocker Institut für Sozialforschung  
und gesellschaftliche Praxis e.V.

# Die "Sommerstraße 'Am Brink' 2.0"

## Wissenschaftliche Begleitforschung zum zweiten Verkehrsversuch in der Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Marén Wins (M.A.), Dr. André Knabe

*unter Mitarbeit von Judith Kiesow*



**IM AUFTRAG DER** Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Mobilität

**VERÖFFENTLICHT IM** März 2023



Rostocker Institut für Sozialforschung  
und gesellschaftliche Praxis e.V. ...

Wismarsche Str. 29 ...  
18057 Rostock ...

T: +49 (0) 381 255 - 1289 ...  
[www.rostocker-institut.org](http://www.rostocker-institut.org) ...



# Impressum

## Im Auftrag von:



Amt für Mobilität

Ansprechpartner:innen:

Stefan Krause (Leiter Amt für Mobilität)

Lisa Wiechmann (Projektkoordination)

Holbeinplatz 14 / 18069 Rostock

## Durchführung:



Rostocker Institut für Sozialforschung und  
gesellschaftliche Praxis e.V. (ROSIS)

Marén Wins (M.A.), Dr. André Knabe

Wismarsche Straße 29 / 18057 Rostock

<https://rostocker-institut.org/>

## DOI:

<https://doi.org/10.57951/w4sw-x723>



Creative Commons Namensnennung 4.0  
International Public License

## Zitiervorschlag:

Wins, M.; Knabe, A. (2023): *Die Sommerstraße Am Brink 2.0. Wissenschaftliche Begleitforschung zum zweiten Verkehrsversuch in der Rostocker Kröpelinertor-Vorstadt*. Rostock: Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis (ROSIS) e.V.

<https://doi.org/10.57951/w4sw-x723>

Rostock, März 2023





# Kurzzusammenfassung

In den Sommermonaten 2021 führte das Amt für Mobilität der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erstmals das Projekt "Sommerstraße ‚Am Brink‘" durch. Ziel war es, einen belebten Verkehrsknotenpunkt in der Kröpelin- Tor- Vorstadt (KTV) temporär in einen verkehrsberuhigten Bereich umzugestalten und damit zur Belebung des öffentlichen Raums beizutragen.

Basierend auf den Erfahrungen und der detaillierten Auswertung des ersten Verkehrsversuchs<sup>1</sup>, beschloss das Amt für Mobilität eine Neuauflage der "Sommerstraße 'Am Brink'" und kündigte auf der Internetseite des Rathauses an: *"Die KTV macht[er] auch im Sommer 2022 wieder Platz"*. Der zweite Verkehrsversuch erstreckte sich in diesem Jahr von der Leonhardstraße 22-25 bis hin zum Barnstorfer Weg 1-4, über den Zeitraum vom 01.06. bis zum 03.10.2022.

Unter Einbezug der Vorschläge von Teilnehmenden des 'Runden Tisches' zur Begleitung des ersten Verkehrsversuchs, des Ortsbeirates KTV und weiterer Akteur:innen, wurde das Konzept für den zweiten Projektzeitraum überarbeitet und angepasst. Das Ergebnis war ein leicht verändertes Verkehrskonzept mit zusätzlichen Haltemöglichkeiten für Kurzzeitparkende und einem etwas verkleinerten Projektbereich. Die temporäre Fußgänger:innenzone wurde in diesem Jahr durch die Errichtung eines zusätzlichen Pollers stärker gegen unbefugten Autoverkehr abgesichert. Eine angepasste Gestaltung mit mehreren nicht-kommerziellen Sitzgelegenheiten und Begrünung sollte im aktuellen Verkehrsversuch zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen und das Gesamtkonzept komplettieren<sup>2</sup>.

Auch in diesem Jahr wurde das Projekt durch das Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V. (ROSIS) wissenschaftlich evaluiert. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Evaluation zur "Sommerstraße ‚Am Brink‘" 2022 zusammen. Ziel ist es, die Wahrnehmung des Verkehrsversuchs in der Bevölkerung hinsichtlich der folgenden Fragestellungen herauszuarbeiten und nach unterschiedlichen Zielgruppen zu differenzieren:

1. Wie wurde die "Sommerstraße 'Am Brink'" im Jahr 2022 durch die Befragten bewertet?
2. Wie bewerten die Befragten den Verkehrsversuch im Vergleich zum Vorjahr? Was hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert, was verschlechtert?
3. Welche Ziele des Amts für Mobilität konnten umgesetzt werden, welche nicht?
4. Wie bewerten die Befragten die Möglichkeiten der Bürger:innenbeteiligung zur "Sommerstraße 'Am Brink'"?
5. Wie stellen sich die Befragten die Realisierung einer Weiterführung der "Sommerstraße 'Am Brink'" vor?

## Vorgehensweise

---

<sup>1</sup> Knabe, André; Brumme, Robert; Rühmling, Melanie (2022): „Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung zum Verkehrsversuch „Sommerstraße ‚Am Brink‘“. Rostock: Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis (ROSIS) e.V. [https://doi.org/10.18453/rosdok\\_id00003517](https://doi.org/10.18453/rosdok_id00003517)

<sup>2</sup> Internetseite der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, 2022: [https://rathaus.rostock.de/de/wirtschaft\\_verkehr/mobilitaet/321466](https://rathaus.rostock.de/de/wirtschaft_verkehr/mobilitaet/321466) [20.2.2022]



Die Evaluation verfolgt einen methodenintegrativen Ansatz, der sowohl quantitative als auch qualitative Daten zur wissenschaftlichen Analyse verwendet. Die Ergebnisse des vorliegenden Berichts beruhen auf zwei Teilstudien, in Form von leitfadengestützten qualitativen Interviews mit 14 Vertreter:innen unterschiedlicher Zielgruppen und variierender wohnlicher Distanz zum Projektbereich sowie einer Vertreterin der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und einer standardisierten quantitativen Befragung von 135 Anwohner:innen.

## I Viel Zustimmung, aber auch ambivalente Meinungen

In der quantitativen Befragung bewerteten knapp 70 Prozent der Anwohner:innen den Verkehrsversuch als gut (8,9%) oder sehr gut (60%) gelungen. 44,4% empfinden die "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022 als genauso gut oder schlecht wie im letzten Jahr, 38,5% bewerten sie besser als im Vorjahr. Mehr als die Hälfte der Befragten wünscht sich eine Verstärkung des Projekts.

Allerdings zeigen sich im qualitativen Teil der Untersuchung auch ambivalente Bewertungen. Manche positiven Bewertungen wurden mit dem Zusatz versehen, dass das Projekt zu klein gedacht ist. Kritischere Bewertungen zeugen von einer Verunsicherung hinsichtlich der, als von außen herbeigeführt wahrgenommenen, Veränderungen des öffentlichen Raums. Der Charakter des Viertels ändert sich und dies kann sich, je nach individueller Betroffenheit, positiv oder negativ gesehen werden: Es gibt mehr Menschen, die sich im öffentlichen Raum aufhalten, mehr Leben auf der Straße, mehr Grün, mehr Aufenthaltsqualität. Einige Befragte nehmen aber auch mehr Freizeitlärm, mehr Unordnung und eine sich von ihren Bedürfnissen weg entwickelnde Nachfrage bezüglich der gewerblichen und gastronomischen Angebote wahr. Die teilweise erkennbare Ambivalenz in der Bewertung zeigt, dass es schwer sein wird, einfache Lösungen im öffentlichen Raum zu finden - weder in der "Sommerstraße 'Am Brink'", noch in Bezug auf andere stadtentwicklungspolitische Maßnahmen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Die beiden Studien zur ersten und zur zweiten Auflage des Verkehrsversuchs antworten daher nicht in erster Linie auf die Frage, ob die "Sommerstraße 'Am Brink'" eine gute oder eine schlechte Idee ist. Ihre Botschaft besteht vielmehr darin, dass sie eine offene Frage für die Rostocker Politik, Verwaltung und Gesellschaft aufwirft: Auf welche Weise können wir gemeinsam zu guten Lösungen bezüglich der Gestaltung unserer Stadt gelangen?

## II Verschiedene Akteur:innen, unterschiedliche Bedürfnisse

**Gastronomie:** Ein Teil der interviewten Gastronom:innen spricht sich eindeutig für den Verkehrsversuch aus, berichtet allerdings auch von der Entstehung einer "zweiten Reihe". Die Gäste halten sich demnach eher im Bereich der "Sommerstraße 'Am Brink'" auf und weniger in den angrenzenden Bereichen um die Fußgänger:innenzone .

**Gewerbe:** Nach wie vor beschreiben einige um den Projektbereich ansässige Gewerbetreibende die "Sommerstraße 'Am Brink'" als Existenzbedrohung, da jene Kund:innen ausblieben, die bislang mit dem eigenen Kfz bis vor die Ladentür fahren konnten um dort zu parken oder Waren einzuladen.



**Anwohner:innen:** Auch die Anwohner:innenmeinung ist weiterhin ambivalent. Zwar sprechen sich die meisten positiv zum Verkehrsversuch aus, oft steht hinter dieser Bewertung jedoch ein ABER. Dieses bezieht sich vor allem auf die Umsetzung des Projektvorhabens und auf die Kommunikation mit den zuständigen Ansprechpartner:innen der Stadt(-verwaltung).

### III Beteiligung und Kritik

Auffällig in der aktuellen Erhebung war, dass es im Zuge des zweiten Verkehrsversuchs deutlich weniger Protest gegen das Projekt gab als beim ersten Durchgang. Dafür gibt es drei Erklärungsansätze:

1. Das Interesse der Anwohner:innen, Gewerbetreibenden und Gastronom:innen ist rückläufig, da sich diese mit der temporären Umgestaltung des Platzes arrangiert haben und sich aufgrund der Vorabinformationen zum zweiten Verkehrsversuch eine bessere Planbarkeit ergeben hat (z.B. Information zu alternativen Parkmöglichkeiten für Kund:innen).
2. Ein weiterer Grund für das zurückgehende Engagement sind Resignation und Ermüdung. Der hohe Aufwand des Engagements führe nur zu einem geringen Einfluss, sagen einige der Befragten.
3. Der Rückzug aktiver Schlüsselpersonen, die die Interessen einer Gruppe öffentlich wahrnehmbar vertreten, verringert das Protestgeschehen insgesamt. Einige der Befragten sind eher in zweiter Reihe für oder gegen die "Sommerstraße 'Am Brink'" aktiv geworden. Da sie nicht auf vakante Plätze ('Runder Tisch') nachrücken, geht die Beteiligung der Gruppe insgesamt zurück, sobald sich die Engagierten aus der ersten Reihe zurückziehen. So kann es dazu kommen, dass die Gegenstimmen leiser werden, obwohl die Kritik weiter besteht.

Letzteres ist besonders interessant im Hinblick auf die Aushandlung von Kompromissen zwischen unterschiedlichen Akteur:innengruppen in der Stadt: Die Interessen einer Gruppe werden vor allem dann vertreten, wenn sich Personen finden, die sie kanalisieren und nach außen vertreten. Doch wie lassen sich Gruppen ohne solche Sprecher:innen sinnvoll in Aushandlungsprozesse einbinden (z.B. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen)? Wer vertritt ihre Interessen?



# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
2	Vorgehensweise.....	1
2.1	Methodenauswahl und Erhebungszeitraum.....	2
2.2	Methodenkritik.....	5
3	Ergebnisse.....	7
3.1	Bewertung der "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022.....	7
3.2	Bewertung der "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022 im Vergleich zum Vorjahr.....	12
3.3	Mit der "Sommerstraße 'Am Brink'" verbundene verkehrspolitische Ziele.....	16
3.4	Teilnahme an Beteiligungsformaten zur "Sommerstraße 'Am Brink'".....	19
3.5	Gestaltungsvorschläge.....	24
4	Fallportraits.....	28
4.1	"Also ich glaube, die Zeit der Tests ist vorbei" - Fabian Martens.....	28
4.2	"Inwieweit das dort Gehör gefunden hat, weiß ich nicht" - Uwe Meyer.....	31
4.3	Resümee.....	34
5	Fazit und Handlungsimplikationen.....	35
5.1	Zusammenfassung.....	35
5.2	Handlungsfeld 1: Gestaltung des Projektbereichs.....	36
5.3	Handlungsfeld 2: Bürger:innenbeteiligung.....	37
6	Anhang.....	38
6.1	Tabellen und Abbildungen.....	38
6.2	Anwohner:innenfragebogen.....	40
6.3	Interviewleitfaden.....	45



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Postkarte - Einladung zur Teilnahme an der Anwohner:innenbefragung.....	2
Abbildung 2: Rückseite der Postkarte zur Anwohner:innenbefragung .....	3
Abbildung 3: Projektgebiet und unterschiedliche Zonen der Anwohner:innenbefragung .....	3
Abbildung 4: allgemeine Bewertung der Sommerstraße.....	7
Abbildung 5: Bewertung der Sommerstraße im Umfeld der Befragten .....	8
Abbildung 6: Wie soll es 2023 weiter gehen?.....	8
Abbildung 7: Bewertung im Vergleich zum Vorjahr, gesamt.....	12
Abbildung 8: Bewertung im Vergleich zum Vorjahr, nach Kategorien.....	13
Abbildung 9: Bewertung im Vergl. zum Vorjahr, nach Kategorien und Wohnort der Befragten...	14
Abbildung 10: Bewertung im Vergleich zum Vorjahr, nach Kategorien und Kfz-Nutzung.....	14
Abbildung 11: Bewertung der Informationen vonseiten der Stadtverwaltung.....	20
Abbildung 12: Wichtigkeit der Gestaltung des öffentlichen Raums rund um die Sommerstraße	20
Abbildung 13: Bewertung der Möglichkeit, Einfluss auf die Gestaltung zu nehmen .....	21
Abbildung 14: Nutzung von Möglichkeiten der Beteiligung .....	21
Abbildung 15: Wunsch nach Beteiligung an Sommerstr. 2023 .....	21
Abbildung 16: Bewertung der Sommerstraße, nach Kategorien und Alter der Befragten .....	39

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: ambivalent, positiv und negativ bewertete Aspekte der "Sommerstraße 'Am Brink'".	10
Tabelle 2: Soziodemographische Angaben der Befragten .....	38





# 1 Einleitung

Die vorliegende Evaluation beschäftigt sich mit den Motiven, Wahrnehmungen und Bewertungen der Bürger:innen, der Gewerbetreibenden und der Gastronom:innen zur Neuauflage der "Sommerstraße 'Am Brink'". Unter Verwendung eines methodenintegrativen Ansatzes soll ein möglichst detailliertes Gesamtbild zum zweiten Verkehrsversuch entstehen. Der Projektbericht ist in fünf Kapitel gegliedert. Kapitel 2 thematisiert die Vorgehensweise sowie die Methodenauswahl und den Erhebungszeitraum und reflektiert die angewandten Erhebungsinstrumente. Den Hauptteil der Arbeit bildet die Darstellung der quantitativen und qualitativen Ergebnisse in Kapitel 3. Exemplarisch sind in Kapitel 4 ausführliche Fallportraits zweier Personen dargestellt. Abschließend erfolgt in Kapitel 5 ein Fazit und die Skizzierung von Handlungsfeldern.

## 2 Vorgehensweise

Um ein möglichst differenziertes Bild der Meinungen, Einstellungen, Wahrnehmungen und Bewertungen zum zweiten Verkehrsversuch der "Sommerstraße 'Am Brink'" abbilden zu können, verfolgt die Evaluationsstudie auch in diesem Jahr einen methodenintegrativen Ansatz. Entlang folgender Leitfragen wurde der Modellversuch sowohl quantitativ (standardisierter Fragebogen) als auch qualitativ (offene leitfadengestützte Interviews) beforscht:

1. Wie wurde die "Sommerstraße 'Am Brink'" im Jahr 2022 durch die Befragten bewertet?
2. Wie bewerten die Befragten den Verkehrsversuch im Vergleich zum Vorjahr? Was hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert, was verschlechtert?
3. Welche Ziele des Amtes für Mobilität konnten umgesetzt werden, welche nicht?
4. Wie bewerten die Befragten die Möglichkeiten der Bürger:innenbeteiligung zur "Sommerstraße 'Am Brink'"?
5. Wie stellen sich die Befragten die Realisierung einer Weiterführung der "Sommerstraße 'Am Brink'" vor?

Folgende sechs Zielgruppen wurden befragt:

1. Anwohnende des Projektbereichs (quantitativ und qualitativ)
2. Anwohnende im unmittelbaren Umfeld des Projektbereichs (quantitativ und qualitativ)
3. Anwohnende der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (qualitativ)
4. Bürger:innen des Landkreises (qualitativ)
5. Gewerbetreibende und Gastronom:innen im Projektbereich sowie im unmittelbaren Umfeld des Projektbereichs (qualitativ)
6. Mitarbeiter:innen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (qualitativ)



## 2.1 Methodenauswahl und Erhebungszeitraum

Die vorliegende Studie ist in zwei empirische Teile unterteilt:

1. Quantitative Befragung von Anwohner:innen im Projektbereich sowie im unmittelbaren Umfeld (standardisierter Fragebogen)
2. Qualitative Befragung von Personen mit unterschiedlichen Bezügen zum Verkehrsversuch (offene leitfadengestützte Interviews)

Nachfolgend werden die einzelnen Teilstudien vorgestellt.

### Quantitative Befragung von Anwohner:innen

Die quantitative Befragung der Anwohner:innen wurde durch eine Postwurfsendung initiiert (s. Abbildung 1 und Abbildung 2). Ca. 2.500 Haushalte im Umfeld der "Sommerstraße 'Am Brink'" erhielten eine Postkarte mit der Aufforderung zur Beteiligung an der Umfrage.

Die Befragten wurden gebeten, einen auf der Rückseite der Postkarte abgedruckten QR-Code zu scannen und die Fragen zur "Sommerstraße 'Am Brink'" am Smartphone zu beantworten. Alternativ war ein Link auf der Postkarte abgedruckt, mit dem man vom PC aus zur Umfrage gelangte.

An der Umfrage beteiligten sich insgesamt 135 Personen. Die Verteilung der soziodemographischen Merkmale der Befragten sind in Tabelle 2 zusammengefasst (s. Anhang, S. 38). Der vollständige Anwohner:innenfragebogen befindet sich im Anhang 6.2 auf Seite 40ff.



Abbildung 1: Postkarte - Einladung zur Teilnahme an der Anwohner:innenbefragung



**Liebe Anwohner:innen,**

in diesem Jahr wurde am Brink zum zweiten Mal eine Sommerstraße eingerichtet. Noch bis zum 3. Oktober ist die Straße temporär zu einer Fußgänger:innenzone umgestaltet.

Im Auftrag des Amtes für Mobilität der Hanse- und Universitätsstadt führt das Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis eine Anwohner:innen-Befragung durch.

**Wir wollen nun gerne wissen:**

Wie gefiel Ihnen die Sommerstraße 2022?  
Wie bewerten Sie die temporäre Umgestaltung?

**Nehmen Sie teil und senden Sie uns Ihr Feedback.**

Indem Sie den QR-Code einscannen gelangen Sie zur Umfrage. Die Beantwortung der Fragen dauert ca. 10 Min.

Vielen Dank für Ihr Engagement für eine lebenswerte KTV!

Ihr Amt für Mobilität  
in Zusammenarbeit mit ROSIS e.V.



Klimaneutral gedruckt | DE-077251974 | www.natureOffice.com



Hier scannen und Feedback geben  
oder den nachfolgenden Link nutzen:  
[rostocker-institut.org/brink](https://rostocker-institut.org/brink)  
Lösung: AmBrink



Abbildung 2: Rückseite der Postkarte zur Anwohner:innenbefragung

### Qualitative Befragung von Personen mit unterschiedlichen Bezügen zum Verkehrsversuch

Die Rekrutierung potentieller Interviewpartner:innen begann im August 2022. Dabei wurden einige der bereits im Vorjahr akquirierten Gesprächspartner:innen zu einem Folgeinterview eingeladen. Weitere Teilnehmer:innen der qualitativen Studie wurden über das Schneeballverfahren und die gezielte Ansprache von Personen gewonnen, die als relevante Akteur:innen in der medialen Berichterstattung, in den Erzählungen der Interviewpartner:innen und im Kontext der Beteiligungsformate in Erscheinung traten. Erste Interviews wurden ab Mitte August 2022 geführt. Die Datenerhebung zur qualitativen Teilstudie endete Mitte September 2022.

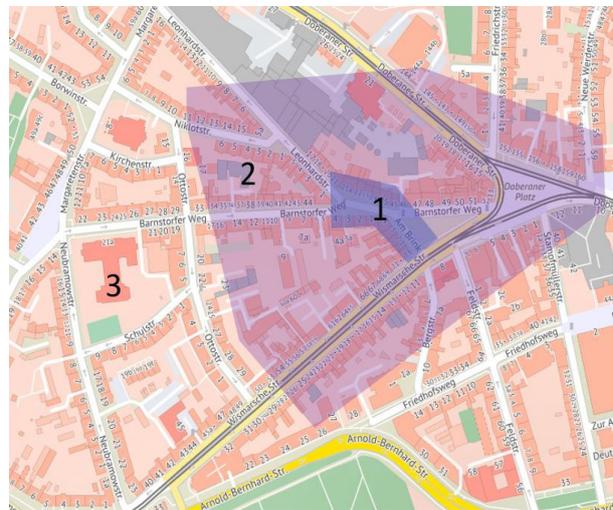


Abbildung 3: Projektgebiet und unterschiedliche Zonen der Anwohner:innenbefragung

Um ein möglichst kontrastreiches und umfassendes Gesamtbild der Meinungen zum Projekt abbilden zu können, wurden Personen mit unterschiedlichen Interessenlagen bezüglich des Verkehrsversuchs interviewt. Die Unterschiede ergeben sich unter anderem aus der Lebens- und Wohnsituation sowie den beruflichen Tätigkeiten der Befragten. Zu den Personengruppen zählten ältere Menschen, Erwachsene sowie junge Erwachsene, Familien und Jugendliche im, und



unmittelbar um den Projektbereich (s. Abbildung 3, Bereich 1 und 2); Personen mit Wohnsitz in Rostock, aber außerhalb der KTV (s. Abbildung 3, Bereich 3); Menschen aus dem Landkreis Rostock (s. Abbildung 3, Bereich 3) und Gesprächspartner:innen aus dem Bereich Gastronomie und Gewerbe mit Standort im oder unmittelbar um den Projektbereich (s. Abbildung 3, Bereich 1 und 2).

Insgesamt wurden 14 qualitative Interviews geführt. Für die Zielgruppe der Anwohnenden im Projektbereich ergaben sich vier Interviews. Diese setzten sich aus einem Paar und einem Befragten im jüngeren Erwachsenenalter (25-45 Jahre)<sup>3</sup> sowie einem Anwohnenden des älteren Erwachsenenalters (45-65 Jahre) zusammen. Ergänzend wurden drei Interviews mit Anwohnenden aus dem unmittelbaren Projektumfeld geführt (jüngeres und älteres Erwachsenenalter). Weitere zwei Interviews wurden mit Personen, mit Wohnsitz in Rostock (jüngeres Erwachsenenalter) geführt, sowie mit zwei Personen, die im Landkreis Rostock leben (jüngeres und älteres Erwachsenenalter). In der Zielgruppe der Gewerbetreibenden und Gastronom:innen wurden drei Gespräche (jüngeres und älteres Erwachsenenalter) geführt.

Der eingesetzte Interviewleitfaden bestand aus zwölf Frageblöcken, die in drei Abschnitte gegliedert wurden (s. Leitfaden im Anhang 6.3, S. 47ff.):

1. Einstieg, Einleitung (Alltag und aktuelle Lebenssituation)
2. "Sommerstraße 'Am Brink'"
3. Allgemeine gesellschaftliche Verortung und Mitbestimmung

Die Interviewdauer betrug zwischen 30 und 90 Minuten.

Zur Verknüpfung der im Interview gewonnenen qualitativen Aussagen mit den quantitativen Daten der Anwohner:innenbefragung, wurde im Anschluss ein Fragebogen ausgefüllt. Dieser erhielt ergänzend zum Interview quantitative Aspekte zur Projektbewertung.

---

<sup>3</sup> Definition laut Hansestadt Rostock: Statistische Nachrichten Bevölkerungsprognose bis 2035 (April 2016, S. 22 ff)



## 2.2 Methodenkritik

Das folgende Kapitel ist der Auseinandersetzung mit den angewandten Erhebungsmethoden der Evaluationsstudie gewidmet.

### Quantitative Erhebung

Die quantitative Erhebung erzielte im zweiten Durchlauf der "Sommerstraße 'Am Brink'" eine sehr geringe Rücklaufquote von 5,4% (135 abgegebene Fragebögen bei 2.500 verteilten Postkarten). Im Vorjahr lag der Rücklauf bei 11,8%. Ein Grund dafür könnte der Verzicht auf einen ausgedruckten Papierfragebogen sein. Dieser wurde in der aktuellen Erhebung nicht mehr verwendet, da der Druck der 10-Seitigen Fragebögen sehr ressourcenintensiv (12.500 Blatt Papier) und der Anteil der abgegebenen Papierfragebögen an allen ausgefüllten Fragebögen im Vorjahr sehr gering war. Durch die fehlende Möglichkeit zur Abgabe eines ausgedruckten Fragebogens wurden Menschen ohne Smartphone oder internetfähigem PC von der Erhebung ausgeschlossen.

Ein weiteres Problem, das sich in der Auswertung zeigte, ist die Selbstselektion der Befragten. Diejenigen, die einen Fragebogen ausgefüllt haben, geben häufig an, dass sie selbst die "Sommerstraße 'Am Brink'" positiver bewerten als die Menschen in ihrem Haushalt, ihrer Nachbarschaft und in ihrem Freundeskreis (s. Abbildung 5, S. 13).

Im Rahmen der Analyse wird versucht, diese Probleme durch eine nach Zielgruppen differenzierende Auswertung zu kontrollieren. Auf diese Weise sollen Gruppen mit einer unterschiedlichen Haltung zum Verkehrsversuch voneinander unterschieden werden. Außerdem wurden im Rahmen der qualitativen Teilstudie bewusst auch solche Personen rekrutiert, deren Einstellungen sich nur schwer quantitativ erfassen lassen.

### Qualitative Erhebung

Neben den bereits im ersten Forschungsbericht zur "Sommerstraße 'Am Brink'" 2021<sup>4</sup> diskutierten Hürden der Erreichbarkeit im öffentlichen Diskurs unterrepräsentierter Gruppen, ergibt sich auch hier der Effekt der Selbstselektion der Teilnehmenden. So gestaltete sich die Rekrutierung vor allem bei solchen Personen schwierig, die nach eigenen Aussagen keine dezidierte Meinung zum Projekt hatten.

Ein Forschungsergebnis zum ersten Verkehrsversuch ist die Einteilung der Befragten in drei Gruppen: die lauten / aktiven (1), die leisen (2) und die unsichtbaren (3) Bürger:innen. Diese Einteilung lässt sich auch aus den Ergebnissen der zweiten Evaluation ableiten. Stärker an Beteiligungsformaten und politischen Prozessen interessierten Bürger:innen wiesen auch im Rahmen der aktuellen Evaluation eine höhere Bereitschaft auf, an der Befragung teilzunehmen.

---

<sup>4</sup> Knabe, André; Brumme, Robert; Rühmling, Melanie (2022): „Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung zum Verkehrsversuch „Sommerstraße ‚Am Brink‘“. Rostock: Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis (ROSIS) e.V. [https://doi.org/10.18453/rosdok\\_id00003517](https://doi.org/10.18453/rosdok_id00003517)



Um dennoch ein differenziertes Meinungsbild zu erhalten, lag der Fokus der Akquise stärker auf den leisen und unsichtbaren Bürger:innen. In den Leitzielen für die KTV werden zum Beispiel Kinder und Jugendliche als eine relevante Zielgruppe im Kontext der Gestaltung des öffentlichen Raums genannt: "Die KTV ist beispielbar - kinder- und jugendgerechter öffentlicher Raum"<sup>5</sup>. Im öffentlichen Diskurs um die "Sommerstraße 'Am Brink'" spielen sie hingegen keine Rolle. Die Kontaktabnahnung zu Kindern und Jugendlichen beziehungsweise zu deren Familien gestaltete sich jedoch schwierig. Auch über örtliche Träger der sozialen Arbeit kam kein Interview mit einem/einer Jugendlichen zustande. Gleiches gilt für die Gruppe der älteren Menschen über 65 Jahre sowie für mobilitätseingeschränkte Personen. Auch Bürger:innen dieser beiden Bevölkerungsgruppen werden im Rahmenplan und in den dortigen Leitzielen für die KTV erwähnt: "Der öffentliche Raum ist für alle da: grün, zugänglich und barrierefrei"<sup>6</sup>. Eine vielversprechende Anbahnung mit einer älteren Person mündete am Ende leider nicht in ein Interview. Die Bedürfnisse und Interessenlagen mobilitätseingeschränkter Personen konnten im Rahmen der Studie jedoch indirekt, durch die Befragung einer Person, die beruflich im Rehabilitationsbereich tätig ist, thematisiert werden. Diese konnte umfangreich über die alltäglichen Probleme und Hürden der Betroffenen berichten.

---

<sup>5</sup> Städtebaulicher Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt, 2022, S. 80

<sup>6</sup> ebd., S. 81



## 3 Ergebnisse

Kapitel 3 beginnt mit der allgemeinen Bewertung der Neuauflage des Verkehrsversuchs (3.1). Darauf aufbauend wird das Modellprojekt im Vergleich zur "Sommerstraße 'Am Brink'" im Vorjahr betrachtet (3.2). Anschließend werden die Aussagen der Interviewten hinsichtlich der vom Amt für Mobilität der Hanse- und Universitätsstadt Rostock proklamierten verkehrspolitischen Ziele des Verkehrsversuchs analysiert (3.3). Ein separater Abschnitt beschäftigt sich mit der Wahrnehmung und Bewertung der projektbegleitenden Beteiligungsformate (3.4). Das Kapitel schließt mit einer systematischen Sammlung von Gestaltungsvorschlägen der Befragten in Bezug auf künftige Umsetzungen oder die mögliche Verstetigung der temporären Fußgänger:innenzone (3.5).

### 3.1 Bewertung der "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022

#### Quantitative Befunde

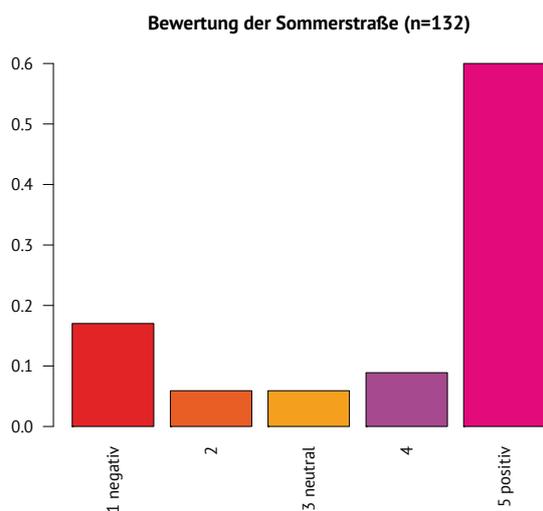
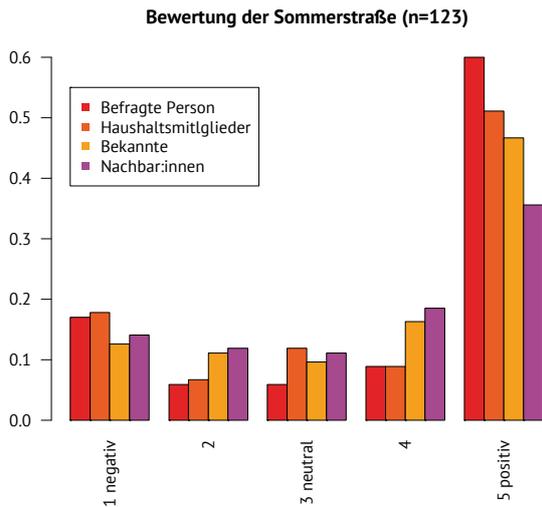


Abbildung 4: allgemeine Bewertung der Sommerstraße

Die 135 Teilnehmer:innen der Anwohner:innenbefragung wurden gleich zu Beginn gefragt, wie sie die "Sommerstraße 'Am Brink'" im Allgemeinen auf einer Skala von "1 - negativ" bis "5 - positiv" bewerten (s. Abbildung 4). Die überwiegende Mehrheit der Befragten bewertete das Projekt auf der vorgegebenen Skala mit "4" (8,9%) oder "5" (60%) im positiven Bereich. Dagegen stehen nur wenige neutrale Bewertungen (5,9%), und knapp 23% negative Bewertungen ("1 - negativ" 17% / "2" - 5,9%).

Daraus lässt sich schließen, dass das Projekt insgesamt eine große Sympathie in der Bevölkerung genießt. Dieser Beobachtung muss allerdings die einschränkende Bemerkung hinzugefügt werden, dass die Bereitschaft zur Teilnahme an der Anwohner:innenbefragung unter jenen Personen größer war, die dem Projekt positiv gegenüberstehen. Dies lässt sich gut in Abbildung 5 erkennen. Hier ist die Verteilung der Antworten auf die Frage dargestellt, wie die Menschen im Umfeld der Befragten die "Sommerstraße 'Am Brink'" bewerten. Die Befragten bewerten den Verkehrsversuch selbst (rote Balken) häufiger positiver, als die anderen Mitglieder ihres Haushalts



(orange), ihre Bekannten (gelb) und ihre Nachbar:innen (lila) das ihrer Ansicht nach tun würden (s. Abbildung 5). Es ist also davon auszugehen, dass Personen mit sehr positiven Meinungen in der quantitativen Befragung leicht überrepräsentiert sind. Doch selbst unter den, von den Befragten, deutlich kritischer bewerteten Nachbar:innen (lila - 35,5% "5 - positiv" und 18,5% "4"), zeigt sich noch eine überwiegend positive Bewertung. Das Bild der sehr positiven Gesamtbewertung wird schwächer, kehrt sich aber nicht um.

Abbildung 5: Bewertung der Sommerstraße im Umfeld der Befragten

Die sich, an die Gesamtbewertung, anschließende Frage, war jene nach der Zukunft des Projektbereichs: Wie soll es dort im Jahr 2023 weitergehen? 54,1% der Befragten wünschen sich eine Verstärkung, also die dauerhafte Verkehrsberuhigung des Projektbereichs (s. Abbildung 6). Für die jährliche Wiederholung des Verkehrsversuchs als "Sommerstraße 'Am Brink'" plädieren 17,8% der Befragten, während sich 19,3% wünschen, dass es keine weitere Umsetzung des Modellprojekts gibt. 7,4% der Befragten gaben an, dass sie sich anstelle der "Sommerstraße 'Am Brink'" etwas anderes wünschen. Die Ausführungen bezüglich der Kategorie "4 - etwas anderes" lassen sich in die folgenden drei Gruppen einteilen, die im Folgenden anhand von Zitaten aus den offenen Antworten in der quantitativen Befragung illustriert werden:

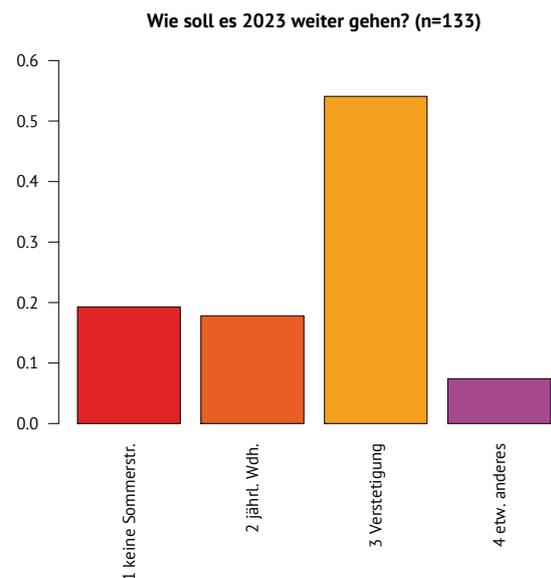


Abbildung 6: Wie soll es 2023 weiter gehen?



### 1. Ausweitung:

- *"Ausweitung auf den gesamten Barnstorfer Weg bis Ecke Ottostraße."*
- *"Noch mehr solcher Projekte!"*
- *"Vielleicht statt der "Straße" ein Spielplatz oder so in der Mitte...? Dann könnten Eltern noch entspannter Essen gehen :)"*

### 2. Einbahnstraße:

- *"Einrichtung einer Einbahnstraße, bauliche Veränderungen im Kurvenbereich, um Falschparken in der Kurve zu verhindern"*
- *"Gemeinsam mit den Anwohnern nach einer besseren Lösung suchen. Eventuell Einbahnstraße?"*
- *"Ich bin für eine einseitige Nutzung der Straße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h."*
- *"Verkehrsberuhigte Zone, Freisitzerweiterung, verkleinerte Straßenbreite, Verkehr in Einbahnstraßen System"*
- *"Fahrwegsverlagerung in die Tiefe der KTV bzw. dadurch auch Entlastung der maroden Fahr- und Fußgänger Bereiche."*

### 3. Verbesserungen am Konzept:

- *"Gerne möchte ich die Sommerstraße saisonal behalten, die ist ja wirklich schön. Aber dann müssen auch Punkte für die Anwohner geschaffen werden. (Parkplätze, mehr Mülltonnen, bessere Verkehrsführung)."*
- *"Weiterführung unter Einbeziehung einer Lösung des Verkehrsproblems!!! Erst Fakten schaffen, dann Sommerstraße."*

## Qualitative Befunde

Insgesamt äußern sich die meisten der 14 Interviewpartner:innen aus der qualitativen Teilstudie im Kontext der Bewertung zur aktuellen "Sommerstraße 'Am Brink'" positiv. Dennoch kritisieren auch überwiegend positiv gestimmte Befragte Teilaspekte des Verkehrsversuchs. Besonders deutlich wird die Ambivalenz in zwei der geführten Interviews.

Eingangs bewertet die Befragte aus Interview 6 den Verkehrsversuch hinsichtlich der Aufenthaltsqualität als positiv und berichtet, dass die Nutzung gastronomischer Flächen bei entsprechendem Wetter angenehm sei: *"Man hat die Möglichkeit, bei schönem Wetter draußen zu sitzen, wenn man denn da doch essen oder was trinken möchte, das finde ich schon angenehm."*

Die Neuauflage des Verkehrsversuchs bewertet sie insgesamt, aufgrund der wohnlichen Distanz dann aber neutral: *"...dadurch, dass es mich jetzt nicht so sehr betrifft, war ich da eher neutral, ok, das ist jetzt wieder so und ich stell mich drauf ein [...] Ist nicht gut und auch nicht schlecht, weil ich wohn da jetzt nicht..."*

Da sich die Interviewte jedoch nicht nur zum *"...essen oder was trinken..."* im Projektbereich aufhält, erkennt sie auch negative Aspekte: Als den Bereich querende Passantin während der Mittagspause oder als Person, die den Projektbereich mit ihren Kindern besucht, ist sie auf andere Weise von den Veränderungen betroffen. Insbesondere die unübersichtliche Verkehrsführung und die daraus



resultierenden Nutzungskonflikte empfindet sie dann als störend: *"..., dass da jetzt trotzdem noch die Autos dann zwischen rumfahren können. Wo man denkt "Ok, hier brauchst du jetzt nicht groß aufpassen." [...] Gut, es sind nicht nur Autos, es sind ja auch die Radfahrer, die dann trotzdem kreuz und quer fahren. Also, dass das nicht geregelt ist, irgendwie vernünftig, dass die denn meinetwegen auch absteigen müssen oder so."*

Tabelle 1 stellt alle Aspekte dar, die sowohl in positiven Bezugnahmen sowie auch in negativen Äußerungen zur "Sommerstraße 'Am Brink'" angeführt wurden (1-7), als auch solche Aspekte, die immer mit positiven (8-12) oder immer mit negativen Bewertungen (14-16) einhergingen.

Tabelle 1: ambivalent, positiv und negativ bewertete Aspekte der "Sommerstraße 'Am Brink'"

ambivalente Aspekte	
1. Zunahme der Begrünung	zu wenig Begrünung
2. gute Beschilderung / Verkehrsführung	unzureichende Beschilderung /schlechte Verkehrsführung
3. mehr Barrierefreiheit	keine Barrierefreiheit
4. Förderung Gastronomie	Prestigeprojekt für Gastronomie
5. keine Autos / Verkehrsberuhigung	Nutzungskonflikte Autos und Radfahrende
6. belebter	zu belebt, mehr Lärm
7. bessere Gestaltung, Aufenthaltsqualität	keine gute Atmosphäre, 'provisorische' Gestaltung

positive Aspekte
8. Umsetzung Kritik/ Vorschläge
9. mehr Platz
10. mehr Kultur
11. Zusammenarbeit Ordnungsamt / Polizei
12. Diskussion um öffentl. Raum

negative Aspekte
13. unerwünschte Klientel
14. Kommunikation mit der Stadt
15. Umsatzeinbuße
16. schlechte Parkplatzsituation

Bezogen auf die **Gestaltung** bemerkte ein Interviewter positiv: *"...also das erste Jahr war ja doch etwas trist am Anfang ne, und es kam erst sehr spät, dass da noch ein bisschen mehr Grün und Bäume aufgestellt werden, das war ja jetzt von vornherein der Fall, deswegen ist das ja grundsätzlich positiv."* (Interview 1). Andere Befragte fügen jedoch einschränkend hinzu, dass die Platzgestaltung lediglich einer wirtschaftlichen Förderung der im Projektbereich ansässigen Gastronomie diene und weniger der Allgemeinheit: *"...also, wenn ihr's macht, dann macht doch nicht nur die Gastronomie, sondern überlegt doch [...], dass man bei der Gestaltung, was die Pflanzen angeht, Bänke oder so noch ein bisschen guckt."* (Interview 10).

Auch die **Nutzungsmöglichkeiten** innerhalb des Projektbereichs bilden die heterogenen Wahrnehmungen der Interviewten ab. Einerseits empfindet ein Teil der Befragten die erweiterten gastronomischen Flächen als Zugewinn: *"...es [ist] nett, da draußen zu sitzen, so auch für die Leute und dass natürlich bisschen mehr Bewegung dort reinkommt in den Bereich, weil vorher war es eben so, dass die Plätze draußen sehr, sehr wenig waren und die Gastronomen hatten da halt wenig Möglichkeiten das zu nutzen und so haben sie natürlich viel, viel mehr Platz."* (Interview 5). Andererseits klingt auch hier erneut die Meinung der Befragten durch, dass der Verkehrsversuch lediglich der Förderung



der Gastronom:innen nach der Coronapandemie diene: *"Also [...], wenn man's ganz böse ausdrücken will, [ist das] so ein Prestigeprojekt, das eigentlich eher eine Gastronomieförderung ist, dass man aber ganz gut verkaufen kann als "Wir machen was zur Verkehrswende". Und ich weiß nicht, ob das jetzt wirklich so [ist], also ich will da ja niemandem was Böses, aber dass so ein bisschen der Eindruck entsteht..."* (Interview 10).

In der Kategorie '**mehr Platz für Fußgänger:innen**', welche auch Aussagen zur Barrierefreiheit beinhaltet, unterscheiden sich die Bewertungen der Befragten deutlich voneinander: *"...das mit den Rampen für Rollstuhlfahrer oder so, das habe ich auch positiv zur Kenntnis genommen"*, sagt beispielsweise die Befragte aus Interview 10. Die Befragte aus Interview 7 kann hingegen keine Verbesserung bezüglich der Barrierefreiheit erkennen: *"Es gibt ja keine Veränderungen [im Vergleich zum ersten Verkehrsversuch]"*.

Ebenfalls divers sind die Meinungen hinsichtlich einer Zu- oder Abnahme der **Nutzungskonflikte** zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen im Projektzeitraum. Einige der Bewertungen sind durchweg positiv. Sie betonen einen Rückgang der Nutzungskonflikte, einhergehend mit mehr Platz für Fußgänger:innen: *"...weil ich als Fußgänger hier unterwegs bin und das Auto meistens nur rumsteht und ich [...] mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs bin und von daher das ganz angenehm finde, da nicht nach Autos gucken zu müssen, wenn ich da durchgehe..."* (Interview 2). Andere sprechen dagegen von einer "scheinbaren" Verkehrsberuhigung, die erhebliche Gefahren für Fußgänger:innen mit sich bringt: *"...ich muss tierisch aufpassen bei dieser Sommerstraße, entweder kommen Lieferwagen entgegen, wenn ich die Straße quere vor zehn Uhr auch oder es kommen einem Fahrräder richtig mit großer Geschwindigkeit entgegen, bei diesem abschüssigen Gelände. Entspannung ist es nicht, bis zehn Uhr. [...] Man muss ganz doll aufpassen. Also mein Kind würde ich niemals frei laufen [lassen], also niemals [...] das [Kind] alleine fahren lassen. [...] Es wird eine Sicherheit vorge[täuscht], also [eine] Verkehrsberuhigung, aber in Wirklichkeit ist es sehr gefährlich..."* (Interview 8).

**Zwischenfazit:** Die Anwohner:innen bewerten den Verkehrsversuch überwiegend positiv, die Mehrheit wünscht sich eine Verstetigung. Diesem klaren Befund muss jedoch einschränkend hinzugefügt werden, dass vor allem diejenigen an der Befragung teilgenommen haben, die dem Projekt positiv gegenüberstehen. In der qualitativen Befragung kamen auch kritische Positionen zu Wort (s. Tabelle 1). Hier wurde deutlich, dass das, was einige positiv bewerten, von anderen negativ betrachtet wird. Am Ende gilt es, gute Kompromisse zu finden.



## 3.2 Bewertung der "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022 im Vergleich zum Vorjahr

### Quantitative Befunde

Die 135 Teilnehmer:innen der Anwohner:innenbefragung wurden gebeten, die "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022 im Vergleich zu dem im Vorjahr durchgeführten Verkehrsversuch zu bewerten. 124 Befragte antworteten auf diese Frage. 44,4% davon bewerteten die "Sommerstraße 'Am Brink'" im Jahr 2022 genauso gut oder schlecht wie im Vorjahr. 38,5% bewerteten die zweite Phase besser als die erste, während 8,9% die Neuauflage des Projekts schlechter bewerteten als den ersten Verkehrsversuch (s. Abbildung 7).

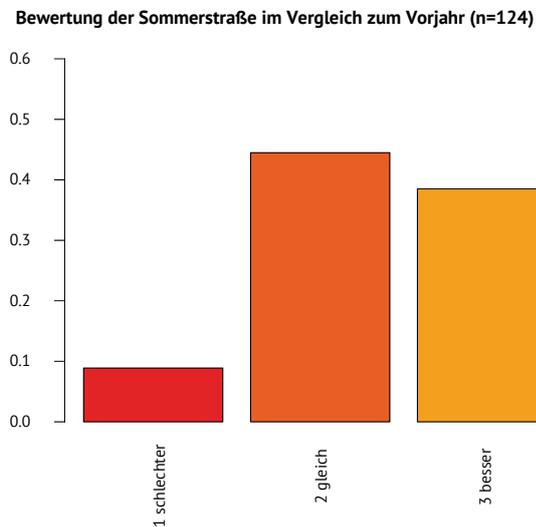


Abbildung 7: Bewertung im Vergleich zum Vorjahr, gesamt

Ein genaueres Bild liefert die detaillierte Abfrage einzelner Aspekte, die die Befragten als schlechter, gleich oder besser im Vergleich zum Vorjahr bewerten sollten. In Abbildung 8 sind die Mittelwerte der Bewertung der "Sommerstraße 'Am Brink'" auf einer 5-Stufigen Skala von "1 - schlechter als im Vorjahr" bis "5 - besser als im Vorjahr" dargestellt. Ein Wert von "3" spiegelt wider, dass sich von 2021 auf 2022 nichts oder nur sehr wenig an der Bewertung des Verkehrsversuches geändert hat. Wie in der Gesamtbewertung, zeigt sich auch hier eine starke Tendenz zur Mittelkategorie.

Stärkere positive Ausschläge ergeben sich in den Kategorien: "Information und Beteiligung", "Beschilderung", "öffentliche Sitzmöglichkeiten" und "Begrünung". Hier hat eine größere Anzahl an Befragten als positiv bewertete Veränderungen wahrgenommen.

In den Kategorien "Erreichbarkeit der Wohnung", "Parkmöglichkeiten für PKW", "Verkehrssituation für Autofahrende" und "Freizeitlärm" finden sich Mittelwerte von (teilweise knapp) unter "3". Hier wurden der "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022 häufiger Verschlechterungen im Vergleich zum ersten Verkehrsversuch bescheinigt. Die auf die Erreichbarkeit der Wohnung und den Autoverkehr bezogenen Kategorien wurden bereits im Rahmen der Evaluation des ersten Verkehrsversuchs im Jahr 2021 als besonders negativ bewertet. Dass sie auch hier wieder negativ hervortreten, deutet auf die hohe Relevanz dieser Kategorien hinsichtlich der Akzeptanz des Verkehrsprojektes hin.



Als Reaktion auf die Ergebnisse der qualitativen Befunde aus der ersten Erhebung, ist die Kategorie "Freizeitlärm" hinzugekommen. In der ersten Erhebungswelle stand an dieser Stelle nur "Lärm" im Allgemeinen. Die Befragten beschrieben daraufhin einen Rückgang des "Lärms", der sich sicher zu großen Teilen auf den "Verkehrslärm" beziehen lässt. Die spezifische Erfassung von "Freizeitlärm" führt nun zum Ausschlag der Bewertung in die entgegengesetzte - negative - Richtung.

### Bewertung der Sommerstraße im Vergleich zum Vorjahr (n=116)

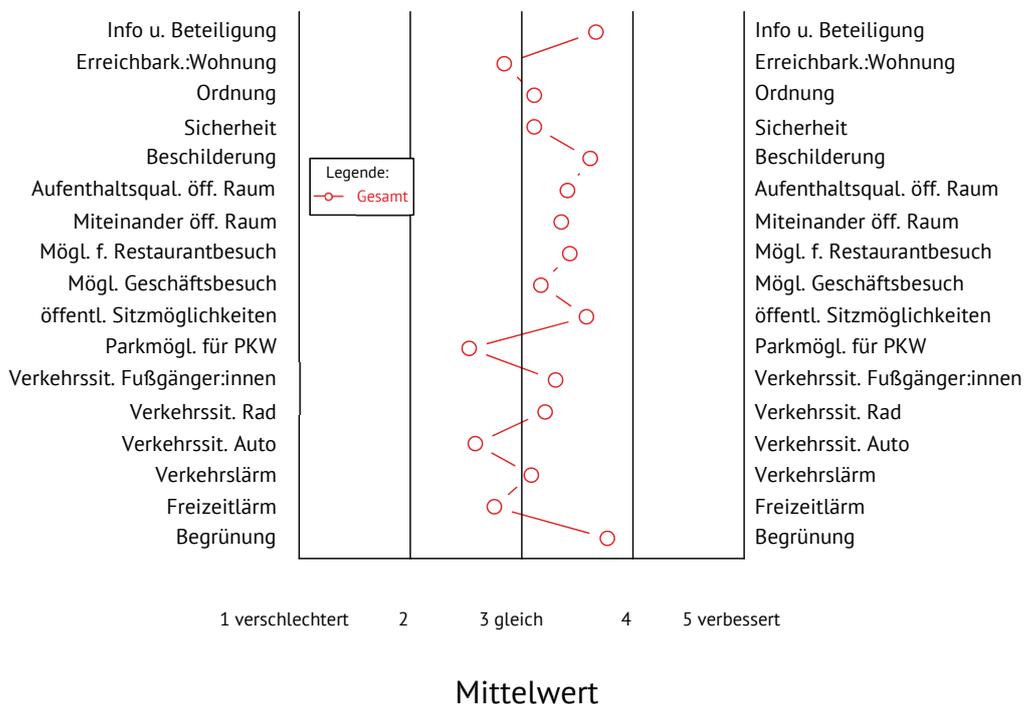


Abbildung 8: Bewertung im Vergleich zum Vorjahr, nach Kategorien

Abbildung 9 zeigt, dass der Lärm, der durch die veränderte Nutzung des Projektbereichs hinzukommt, insbesondere für jene Befragte relevant ist, die unmittelbar im Projektbereich wohnen (rot dargestellt). Diese vergleichsweise kritische Bewertung vonseiten der Anwohner:innen des Projektbereichs zieht sich durch alle Kategorien: Die rote Profillinie der Anwohner:innen verläuft links von der gelben Linie derjenigen, die nah am Projektbereich wohnen (s. Abbildung 3, Bereich 2, S. 3) und der blauen Linie derer, die weiter weg vom Projektbereich leben (s. Abbildung 3, Bereich 3, S. 8).

Darüber hinaus unterscheiden sich die Bewertungen der Befragten dahingehend, wie häufig sie ein Kfz nutzen (s. Abbildung 10). Die gelbe Profillinie derjenigen, die öfter als einmal im Monat mit Kraftfahrzeugen unterwegs sind, verläuft links von jener der Personen, die nur einmal im Monat oder seltener einen PKW nutzen. Unterschiede hinsichtlich des Alters der Befragten lassen sich dagegen nicht finden (s. Abbildung 16 im Anhang, S. 39).



## Bewertung der Sommerstraße im Vergleich zum Vorjahr, nach Wohnort (n=116)

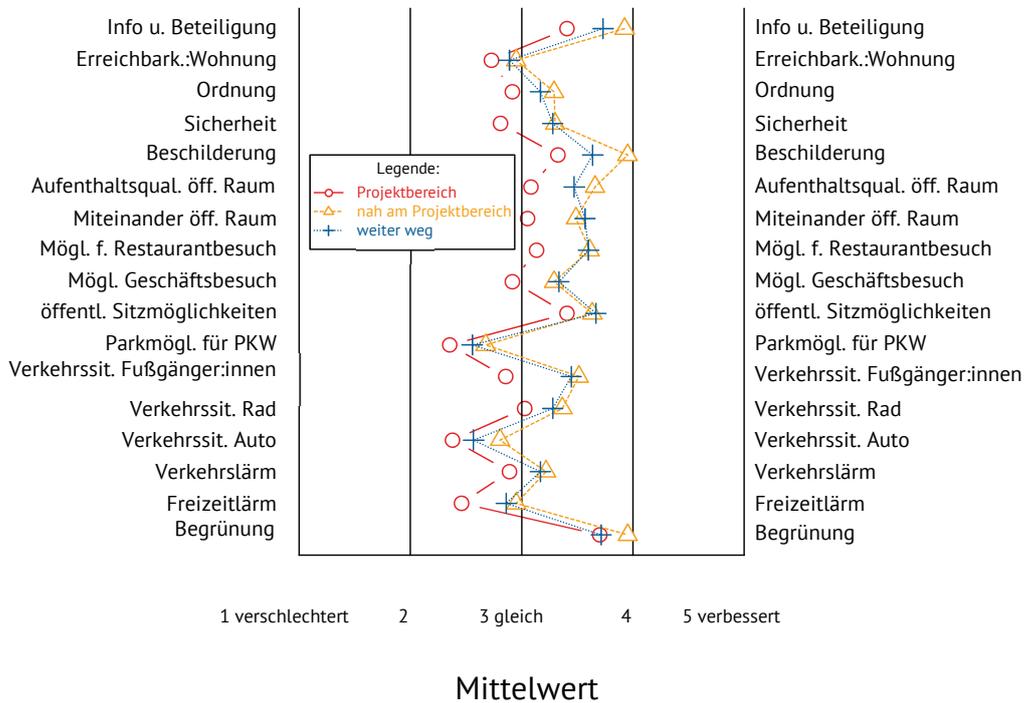


Abbildung 9: Bewertung im Vergl. zum Vorjahr, nach Kategorien und Wohnort der Befragten

## im Vergleich zum Vorjahr, nach Kfz-Nutzung (n=116)

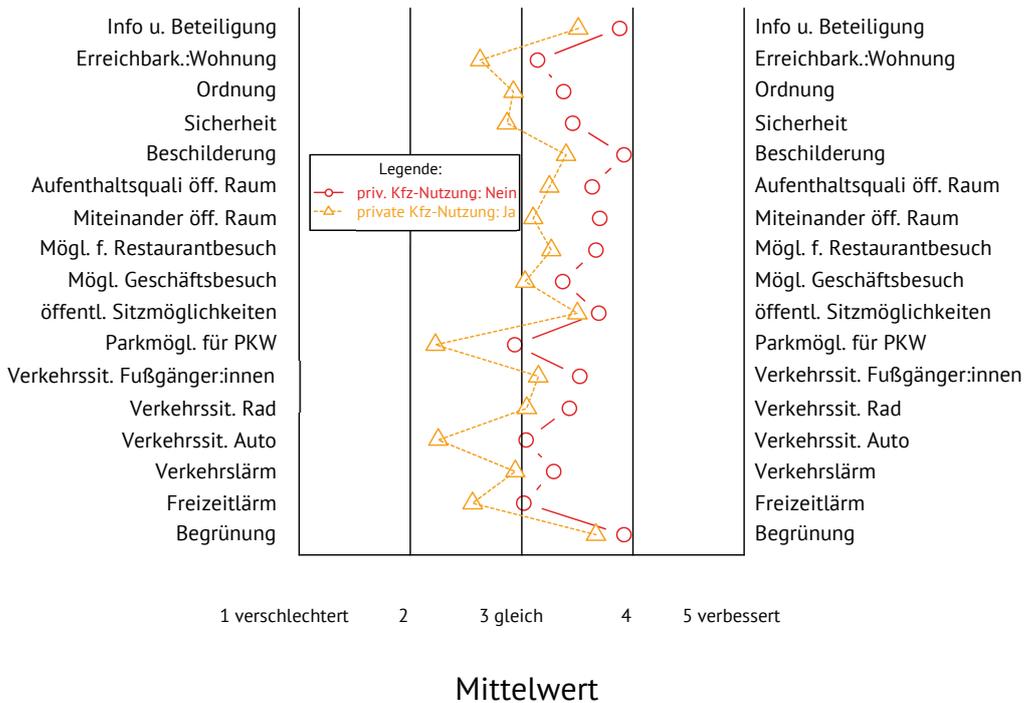


Abbildung 10: Bewertung im Vergleich zum Vorjahr, nach Kategorien und Kfz-Nutzung



## Qualitative Befunde

Wie auch in der quantitativen Teilstudie, war die Frage nach der Bewertung der aktuellen "Sommerstraße 'Am Brink'" im Vergleich zum ersten Verkehrsversuch im Vorjahr, Bestandteil der Interviews. Eindeutige Aussagen zur vergleichenden Bewertung sind eher von den im und unmittelbar um den Projektbereich lebenden Personen geäußert worden. Je näher die Befragten am Projektbereich wohnen, desto eindeutiger fallen ihre Bewertungen aus. Mit größerer Distanz zum Projektbereich werden die Aussagen der Befragten weniger eindeutig und indifferenter: *"Dazu kann ich gar nicht so viel sagen, das ist mir jetzt nicht so aufgefallen."*, äußert beispielsweise der im Landkreis Rostock lebende Befragte aus Interview 9.

Um die Motive hinter den Bewertungen zu eruieren, wurden alle Interviewpartner:innen gebeten, ihre Aussagen genauer zu beschreiben. Daraus ergaben sich folgende Gründe für eine bessere Bewertung der "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022 im Vergleich zu 2021:

1. **attraktivere Gestaltung ab Beginn der Projektlaufzeit:** *"...es ist besser schon dieses Jahr als letztes Jahr, weil jetzt ein paar Büsche da sind, weil dieser Teil hier vorne zumindest [gemeint ist der Bereich am Café Central], [...], da ist eine Bank hingestellt worden, da ist ein Fahrradständer, sodass man das Gefühl hat, gut, hier können Leute eigentlich auch auf der Straße sitzen..."* (Interview 10).
2. **Zunahme der Begrünung:** *"...mir persönlich gefällt, dass [...] jetzt solche großen Blumentöpfe [da stehen], [...] wo auch [...] ein großer oder größerer Baum oder Busch drinsteht. Dass die jetzt da sind, finde ich zum Beispiel irgendwie sowohl schön, weil das verkehrstechnisch ganz offensichtlich beruhigt und weil das andererseits optisch schön aussieht und weil das eventuell, wenn das blüht, insektentechnisch vielleicht sogar auch noch irgendwie zumindest Tiere anziehen kann."* (Interview 3).
3. **übersichtlichere Verkehrsführung:** *"Also, wie gesagt, besser geworden ist offensichtlich die Verkehrserklärung, also so, dass nicht mehr die Autos da immer [...] bis hier vorne hinfahren, merken "Ach, da geht's ja gar nicht weiter. Oh, wie komm ich denn jetzt wieder zurück?" Stunden später sind sie dann auch wieder raus. Also das war blöd und das ist besser geworden."* (Interview 12).
4. **verbesserte Kommunikation zwischen Anwohnenden und Stadtverwaltung:** *"Die Kommunikation mit den Anwohnern ist besser geworden. Ja, also der Widerstand der Anwohner ist nicht mehr so stark. Also das hat sich sehr verbessert, ja."* (Interview 8).

In der Kategorie 'keine Veränderung im Vergleich zum Vorjahr' wurden in den Gesprächen die nachstehenden Gründe genannt:

1. **keine Veränderung der inneren Einstellung zum Projekt:** *"...ich persönlich würde nicht sagen, dass sich meine emotionale Befindlichkeit zur Sommerstraße groß geändert hat vom letzten Jahr zu jetzt."* (Interview 3).
2. **es kann kein Unterschied festgestellt werden:** *"[Es] ist aus meiner Sicht genau das Gleiche. [...] Also es gibt keine positiveren Sachen und auch keine negativeren, zumindest für mich. Unterm Strich, so wie letztes Jahr."* (Interview 11).



3. **das aktuelle Projekt ist genauso schlecht, wie der erste Verkehrsversuch:** *"Das letzte Mal war schon schlecht. Nee, Verschlechterung kann ich nicht [sagen]...Die Parkplätze sind nach wie vor so gut wie gar nicht da."* (Interview 8).

Schlechter als im Jahr 2021 bewerteten die in den qualitativen Interviews befragten Personen die "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022 nicht. Lediglich in der quantitativen Befragung kam diese Einschätzung vor (25 von 124 gültigen Antworten). Hier teilten sich die Befragten hinsichtlich der Begründung der schlechteren Bewertung in zwei Gruppen: Die einen begründeten die schlechtere Bewertung mit der Verkleinerung des Projektbereichs und der damit verbundenen Ermöglichung von PKW-Verkehr, während die anderen die (neuen) Barrieren für den Autoverkehr und gestiegene Nutzungskonflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer:innen im Projektbereich als Grund für ihre negative Bewertung angaben.

**Zwischenfazit:** Die meisten Befragten bewerten den aktuellen Verkehrsversuch gleich gut, bzw. schlecht (44%) oder besser (38%) als im Vorjahr. Eher kritisch betrachtet werden, wie bereits im Vorjahr, die Auswirkungen auf den PKW-Verkehr. Anwohner:innen des Projektbereichs beklagen auch zunehmenden Freizeitlärm. Positiv werden dagegen das im Vergleich zum Vorjahr verbesserte Informationsangebot vonseiten der Stadtverwaltung, die bessere Beschilderung und die attraktivere Gestaltung (Begrünung, nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten) des Projektbereichs bewertet. Auch in den qualitativen Befragungen benannten die Interviewten diese positiven Aspekte. Kritisch äußerten jedoch einige, dass sich ihre grundsätzliche Kritik an dem Vorhaben durch die überarbeitete Neuauflage der „Sommerstraße ‚Am Brink‘“ nicht geändert habe.

### 3.3 Mit der "Sommerstraße 'Am Brink'" verbundene verkehrspolitische Ziele

Im Rahmen der temporären Verkehrsberuhigung formulierte das Amt für Mobilität der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vier verkehrspolitische Ziele für die "Sommerstraße 'Am Brink'":

1. höhere Aufenthaltsqualität
2. mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger
3. attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raums
4. weniger Nutzungskonflikte

Die Analyse der Interviews entlang der vier Zielstellungen ergibt ein vielfältiges Meinungsbild. Insgesamt fiel den Interviewten eine eindeutige Bewertung zur Zielerreichung nicht leicht. So sprechen die Befragten aus Interview 10 einerseits von der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Zuge der Verkehrsberuhigung: *"... die generelle Richtung verkehrsberuhigt, weniger Autos, mehr Fußgängerzonen und so, ich glaube, dass das alle begrüßen hier."*, an anderer Stelle erläutern sie dann jedoch unerwünschte Nebenfolgen der räumlich begrenzten Verkehrsberuhigung: *"Wobei man halt sagen muss, dass ja wie gesagt dann hinter dem Projektbereich, also Barnstorfer Weg eben ja nicht gesperrt ist und da weichen natürlich die ganzen Autos [aus], die sonst jetzt hier langgefahren wären,*



*wo man sich freut, dass die nicht hier langfahren, die fahren dann da lang, also da trifft's einen dann doch..."*

## 1. Höhere Aufenthaltsqualität

Die Auswertung ergibt, dass sich für einen Großteil der Befragten die Aufenthaltsqualität im Projektbereich verbessert hat, so auch für eine Anwohnerin aus dem unmittelbaren Projektumfeld: *"...ich find's eigentlich ganz schön, für mich verstärkt es so ein bisschen dieses Sommergefühl in Rostock, weil jetzt ja mehr Tische dort draußen sind [gemeint sind die gastronomisch genutzten Flächen] und die Leute sitzen jetzt für mich noch mal optisch präsenter..."* (Interview 3).

In Bezug auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität äußerten sich jedoch auch einige Befragte kritisch. Abträglich wirkten hier mitunter die Wahrnehmung des Platzes als eine Art Behelfslösung sowie die Zunahme der Lautstärke durch die Belebtheit des Projektbereichs: *"Ich sehe, dass was gemacht werden muss, [...] dieses Provisorium, ist nicht ausreichend. [...] Der Brink hat sich [außerdem] zu einer richtig großen Partyzone jetzt entwickelt."* (Interview 8).

## 2. Mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger

Das Ziel "Mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger" sahen zwar nur wenige der 14 Befragten als erreicht an, dennoch gab es auch positive Äußerungen: *"...ich würde schon sagen, dass [...] hat sich verbessert. Was zum Beispiel sofort der Fall war, es standen keine Tische mehr in den Eingangsbereichen..."* (Interview 10). Ein anderer Interviewter aus dem unmittelbaren Projektumfeld berichtet zudem: *"...ich bin am Anfang, glaub ich, beim ersten Mal immer noch so an den Tischen vorbeigegangen und jetzt geh ich tatsächlich in der Mitte, weil ich so denke, das ist mir unangenehm, so direkt am Essen vorbeizugehen und beim ersten Mal bin ich tatsächlich noch an den Tischen vorbeigegangen und jetzt geh ich immer durch die Mitte, weil ich weiß, da kommt ja kein Auto..."* (Interview 2).

Negative Äußerungen bezogen sich unter anderem auf die Barrierefreiheit. Eine Befragte, die beruflich im Rehabilitationsbereich tätig ist, kritisiert die Situation für mobilitätseingeschränkte Personen: *"Die Bestuhlung dort [auf den Gehwegen] ist sehr, sehr, sehr eng, sodass Rollstuhlfahrer Schwierigkeiten haben, an den Tisch zu gelangen, um mit ihrem Rollstuhl da vielleicht ranfahren zu können. [...] Die Tische sind ja bis zum Gehwegende ausgebreitet. Sie müssen ja denn wieder runter und irgendwie außen rum [...] Das ist nicht so gut..."* (Interview 7).

## 3. Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raums

Ein Teil der Interviewpartner:innen spricht von einer Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums im Projektbereich. Dabei wirkt sich insbesondere die Begrünung positiv auf die Wahrnehmung der Befragten aus: *"... [jetzt gibt es] ein bisschen mehr Grün auch, weil die haben ja ein paar Blumenkästen aufgestellt. Das ist ganz schön, dass man nicht nur Beton sieht."* (Interview 2).

Einige Interviewte sehen das oben genannte Ziel jedoch als nicht erreicht an. Diesen Umstand begründet eine Befragte damit, dass aus ihrer Sicht nach wie vor nicht-kommerzielle Sitzflächen nur unzureichend vorhanden sind und es zudem kaum Spielgelegenheiten für Kinder gibt: *"Wäre*



*natürlich schön, wenn man da irgendwo sitzen könnte [...] und das Kind kann denn da mal spielen...*" (Interview 6).

#### 4. Weniger Nutzungskonflikte

Einen Rückgang der Nutzungskonflikte nimmt etwa die Hälfte der in den qualitativen Interviews befragten Personen wahr. Insbesondere für die Befragte aus Interview 4 geht mit der Sperrung für den Auto- und Kraftradverkehr ein Rückgang der Nutzungskonflikte, insbesondere für die Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen, einher: *"...besonders gut finde ich, dass die Autos weg sind, [...] weil die, wie gesagt, schon in doppelter Reihe auch gestanden haben... [...] und dass die Gefahrenzone, also durch mögliche Unachtsamkeit oder auch Unaufmerksamkeit eben weniger [geworden ist und dass] Menschen mit Behinderung, die eben auf Gehhilfen angewiesen sind oder auf Rollatoren oder Rollstühle, dass die dann dort einfach besser durchkommen."*

Die andere Hälfte der Interviewten hingegen nimmt keinen Rückgang der Nutzungskonflikte wahr, wobei sich hier eine Verlagerung der Konflikte mit den PKW hin zu solchen mit Radfahrenden erkennen lässt. Die folgenden Aussagen durch die Befragten verdeutlichen, dass sich deren Unmut vor allem auf unzureichende Regelungen für den Radverkehr bezieht:

- *"Ein Thema auch wieder, Fahrradfahrer, dass man das vielleicht ein bisschen besser regelt. Weil die eben alle kreuz und quer fahren..."* (Interview 5).
- *"...dennoch ist es sehr stark mit Fahrradfahrern befahren, und wenn viele Fußgänger denn unterwegs sind, auch mit Kindern, finde ich das gut, wenn auch die Fahrradfahrer absteigen würden und über den Platz schieben würden, damit das einfach alles ein bisschen stiller und ruhiger abläuft."* (Interview 7).
- *"..., wenn man über eine Fußgängerzone redet, mich stört, dass die Fahrradfahrer hier, auch weil's nur so ein kurzes Stück ist, wenn die von da kommen [gemeint ist, aus Richtung des Barnstorfer Wegs in die Innenstadt], fahren hier durch, die bremsen ja nicht ab, also in der Fußgängerzone in der Stadt müssten Fahrradfahrer absteigen..."* (Interview 10).

**Zwischenfazit:** Die Äußerungen der in der qualitativen Teilstudie befragten Personen bezüglich der Erreichung der verkehrspolitischen Ziele sind sehr differenziert: Für diejenigen, die den Verkehrsversuch grundsätzlich begrüßen, ist er zu klein; für diejenigen, die ihm kritisch gegenüberstehen, ist er eher zu groß. Die Aufenthaltsqualität verbessert sich, Verkehrslärm reduziert sich, sagen die einen; der Freizeitlärm steigt und die Verkehrsprobleme werden in die Umgebung verlagert, sagen die anderen. Die Nutzungskonflikte steigen, weil nicht klar ist, wer wo fahren darf, heißt es hier; die Nutzungskonflikte gehen zurück, weil die Autos nicht mehr da sind, heißt es dort. Keine Ambivalenzen lassen sich hingegen bezüglich der Forderung nach mehr nicht-kommerziellen öffentlichen Flächen beobachten – hier sind sich viele der Befragten einig.



### 3.4 Teilnahme an Beteiligungsformaten zur "Sommerstraße 'Am Brink'"

Dieses Kapitel setzt sich mit der Wahrnehmung der durch das Amt für Mobilität bereitgestellten Informationen über die "Sommerstraße 'Am Brink'" 2022 durch die Befragten und mit ihrer Teilnahme an den angebotenen Formaten zur Bürger:innenbeteiligung auseinander. Informiert und zur Beteiligung eingeladen wurde vonseiten der Stadt wie folgt:

1. Informationsschreiben per Postwurfsendung vor Projektbeginn (Einladung zum Informationsabend in der Margaretenschule, Informationen über den Projektstart, Einladung zum 'Runden Tisch')
2. Aushang von Postern ("Die Sommerstraße kommt") zur Ankündigung des Verkehrsversuchs
3. Einladung zum Informationsabend in der Margaretenschule in den umliegenden Geschäften
4. Pressemitteilungen
5. Informationsabend in der Margaretenschule am 23.05.2022
6. Einladung zur Teilnahme am regelmäßig mit Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung tagenden 'Runden Tisch' zur Begleitung des Verkehrsversuchs

Da sich nur sehr wenige Bürger:innen zur regelmäßigen Teilnahme am 'Runden Tisch' bereit erklärten, konnte dieser nicht realisiert werden. Stattdessen waren Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung mit einem Informationsstand zu drei Terminen für einen Austausch mit Anwohnenden, Gewerbetreibenden/ Gastronom:innen und Passant:innen vor Ort (30.05., 13.06. und 27.06.2022).



## Quantitative Befunde

Ein herausragender Kritikpunkt am ersten Verkehrsversuch im Jahr 2021 war, dass es im Vorfeld zu wenige Informationen vonseiten der Stadt gegeben habe, weshalb viele Anwohner:innen und Gewerbetreibende/Gastronom:innen von dem Verkehrsversuch überrascht waren<sup>7</sup>. Diese Kritik lässt sich aus der aktuellen Anwohner:innenbefragung nicht mehr ableiten. Die Mehrheit der Befragten fühlte sich dieses Mal "gut" (31,1%) oder sogar "umfassend" (24,4%) über das Vorhaben informiert. Jenseits von der Mittelkategorie "etwas" (15,6%) fühlten sich 4,4% "gar nicht" und 17,8% "zu wenig" informiert (s. Abbildung 11).

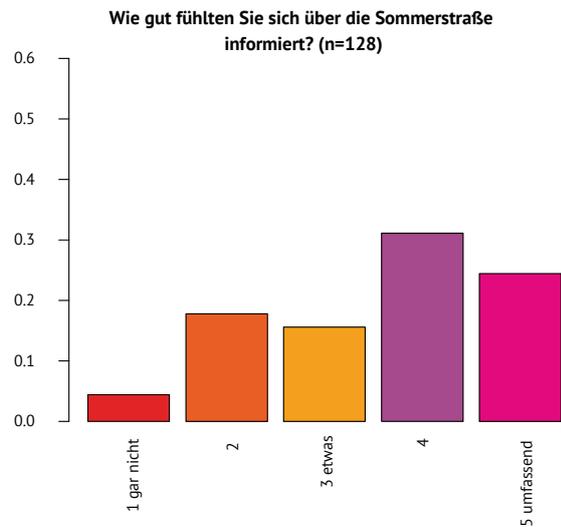


Abbildung 11: Bewertung der Informationen vonseiten der Stadtverwaltung

Ein besonders interessantes Stimmungsbild liefern die Fragen zur Beteiligung der Befragten an der Gestaltung des öffentlichen Raums im Allgemeinen und an der "Sommerstraße 'Am Brink'" im Speziellen.

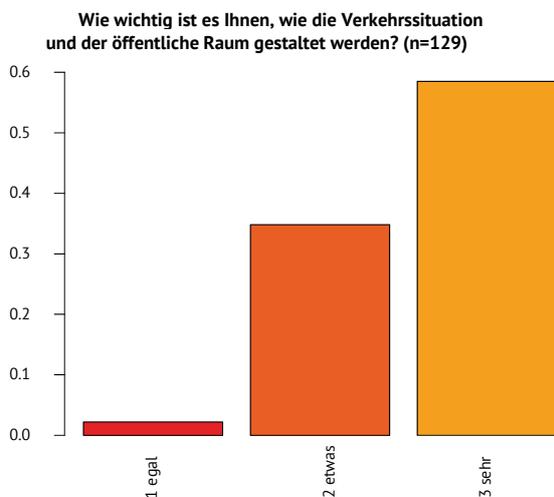


Abbildung 12: Wichtigkeit der Gestaltung des öffentlichen Raums rund um die Sommerstraße

Allgemein lässt sich feststellen, dass die überwiegende Mehrheit der Befragten die Gestaltung des öffentlichen Raums rund um die "Sommerstraße 'Am Brink'" als "sehr wichtig" erachtet (58,5%). Nur 2,2% der Befragten antworteten auf diese Frage mit "egal". Allen anderen (34,8%) ist es zumindest "etwas wichtig", wie der Bereich gestaltet wird (s. Abbildung 12).

Diese Wahrnehmung steht im Widerspruch zur Einschätzung der Befragten, ob sie Einfluss auf die Gestaltung der "Sommerstraße 'Am Brink'" nehmen konnten (s. Abbildung 13).

Hier sagt die Mehrheit der Befragten, dass dies "gar nicht" (41,5%) oder "kaum" (16,3%) der Fall gewesen sei.

<sup>7</sup> Knabe, André; Brumme, Robert; Rühmling, Melanie (2022): „Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung zum Verkehrsversuch „Sommerstraße ‚Am Brink‘“. Rostock: Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis (ROSIS) e.V. [https://doi.org/10.18453/rosdok\\_id00003517](https://doi.org/10.18453/rosdok_id00003517)



Dieser Befund wirft Fragen auf, da die Stadtverwaltung im Vorfeld des zweiten Verkehrsversuchs umfangreich informiert und im Rahmen eines 'Runden Tisches' auch zur Beteiligung eingeladen hat (s. Übersicht S. 19), dies jedoch kaum wahrgenommen wurde. Zum Informationsabend in der Margaretschule am 23.05.2022 waren acht Bürger:innen anwesend, der 'Runde Tisch' musste ausfallen, weil es zu wenige Anmeldungen dafür gab und auch zu den drei Infoständen, die stattdessen im Projektbereich angeboten wurden, erschienen nur sehr wenige Bürger:innen. Die

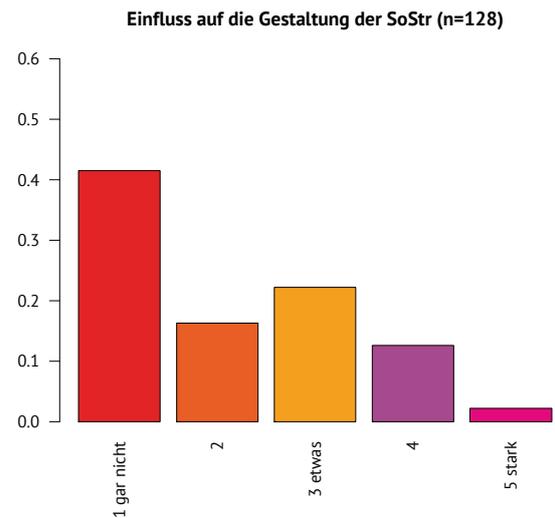


Abbildung 13: Bewertung der Möglichkeit, Einfluss auf die Gestaltung zu nehmen

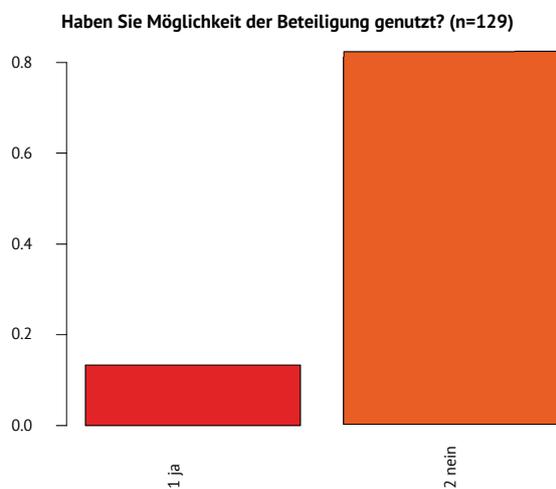


Abbildung 14: Nutzung von Möglichkeiten der Beteiligung

Teilnahme an Beteiligungsformaten genannt. Der am zweit-häufigsten genannte Grund war, dass die Befragten keine Kenntnis von den Terminen und Möglichkeiten der Beteiligung hatten (fehlende Information). Auf Platz drei folgt die Aussage, dass man grundsätzlich mit dem Verkehrsversuch einverstanden sei und deshalb keinen Grund zur Beteiligung sähe. Die vierte Gruppe von Gründen bündelt inhaltliche Kritik und Skepsis gegenüber den angebotenen Beteiligungsformaten.

Schließlich wurden die Anwohner:innen gefragt, ob sie an der Gestaltung für eine mögliche "Sommerstraße 'Am Brink'" 2023 mitwirken möchten (s. Abbildung 15). Ein Viertel der Befragten (25,9%) bejahte diese Aussage, 28,9% verneinte und 40% antwortete mit "weiß nicht".

Befragten fühlten sich also gut über die "Sommerstraße 'Am Brink'" informiert und wussten vermutlich auch, dass es Möglichkeiten gibt, sich in den Prozess einzubringen. Genutzt haben sie diese Möglichkeiten nicht, wie Abbildung 14 bestätigt.

Die Gründe, warum sich die Befragten nicht engagiert haben, werden im nächsten Abschnitt aufgelistet. Am häufigsten wurden organisatorische Probleme in Bezug auf die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und der

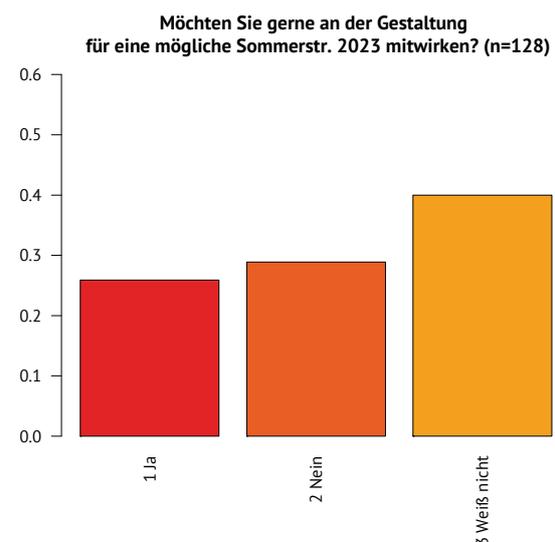


Abbildung 15: Wunsch nach Beteiligung an Sommerstr. 2023



## Antworten auf die Frage: "Bitte begründen Sie kurz, warum Sie die Möglichkeiten zur Beteiligung nicht wahrgenommen haben:

### Terminschwierigkeiten und Vereinbarkeitsprobleme

- *"Am Termin verhindert"*
- *"Info-Veranstaltungen müsste es mehrere geben und eher und wahrnehmbarer publiziert werden, damit man als berufstätige Person eine Teilnahme planen könnte"*
- *Weil ich im Gegensatz zu den Studenten, die ihre Autos und Vanlife-Wohnmobile einmal pro Semester in der KTV abstellen und dann bis Weihnachten oder Ostern nicht mehr wegbewegen und dann solche Sachen beschließen, arbeiten gehe. Ich habe keine Zeit dafür, weil ich auf Parkplatzsuche bin."*

### fehlende Information

- *"Davon wusste ich leider nichts"*
- *"Es gab anscheinend kaum Aushänge, die über diese Möglichkeit informiert haben"*

### kein Bedarf an Beteiligung

- *"Flyer war ausreichend informativ, kein weiterer Informationsbedarf"*
- *"keine Priorität für mich, kein Interesse"*
- *"Da ich selbst kein Autofahrer bin, sind für mich mit solchen Projekte [sic] keinerlei Nachteile, sondern ausschließlich Vorteile verbunden. Demnach hatte ich auch keine besonderen Bedürfnisse, die ich hätte kommunizieren können. Allerdings bin ich über die hiesige Evaluation sehr glücklich, da ich so unkompliziert auf die mir mittlerweile aufgefallenen Dinge hinweisen kann."*
- *"Darüber hinaus war die Ausgestaltung bereits im letzten Jahr gut."*
- *"Ich war mit dem Konzept vom letzten Jahr bereits einverstanden und fand die Idee einer Wiederholung gut."*
- *"Und ich denke meine Meinung wurde oft vertreten werden durch andere Bewohner/Nachbarschaft."*

### Kritik an den Beteiligungsformaten

- *"Außerdem wurde in den letzten Runden zu sehr auf Einzelinteressen eingegangen."*
- *"ich habe das Gefühl es ist schon eine beschlossene Sache"*
- *"Habe das Gefühl, dass ich nichts verändern kann."*
- *"Ich fühlte mich nicht Mitsprache berechtigt [sic]"*
- *"Ich mag diese Diskussionen nicht"*
- *"Dieser Austausch wäre für mich verschenkte Zeit. Das [sic] dieses Projekt erneut stattfinden wird, war klar. Wie wäre es mal, wenn man sich den eigentlichen Probleme [sic] im Stadtteil kümmert-Vandalismus an Fassaden, Hauseingänge die als Toiletten benutzt werden, Dreck..."*
- *"Teilnahmen 2021 waren aus meiner Sicht ein Feigenblatt für die Stadt. Verbesserung für die Gastronomien sind signifikanter gewesen. Damit erschien eine Bürgerbeteiligung sinnlos."*



## Qualitative Befunde

Die in den qualitativen Interviews genannten Gründe, sich nicht zu beteiligen, lassen sich folgenden Kategorien zuordnen:

1. 'keine Zeit',
2. 'kein Interesse',
3. 'Resignation/ Frustration',
4. 'lebt nicht im Projektbereich' und
5. 'sonstige/keine Angabe von Gründen'.

Von besonderer Relevanz für die Realisierung zukünftiger Beteiligungsformate, ist die Kategorie 'Resignation/Frustration'. Bei einigen Befragten, die sich im letzten Jahr engagierten, entstand das Gefühl, dass man trotz aktiver Teilnahme *"...da gegen Windmühlen..."* ankämpfen würde und Vorgeschlagenes am Ende nicht umgesetzt würde: *"...irgendwie spielt das alles letztendlich doch nicht so die Rolle, weil dann führt das eher zu Frust und auch zu so einer [...] gewissen Verweigerungshaltung, so: Ja dann macht doch euren Kram, aber lasst mich in Ruhe damit."* (Interview 10). Auch den subjektiv hohen Energie- und Zeitaufwand der Teilnahme am 'Runden Tisch', in Verbindung mit einer geringen Einflussnahme, empfindet die Befragte aus Interview 8 als für sie frustrierend: *"...und wir haben uns an den ‚Runden Tisch‘, ich glaube, jede Woche Montag gesetzt und unsere Ideen angebracht und als ich feststellte, dass nichts davon umgesetzt worden ist, dass eine vorgefertigte Variante, quasi über die Köpfe entschieden worden ist, war klar, es lohnt sich nicht. Es lohnt sich einfach nicht, überhaupt Energie einzusetzen, weil die Stadtverwaltung macht es in ihrer hauptberuflichen Zeit. Die werden dafür bezahlt, dass die am ‚Runden Tisch‘ teilnehmen, das ist deren Arbeit. Wir müssen das zusätzlich zu unserer Arbeit und Familienzeit aufbringen und man schätzt das als verlorene Zeit ein."*

Einige Gewerbetreibende und Gastronom:innen begründen den Rückgang der Kritik auch damit, dass Verbesserungen in der Planung und Umsetzung der "Sommerstraße 'Am Brink'" eingetreten sind: *"...ich finde gut, dass auf die Kritik eingegangen wurde [...], also dass das angepasst wurde, so dass man nicht stur das macht, was man glaubt, hätte machen zu müssen, sondern man da darüber nachgedacht hat, so kam mir das vor, das war sehr positiv."* (Interview 1). Neben der Umsetzung eingebrachter Verbesserungsvorschläge hat sich, nach Meinung der interviewten Gewerbetreibenden und Gastronom:innen, auch die Kommunikation mit den zuständigen Ansprechpartner:innen der Stadt verbessert, *"Die Kommunikation mit den Anwohnern ist besser geworden. Ja, also der Widerstand der Anwohner ist nicht mehr so stark. [...] Eine der Ursachen, war also gar keine Kommunikation. Also das war einer der Gründe des Widerstandes"* (Interview 8). Weiterhin verbinden die befragten Gewerbetreibenden und Gastronom:innen die rückläufige Resonanz damit, dass sich die Kritik mit der Zeit und zunehmender Gewöhnung an die veränderte Situation abschwächt: *"... es hat sich quasi schon so etabliert, dass man das nicht mehr täglich zum Thema macht."* (Interview 1).



**Zwischenfazit:** Die Informationspolitik vonseiten der Stadtverwaltung im Vorfeld der "Sommerstraße 'Am Brink'" wurde in diesem Jahr deutlich besser bewertet als im Vorjahr. Die Befragten fühlten sich gut informiert, waren aber nicht unbedingt bereit, ihre Meinung in 'Runden Tischen', an Informationsabenden und an Informationsständen einzubringen. Gründe dafür sind unter anderem Zeitknappheit, fehlende Kenntnis der Termine, zu geringer Bedarf an Beteiligung ("Ich bin eigentlich zufrieden") oder die Ansicht, dass sich eine Beteiligung am Ende nicht auszahle.

### 3.5 Gestaltungsvorschläge

Die Diskussion um die Gestaltung öffentlicher Räume und damit um die Veränderung der Lebenswelten der Anwohner:innen, nimmt auch in den 14 qualitativen Interviews eine wichtige Position ein. Befragt nach ihren Wünschen, äußerten, bis auf eine befragte Person, alle Interviewpartner:innen Vorschläge zur Umsetzung zukünftiger Projektvorhaben, in den Kategorien:

1. Platzgestaltung
2. Aufenthaltsqualität
3. Nutzung
4. Verkehrssituation
5. Beschilderung
6. Erweiterung des Projektbereichs
7. Verstetigung des Projektbereichs
8. Vorabinformationen und Aufklärung zu Projektvorhaben

Da sich die Kategorien Platzgestaltung, Aufenthaltsqualität und Nutzung bedingen, lassen sich die Aussagen der Interviewpartner:innen häufig mehrfach zuordnen.

Die Kategorie '**Platzgestaltung**' umfasst alle Äußerungen der Interviewten zur baulichen Gestaltung des Projektbereichs. Die Vorstellungen und Wünsche der Interviewten sind vielfältig und erstrecken sich über Aussagen zur Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten in der Freizeit, "Dass man das einfach so mehr als Freizeitoasen gestaltet, zum Beispiel." (Interview 5), über Äußerungen zur Begrünung und nicht-kommerziellen Nutzung des Platzes: "Den [Projektbereich] besser begrünen, also und mehr öffentliche Sitzmöglichkeiten stellen, nicht nur kommerzielle Tische." (Interview 8), bis hin zur kinder- und klimafreundlichen Gestaltung, "Vielleicht könnte man ihn [gemeint ist der Projektbereich] noch etwas mehr kinderfreundlich gestalten [...], weil ich sehe da viele Familien mit Kindern, und viele junge Familien mit Kindern, dass er noch kinderfreundlicher wird [...], dass das so als Treffpunkt schon ein schöner Ort ist." (Interview 2), "...also ich find halt immer Baumbestand und Blumenbestand, Wiesenbestand, all das [...] also was jetzt auch einfach ja klimatisch attraktiv ist, all das finde ich, je mehr davon möglich ist, desto besser." (Interview 12).

Neben gestalterischen Aspekten nannten die Interviewpartner:innen bezüglich der **Aufenthaltsqualität** und der **Nutzung** die Möglichkeit Konzerte oder andere kulturelle Formate zu integrieren



"...vielleicht sogar mal ab und an mehr Veranstaltungen, [...] also ruhigere Veranstaltungen, das können auch ruhig Straßenmusiker mal sein oder sowas, dass die Leute eingeladen werden, dort zu verweilen. Nicht jeden Tag, aber vielleicht so, mir fällt jetzt gerade so spontan ein, so freitags zum Feierabend irgendwie." (Interview 7). Auch sozialen Austausch in einer klimagerechten und nachhaltigen Umgebung bringen die befragten Personen mit einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Verbindung, "Also es geht ja auch darum, dass Menschen sich austauschen können, Nachbarschaften sich bilden können. Auch für's Klima, [...] sind schattenspendende Orte wichtig, also für Menschen, die in Mietwohnungen leben, die keinen Zugriff auf einen Garten haben, insofern das sollte überall und zu jeder Zeit möglich sein." (Interview 14).

Eine Interviewte äußerte, dass sie die aktuelle Entsorgungssituation als unangenehm und der Aufenthaltsqualität abträglich empfindet und sich eine Veränderung wünscht, "...weniger Mülltonnen, die stehen ja da auch rings rum und stinken, also das ist auch nicht so angenehm." (Interview 6).

Weitere Ideen zur **Nutzung** des Platzes beziehen sich auf die Bereiche Freizeit und nicht-kommerzielle Aktivitäten sowie eine vermehrte Nutzung des Projektbereichs durch Kinder. Folgende Zitate verdeutlichen die geäußerten Nutzungswünsche der Interviewten:

- "..., dass man Möglichkeiten hat, um die Freizeit zu genießen, sich mit Freunden zu treffen, Familie zu treffen. Das eben generell so, dass die Entwicklung in die Richtung auch mehr sein sollte." (Interview 5).
- "Ich sehe den Brink schon als Fußgängerzone, [...] aber viel mehr für Anwohner und nicht für die Gastronomie. Also den Blickpunkt Gastronomie möchte ich außenvor lassen [...] also ich wünsche mir, dass er nicht so kommerziell gestaltet wird, sondern mehr für die Anwohner gemacht wird, als Spielstraße, als Sitzmöglichkeit." (Interview 8).
- "Aber es sollte eigentlich für alle so irgendwie da sein, spielende Kinder, für ältere Menschen, die sich irgendwie dort auf [Bänke setzen können]. Bänke sind natürlich auch Mangelware. Man soll sich da einfach so ein bisschen wohlfühlen, in einer, wie gesagt, etwas grüneren Atmosphäre, wäre schon toll." (Interview 9).
- "...also eine mögliche Überlegung wäre, was weiß ich, dass das für Kinder auch ein aktiver Spielort sein kann, den man ja auch entsprechend irgendwie herrichten müsste dann." (Interview 3).

Veränderungen oder bauliche Umgestaltungen hinsichtlich der **Verkehrs- und Straßenführung** sowie der **Beschilderung**, wurden ebenso von den Interviewpartner:innen thematisiert. Grundsätzlich wünschten sich die Befragten alternative Park- und Abstellmöglichkeiten für PKW, eine eindeutige Verkehrsführung und Abgrenzung der Fußgänger:innenzone, eine bessere Visualisierung sowie eine Reglementierung des Radverkehrs.

- "Also, wenn die Stadt plant, das hier dauerhaft als Fußgängerzone zu machen, dann muss ein alternatives, dauerhaftes, gut ausgeschildertes Parkhaus sein. Das sagen alle Anwohner, das sagen alle Beteiligten. Also ohne dem kann keine Fußgängerzone entstehen." (Interview 8).
- "Ich finde, man könnte das Ganze noch baulich besser sichtbar machen, dass es sich um eine Fußgängerzone handelt und dass man eben nicht auf der Straße sitzt. Also dass man sieht, dass das ein Platz ist, so also das Ganze baulich anfassen." (Interview 1).



- *"...also es gibt für mich jetzt nicht dieses optische, also, [...] [wenn] irgendwelche größeren baulichen Projekte irgendwie anstehen, wird ja meistens noch mal so ein Aufsteller hingestellt "Hier fördert das Land xy". Ich habe mich gefragt, ob das vielleicht auch für das Projekt sinnvoll ist, das noch mal transparent zu machen "Hier ist die Sommerstraße und [...] Informationen oder Meinungen gibt es hier". Also ob man das noch mal mehr kommunizieren will mit dem öffentlichen Raum, dass da jetzt gerade ein Projekt ist, weil für Auswärtige oder Leute, die jetzt nichts davon wissen, ist das ja auch einfach nur so, "Ja, hier ist ein Poller und ich komm nicht weiter" und das war es dann ja irgendwie auch." (Interview 3).*
- *"Verkehrsberuhigt [...] aber mit guter Beschilderung, besseren Parkplatzmöglichkeiten, dass man gar nicht erst hier reinfahren muss [gemeint ist der Einfahrtsbereich zur "Sommerstraße 'Am Brink'"] und dass Fahrradfahrer vom Fahrrad absteigen und schieben [...], dass dann eben wirklich so eine Beschilderung ist, dass auch Fahrradfahrer vom Fahrrad absteigen." (Interview 7).*

Im Sinne einer **Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs** sowie einer **dauerhaften oder temporären Verstetigung** sprechen sich ebenfalls einige befragte Personen aus. Den Wunsch, der Beendigung des Projekts beziehungsweise des Rückbaus äußerte keine der Interviewpartner:innen.

- *"Ich würde sagen, keine temporäre, sondern dann [eine] feste Sperrung, dann ordentliche Begrünung, ordentliche Beschilderung und auf jeden Fall, bevor das alles anfängt, alternative Parkmöglichkeiten." (Interview 8).*
- *"...man muss dann wissen, was will man jetzt?! Wenn man eine echte verkehrsberuhigte Zone haben will, ist das hier einfach viel zu klein und selektiv, da müsste man das ausweiten und eigentlich über den gesamten Bereich hier [gemeint ist 'Am Brink'] und also auch hier die Straße [gemeint ist der Barnstorfer Weg] [...], also ich stell mir das eigentlich total schön vor, wenn das dann zu wäre und man könnte das noch ein bisschen bepflanzen und da so eine richtige Fußgängerzone machen." (Interview 10).*
- *"Erweitern auf jeden Fall. Na speziell, also für mich jetzt hier am Doberaner Platz, beziehungsweise 'Am Brink', dass man dort sagt: ok diese Ecke Doberaner Straße hoch Wismarsche Straße, dass man dort den Verkehr irgendwie entschärft, zumal die Kurve, hier direkt am Doberaner Platz, ist halt auch Unfallgefahr, die Straßenbahn fährt, als Passant wird man schlecht gesehen, die Autos kommen da, haben eine ziemlich spitze Kurve und das ist halt eher schlecht." (Interview 9).*
- *"...im Grunde genommen, könnte man das bis zum Margaretenplatz machen und dort auch den Platz beruhigen. Auch dort ist natürlich ein Verkehrschaos [...], was ja eigentlich auch unschön ist. Insofern bietet das Potential, dort eine Schneise bis in die Stadt hinein zu schaffen, für Fußgänger [...], also auch möglichst bis zum Margaretenplatz und auch in die andere Richtung, über den Doberaner Platz Richtung Innenstadt, ich glaube, da gibt's auch noch Potential die Wegeverbindung attraktiver zu gestalten, sozusagen eine grüne begehbare Fußgängerautobahn, um einfach da ein geschlossenes Bild zu schaffen und auch die Begehrbarkeit stark zu erhöhen..." (Interview 14).*



Deutlich wird, dass eine Verstetigung beziehungsweise Erweiterung der Fußgänger:innenzone immer auch mit Forderungen nach Umgestaltung verbunden ist. Eine bloße Verstetigung, ohne vorherige Veränderungen und Anpassungen, sehen die Befragten kritisch.

Als letzten Punkt zur Kategorie 'Gestaltungsvorschläge' äußerte ein Teil der Befragten den Wunsch nach mehr **Vorabinformation und Aufklärung zum Projekt**:

- *"Mehr Bürger informieren, also mehr über die Vorteile auch aufklären oder auch mal eine Pro-Kontra-Aufstellung machen und dann einfach auch das Positive bestärken, um das hervorzuheben. [...] Ich fände es besser, ein bisschen mehr Aufklärung, mehr Informationen für die Bürger [bereitzustellen] oder vielleicht noch mehr Aushänge. Dass mehr Leute erreicht werden können und sich das angucken." (Interview 9).*
- *"Ja, Informationen natürlich, dass das jetzt in dem Moment stattfindet, also dass die Veränderung stattfindet, das wäre natürlich schön, es im Vorfeld, irgendwie präserter zu machen. [...] ...viele Leute nutzen auch die Medien. Also sei es Facebook, Instagram, [...] da sind ja auch überall diese Meldungen [...] da gibt's ja verschiedene Kanäle, die das auch weiter verteilen. Es gibt auch für die öffentlichen Verkehrsmittel [...] oder 'Rostock informiert' oder was es noch so gibt. Und ich denk mal schon, das würde reichen, wenn man das im Vorfeld macht, weil das verteilt sich dann... [...], so vier Wochen vorher, oder so. Ich denke, das wäre ok." (Interview 5).*

**Zwischenfazit:** Die Befragten äußerten umfangreiche Gestaltungsvorschläge. Diese betrafen inhaltliche Aspekte wie die Kinderfreundlichkeit, die Nutzung des neu entstandenen Platzes für Kunst und Kultur und die Schaffung nicht-kommerzieller Räume, die einen sozialen Austausch ermöglichen. Daneben wurden Verbesserungen bezüglich der Beschilderung und der Bürger:inneninformation geäußert und Vorschläge in Bezug auf die zeitliche und räumliche Ausdehnung des Verkehrsversuchs gemacht.



## 4 Fallportraits

In den folgenden Abschnitten (Kap. 4.1 & Kap. 4.2) werden exemplarisch zwei interviewte Personen mit ihren unterschiedlichen Wahrnehmungen, Bewertungen und Bezügen zum Verkehrsversuch portraitiert. Die Relevanz der Fallportraits wird im Folgenden skizziert. Abschließend erfolgt in Kapitel 4.3 ein Resümee.

Um möglichst vielfältige Perspektiven im Kontext der Studie aufzuzeigen, haben wir uns dazu entschieden, das Interview mit Fabian Martens<sup>8</sup> im Rahmen eines Fallportraits inhaltsanalytisch auszuwerten. Herr Martens repräsentiert die Gruppe der (klima-) politisch engagierten jüngeren Erwachsenen. Themen, die sein Engagement definieren sind: Fahrradfreundlichkeit, ökologische Verkehrswende und Klimapolitik. Die Relevanz des Interviews ergibt sich außerdem aus folgenden Leitziele für die KTV<sup>9</sup>:

- Der öffentliche Raum ist für alle da: grün, zugänglich und barrierefrei
- In der KTV kann man nachhaltig und umweltbewusst leben
- Alle Verkehrsteilnehmenden kommen auf kurzen und sicheren Wegen durch die KTV
- Die KTV ist fahrradfreundlich.

Die Perspektive der Gruppe der älteren, politisch engagierten Erwachsenen repräsentiert im zweiten Fallportrait Uwe Meyer<sup>8</sup> mit seinen Erwartungen und Bewertungen zum zweiten Verkehrsversuch. Die Relevanz der Gruppe der älteren Erwachsenen ergibt sich zum einen aus ihrem relativ hohen Anteil mit 16,8% gemessen an der Gesamteinwohnerschaft der KTV<sup>10</sup> und zum anderen aus den Perspektiven und Ansichten des Befragten zur Gestaltung des öffentlichen Raums und der kulturellen Vielfalt der KTV im Allgemeinen sowie des Projektbereichs im Speziellen.

### 4.1 "Also ich glaube, die Zeit der Tests ist vorbei" - Fabian Martens

Fabian Martens ist 38 Jahre alt und lebt in der KTV. Er ist beruflich im politischen Bereich tätig und engagiert sich ehrenamtlich für die Belange der Radfahrenden in Rostock. Darüber hinaus beschäftigt er mit den Themen Klimawandel und Nachhaltigkeit.

Bereits kurze Zeit nach Beendigung des ersten Verkehrsversuchs vermutete Herr Martens, dass es eine weitere Realisierung der "Sommerstraße ‚Am Brink‘“ geben wird und hat, *"...eigentlich zu keinem Zeitpunkt daran gezweifelt, dass das da eine zweite Runde gibt."* Die Fortführung des Projekts findet Herr Martens wichtig. Seiner Meinung nach sollten der Bereich 'Am Brink' und die umliegenden Bereiche zu einem dauerhaft verkehrsberuhigten Bereich verstetigt werden: *"...dass das gut ist und dass das wichtig ist, ist mir durch den Kopf gegangen. Und dass das möglichst nicht*

---

<sup>8</sup> anonymisiert

<sup>9</sup> Städtebaulicher Rahmenplan Kröpeliner-Tor-Vorstadt, 2022, S. 81 ff

<sup>10</sup> Hansestadt Rostock: Statistische Nachrichten Bevölkerungsprognose bis 2035 (April 2016, S. 39)



*nur immer wieder vorübergehend sein sollte, sondern dauerhaft. Das hat zum einen was mit Aufenthaltsqualität zu tun in der Stadt, mit, auch an der Stelle, viel mit Sicherheit. [...] [und] es ist natürlich eine Möglichkeit, ein Positivbeispiel in der Stadt zu setzen, wie ganz im Allgemeinen Straßenzüge neu gestaltet werden müssen im Rahmen Klimakrise, Verkehrswende.“*

Zwar hält sich der Interviewte selbst nicht allzu häufig im Projektbereich auf, nutzt diesen aber bewusst während der Verkehrsberuhigung als Transitstrecke in andere Stadtteile, *„Ja, also ich habe häufiger den Weg durch den [...] Barnstorfer Weg über den Brink genommen in die Stadt, statt über [...] die Wismarsche Straße...“* Während der Projektlaufzeit empfand er diese Route als sicherer und angenehmer.

Den Sicherheitsaspekt hebt Herr Martens noch einmal deutlich hervor, indem er auf die Nutzungskonflikte außerhalb der Projektlaufzeit eingeht, *„Als Fußgänger oder Radfahrender hatte man dort relativ große Probleme durch die zugeparkten Sichtachsen sicher über die Straße zu kommen und auch [mit der] hohen Geschwindigkeit der Autos, die dort häufig mit großer Geschwindigkeit um diese Kurve durchgefahren sind...“*. In seiner Wahrnehmung sind die Nutzungskonflikte durch den Wegfall der Automobilität geringer geworden. Die von anderen Befragten thematisierten Nutzungskonflikte zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen in der *„Sommerstraße 'Am Brink'“* empfindet er als lösbar, *„Man könnte natürlich überlegen, ob man eine Markierung dort auf den Boden einlässt, sozusagen, dass man so ein bisschen den Fußverkehr da so ein bisschen steuert. [...] ...aber was in jedem Fall nicht passieren dürfte, ist, dass man den Radverkehr dort rausnimmt, weil dann versperrt man eine wichtige Achse für den Radverkehr und das, ja da ist auch niemandem geholfen.“*

Über den zweiten Verkehrsversuch hat Herr Martens mit verschiedenen Personen gesprochen. Er berichtet von einer einheitlich positiven Meinung als Ergebnis der Gespräche, *„...ich habe da mit mehreren drüber gesprochen und in der Regel ging es darum, wie gut das doch ist.“*

### **Nachhaltige und klimafreundliche Gestaltung öffentlicher Räume**

*„Also ja, da würde ich sagen, es gibt grundsätzlich Potential [...] eine fußgängerfreundliche Stadt zu schaffen mit viel Aufenthaltsqualität.“*

Besser als im letzten Jahr findet er zum einen den zweiten Poller im Projektbereich, durch den sich die Sicherheit der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erheblich erhöht: *„Zum einen war der Platz [im Vorjahr] nicht geschützt durch den zweiten Poller, [...] ja genau, das war nicht schön. Insofern wurde das mit dem zweiten Mal ja behoben, indem das [...] der Platz mit komplett abgepollert worden ist.[...] Ja und es gab auch keine einfahrenden Autos mehr, genau, was ja klar ist, durch die Poller.“*

Zum anderen führt er aus, dass die Gestaltung innerhalb des ersten Verkehrsversuchs nur schrittweise umgesetzt wurde: *„Also zum einen, im Vergleich zum ersten Mal, war die anfängliche Gestaltung, hatte sich verzögert und sie war auch nicht so, dass man sagen könnte „Oh, ist das schön hier.““* Dieses Problem sieht er jedoch in der zweiten Projektlaufzeit als behoben an: *„Die Gestaltung war deutlich besser mit den Blumentöpfen.“* Insgesamt bewertet der Befragte den zweiten Verkehrsversuch als *„Sehr gut und besser.“*



Bereits zu Beginn des Interviews spricht sich Herr Martens deutlich für eine Verstetigung des Projekts aus, *„Wir haben jetzt, glaub ich, eine von vielen akzeptierte Ausgestaltung, insofern wäre es jetzt an einer Verstetigung des Projekts.“* und berichtet im weiteren Verlauf auch vom Wunsch einer Erweiterung des Projektbereichs über die KTV bis hinein in die Innenstadt, *„Den ganzen Barnstorfer Weg...[...], aber ich glaube der erste Schritt wäre vermutlich bis zu dieser Kreuzung davor [...], aber ja, im Grunde genommen könnte man das bis zum Margaretenplatz machen und dort auch den Platz beruhigen.“* Denn auch den Margaretenplatz nimmt der Befragte als einen unsicheren Verkehrsknotenpunkt mit häufigen Nutzungskonflikten wahr, *„Auch dort ist natürlich ein Verkehrschaos, was sich ja auch so ein bisschen widerspiegelt in der Einfolge des Fußverkehrs in den Kreuzungsbereichen, was ja eigentlich auch unschön ist, insofern bietet das Potential dort eine Schneise, ich sag mal, bis in die Stadt hinein zu schaffen, für Fußgänger...“*

Für die zukünftige Gestaltung und Erweiterung wünscht sich Herr Martens zudem eine klimafreundliche und nachhaltige Realisierung, die es Menschen in der Stadt ermöglicht, naturnah zu leben und sich in sozialen Austausch zu begeben *„In fünf bis zehn Jahren sollten da nicht nur Blumenkübel stehen, sondern Bäume auch wirklich im Boden wachsen, über einen längeren Zeitraum, also auch möglichst bis zum Margaretenplatz und auch in die andere Richtung, über den Doberaner Platz Richtung Innenstadt, ich glaub da gibt's auch noch Potential die Wegeverbindung attraktiver zu gestalten, sozusagen eine grüne begehbare Fußgängerautobahn...[...]. Also es geht ja auch darum, dass Menschen sich austauschen können, Nachbarschaften sich bilden können. Auch mit für's Klima [...] sind schattenspendende Orte wichtig. Also für Menschen, die in Mietwohnungen leben, die keinen Zugriff auf einen Garten haben, insofern das sollte überall und zu jeder Zeit möglich sein.“*

### **Radfahrer:innenfreundlichkeit und ökologische Verkehrswende**

*„...wie gesagt, da mir das Thema Verkehrswende, Klimakrise wichtig ist, finde ich da zu wenig Geschwindigkeit.“*

Im Zuge der Verstetigung des Projekts erwähnt Herr Martens auch die Wichtigkeit der Radfahrer:innenfreundlichkeit. Den Projektbereich bewertet er bezüglich dessen als gut, *„Ja, da hab ich nichts gegen, also es ist ja fahrradfahrerfrei also insofern ist das alles in Ordnung.“* Insgesamt berichtet der Interviewte jedoch, wird wenig zur radfreundlichen Verkehrsgestaltung durch die Hanse- und Universitätsstadt beigetragen, *„Deutlich zu wenig und auch auf keinem guten Weg.“* Im Kontext seines ehrenamtlichen Engagements wird der Befragte immer wieder mit frustrierenden Situationen konfrontiert *„2019 im März hat die Bürgerschaft sozusagen sich den Zielen<sup>11</sup> verpflichtet und die Verwaltung und den Oberbürgermeister hat sie aufgefordert, mit uns Gespräche oder Verhandlungen zu führen, [...] und der wesentlich wichtige Abschnitt sozusagen, des Bürgerschaftsbeschlusses, sozusagen diese Verhandlungen mit uns, über die Ziele, die wir formuliert haben, haben im Grunde genommen nicht stattgefunden. Wir wurden eigentlich stets getröstet und von einem Verantwortlichen zum nächsten Verantwortlichen hinübergetragen...[...]. Also, hier wird*

---

<sup>11</sup> Bürgerbegehren (2019)



*sozusagen ja, die Verantwortung weggeschoben, möglichst von allen Beteiligten und das kann natürlich nicht sein...“*

Insgesamt nimmt sich Fabian Martens als engagiert und selbstwirksam wahr. Dennoch gibt es immer wieder Momente, vor allem in der Ausübung seines Ehrenamtes, in denen er an Grenzen stößt und auch von Ohnmachtserfahrungen im Dialog mit der Stadtverwaltung spricht *“Wie gesagt, wenn man das drei Jahre zu einem Thema oder vier Jahre zu einem Thema macht, dann ist die Luft irgendwann raus. [...] Das passiert ja als Ehrenamt, nebenbei [...] also insofern [...] ja bietet sich viel Potential für Ohnmachtsgefühle, ja.“* Dabei bezieht sich Herr Martens nicht im engeren Sinne auf das Projekt zur *“Sommerstraße 'Am Brink“*, sondern vielmehr auf die allgemeine Gestaltung einer radfahrer:innenfreundlichen Stadt.

## 4.2 *“Inwieweit das dort Gehör gefunden hat, weiß ich nicht“* – Uwe Meyer

Uwe Meyer ist 63 Jahre alt und wohnt seit vielen Jahren im Projektbereich. Er ist freiberuflich im kulturellen Bereich tätig und engagiert sich auch in seiner Freizeit für eine kulturelle Vielfalt in Rostock sowie in seinem Wohnumfeld, das er so beschreibt: *“Also ich denke ja, wir haben eine wahnsinnig hohe Kulturdichte hier [...] also dürfte wahrscheinlich die höchste in ganz Rostock sein.“*

Im Gesprächsverlauf berichtet der Interviewte, dass ihn die Fortführung des Projekts nicht überrascht hätte, *“Das hat mich jetzt nicht sonderlich überrascht, weil das ja beim ersten Mal bereits also sehr deutlich gemacht wurde: So geht das auch wieder nächstes Jahr weiter.“* Die explizite Information zur Fortführung erhielt Herr Meyer von einem anderen *“...sehr aktiven Mann...“*. Auch das Informationsschreiben der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat er erhalten: *“Da gab es ja dann nochmal Flyer in die Briefkästen: Übrigens geht das dann und dann wieder los...“*.

Gespräche zum Projekt führte Herr Meyer sowohl mit anderen Anwohner:innen als auch mit Freund:innen, die nicht im näheren Projektumfeld leben. Innerhalb der Anwohner:innenschaft spricht er von einer nach wie vor sehr kritischen Bewertung des Verkehrsversuchs – auch wenn sich die Anwohner:innen in diesem Jahr weniger stark gegen das Projekt engagiert haben: *“...also die Wogen, die im vorigen Jahr sehr hochgeschlagen sind, sind jetzt in diesem Jahr deutlich geringer. Also zum einen, weil natürlich auch alles schon mal jetzt einmal gesagt worden ist, muss man ja nicht immer zu wieder sagen.“* außerdem sei *“...die Thematik nicht mehr ganz so bespielt worden“*. Als dritten Grund für das geringere Engagement gegen die *“Sommerstraße 'Am Brink“* führt er Anwohner:innen an, die sich mit dem Projekt arrangiert haben und nun auch Vorteile erkennen, diese hätten sich: *“...hier so ein bisschen eingegroovt damit, ‘Ich weiß jetzt, wo ich mein Auto stattdessen hinstelle.““* Im, über die Anwohner:innen hinausgehenden Freund:innen- und Bekanntenkreis des Befragten, ist die Einstellung zum Modellprojekt deutlich positiver, *“Wenn ich hier meine Freunde zu Besuch habe, die von was weiß ich wo, also woanders aus der Stadt kommen, die finden das natürlich alle toll, ne...“* Dies erklärt der Interviewte mit der wohnlichen Distanz zum Projektbereich, *“Man findet das halt immer toll, wenn man's nicht selber erleiden muss oder so [...]“*



*mit den Nachteilen konfrontiert ist, sondern die Vorteile genießt und dann ist es natürlich auch was, klar.“*

### **Bedeutung alternativer Parkmöglichkeiten für Anwohner:innen**

*“Also, zum Beispiel einfach nur hier die ganzen Parkplätze wegrasieren, ist einfach keine gute Idee.“*

Herr Meyer spricht im Interview auch über die prekäre Parkplatzsituation im und unmittelbar um den Projektbereich. Auf diesen Umstand machte er bereits während des ersten Projektzeitraums aufmerksam, eine Änderung ergab sich aus seiner Sicht jedoch nicht: *“Ich hatte auch gehofft, dass eventuell eine etwas kulantere Parksituation sich darstellt und diese Hoffnung ist also nicht eingetreten. Also, weil ich so schon beim ersten Mal versucht hatte anzuregen, dass man jetzt irgendwie nicht nur einfach eine Verschlechterung des Zustandes für die hier Anwohnenden herbeiführt, sondern vielleicht auch, das mit irgendwie einer Lösung kombiniert, die denn vielleicht jetzt nicht die ist, die man schon immer hatte, aber die irgendwie halt auch eine Tendenz zur lösungsorientierten Strategie erkennen lässt. Das ist mir so nicht aufgefallen.“*

Mit dem Gefühl, von den zuständigen Stellen nicht hinreichend gehört zu werden, fassten einige Anwohnende den Entschluss, eigenhändig eine zusätzliche Parkfläche zu schaffen. Das Parken auf dieser Fläche wurde mit Bußgeldern durch das Ordnungsamt belegt, dies führte zu Unmut unter der Anwohner:innenschaft: *“...[jetzt] steht da ein Auto und das ist soweit auch in Ordnung und wenn man elegant parkt, [kann man] auch zwei daneben stellen, ohne, dass sich da in irgendeiner Form etwas tut [...] Das habe ich dann auch eine Zeitlang gemacht, bis ich denn ein Ticket hatte, was denn auch schon gleich mit 55 Euro zu Buche schlägt inzwischen...“*. Der Befragte beklagt das vermeintlich willkürliche Handeln der Mitarbeitenden des Ordnungsamtes hinsichtlich der intermittierenden Ahndung von Falschparker:innen, *“Ich habe allerdings auch gesehen, das wird sehr unterschiedlich gehandhabt, also manche [Mitarbeiter:innen des Ordnungsamtes] sind denn auch, wenn das wieder so war, bei anderen, einfach vorbeigegangen und haben denn auch keinen Zettel ran gesteckt. Also es ist offensichtlich ein Ermessensspielraum, der gestaltet werden könnte und von manchen gestaltet wird und von manchen nicht.“* und wünscht sich in diesem Sinne weniger formal-rechtliche Korrektheit zugunsten von mehr Kulanz und Kreativität bei der Gestaltung des öffentlichen Raums: *“...aus meiner Sicht hätten ein paar mehr Lösungen kreativer sich anfinden können oder da hätte die Stadt eventuell ein etwas offeneres Ohr haben können.“*

### **(Klimafreundliche) Gestaltung öffentlicher Räume**

*“...ich würde mir einfach so viel, wie es geht, an grünen Situationen wünschen...“*

Neben der Schaffung alternativer Parkmöglichkeiten für die Anwohnenden des Projektbereichs, ist die Gestaltung des öffentlichen Raums ein wiederkehrendes Thema im Interview mit Herrn Meyer. Einen hohen Stellenwert nimmt dabei eine zukünftige klimafreundliche Umsetzung ein. So ist es dem Befragten wichtig, möglichst vielfältige Grünflächen zu integrieren: *“...also ich find halt immer Baumbestand und Blumenbestand, Wiesenbestand, all das [...] Also was jetzt auch einfach ja klimatisch attraktiv ist, all das finde ich, je mehr davon möglich ist, desto besser.“*



Seine Meinung zum Verkehrsversuch wird aber auch durch Erfahrungen mit anderen Maßnahmen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums beeinflusst. Ein negatives Beispiel vor Augen, äußert sich Herr Meyer besorgt über die zukünftige gelingende Umgestaltung des Projektbereichs: *„Und der Horrorgegenentwurf ist ja der Doberaner Platz. Also das muss man erstmal hinkriegen, da als Stadtplaner sowas in die Welt zu rotzen, will ich das mal nennen. Und also wenn das die Idee ist, dass das hier auch so eine Art zweiter Doberaner Platz wird, dann ist es natürlich eine Katastrophe.“*

Ein weiterer Aspekt, der die Bewertung zur "Sommerstraße 'Am Brink'" beeinträchtigt, ist seine Sorge der Veränderung der gastronomischen und gewerblichen Lage durch Krisen und die Umgestaltung öffentlicher Räume: *„Meine Sorge wäre, dass zunehmend vielleicht auch Insolvenzen [passieren]. Wenn da so und so viele Läden zu machen und denn nur noch, sagen wir mal diese Ketten, die die finanzielle Kraft haben, das zu wuppen, hier so reindrängen [...] hätt ich dann schon Sorge, dass das auch mit einer Klientel einhergeht, die jetzt schon auch hier hin und wieder durchzieht. [...] ich will das jetzt auch nicht wahnsinnig problematisieren, ist halt so, aber also, wenn das zum Beispiel also jetzt einfach nur noch so eine Burger- und McDonald's-Meile würde hier, das fände ich richtig blöd.“*

### **Beteiligungsmöglichkeiten und Kommunikation mit den zuständigen Stellen**

*„Ich war auch mal [in einem Gremium] der Stadt tätig, für eine Zeit und dann lernt man natürlich auch diese Mühsal dieser Prozesse auch kennen und auch respektieren und achten.“*

Insgesamt wird im Interview deutlich, dass sich Herr Meyer generell als Bürger wahrnimmt, der Einfluss auf bestimmte politische Entscheidungen und Prozesse nehmen kann und aktiv für seine Interessen eintritt, *„Also, da streng ich mich ja immer ein bisschen an. Also wenn ich was will, kümmer ich mich schon darum, dass das irgendwie zumindest mal bemerkt, gesehen oder wie auch immer wird...“*. Im Kontext der Beteiligungsmöglichkeiten zur "Sommerstraße ‚Am Brink‘“ sieht er sich jedoch stark in der Defensive. Obwohl er und auch andere engagierte Anwohner:innen kontinuierlich Dialogversuche mit den zuständigen Stellen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock initiiert haben, blieben diese für ihn häufig unbefriedigend.

Einen Platz am 'Runden Tisch' zum aktuellen Verkehrsversuch nahm der Interviewte daher nicht an, *„Ich hatte mir das kurz überlegt, aber bin jetzt auch nicht sehr scharf drauf, weiter in frustrierende Situationen mich zu bringen, also und ich kenne solche Runden und weiß um die zähen Prozesse da...“* Die Einflussnahme und Beteiligungsmöglichkeit beschreibt er als gering. Demnach würden Vorschläge der Anwohnenden zwar zu Teilen angehört, aber nicht umgesetzt *„...also wir haben so einen Hinterhof, die Anwohnerschaft [hatte] hier eingeladen und dann kam auch dieser eine Beauftragte [gemeint ist hier ein Mitarbeiter der Hanse- und Universitätsstadt Rostock] da an und hörte sich denn alle möglichen Sachen an...“* Hierbei bezieht sich Herr Meyer hauptsächlich auf das Engagement zum ersten Projektzeitraum.

Herr Meyer berichtet, dass er sich insgesamt als Bürger wahrnimmt, der für seine Interessen und die seiner Mitmenschen eintritt. Auch im Kontext der "Sommerstraße 'Am Brink'" engagierte er sich und brachte Gestaltungsvorschläge ein. Durch die nur teilweise Umsetzung der Lösungsvorschläge fühlt sich Herr Meyer nicht hinreichend gehört und wahrgenommen. Sein



Empfinden ist exemplarisch für das der anderen Anwohner:innen, *"Also so geht man als Stadt nur mit seinen Bürgern um, wenn man in einem autokratischen System gerne leben will oder so. Dann findet man sowas gut."*

### 4.3 Resümee

Vergleicht man die beiden Fälle, finden sich zunächst Ähnlichkeiten: Beide Befragte sind gut vernetzt, hoch engagiert und interessieren sich für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Beide haben bislang sowohl gute als auch schlechte Erfahrungen mit der Durchsetzung kollektiver Ziele (der Anwohnenden, der Kulturschaffenden, der Radaktivist:innen u.a.) in der Stadt gemacht. In Bezug auf die "Sommerstraße 'Am Brink'" sieht sich Fabian Martens in seinem Handeln bestärkt und unterstützt – auch wenn diese Maßnahme ihm noch lange nicht weit genug geht. Uwe Meyer hingegen empfindet seine Ziele und Interessen als nicht hinreichend berücksichtigt und umgesetzt. In der Folge hat der Verkehrsversuch eine gegensätzliche Wirkung auf die Selbstwirksamkeit der beiden Befragten: Herr Martens fühlt sich in seinem Engagement bestätigt, während es Herr Meyer für beinahe vergebens hält. Die beiden sammeln an unterschiedlichen Stellen ähnliche Erfahrungen mit der Stadtverwaltung und bewerten diese auch ähnlich kritisch.



## 5 Fazit und Handlungsimplikationen

Im letzten Kapitel der Begleitstudie werden die wichtigsten Ergebnisse noch einmal kurz zusammengefasst um darauf aufbauend Handlungsfelder in Bezug auf die Gestaltung des Projektbereichs und der durch die Stadtverwaltung angebotenen Beteiligungsformate abzuleiten.

### 5.1 Zusammenfassung

Insgesamt spricht sich die Mehrheit der Befragten positiv zum zweiten Verkehrsversuch aus. Die meisten wünschen sich eine Verstetigung des Projekts als dauerhafte Fußgänger:innenzone. Einschränkend muss jedoch hinzugefügt werden, dass insbesondere jene Personen eher an der Befragung teilgenommen haben, die dem Projekt positiv gegenüberstehen.

In der vergleichenden Bewertung zwischen den Verkehrsversuchen 2021 und 2022 zeigt sich, dass die Mehrheit der Befragten den zweiten Versuch gleich gut oder schlecht (44%) oder besser (38%) als den ersten bewertet. Die bereits im Vorjahr angebrachten Kritikpunkte bezüglich der Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr bleiben bestehen. Weiterhin beklagen insbesondere im Projektbereich wohnende Befragte den zunehmenden Freizeitlärm. Als positive Veränderungen werden ein verbessertes Informationsangebot vonseiten der Stadt, eine bessere Beschilderung und eine attraktivere Gestaltung des Projektbereichs genannt.

Die Analyse förderte viele Ambivalenzen zutage: Denjenigen, die dem Verkehrsversuch gegenüber positiv gestimmt sind, ist der Projektbereich zu klein; denjenigen, die ihn eher kritisch sehen, ist er zu groß angelegt. Viele meinen, dass sich die Aufenthaltsqualität während des Verkehrsversuchs verbessert und sich der Verkehrslärm reduziert habe. Andere beklagen dagegen die Verlagerung von Verkehrsproblemen in die Umgebung. Während Nutzungskonflikte mit PKW und Krafträdern durch die Installation der Poller zurück gingen, nahmen Nutzungskonflikte mit Radfahrenden zu, da vielen unklar war, wer wo und wie schnell fahren dürfe und wo gehen solle.

Gab es im Vorjahr noch laute Kritik an der Informationspolitik seitens der Stadtverwaltung, so wurde diese im zweiten Verkehrsversuch deutlich besser bewertet. Die Mehrheit der Befragten fühlte sich gut informiert. Sie würden ihre Meinung aber eher nicht an 'Runden Tischen', auf Informationsabenden und an Informationsständen einbringen wollen. Genannte Gründe waren Zeitknappheit, fehlende Terminkennntnis, ein zu geringer Bedarf an Beteiligung ("Ich bin eigentlich zufrieden") oder die Ansicht, dass sich Beteiligung am Ende nicht lohne.

Trotz der geringen Beteiligung an den genannten Formaten äußerten die Befragten umfangreiche Gestaltungsvorschläge, z.B. zur Beschilderung sowie zur nachhaltigen und klimafreundlichen Gestaltung, Kinderfreundlichkeit, kulturellen Nutzungsmöglichkeiten und der Schaffung nicht-kommerzieller Orte der Begegnung.



## 5.2 Handlungsfeld 1: Gestaltung des Projektbereichs

**Freizeitlärm:** Die Analyse macht deutlich, dass die Kritik gegenüber der "Sommerstraße 'Am Brink'" zunimmt, je näher die Befragten am Projektbereich wohnen. Viele der Anwohnenden äußern, dass der Freizeitlärm in ihrer Wohnumgebung infolge der Ausweitung der gastronomischen Flächen zugenommen habe. Hervorgerufen werde dieser beispielsweise durch die gestiegene Anzahl an Café- und Restaurantbesucher:innen und die Aufräumarbeiten der Gastronom:innen, die erst nach der Schließung der Außenflächen und bereits in der vorgeschriebenen Ruhezeit erfolgten. Möglichkeiten zur verbesserten Einhaltung von Ruhezeiten sollten in die Planung zukünftiger Projekte einbezogen werden.

**Einbindung des Projektbereichs in ein Gesamtkonzept:** Vielen Befragten ist der Verkehrsversuch zu klein angelegt. Sie wünschen sich zusammenhängende Lösungen für den Fuß-, Rad- und Autoverkehr in der gesamten Kröpeliner-Tor-Vorstadt und darüber hinaus. Besonders kritisch wird dabei der ruhende Verkehr betrachtet. Beklagt wird ein hoher Parkdruck, aber auch zu viele Flächen, die durch Autos belegt sind. Die Organisation des Fuß-, Rad- und Autoverkehrs kann nicht an einer einzelnen Stelle gelöst werden. Bestehende Ideen und Konzepte zur ganzheitlichen Entwicklung des Stadtteils, wie der Rahmenplan KTV, sollten mit Beteiligung der Bürger:innen weiterentwickelt und umgesetzt werden.

**Nutzungskonflikte:** Einigen Befragten erscheint die gleichzeitige Nutzung des verkehrsberuhigten Bereichs zwischen den Pollern durch Rad- und Fußverkehr als unübersichtlich und potentiell gefährlich. Der Radverkehr führt dazu, dass der Bereich nach wie vor als Durchfahrtsstraße wahrgenommen wird, auf der sich Kinder nicht unbeaufsichtigt aufhalten können und sich auch mobilitätseingeschränkte Personen unsicher fühlen. Einige der Befragten wünschen sich hier eindeutige und besser erkennbare Regelungen.

**Nicht-kommerzielle Nutzungsmöglichkeiten:** Eine häufig geäußerte Kritik besteht darin, dass die "Sommerstraße ‚Am Brink‘" vorrangig im Interesse der Gastronom:innen eingerichtet wurde. Die Befragten betrachten den Projektbereich als Konsumraum und vermissen nicht-kommerzielle Nutzungsmöglichkeiten, die sozialen Austausch, aber auch Platz zur Entfaltung eigener Ideen bieten. Diese Wahrnehmung ließ sich ungeachtet des Aufstellens von zusätzlichen Bänken und mehr Begrünung im zweiten Durchlauf des Verkehrsversuchs beobachten. Gleichzeitig bleiben die Vorschläge der Befragten hinsichtlich solcher nicht-kommerziellen Nutzungsmöglichkeiten aber noch sehr vage. Stadt und Zivilgesellschaft sollten hier gemeinsam Ideen und Lösungen erarbeiten und über die Nutzung öffentlicher (Frei-)Räume jenseits von Gastronomie und Gewerbe ins Gespräch kommen.



## 5.3 Handlungsfeld 2: Bürger:innenbeteiligung

**Geringe Beteiligung:** In Anbetracht der ausgeprägten Kritik am ersten Verkehrsversuch im Jahr 2021, ist es verwunderlich, dass die von der Stadtverwaltung angebotenen Informations- und Beteiligungsangebote zur zweiten Auflage der "Sommerstraße 'Am Brink'" im Jahr 2022 kaum genutzt wurden. Die vorliegende Studie zeigt, dass sich viele Befragte nicht einbringen wollen oder können, weil sie a) mit der Umsetzung des Projekts zufrieden sind oder b) nicht an den Erfolg ihres Engagements glauben oder c) keine Zeit haben, sich einzubringen. Die Beobachtungen sind teilweise widersprüchlich: Die meisten der Befragten geben an, dass ihnen die Art und Weise der Gestaltung des öffentlichen Raums in ihrem Wohnumfeld sehr wichtig sei. Gleichzeitig geben viele von ihnen aber an, dass sie sich (eher) nicht aktiv an der Planung und Gestaltung der Wohnumgebung engagieren möchten. Der erste Verkehrsversuch zeigte jedoch, dass Proteste, Unzufriedenheit und Resignation entstehen (können), wenn öffentliche Räume verändert werden, ohne die Bürger:innen in die Planung einzubeziehen. Beteiligung ist also einerseits wichtig, um Maßnahmen begründen und im allgemeinen Interesse durchsetzen zu können, andererseits jedoch nicht ohne weiteres zu erreichen.

Stadt und Zivilgesellschaft sollten sich daher intensiv mit der Frage auseinandersetzen, wie die Einbindung von Bürger:innen in die Prozesse der Stadtgestaltung gelingen kann. Hier braucht es gute Konzepte und die nötigen personellen und strukturellen Ressourcen zu deren Umsetzung. Vielleicht wäre es ein Anfang, Einrichtungen, wie die Koordinierungsstelle für Bürger:innenbeteiligung bereits früher in die Planungen einzubinden und nicht erst dann hinzuzuziehen, wenn die Konzepte schon in der Finalisierung sind oder es Proteste gibt.

**Niedrigschwellige und bedarfsgerechte Beteiligungsformate:** Auffällig ist, dass viele der Befragten nicht nur die von der Stadtverwaltung angebotenen Beteiligungsformate bezüglich der „Sommerstraße ‚Am Brink‘“ nicht wahrgenommen haben, sondern auch die bestehenden bürger:innennahen Einrichtungen wie den Ortsbeirat nicht kennen. Die lokalpolitischen Debatten sind vielen Anwohner:innen ebenso unbekannt wie die Orte an denen sie geführt werden. Umso überraschter sind sie, wenn sich vor ihrer Haustür Veränderungen ereignen.

Daraus ergeben sich viele Fragen, die in Stadtverwaltung, -politik und -gesellschaft intensiv debattiert und bearbeitet werden sollten: Wie können bestehende Beteiligungsmöglichkeiten aufgewertet und zugänglicher gemacht werden? Wo kann Beteiligung darüber hinaus stattfinden? Welche Medien, Orte und Gelegenheiten sind geeignet, um Bürger:innen zu erreichen und einzubinden? Wie kann das Expert:innenwissen der Bürger:innen für die Stadtentwicklung nutzbar gemacht werden?

Die Durchführung und Analyse der beiden Verkehrsversuche in der "Sommerstraße 'Am Brink'" erwies sich als äußerst lehrreich. Sie waren geeignet ein anfänglich als improvisiert wahrgenommenes Konzept binnen eines Jahres deutlich zu verbessern und seine Akzeptanz in der Bevölkerung zu stärken. Sie zeigten aber auch, dass die Einbindung von Bürger:innen in die Stadtentwicklung und -gestaltung bei künftigen Vorhaben früher einsetzen muss und auf gute Konzepte angewiesen ist, die bislang noch fehlen oder zu wenig genutzt werden.



## 6 Anhang

### 6.1 Tabellen und Abbildungen

Tabelle 2: Soziodemographische Angaben der Befragten

	2021	2022
Geschlecht		
männlich	146	68
weiblich	136	60
divers	5	2
Alter		
bis 30	82	29
31-50	127	82
51-65	49	17
66+	22	2
Bildung		
max. Real	41	16
(Fach-)Abitur	242	112
Wohnort		
Projektbereich	42	38
nah am Projektbereich	124	47
weiter weg	114	45
Wie oft sind Sie in der „Sommerstraße“?		
täglich	144	79
mehrmals/Woche	108	45
mehrmals/Monat	33	9
mehrmals/Jahr	5	0
seltener	2	0
Wichtigkeit Automobilität		
(eher) unwichtig	82	38
neutral	62	31
(eher) wichtig	142	62
Wichtigkeit ökologische Verkehrswende		
(eher) unwichtig	18	11
neutral	43	18
(eher) wichtig	223	102



## Bewertung der Sommerstraße im Vergleich zum Vorjahr, nach Alter (n=116)

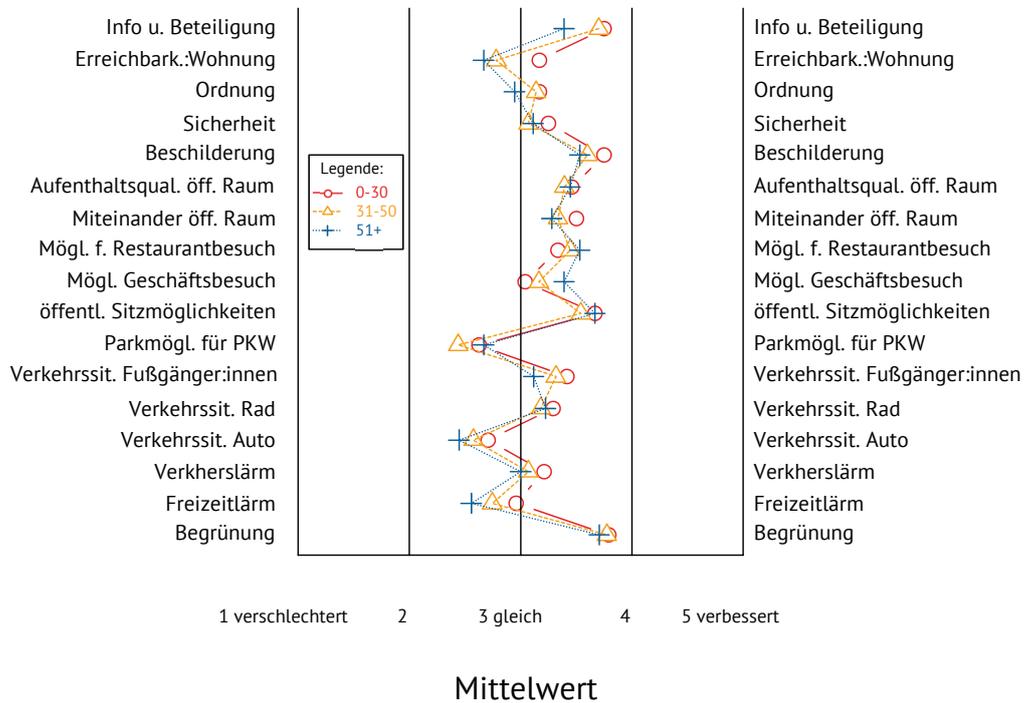


Abbildung 16: Bewertung der Sommerstraße, nach Kategorien und Alter der Befragten



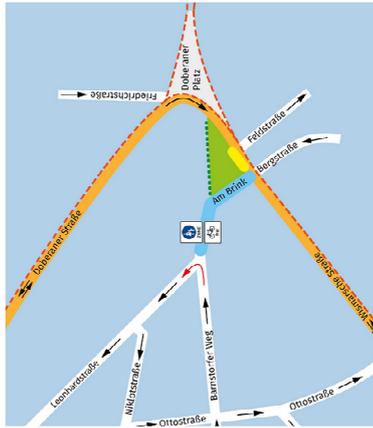
## 6.2 Anwohner:innenfragebogen

1 2 3 4 5

### 2 Fragen zur "Sommerstraße Am Brink"

2.1 Haben Sie von der "Sommerstraße Am Brink" gehört?  nein (weiter mit Frage 2.3)  ja

- 2.2 Wenn ja, wie haben Sie davon erfahren? (Mehrfachnennung möglich)
- von Familie, Freund:innen, Bekannten
  - von Plakaten
  - aus dem Internet / den sozialen Medien
  - aus der Presse
  - durch die Situation / Informationen vor Ort
  - durch den Flyer zur Sommerstraße



2.3 Haben Sie im Projektzeitraum (Anfang Juni bis Anfang Oktober) im Bereich der "Sommerstraße Am Brink" (siehe Karte) Veränderungen wahrgenommen? Wenn ja, welche?

2.4 Wie bewerten Sie die "Sommerstraße Am Brink" ganz allgemein?

negativ      positiv

1 2 3 4 5

### 1 Allgemeine Hinweise



### Willkommen bei der Haushaltsbefragung zur „Sommerstraße Am Brink“!

Liebe Anwohner:innen,  
 herzlichen Dank, dass Sie sich zur Teilnahme an unserer Umfrage zur Sommerstraße am Brink entschieden haben!  
 In diesem Jahr wurde am Brink zum zweiten Mal eine Sommerstraße eingerichtet. Noch bis zum 3. Oktober ist die Straße temporär zu einer Fußgänger:innenzone umgestaltet.  
 Im Auftrag des Amtes für Mobilität der Hanse- und Universitätsstadt führt das Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V. (ROSI e.V.) eine Anwohner:innen-Befragung durch.

Wir wollen nun gerne wissen:

*Wie gefällt Ihnen die Sommerstraße 2022?*

*Wie bewerten Sie die temporäre Umgestaltung?*

Die Befragung ist vollständig anonym. Ein Rückschluss auf Ihre Person ist zu keiner Zeit möglich. Die Durchführung der Studie geschieht auf Grundlage des Landesdatenschutzgesetzes. Die erhobenen Daten werden beim ROSIS e.V. gespeichert und ausschließlich im Rahmen der wissenschaftlichen Forschung verarbeitet und analysiert. Selbstverständlich haben Sie ein Beschwerderecht beim Datenschutzbeauftragten des Landes Mecklenburg-Vorpommern (0385 59494 0, [info@datenschutz.mv.de](mailto:info@datenschutz.mv.de)).

Wenn Sie Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich an:

*Marén Wins ([maren.wins@rostocker-institut.org](mailto:maren.wins@rostocker-institut.org)) oder  
 Dr. André Knabe ([andre.knabe@rostocker-institut.org](mailto:andre.knabe@rostocker-institut.org)).*

Die Beantwortung der Fragen dauert ca. 10-15 Min.

Vielen Dank für Ihr Engagement für eine lebenswerte KTV!

<< Zurück

Weiter >>



**Wie bewerten folgende Personen in Ihrem Umfeld die "Sommerstraße Am Brink"?**

- 2.5 aus Ihrem Haushalt negativ  positiv
- 2.6 Freundschafts- und Bekanntkreis negativ  positiv
- 2.7 aus Ihrer Nachbarschaft negativ  positiv

- 2.8 Wie häufig durchqueren Sie den Projektbereich bzw. sind dort vor Ort?
- täglich
  - mehrmals im Monat
  - ein- bis zweimal pro Woche
  - ein bis zwei Male pro Jahr
  - seltener oder nie

**Schätzen Sie ein, wie sich Ihre Aktivitäten im Bereich der "Sommerstraße Am Brink" während des Projektzeitraumes im Vergleich zu vorher verändert haben:**

- 2.9 Lebensmitteleinkäufe seltener  häufiger
- 2.10 Stopping/Besorgungen seltener  häufiger
- 2.11 Aktivitätenbesuch seltener  häufiger
- 2.12 Café- / Kneipe- / Restaurantbesuch seltener  häufiger
- 2.13 spazieren / schlendern seltener  häufiger
- 2.14 verweilen / sitzen seltener  häufiger
- 2.15 Durchqueren der Straße seltener  häufiger
- 2.16 Jemandem treffen (Familie, Freund:innen etc.) seltener  häufiger

**Wie haben sich im Bereich der "Sommerstraße Am Brink" folgende Aspekte aus Ihrer Sicht im Projektzeitraum verändert?**

- 2.17 Ihre persönliche Wohnqualität verschlechtert  verbessert
- 2.18 Erreichbarkeit Ihrer Wohnung verschlechtert  verbessert
- 2.19 Ordnung verschlechtert  verbessert
- 2.20 Sauberkeit verschlechtert  verbessert
- 2.21 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verschlechtert  verbessert
- 2.22 das Miteinander im öffentlichen Raum verschlechtert  verbessert
- 2.23 Möglichkeiten, Restaurants zu besuchen verschlechtert  verbessert
- 2.24 Möglichkeiten, Geschäfte zu besuchen verschlechtert  verbessert
- 2.25 öffentliche Sitzmöglichkeiten verschlechtert  verbessert
- 2.26 Parkmöglichkeiten für PKW verschlechtert  verbessert
- 2.27 Verkehrssituation für Fußgänger:innen verschlechtert  verbessert
- 2.28 Verkehrssituation für Radfahrer:innen verschlechtert  verbessert
- 2.29 Verkehrssituation für Autofahrer:innen verschlechtert  verbessert
- 2.30 Situation bzgl. Verkehrslärm verschlechtert  verbessert
- 2.31 Situation bzgl. Freizeitlärm verschlechtert  verbessert
- 2.32 Begrünung / Begrünung verschlechtert  verbessert

2.33 Was hat Ihnen an der "Sommerstraße Am Brink" gefallen? Was sollte beibehalten oder ausgeweitet werden?

2.34 Gibt es etwas, das Sie am Projekt gestört hat? Was müsste Ihrer Meinung nach am Konzept der "Sommerstraße Am Brink" verändert werden?







4.23 Wichtem Sie noch etwas zur "Sommerstraße Am Brink" sagen? Haben wir etwas vergessen?

[Weiter >>](#)

[<< Zurück](#)

Lizenziert an Universität Rostock - eraysys V9.0 (2404) - Copyright © 2022 eraysys GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

---

4.14 Geschlecht:

weiblich   
  männlich   
  divers

4.15 Geburtsort: (maximal 100 Zeichen)

4.16 Was ist Ihr höchster Schulabschluss?

von der Schule abgegangen ohne Schulabschluss  
 Hauptschulabschluss / POS 8, Klasse  
 Mittlere Reife / Realschulabschluss / POS 10, Klasse  
 Fachhochschulreife  
 Abitur / EDS 12. Klasse  
 EGS mit Lehre  
 Anderer Schulabschluss

4.17 Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

nein   
  ja

4.18 Wie viele Menschen unter 14 Jahren leben in Ihrem Haushalt?

4.19 Wie viele Menschen über 14 Jahren, inkl. Ihnen, leben in Ihrem Haushalt?

4.20 Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen in Ihrem Haushalt?  
Gemeint ist die monatliche Summe aus Lohn, Gehältern, Einkommen oder aus selbständiger Tätigkeit, die nach Abzug aller Steuern und Steuern aller Haushaltsmitglieder.

4.21 Wo wohnen Sie? (Bitte kreuzen Sie die zutreffende Kategorie an)

Gebiet 1 (im Projektbereich - Am Brink)  
 Gebiet 2 (geringe Entfernung zum Projektbereich)  
 Gebiet 3 (weite Entfernung zum Projektbereich)

4.22 Seit wann wohnen Sie dort? (Jahr)

Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V.  
 Teilnahme bis 31.10.2022.

Scannen Sie diesen QR-Code für die Online-Teilnahme!

1 2 3 4 5

---

**5 Kontaktinformationen**

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Weitere Informationen zur "Sommerstraße Am Brink" erhalten Sie hier: <http://www.rostock.de/sommerstrasse>

Bei Fragen zur wissenschaftlichen Begleitforschung wenden Sie sich bitte an:  
 Dr. André Knabe, Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V.  
 mail: [andre.knabe@rosstocker-institut.org](mailto:andre.knabe@rosstocker-institut.org)  
 Mareen Wins, Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis e.V.  
 mail: [maren.wins@rosstocker-institut.org](mailto:maren.wins@rosstocker-institut.org)

[<< Zurück](#)

Lizenziert an Universität Rostock - eraysys V9.0 (2404) - Copyright © 2022 eraysys GmbH. Alle Rechte vorbehalten.



## 6.3 Interviewleitfaden

### Introduktion

Kurze Vorstellung:

*Name und Tätigkeit*

*Mein Name ist .... Ich bin ... am Rostocker Institut für Sozialforschung und gesellschaftliche Praxis. Ich sammle in Zusammenarbeit mit der Stadt Rostock Daten zur Sommerstraße am Brink und habe mich heute mit Ihnen getroffen, um Sie zu Ihrer Meinung zu befragen.*

### Organisatorisches:

Bevor wir mit dem Interview beginnen, möchte ich Ihnen kurz sagen, wie das Gespräch abläuft.

- *zeitlichen Rahmen abklären:*
  - Wie lange kann der Raum genutzt werden (bei öffentlichen Räumen)?
  - Wie viel Zeit haben Sie? → Ggf. zweiten Termin vereinbaren. (Wünschenswert 1 Stunde)
- *Das Interview besteht aus mehreren Teilen:* Fragebogen, offenes Gespräch, ggf. Netzwerktabelle
  - Wichtig ist, dass es keine richtigen oder falschen Antworten auf meine Fragen gibt – uns interessiert, was für Sie wichtig ist.
- *Ausschluss von Störquellen.* Zu guter Letzt: Bevor wir starten, würde ich Sie noch bitten Ihr Handy auszuschalten, wenn Sie eines dabei haben, damit wir ungestört sind.

### Datenschutz, Einverständniserklärung und Zustimmung Aufnahmegerät:

Wie Sie schon wissen, möchten wir das Gespräch aufnehmen, damit wir es für wissenschaftliche Zwecke auswerten können. Um Ihnen eine Sicherheit zu geben, dass Sie anonym bleiben, würde ich Sie einmal bitten, dieses Schreiben in Ruhe zu lesen. Jetzt unterschreiben wir beide und jeder behält ein Exemplar.

→[Lesen, warten, unterschreiben, Aufnahmegerät einschalten!]

**Sind Sie damit einverstanden, dass wir das Gespräch aufnehmen und zu wissenschaftlichen Zwecken anonym auswerten?**

→ Antwort aufzeichnen

### 1. Einstieg, Alltag, Lebenssituation (Allgemein/ Einleitung)

**Da wir uns noch gar nicht kennen und ich nichts über Sie weiß, würde ich vorschlagen, Sie erzählen mir einmal, wie Ihr Alltag so aussieht. Vielleicht sagen Sie mir einfach, was Sie in der letzten Woche so alles gemacht haben?**

*Bei Zweit-Interview: Da Sie schon einmal an der Befragung teilgenommen haben, wir uns aber noch nicht kennen, würde ich einmal vorschlagen...*

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Gehen Sie die Woche einfach Tag für Tag durch. Was haben Sie am Montag gemacht?



- Was machen Sie am Wochenende?

## 2. „Am Brink“

### **Ganz allgemein: Was verbinden Sie mit dem Bereich rund um den Brink?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Wann sind Sie dort?
- Was tun Sie dort?

### **Nur aktuelle Situation! Kommen wir jetzt zu unserem Thema, der „Sommerstr. „Am Brink“.**

### **Erinnern Sie sich noch daran, als Sie davon gehört haben, dass der Bereich um den Brink zum zweiten Mal zur Fußgänger\*innenzone werden sollte? Wie war das?**

Ergänzende Nachfragen – *Obligatorisch, müssen unbedingt besprochen werden:*

- Woher hatten Sie die Information?
- Was ging Ihnen durch den Kopf?
- Welche Hoffnungen hatten Sie (im Vergleich zum ersten Mal)?
- Welche Befürchtungen hatten Sie (im Vergleich zum ersten Mal)?

### **Wie nehmen Sie aktuell die Sommerstraße wahr?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Hat sich durch die Sommerstraße etwas für Sie verändert? Wenn ja, was?
- Haben Sie in der Projektlaufzeit etwas anders gemacht als vorher (Wege und Raumnutzung, halten Sie sich länger dort auf)?

### **Wie bewerten Sie das aktuelle Projekt (im Allgemeinen und im Vergleich zum ersten Projekt)?**

Ergänzende Nachfragen – *Obligatorisch, müssen unbedingt besprochen werden:*

- Was gefällt Ihnen gut? → Was gefällt Ihnen besser als beim ersten Mal?
- Was gefällt Ihnen nicht? → Was hat sich im Vergleich zum ersten Mal verschlechtert?
- Was müsste anders gemacht werden?
- Was könnte zum Gelingen des Projekts beitragen?

### **Mit wem haben Sie über die aktuelle Sommerstraße gesprochen? Worum ging es dabei?**

Ergänzende Nachfragen – *Obligatorisch, müssen unbedingt besprochen werden:*

- Wie einig war sich ihr Umfeld über die Bewertung der Straße?
- Gab es auch andere Meinungen?

### **Haben Sie sich im Rahmen der aktuellen Sommerstraße engagiert?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*



- Vielleicht haben Sie von Umfragen, Unterschriftenaktionen und Kundgebungen gehört, die infolge der Einrichtung der Fußgänger:innenzone durchgeführt wurden.
- Haben Sie sich daran beteiligt? Wenn ja, woran und in welcher Weise?

**Wie würden Sie sich den Bereich um den Brink wünschen? Wie sollte es dort Ihrer Meinung nach in 5-10 Jahren aussehen?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Wer sollte sich dort aufhalten?
- Was sollte man dort tun können?

### **3. Allgemeine gesellschaftliche Verortung und Mitbestimmung**

**NUR BEI ANWOHNER\*INNEN/ GEWERBETREIBENDEN AUS ROSTOCK**

**Mal abgesehen von der Sommerstraße. Wie fühlen Sie sich als Bürger:in in Rostock?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Was läuft gut? Warum?
- Was sollte verändert werden? Warum?

**NUR BEI ANWOHNER\*INNEN/ GEWERBETREIBENDEN AUS ROSTOCK**

**Haben Sie das Gefühl, dass Sie als Bürger:in Einfluss auf die Verhältnisse in der Stadt nehmen können? Wenn ja, warum? Falls nicht, warum nicht?**

Ergänzende Nachfragen - **Obligatorisch:**

- Fühlen Sie sich vertreten? Wenn ja, durch wen? Und: Auf welche Weise?
- Gibt es Momente, in denen Sie sich machtlos fühlen? Welche sind das?
- *Fakultativ:* Denken Sie z.B. an die folgenden Bereiche: Mobilität/Verkehr, Gestaltung des öffentlichen Raums, Mitbestimmung bei kommunalen Entscheidungen, z.B. im Ortsbeirat oder der Bürgerschaft

**Wo sehen Sie sich in 10 Jahren?**

Ergänzende Nachfragen – *Fakultativ, falls Erzählung nicht in Gang kommt:*

- Wo werden Sie leben?
- Unter welchen Umständen?
- Welche Ziele möchten Sie erreichen?

Welche Rolle spielt dabei der Ort, an dem Sie leben?







Rostocker Institut für Sozialforschung  
und gesellschaftliche Praxis e.V. ...

Wismarsche Str. 29 ...  
18057 Rostock ...

T: +49 (0) 381 255 - 1289 ...  
[www.rostocker-institut.org](http://www.rostocker-institut.org) ...