

Fuß- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung der Kalker Hauptstraße

Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens



Titelfoto: Ausschnitt des Titelblattes der Postwurfsendung zu diesem Beteiligungsverfahren

Zusammenfassende Einleitung	3
I Quantitative Auswertung	5
1 Anzahl der Rückmeldungen mit Anliegerstatus (Frage 4.1) und Mobilitätsform (Frage 4.2)	5
2 Rückmeldungen nach Bezug zur Kalker Hauptstraße (Frage 4.1) & Mobilitätsform (Frage 4.2)	6
3 Auswertung der Veränderungswünsche (Fragen 1.1 – 3 und 5)	7
3.1 Es soll Verbesserungen für Radfahrende geben, zum Beispiel breitere und sichere Radwege.	7
3.2 Es soll Verbesserungen für zu Fuß Gehende geben, zum Beispiel breitere Fußwege.	9
3.3 Busse der KVB sollen weiterhin hier fahren dürfen.	11
3.4 Es sollen weniger Autos fahren.	13
3.5 Autos sollen langsamer fahren als jetzt.	15
3.6 Autos und Radfahrende sollen klar voneinander getrennt werden, zum Beispiel durch Markierungen oder Barrieren.	16
3.7 Es soll weniger Parkplätze geben.	18
4 Was fehlt auf der Kalker Hauptstraße, damit Sie sich gerne hier aufhalten (also Treffen mit anderen Menschen, zusammensitzen ...)? (Freitextantworten)	20
5 Was möchten Sie uns noch sagen? (Freitextantworten)	20
II Qualitative Auswertung – inhaltliche Begründungen und Hinweise zu den jeweiligen Antworten	21
1 Was ist Ihnen bei der Neugestaltung der Kalker Hauptstraße wichtig?	21
1.1 Es soll Verbesserungen für Radfahrende geben, zum Beispiel breitere und sichere Radwege.	21
1.2 Es soll Verbesserungen für zu Fuß Gehende geben, zum Beispiel breitere Fußwege.	22
1.3 Busse der KVB sollen weiterhin hier fahren dürfen.	24
1.4 Es sollen weniger Autos fahren.	25
1.5 Autos sollen langsamer fahren als jetzt.	26
1.6 Autos und Radfahrende sollen klar voneinander getrennt werden, zum Beispiel durch Markierungen oder Barrieren.	27
1.7 Es soll weniger Parkplätze geben.	28
2 Was fehlt auf der Kalker Hauptstraße, damit Sie sich gerne hier aufhalten (also Treffen mit anderen Menschen, zusammensitzen ...)? (Freitext)	29
3 Was möchten Sie uns noch sagen? (Freitext)	30
5 Sie besitzen ein Gewerbe an der Kalker Hauptstraße? Dann haben wir eine weitere Frage an Sie: Was ist Ihnen für die Neugestaltung der Kalker Hauptstraße wichtig? (Freitext)	30
III Anhang	32
Die Fragen und Antwortoptionen	32

Zusammenfassende Einleitung

Die Kalker Hauptstraße soll zukünftig im zentralen Abschnitt zwischen Kapellenstraße und Rolshover Straße zugunsten des Fuß- und Radverkehrs neugestaltet und insgesamt aufgewertet werden (so der Beschluss des Verkehrsausschusses¹). Wie die Kalker Hauptstraße vor diesem Beschluss hintergrund zukünftig aussehen und wie der Verkehr geregelt sein sollte, war die leitende Fragestellung für das Beteiligungsverfahren, das vom 16. bis zum 29.10.2023 durchgeführt wurde.

Über dieses Beteiligungsverfahren wurde auf verschiedenen Wegen (Presse, Hauswurfsendungen an die Haushalte im Umfeld der Kalker Hauptstraße, Infostände vor Ort zwischen dem 16. und dem 26.10.) informiert. Rückmeldungen konnten online über das Beteiligungsportal meinungfuer.koeln gegeben werden sowie durch Einwurf der handschriftlich ausgefüllten Fragebogen in fünf Beteiligungsbriefkästen² oder durch mündliche Beantwortung bei den Infoständen vor Ort³.

Insgesamt haben uns 2.147 Personen Rückmeldungen erreicht (192 vor Ort, 135 via Briefkasten, 1.820 via Beteiligungsportal).

Die Hauptfrage lautete: **„Was ist Ihnen bei der Neugestaltung der Kalker Hauptstraße wichtig?“** Die Antwortmöglichkeiten wurden mit jeweils folgenden Tendenzen beantwortet:

1. **Es soll Verbesserungen für Radfahrende geben, zum Beispiel breitere und sichere Radwege: 79% JA** | 18% NEIN – Ein mehrheitliches JA gab es aus allen Mobilitätsperspektiven („zu Fuß“, „mit dem Fahrrad“, „mit dem Auto“ (54% JA)).
2. **Es soll Verbesserungen für zu Fuß Gehende geben, zum Beispiel breitere Fußwege: 65% JA** | 31% NEIN – Bei den Mobilitätsperspektiven „zu Fuß“ und „mit dem Rad“ lag die Zustimmung jeweils bei über 70%, bei der Perspektive „mit dem Auto“ gaben 55% ein NEIN an.
3. **Busse der KVB sollen weiterhin hier fahren dürfen: 84% JA** | 12% NEIN – Das JA lag bei allen drei Mobilitätsperspektiven bei über 80%.
4. **Es sollen weniger Autos fahren: 73% JA** | 23% NEIN – Bei den Mobilitätsperspektiven „zu Fuß“ bzw. „mit dem Fahrrad“ lag die Zustimmung bei 80% bzw. 90%, bei „mit dem Auto“ überwog das NEIN mit 54%.
5. **Autos sollen langsamer fahren als jetzt: 72% JA** | 24% NEIN – Das JA überwog bei allen Mobilitätsperspektiven: „zu Fuß“ 77%, „mit dem Fahrrad“ 85%, „mit dem Auto“ 51%.
6. **Autos und Radfahrende sollen klar voneinander getrennt werden, zum Beispiel durch Markierungen oder Barrieren: JA 83%** | NEIN 13% - Das JA überwog bei allen Mobilitätsperspektiven: „zu Fuß“ 88%, „mit dem Fahrrad“ 93%, „mit dem Auto“ 73%.

¹ Vorlage 1542/2022 -> im Ratsinformationssystem: https://buengerinfo.stadt-koeln.de/vo0053.asp?__kvonr=108445

² Standorte der Beteiligungsbriefkästen: Bezirksrathaus Kalk, Kalker Hauptstraße 247 – 273, 51103 Köln | Bürgerhaus Kalk, Kalk-Mülheimer Straße 58, 51103 Köln | Integrationshaus e.V., Ottmar-Pohl-Platz 5, 51103 Köln | Fairstore Kalk, Kalker Hauptstraße 177, 51103 Köln | Veedel e.V., Stadtteilbüro Kalk-Nord, Loestraße 8, 51103 Köln

³ Standorte & Termine der Infostände: 16.10., 11:00-14:00, Kalk Kapelle / Bezirksrathaus | 18.10., 15:00-18:00, Kalk Post / Markt | 21.10., 09:00-12:00, Kalk Post / Markt | 24.10., 15:00-18:00, Kalk Kapelle / Bezirksrathaus | 26.10., 11:00-14:00, Kalk Post

7. **Es soll weniger Parkplätze geben: 62% JA** | 32% NEIN – Während aus den Perspektiven „zu Fuß“ und „mit dem Rad“ mit 68% bzw. 82% das JA überwog, überwog aus der Perspektive „mit dem Auto“ mit 65% das NEIN.

Zur zweiten Hauptfrage **„Was fehlt auf der Kalker Hauptstraße, damit Sie sich gerne hier aufhalten (also Treffen mit anderen Menschen, zusammensitzen ...)?“** gab es 1.730 (81%) Freitextantworten, die nach Stichworten gebündelt im zweiten Teil der Ergebnisauswertung zusammengefasst wurden. Diese Aussagen waren weitgehend Wiederholungen von Antwortbegründungen zu den vorgenannten Antwortoptionen.

Die detaillierte quantitative Auswertung der Antworten – jeweils differenziert nach Anliegerstatus, verwendeter Mobilitätsformen (bzw. Mobilitätsperspektiven) - ist im ersten Teil dieser Ergebnisdokumentation („Quantitative Auswertung“) zu finden.

Ergänzend zu den jeweiligen JA/NEIN-Antwortoptionen konnten Begründungen für die JA- bzw. NEIN-Entscheidung als Freitext angegeben werden. Die insgesamt sehr umfangreichen Begründungen⁴ wurden durch uns verschlagwortet und entlang der Schlagworte gesichtet. Auf dieser Grundlage wurden dann zu jedem Schlagwort die Vielzahl der Begründungen in ein oder zwei Sätzen zusammengefasst, die nach unserer Wahrnehmung die wesentliche Tendenz der Begründungen wiedergegeben. Diese zusammengefassten Begründungen sind im zweiten Teil dieser Ergebnisdokumentation („Qualitative Auswertung – inhaltliche Begründungen und Hinweise zu den jeweiligen Antworten“) zu finden. Hier sind auch die Freitextantworten zu den Fragen „Was möchten Sie uns noch sagen?“ und aus der Perspektive der Gewerbetreibenden wiedergegeben.

Im Anhang ist schließlich der Fragebogen mit allen Fragen und Antwortoptionen dokumentiert.

Köln, im März 2024

Kölner Freiwilligen Agentur | Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung
beteiligen@koeln-freiwillig.de

⁴ Das Textdokument mit allen den Schlagworten zugeordneten Begründungen umfasst 615 Seiten. Auf Wunsch kann dieses Dokument zur Verfügung gestellt werden.

I Quantitative Auswertung

1 Anzahl der Rückmeldungen mit Anliegerstatus (Frage 4.1) und Mobilitätsform (Frage 4.2)

Aufschlüsselung Anliegerstatus x Rückantwortmedium								
Rückmeldekanal:	vor Ort (Termine á 3h mit 3er/4er- Team)		Briefkasten		Portal (14 Tage)		gesamt	
gesamt:	192		135		1.820		2.147	
Anliegerstatus:								
Anwohnende	29	15%	54	40%	218	12%	301	14%
Vermieter:in	3	2%	8	6%	18	1%	29	1%
Wohnen in der Nähe	92	48%	69	51%	1001	55%	1.162	54%
Arbeit	22	11%	13	10%	179	10%	214	10%
Gewerbebesitz	4	2%	11	8%	24	1%	39	2%
Anlieger:in	73	38%	18	13%	764	42%	855	40%
Durchfahrt	10	5%	5	4%	457	25%	472	22%
Mobilitätsform:								
zu Fuß	158	82%	120	89%	1371	75%	1.649	77%
▪ ausschließlich zu Fuß	52	27%	24	18%	237	13%	313	15%
per Fahrrad	69	36%	82	61%	1199	66%	1.350	63%
▪ ausschließlich per Fahrrad	5	3%	7	5%	227	12%	239	11%
per Auto	51	27%	44	33%	556	31%	651	30%
▪ ausschließlich per Auto	2	1%	4	3%	126	7%	132	6%
% = Anteil an Teilgesamtheit („vor Ort“, „Briefkasten“, „Portal“, „gesamt“)								

2 Rückmeldungen nach Bezug zur Kalker Hauptstraße (Frage 4.1) & Mobilitätsform (Frage 4.2)

Rückmeldungen nach Bezug zur Kalker Hauptstraße & Mobilitätsform									
Mobilitätsform:		zu Fuß			per Fahrrad			per Auto	
Bezug:	gesamt								
Anwohnende	301	281	93%		203	67%		96	32%
Vermieter:in	29	21	72%		6	21%		17	59%
Wohnen in der Nähe	1.162	992	85%		774	67%		319	27%
Arbeit	214	161	75%		133	62%		78	36%
Gewerbebesitz	39	28	72%		18	46%		18	46%
Anlieger:in	855	628	73%		527	62%		283	33%
Durchfahrt	472	245	52%		327	69%		187	40%
% = Anteil der Mobilitätsform an der Gesamtheit des Bezugsstatus („Anwohnende“ usw.)									

3 Auswertung der Veränderungswünsche (Fragen 1.1 – 3 und 5)

3.1 Es soll Verbesserungen für Radfahrende geben, zum Beispiel breitere und sichere Radwege.

1.1 Es soll Verbesserungen für Radfahrende geben, zum Beispiel breitere und sichere Radwege. Antworten nach Mobilitätsform											
			zu Fuß			mit dem Fahrrad			mit dem Auto		
gesamt:	2.147	100%		1.603	100%		1.330	100%		629	100%
"ja":	1689	79%	zu Fuß	1.342	84%	Fahrrad	1.256	94%	Auto	338	54%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	243	15%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	231	17%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	34	5%
"nein":	397	18%	zu Fuß	261	16%	Fahrrad	74	6%	Auto	291	46%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	61	4%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	7	1%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	94	15%
k.A.:	61	3%									
% = Anteil an Teilgesamtheit („Fuß“, „Fahrrad“, „Auto“)											

1.1 Es soll Verbesserungen für Radfahrende geben, zum Beispiel breitere und sichere Radwege. Antworten nach Bezug zur Kalker Hauptstraße																
			Anwohn.		Vermiet.		Wohn. i.d. Nähe		Arbeit		Gewerbe		Anlieg.		Durchf.	
gesamt:	2.147	100%	297	100%	27	100%	1.130	100%	207	100%	39	100%	730	100%	464	100%
davon "ja":	1.689	79%	234	79%	10	37%	949	84%	161	78%	22	56%	653	79%	356	77%
davon "nein":	397	18%	63	21%	17	63%	181	16%	46	22%	17	44%	177	21%	108	23%
k.A.:	61	3%														
% = Anteil an Teilgesamtheit („Anwohn.“, „Vermie.“ usw.)																

3.2 Es soll Verbesserungen für zu Fuß Gehende geben, zum Beispiel breitere Fußwege.

1.2 Es soll Verbesserungen für zu Fuß Gehende geben, zum Beispiel breitere Fußwege. Antworten nach Mobilitätsform											
			zu Fuß			mit dem Fahrrad			mit dem Auto		
gesamt:	2.147	100%		1.593	100%		1.302	100%		629	100%
"ja":	1.402	65%	zu Fuß	1133	71%	Fahrrad	956	73%	Auto	281	45%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	234	15%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	172	13%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	40	6%
"nein":	666	31%	zu Fuß	460	29%	Fahrrad	346	27%	Auto	348	55%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	72	5%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	62	5%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	86	14%
„ja/nein“:	1	0%									
k.A.:	78	4%									

% = Anteil an Teilgesamtheit („Fuß“, „Fahrrad“, „Auto“)

1.2 Es soll Verbesserungen für zu Fuß Gehende geben, zum Beispiel breitere Fußwege. Antworten nach Bezug zur Kalker Hauptstraße																
			Anwohn.		Vermiet.		Wohn. i.d. Nähe		Arbeit		Gewerbe		Anlieg.		Durchf.	
gesamt	2.147	100%	295	100%	28	100%	1.120	100%	202	100%	39	100%	828	100%	458	100%
"ja":	1.402	65%	202	68%	13	46%	777	69%	125	62%	22	56%	560	68%	279	61%
"nein":	666	31%	93	32%	15	54%	343	31%	77	38%	17	44%	268	32%	179	39%
„ja/nein“:	1	0%														
k.A.:	78	4%														
% = Anteil an Teilgesamtheit („Anwohn.“, „Vermie.“ usw.)																

3.3 Busse der KVB sollen weiterhin hier fahren dürfen.

1.3 Busse der KVB sollen weiterhin hier fahren dürfen. Antworten nach Mobilitätsform											
			zu Fuß			mit dem Fahrrad			mit dem Auto		
gesamt:	2.147	100%		1.581	100%		1.288	100%		626	100%
"ja":	1.799	84%	zu Fuß	1.389	88%	Fahrrad	1.142	89%	Auto	529	85%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	273	17%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	201	16%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	106	17%
"nein":	256	12%	zu Fuß	192	12%	Fahrrad	146	11%	Auto	97	15%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	31	2%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	201	16%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	20	3%
„ja/nein“:	2	0%									
k.A.:	90	4%									
% = Anteil an Teilgesamtheit („Fuß“, „Fahrrad“, „Auto“)											

1.3 Busse der KVB sollen weiterhin hier fahren dürfen. Antworten nach Bezug zur Kalker Hauptstraße																
			Anwohn.		Vermiet.		Wohn. i.d. Nähe		Arbeit		Gewerbe		Anlieg.		Durchf.	
gesamt:	2.147	100%	291	100%	28	100%	1.111	100%	204	100%	39	100%	825	100%	456	100%
"ja":	1.799	84%	239	82%	24	86%	975	88%	175	86%	33	85%	732	89%	400	88%
"nein":	256	12%	52	18%	4	14%	136	12%	29	14%	6	15%	93	11%	56	12%
„ja/nein“	2	0%														
k.A.:	90	4%														
% = Anteil an Teilgesamtheit („Anwohn.“, „Vermie.“ usw.)																

3.4 Es sollen weniger Autos fahren.

1.4 Es sollen weniger Autos fahren. Antworten nach Mobilitätsform											
			zu Fuß			mit dem Fahrrad			mit dem Auto		
gesamt:	2.147	100%		1.598	100%		1.313	100%		628	100%
"ja":	1.578	73%	zu Fuß	1.264	80%	Fahrrad	1.179	90%	Auto	290	46%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	225	14%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	223	17%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	24	4%
"nein":	490	23%	zu Fuß	324	20%	Fahrrad	134	10%	Auto	338	54%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	73	5%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	14	1%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	104	16%
k.A.:	79	4%									
% = Anteil an Teilgesamtheit („Fuß“, „Fahrrad“, „Auto“)											

1.4 Es sollen weniger Autos fahren. Antworten nach Bezug zur Kalker Hauptstraße																
			Anwohn.		Vermiet.		Wohnen i.d. Nähe		Arbeit		Gewerbe		Anlieger:in		Durchfahrt	
gesamt:	2.147	100%	293	100%	28	100%	1.119	100%	205	100%	38	100%	823	100%	461	100%
"ja":	1.578	73%	234	80%	13	46%	888	79%	147	72%	21	55%	609	74%	325	70%
"nein":	490	23%	59	20%	15	54%	231	21%	58	28%	17	45%	214	26%	136	30%
k.A.:	79	4%														

% = Anteil an Teilgesamtheit („Anwohn.“, „Vermie.“ usw.)

3.5 Autos sollen langsamer fahren als jetzt.

1.5 Autos sollen langsamer fahren als jetzt. Antworten nach Mobilitätsform											
			zu Fuß			mit Fahrrad			mit dem Auto		
gesamt:	2.147	100%		1.578	100%		1.294	100%		627	100%
"ja":	1.544	72%	zu Fuß	1.217	77%	Fahrrad	1.104	85%	Auto	319	51%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	235	15%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	212	16%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	34	5%
"nein":	512	24%	zu Fuß	361	23%	Fahrrad	190	15%	Auto	308	49%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	67	4%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	22	2%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	94	15%
k.A.:	91	4%									
% = Anteil an Teilgesamtheit („Fuß“, „Fahrrad“, „Auto“)											

1.5 Autos sollen langsamer fahren als jetzt. Antworten nach Bezug zur Kalker Hauptstraße																
			Anwohn.		Vermiet.		Wohnen i.d. Nähe		Arbeit		Gewerbe		Anlieger		Durchfahrt	
gesamt:	2.147	100%	290	100%	28	100%	1.111	100%	203	100%	37	100%	826	100%	458	100%
"ja":	1.544	72%	222	77%	21	75%	849	76%	148	73%	27	73%	608	74%	312	68%
"nein":	512	24%	68	23%	7	25%	262	24%	55	27%	10	27%	218	26%	146	32%
k.A.:	91	4%														

% = Anteil an Teilgesamtheit („Anwohn.“, „Vermie.“ usw.)

3.6 Autos und Radfahrende sollen klar voneinander getrennt werden, zum Beispiel durch Markierungen oder Barrieren.

1.6 Autos und Radfahrende sollen klar voneinander getrennt werden, zum Beispiel durch Markierungen oder Barrieren. | Antworten nach Mobilitätsform

			zu Fuß			mit dem Fahrrad			mit dem Auto		
gesamt:	2.147	100%		1.585	100%		1.310	100%		628	100%
"ja":	1.785	83%	zu Fuß	1.398	88%	Fahrrad	1.212	93%	Auto	461	73%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	258	16%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs.	221	17%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	75	12%
"nein":	274	13%	zu Fuß	187	12%	Fahrrad	98	7%	Auto	167	27%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	38	2%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	14	1%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	51	8%
k.A.:	88	4%									
% = Anteil an Teilgesamtheit („Fuß“, „Fahrrad“, „Auto“)											

1.6 Autos und Radfahrende sollen klar voneinander getrennt werden, zum Beispiel durch Markierungen oder Barrieren. | Antworten nach Bezug zur Kalker Hauptstraße

			Anwohn.		Vermiet.		Wohnen i.d. Nähe		Arbeit		Gewerbe		Anlieger		Durchfahrt	
gesamt:	2.147	100%	294	100%	28	100%	1.115	100%	206	100%	39	100%	825	100%	459	100%
"ja":	1.785	83%	252	86%	20	71%	984	88%	175	85%	26	67%	708	86%	380	83%
"nein":	274	13%	42	14%	8	29%	131	12%	31	15%	13	33%	117	14%	79	17%
k.A.:	88	4%														
% = Anteil an Teilgesamtheit („Anwohn.“, „Vermie.“ usw.)																

3.7 Es soll weniger Parkplätze geben.

1.7 Es soll weniger Parkplätze geben. Antworten nach Mobilitätsform											
			zu Fuß			mit dem Fahrrad			mit dem Auto		
gesamt:	2.147	100%		1.558	100%		1.278	100%		628	100%
"ja":	1.336	62%	zu Fuß	1.061	68%	Fahrrad	1.046	82%	Auto	218	35%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	176	11%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	206	16%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	20	3%
"nein":	689	32%	zu Fuß	497	32%	Fahrrad	232	18%	Auto	410	65%
			ausschließlich zu Fuß unterwegs	114	7%	ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs	22	2%	ausschließlich mit dem Auto unterwegs	107	17%
„ja/nein“	2	0%									
k.A.:	120	6%									

% = Anteil an Teilgesamtheit („Fuß“, „Fahrrad“, „Auto“)

1.7 Es soll weniger Parkplätze geben. Antworten nach Bezug zur Kalker Hauptstraße																
			Anwohn.		Vermiet.		Wohnen i.d. Nähe		Arbeit		Gewerbe		Anlieger		Durchfahrt	
gesamt:	2.147	100%	291	100%	28	100%	1.099	100%	201	100%	38	100%	810	100%	448	100%
"ja":	1.336	62%	194	67%	8	29%	748	68%	128	64%	20	53%	528	65%	297	66%
"nein":	689	32%	97	33%	20	71%	351	32%	73	36%	18	47%	282	35%	151	34%
„ja/nein“	2	0%														
k.A.:	120	6%														
% = Anteil an Teilgesamtheit („Anwohn.“, „Vermie.“ usw.)																

4 Was fehlt auf der Kalker Hauptstraße, damit Sie sich gerne hier aufhalten (also Treffen mit anderen Menschen, zusammensitzen ...)? (Freitextantworten)

2. Was fehlt auf der Kalker Hauptstraße, damit Sie sich gerne hier aufhalten (also Treffen mit anderen Menschen, zusammensitzen ...)?		
gesamt:	2.147	100%
Rückmeldungen mit Freitext:	1.730	81%
k.A.	417	19%

5 Was möchten Sie uns noch sagen? (Freitextantworten)

3. Was möchten Sie uns noch sagen? (Freitextantworten)		
gesamt:	2.147	100%
Rückmeldungen mit Freitext:	946	44%
k.A.	1.201	56%

II Qualitative Auswertung – inhaltliche Begründungen und Hinweise zu den jeweiligen Antworten

Für die Qualitative Auswertung wurden alle Freitextkommentare verschlagwortet. Die Schlagworte wurden nach und nach aus den Kommentartexten heraus abgeleitet. Daher ergeben sich manche überlappende Schlagwortbildungen oder auch solche, die sich im Nachhinein als nicht relevant für die Auswertung ergeben haben.

Zu jeder Frage und Ja/Nein-Antwortoption wurden zu jedem Schlagwort die Kommentartexte extrahiert. Diese sortierten Kommentare wurden wiederum hinsichtlich der Kerninhalte bzw. der wesentlichen Tendenz der Aussagen gesichtet. Nach Möglichkeit wurde die Aussagend Tendenz in ein oder zwei Sätzen zusammengefasst, die in den folgenden Tabellen zu finden sind.

Da es zu jeder (Unter-)Frage die Möglichkeit der Kommentierung gab, gibt es zahlreiche Doppelungen in den Aussagen. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass durch die Vielzahl und Kleinteiligkeit der Schlagworte letztendlich alle wesentlichen Begründungen, Hinweise u.a.m. erfasst und in der Gesamtheit der folgenden Tabellen wiedergeben wurden.

In den folgenden Tabellen wird zu den Schlagworten jeweils die Anzahl des Vorkommens (z.B. „Ausreichen“ #43 = 43 mal wurde dieses Schlagwort bei den Begründungen zu dieser Frage vergeben) insgesamt sowie bei den JA- bzw. NEIN-Begründungen angegeben. Die Summe der JA/NEIN-Begründungen kann niedriger sein als die Gesamtzahl des Schlagwortvorkommens. Das ist immer dann der Fall, wenn es Antwortbegründungen ohne eindeutige JA/NEIN-Zuordnung gab.

1 Was ist Ihnen bei der Neugestaltung der Kalker Hauptstraße wichtig?

1.1 Es soll Verbesserungen für Radfahrende geben, zum Beispiel breitere und sichere Radwege.

JA	NEIN
„Ausreichend“ #43	
	#42
	Die Radwege sind breit genug / ausreichend.
„Aufenthaltsqualität“ #12	
#11	
Mehr Sicherheit, Lebens-, Aufenthaltsqualität.	
„Barrierefreiheit #12	
#10	
Sie verbessern die Barrierefreiheit.	
„Beleuchtung“ #2	
#2	
Gut ausgeleuchtete Radwege.	
„Breitere Radwege“ #62	
#62	
Verbreiterung der Radwege u.a. für mehr Sicherheit.	

JA		NEIN	
„Falschparken #159			
ja #153 & nein #6			
Falschparker gefährden Radfahrende. Daher viele Plädoyers für bauliche Abtrennung der Radwege.			
„Kontrollen“ #24			
#17		nein #7	
Konsequente Kontrolle und Ahndung von Verstößen bzw. des Falschparkens auf den Radwegen.		Kontrolle der Radfahrenden.	
„Parksituation“ #234			
#219		#15	
Problematiken: Dooring, Zweite-Reihe-Parken, Falschparken von Autos auf den Radwegen.		Parkplätze: „mehr“ vs. „genug“	
„Sicherheit“ #679			
ja #652		nein #27	
Breitere Radwege sorgen für mehr Sicherheit. Bzw.: Bei gleicher Breite müssen die Radwege sicherer gestaltet werden.		Mehr Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger. Radfahrende gefährden die Sicherheit.	
„Verkehrsberuhigung“ #84			
#80			
Es braucht eine Autoreduzierung bzw. Verkehrsberuhigung auf der Straße.			
„Verkehrsführung“ #558			
#522		#36	
Zu einem hohen Anteil Plädoyers für eine bauliche Trennung zwischen Radwegen und Autostraße.		Für flüssigen Autoverkehr in beide Richtungen. Breite Radwege würden Autoverkehr einschränken.	
„Verkehrswende“ #36			
#36			
Verkehrswende weg vom Autoverkehr.			

1.2 Es soll Verbesserungen für zu Fuß Gehende geben, zum Beispiel breitere Fußwege.

JA		NEIN	
„Ausreichend“ #230			
#29		#199	
Gehwege sind bis auf wenige Ausnahmen breit genug.		Die Gehwege sind breit genug.	
„Aufenthaltsqualität“ #192			
#177		#14	
Verbesserung der Aufenthaltsqualität u.a. durch mehr Sitzmöglichkeiten. Es sollte Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger und Gastronomie geben. Mehr Begrünung.		Mehr Sauberkeit.	

JA	NEIN
Raum für entspanntes Flanieren.	
„Barrierefreiheit“ #193	
#156	#33
Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen auf den Gehwegen.	Gehwege breit genug. Sie werden jedoch durch Außenverkauf, Außengastronomie, Werbeschilder künstlich eingeengt.
Gehwege sind teilweise vollgestellt: Werbe-Störer, Außengastro, Außenverkauf, Litfaßsäule,	
Absenkung von Bordsteinen für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen u.a.	
„Falschparken“ #31	
ja #30 & nein #1	
Die Gehwege werden durch falsch parkende Autos eingeengt.	
„Gewerbe“ #51	
ja #39 & nein #11	
Vereinbarkeit von Zufußgehen auf den Gehwegen mit genügend Raum und der Außengastronomie, der auch Raum gegeben werden sollte.	
„Kontrollen“ #9	
ja #7 & nein #2	
Mehr Kontrollen und Vorgehen gegen eScooter.	
„Parksituation“ #56	
#43	#13
Weniger Parkplätze zugunsten von mehr Raum für die Gehwege.	Erhalt der bzw. mehr Parkplätze.
„Sicherheit“ #67	
ja #61 & nein #4	
Sichere Gehwege. Für (mehr) Sicherheit für Zufußgehende gegenüber Radfahrenden und Autos (parkend, fahrend).	
„Verkehrsberuhigung“ #35	
#35	
Verkehrsberuhigung: Weniger bis gar keine Autos.	
„Verkehrsfluss“ #175	
#166	
Die Gehwege sind tagsüber stark frequentiert. Es gibt Engpässe beim gegenläufigen Fußverkehr auf den Gehwegen.	
„Verkehrsführung“ #190	
#157	#32
Bauliche Trennung zwischen Geh- und Radwegen.	Gehwege sind breit genug. Bzw.: Genug Gehwegraum bei einer baulichen Verlagerung der Radwege.
„Verkehrswende“ #7	
#7	

JA	NEIN
Priorität für Fuß- und Radverkehr.	

1.3 Busse der KVB sollen weiterhin hier fahren dürfen.

JA	NEIN
„Barrierefreiheit“ #59	
#59	
Wichtig für mobilitätseingeschränkte Menschen. Busse barriereärmer als U-Bahn.	
„Gewerbe“ #22	
#22	
Gut und notwendig für den Handel.	
„Lärm“ #10	
#7	#3
Busse sind leise(r).	Busse sind laut.
„Mobilität“ #350	
#348	#1
ÖPNV ist wesentlich für die Mobilität und muss erhalten werden.	Besser eine Fahrradstraße und Umleitung der Busse über andere Straßen.
„Sicherheit“ #21	
#7	#14
Auf mögliche Gefährdungen des Radverkehrs durch Busverkehr achten.	Gefährdung der Radfahrenden durch die Busse.
„Streckenführung“ #191	
#102	#85
Die Streckenführung ist sinnvoll. Haltestellen sollen erhalten bleiben – bzw. ergänzt werden: bisher keine Haltestelle auf der Kalker Hauptstraße / neue Haltestelle zwischen Kalk Post und Kapelle.	Es gibt auf dieser Strecke schon die U-Bahn. Die Busse könnten über die Dillenburger Straße umgeleitet werden.
„Umwelt“ #31	
#29	#2
ÖPNV / Busse sind gut für die Umwelt.	Abgase durch die Busse und Rückstau der PKW
„Verkehrsberuhigung“ #90	
#64	#26
Sie entlasten bzw. bündeln den Individualverkehr.	Tendenz zur Fußgängerzone und damit auch die Busse raus.
„Verkehrsfluss“ #53	
#17	#34
Ambivalenz wegen des Verkehrsflusses: Einerseits Reduktion des MIV andererseits Blockaden durch den Bus.	Sie sind zu breit und verstopfen die schmale Straße.
„Verkehrsführung“ #67	
#46	#20

JA	NEIN
Tendenz: In Verbindung mit Einbahnstraße – wegen des Platzes und einer anzustrebenden klaren Trennung von den Radwegen.	Die Straße ist zu eng.
„Verkehrswende“ #192	
#189	#1
Es braucht die Verkehrswende zu weniger motorisiertem Individualverkehr.	Ideal: Fußgängerzone. Ansonsten weiter ÖPNV.

1.4 Es sollen weniger Autos fahren.

JA	NEIN
„Anlieger“ #23	
#19	#4
Tendenz zur Fußgängerzone – mit freier Zufahrt für Anlieger.	Kunden, Gebrechliche, dort Arbeitenden benötigen die Zufahrtsmöglichkeit mit dem Auto.
„Aufenthaltsqualität“ #108	
#108	
Dies sorgt für die zu verbessernde Aufenthaltsqualität und auch die Luftqualität.	
„Barrierefreiheit“ #5	
#2	#3
Mehr Raum für barrierefreie Wege.	Es braucht die Zufahrtsmöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen.
„Einbahnstraße“ #5	
#5	
Plädoyer für die Einbahnstraße.	
„Falschparken“ #60	
#52	#8
Hinweise auf das häufige Falschparken.	Das Problem der Falschparker sollte angegangen werden.
„Gewerbe“ #52	
#16	#36
Ist förderlich für die Einkaufsstraße bzw. die Ladengeschäfte.	Ist schädlich für die Einkaufsstraße bzw. die Ladengeschäfte.
„Kontrollen“ #7	
#3	#2
Mehr Verkehrs- / Parkplatzkontrolle.	Mehr Verkehrs- / Parkplatzkontrolle.
„Lärm“ #189	
#187	#1
Reduziert den Lärm.	Schafft in den Nebenstraßen mehr Lärm.
„Mobilität“ #44	
#31	#13
Würde die Mobilität für andere Verkehrsteilnehmer verbessern. Bisher stockender Verkehr u.a. durch Parkplatzsuche.	Es gibt Menschen, die auf das Auto angewiesen sind

JA	NEIN
„Parksituation“ #39	
#31	#8
Weniger Parksuchverkehr.	Es braucht genügend Parkplätze.
„Sicherheit“ #341	
#332	#8
Das erhöht die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.	Es muss die sichere Nutzung der Straße für alle geregelt werden.
„Sperrung“ #10	
#10	
Die Straße für Autos sperren = autofrei.	
„Umwelt“ #226	
#225	#1
Weniger Emissionen und Umweltbelastung.	Weniger Schadstoffe, mehr e-Autos.
„Verkehrsberuhigung“ #152	
#141	#7
Für eine Verkehrsberuhigung mit Tendenzen zur Einbahnstraße bis kompletter Autofreiheit.	Es reicht, wenn Autos langsamer fahren – Tempo 30.
„Verkehrsfluss“ #163	
#148	#15
Das sorgt für einen besseren Verkehrsfluss und weniger Staus.	Es ist eine Hauptverkehrsstraße. Würde zu mehr Verkehr in den Nebenstraßen führen. Weniger Fahrradfahrende auf der Straße.
„Verkehrswende“ #102	
#93	#7
Dies trägt zur notwendigen Verkehrswende bei.	Der ÖPNV müsste erst leistungsfähiger und günstiger werden.

1.5 Autos sollen langsamer fahren als jetzt.

JA	NEIN
„Aufenthaltsqualität“ #28	
#28	
Das erhöht die Aufenthaltsqualität.	
„Ausreichend“ #11	
	#11
	Die jetzige Geschwindigkeit ist angemessen.
„Falschparken“ #6	
#3	#3
Hinweis auf Falschparker als Problem.	Hinweis auf Falschparker als Problem.
„Kontrollen“ #40	
#32	#7
Es braucht entsprechende Geschwindigkeitskontrollen.	Das Problem sind die fehlenden Geschwindigkeitskontrollen.
„Lärm“ #126	

JA	NEIN
#126	
Das reduziert den Lärm.	
„Sicherheit“ #526	
#512	#12
Das sorgt für mehr Sicherheit.	
„Tempo 30“ #179	
#155	#21
Plädoyer für Tempo 30.	Tempo 30 reicht.
„Tempo 50“ #19	
#5	#14
Tempo 50 ist zu schnell.	Tempo 50 passt.
„Umwelt“ #78	
#74	#4
Mindert Emissionen. Ist gut für die Umwelt.	Temporeduktion erhöht die Abgasbelastung.
„Verkehrsberuhigung“ #111	
#91	#18
Führt zu Verkehrsberuhigung.	Plädoyers zwischen „Autos ganz weg“ und „weiterhin mit Tempo 50“
„Verkehrsfluss“ #202	
#77	#120
Es geht sowieso nicht, schneller als ca. Tempo 30 zu fahren.	Es geht sowieso nicht, schneller als ca. Tempo 30 zu fahren.
„Verkehrswende“ #22	
#21	#1
Es trägt zur Verkehrswende weg vom Auto bei.	

1.6 Autos und Radfahrende sollen klar voneinander getrennt werden, zum Beispiel durch Markierungen oder Barrieren.

JA	NEIN
„Barrieren“ #151	
#143	#7
Barrieren, bauliche Trennung, „Protected Lines“.	Für Barrieren ist kein Platz. Gegenseitige Rücksichtnahme.
„Falschparken“ #113	
#111	#2
Verhindert das Parken auf Radwegen.	Radwege nicht zuparken.
„Markierungen“ #103	
#95	#7
Plädoyer für Markierungen. Zum Teil aber auch Hinweis, dass Markierungen nicht ausreichen könnten und daher Barrieren sinnvoller wären.	Es sind doch schon Markierungen vorhanden.
„Parksituation“ #13	

#12	#1
Hinweise auf Behinderungen durch (aus-)parkende Autos.	Es würden Parkplätze wegfallen.
„Sicherheit“ #699	
#677	#20
Trägt zu mehr Sicherheit bei.	Unter anderem Verweise auf regelwidrige Fahrweisen von Radfahrenden.
„Verkehrsberuhigung“ #38	
#26	#10
Plädoyers für Verkehrsberuhigung bis Autofreiheit.	Nicht notwendig, wenn: Tempo 30, Fahrradstraße, Einbahnstraße ...
„Verkehrsfluss“ #23	
#17	#6
Sorgt für besseren, sicheren Verkehrsfluss – für die Radfahrenden.	Nicht notwendig.
„Verkehrsführung“ #115	
#73	#37
Für klare, getrennte Verkehrsführung.	Der Platz ist nicht ausreichend.

1.7 Es soll weniger Parkplätze geben.

JA	NEIN
„Anlieferung“ #28	
#16	#12
Ja, aber Ladezonen für Lieferverkehr.	Parkplätze für Anwohner und Lieferverkehr.
„Anwohnerparken“ #70	
#29	#39
Parkplätze vorwiegend oder nur für Anwohner.	Es gibt zu wenig Parkplätze für Anwohnerinnen, Kundschaft, dort Arbeitende.
„Aufenthaltsqualität“ #35	
#35	
Dies ermöglicht mehr Aufenthaltsqualität.	
„Barrierefreiheit“ #14	
#5	#9
Aber es braucht Parkplätze für Menschen mit Behinderung.	Es braucht Parkplätze für Menschen mit Behinderung
„Falschparken“ #67	
#30	#35
Hinweise auf die Problematik des Falschparkens.	Das erhöht die Problematik des Falschparkens.
„Flächenumverteilung“ #451	
#447	#3
Mehr Raum für Menschen, Kinder, Grün, Gastronomie	
„Gewerbe“ #91	
#17	#73

Tendenz: Könnte sich positiv für den Einzelhandel auswirken.	Das wäre negativ für den Handel.
„Kontrollen“ #13	
#7	#6
Mehr Kontrollen und Abschleppen.	Mehr Kontrollen der Parkenden.
„Mehr Parkplätze“ #92	
#1	#91
	Es sind schon zu wenige Parkplätze. Es braucht mehr.
„Notwendig“ #51	
#9	#42
Es braucht aber Alternativen: Parkhaus, Veedelsgarage.	Die Parkplätze muss es weiter geben.
„Parkhaus“ #113	
#88	#22
Es wird auf vorhandene Parkhäuser bzw. Tiefgaragen (Arcaden, Kaufland, Bezirksratshaus ...) als alternative Parkmöglichkeit verwiesen. Ggf. zusätzliche Quartiersgarage.	Es braucht die bzw. mehr Parkplätze. Als Alternative wird oft auf (zusätzliche) Parkhäuser verwiesen.
„P&R“ #20	
#19	#1
Plädoyer für Park & Ride-Parkplätzen bzw. Shuttle-Busse zwischen solchen Parkplätzen und der Kalker Hauptstraße.	Schaffung zentraler Parkplätze, damit das Problem nicht in die Nebenstraßen verlagert wird.

2 Was fehlt auf der Kalker Hauptstraße, damit Sie sich gerne hier aufhalten (also Treffen mit anderen Menschen, zusammensitzen ...)? (Freitext)

„**Beleuchtung**“ #7: Beleuchtung – mehr, heller, ansprechend.

„**Fahrradabstellmöglichkeiten**“ #20: Abstellmöglichkeiten bzw. Ständer & Flächen für Fahrräder, Lastenräder, eScooter.

„**Grün**“ #631: Mehr „Grün“ – Bäume, Blumen, ...

„**Gewerbe**“ #526: (Außen-)Gastronomie – Cafés, Restaurants, (einladende) Kneipen. Ladengeschäfte – andere, abwechslungsreicher.

„**Kontrollen**“ #81 bzw. „**Kriminalität**“ #51: Mehr Kontrollen an Brennpunkten, der Parkplätze. Mehr Polizeipräsenz. Vorgehen gegen Kriminalität erforderlich. Einzelne Kommentare richten sich gegen Kameraüberwachung (abschaffen bzw. nicht einrichten).

„**KVB**“ #4: Schnelle(re) Reparatur der Rolltreppen. Funktionierende Aufzüge – Rolltreppen nicht barrierefrei.

„**Lärm**“ #206: Mehr Lärmschutz bzw. Ruhe(inseln) im öffentlichen Raum.

„**Mobilität**“ #1: Behindertenparkplätze.

„**Obdachlose**“ #105: Lösungen für die (zunehmende) Obdachlosigkeit werden gefordert.

„**Parksituation**“ #40: Mehr vs. weniger Parkplätze

- „**Sauberkeit**“ #260: Mehr Sauberkeit, saubere Sitzgelegenheiten.
- „**Schatten**“ #15: Mehr Schatten (mit Sitz- / Aufenthaltsgelegenheiten).
- „**Sicherheit**“ #105: Mehr Sicherheit, ein erhöhtes Sicherheitsgefühl.
- „**Sitzgelegenheiten**“ #661: Mehr Sitzgelegenheiten – Plätze zum Verweilen, Bänke, Ruheorte
- „**Soziales**“ #9: (Mehr) Begegnungsorte.
- „**Verkehrsführung**“ #74: Breitere Gehwege, breitere Radwege; getrennte Geh- und Radwege.

3 Was möchten Sie uns noch sagen? (Freitext)

- „**Anlieferung**“ #6: Die Belieferung der Geschäfte muss garantiert sein.
- „**Aufenthaltsqualität**“ #80: Plädoyers für eine Gestaltung, die die Aufenthaltsqualität erhöht.
- „**Beleuchtung**“ #5: Bessere, schönere Beleuchtung.
- „**Falschparken**“ #30: Problematik des Falschparkens.
- „**Gewerbe**“ #76: Für mehr Vielfalt und Qualität der Ladengeschäfte.
- „**Kontrollen**“ #90: Mehr Kontrollen – Polizei, Ordnungsamt. Plädoyers für bzw. gegen Videoüberwachung.
- „**Kriminalität**“ #42: Hinweise auf die Kriminalitätsproblematik
- „**KVB**“ #7: Bessere Pflege der U-Bahn-Stationen, Aufzüge, Rolltreppen.
- „**Obdachlose**“ #84: Lösungen für die Obdachlosenproblematik.
- „**Sauberkeit**“ #89: Mehr Sauberkeit
- „**Sicherheit**“ #87: Mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr.
- „**Verkehrsberuhigung**“ #154: Plädoyers für weitgehende Verkehrsberuhigung bis hin zur Autofreiheit.
- „**Verkehrsführung**“ #122: Vielfältige Hinweise zu Aspekten der Verkehrsführung, die auch schon bei vorherigen Fragen in den Kommentaren gegeben wurden.

5 Sie besitzen ein Gewerbe an der Kalker Hauptstraße? Dann haben wir eine weitere Frage an Sie: Was ist Ihnen für die Neugestaltung der Kalker Hauptstraße wichtig? (Freitext)

- „**Anlieferung**“ #11: Der Lieferverkehr muss weiterhin gewährleistet sein wie auch Parkplätze für Handwerker.
- „**Aufenthaltsqualität**“ #19: Plädoyers für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität – mit mehrfacher Erwähnung des Fußverkehrs.
- „**Flächenumverteilung**“ #2: Mehr Raum für Treffpunkte, Rad- und Fußwege – weniger Parkplätze.
- „**Grün**“ #3: Mehr Grün – Bäume ...
- „**Kontrollen**“ #4 & „**Kriminalität**“ #4: Mehr Kontrollen – höhere Polizeipräsenz. Gegen Kriminalitätsproblematik
- „**Parksituation**“ #13: Mehr bzw. ausreichen Parkplätze (#11) vs. weniger Parkplätze (#2).
- „**Sauberkeit**“ #13: Mehr Sauberkeit.

„Sicherheit“ #12: Mehr Sicherheit.

„Verkehrsberuhigung“ #14: Plädoyers für Verkehrsberuhigung – Tempo 30 bis hin zu Autofreiheit.

III Anhang

Die Fragen und Antwortoptionen

Der folgenden Fragen mit den jeweiligen Antwortoptionen wurde textgleich online im Beteiligungsportal, über die Hauswurfsendung wie auch bei den Vor-Ort-Befragungen gestellt:

1. Was ist Ihnen bei der Neugestaltung der Kalker Hauptstraße wichtig?

1.1 Es soll Verbesserungen für Radfahrende geben, zum Beispiel breitere und sichere Radwege.

Ja | Nein

Was ist Ihnen wichtig und warum? (Freitext)

1.2 Es soll Verbesserungen für zu Fuß Gehende geben, zum Beispiel breitere Fußwege.

Ja | Nein

Was ist Ihnen wichtig und warum? (Freitext)

1.3 Busse der KVB sollen weiterhin hier fahren dürfen.

Ja | Nein

Warum? (Freitext)

1.4 Es sollen weniger Autos fahren.

Ja | Nein

Warum? (Freitext)

1.5 Autos sollen langsamer fahren als jetzt.

Ja | Nein

Warum? (Freitext)

1.6 Autos und Radfahrende sollen klar voneinander getrennt werden, zum Beispiel durch Markierungen oder Barrieren.

Ja | Nein

Warum? (Freitext)

1.7 Es soll weniger Parkplätze geben.

Ja | Nein

Warum? (Freitext)

2. Was fehlt auf der Kalker Hauptstraße, damit Sie sich gerne hier aufhalten (also Treffen mit anderen Menschen, zusammensitzen ...)? (Freitext)

3. Was möchten Sie uns noch sagen? (Freitext)

4. Wir möchten verstehen, wie Sie die Kalker Hauptstraße nutzen. Daher haben wir noch zwei Fragen:

4.1 Wohnen oder arbeiten Sie hier?

(Mehrere Antworten möglich)

- Ich wohne hier an der Kalker Hauptstraße
- Ich vermiete eine Wohnung hier an der Kalker Hauptstraße
- Ich wohne in der Nahe

- Ich arbeite an der Kalker Hauptstraße
- Ich besitze ein Gewerbe an der Kalker Hauptstraße
- Ich wohne hier nicht, besuche aber die Geschäfte, Praxen oder ähnliches
- Ich wohne hier nicht und nutze die Straße nur zur Durchfahrt/um mein Ziel zu erreichen
- Anderes: (Freitext)

4.2 Wie nutzen Sie die Kalker Hauptstraße meistens?
(Mehrere Antworten möglich)

- zu Fuß
- mit dem Rad
- mit dem Auto
- mit einem Lieferfahrzeug
- als Treffpunkt/Aufenthaltort
- in anderer Weise, und zwar (Freitext)

5. Sie besitzen ein Gewerbe an der Kalker Hauptstraße? Dann haben wir eine weitere Frage an Sie: Was ist Ihnen für die Neugestaltung der Kalker Hauptstraße wichtig? (Freitext)