

KTV auf dem Weg

- 2. Online-Beteiligung zum Thema Parken

Auswertung der Umfrage für die KTV



Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

Dokumentation der Online-Umfrage

Online-Umfrage zur Parkraumstrategie Rostock

Für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird derzeit eine gesamtstädtische Parkraumstrategie entwickelt, um das Parken in Rostock zukunftsfähig zu organisieren. Gleichzeitig wird im Projekt „KTV auf dem Weg“ ein Konzept mit Fokus Verkehr und Mobilität für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) erstellt. In diesem Rahmen wurde im Zeitraum vom 05.08. bis 02.09.2025 eine stadtweite Online-Beteiligung zu zukünftigen Prinzipien des Parkens sowie zur Parkraumsituation in der KTV und anderen Stadtteil durchgeführt.

Insgesamt haben 2.686 Teilnehmende die Umfrage gestartet. Vollständig abgeschlossene Fragebögen wurden von 2.208 Teilnehmenden erzeugt. Größtenteils konnten die Teilnehmenden aus vorgegebenen Antwortmöglichkeiten auswählen, während bei einzelnen Fragestellungen zusätzlich eigene Kommentare als Freitext eingegeben werden konnten.

Die Umfrage gliedert sich in zwei Abschnitte:

- demographischen Daten und allgemeinem Mobilitätsverhalten
- Fragen zur Parkplatzsituation

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Online-Umfrage für die KTV grafisch dargestellt. Die Ergebnisse der Umfrage spiegeln die Meinungen der Teilnehmenden wider, sind jedoch nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung in Rostock.

Parken in Rostock

Ihr Beitrag zur Parkraumstrategie der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Beteiligung endete am 2.9.2025

Wie kann ich mich beteiligen?

👉 Hier - über die **Umfrage** - können Sie Ihre Meinung zum Parken in Rostock abgeben!

Die Onlinebefragung gliedert sich entlang der folgenden Themen:

1. Gesamtstädtische Parkraumstrategie
2. Parken in Ihrem Stadtteil

🕒 Die Bearbeitung dauert ca. 10 bis 15 Minuten

Worum geht es?

📌 Parken ist ein viel diskutiertes Thema – besonders dort, wo der öffentliche Raum begrenzt ist und viele unterschiedliche Ansprüche aufeinander treffen.

💡 Die Idee der Parkraumstrategie der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist es, ein umfassendes und zukunftsfähiges Konzept zu entwickeln, um das Parken bestmöglich zu organisieren. Zu den zukünftigen Prinzipien des Parkens befragen wir Sie im ersten Teil der Umfrage.

📍 Im zweiten Teil der Umfrage werden den Teilnehmenden auch konkrete Fragen zum Parken in ihrem Stadtteil gestellt. Insbesondere die Hinweise für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt (kurz: KTV) werden in das Projekt "KTV auf dem Weg" einfließen.

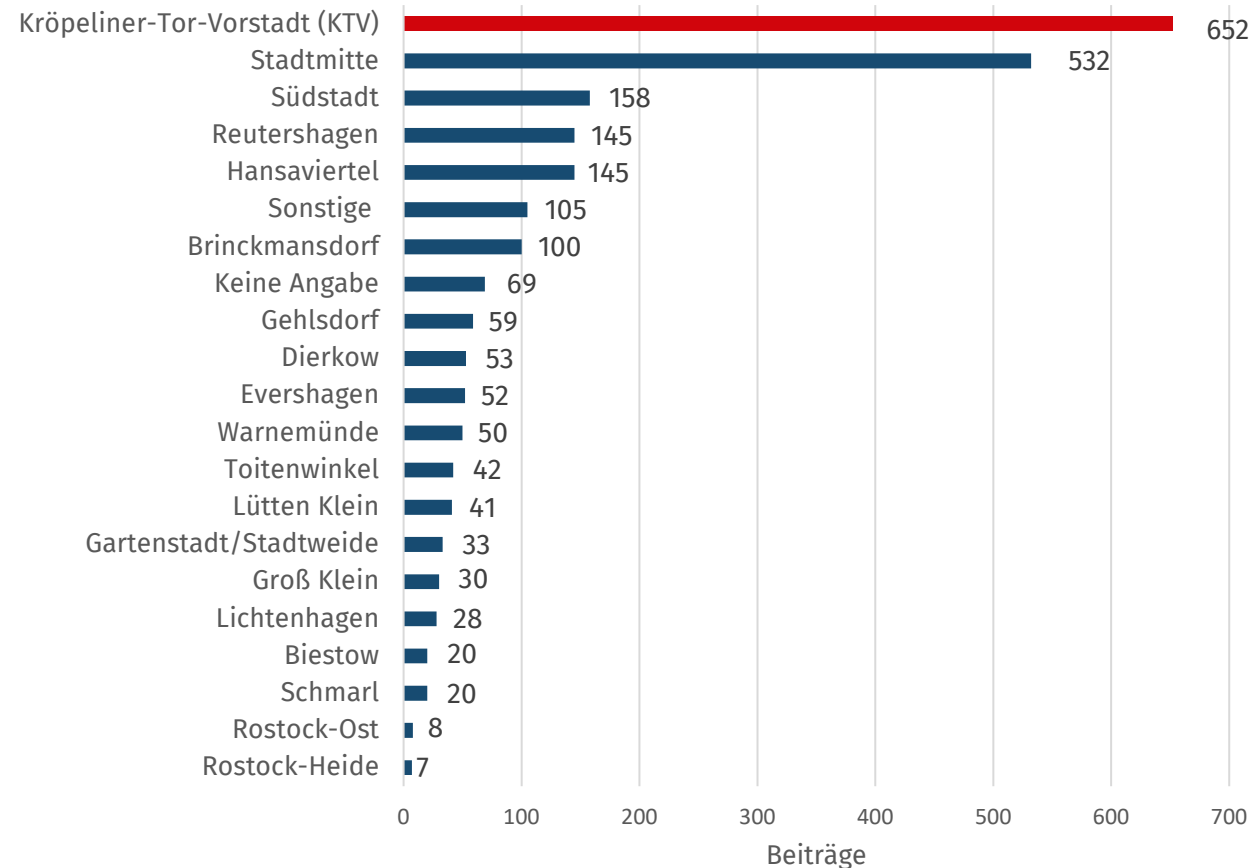
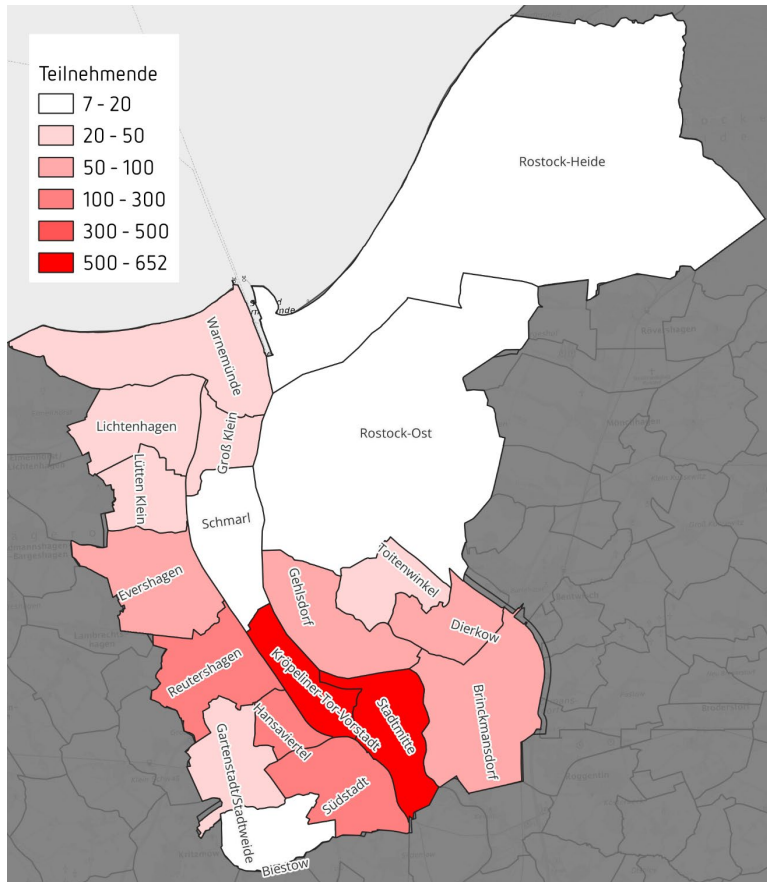


Foto: Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Wohnorte der Teilnehmenden

Die Karte verortet die Wohnorte der Teilnehmenden, das zugehörige Diagramm zeigt die Verteilung nach Stadtbereichen auf. Es wird ersichtlich, dass sich die Teilnehmenden zwar fast über das gesamte Gebiet der Stadt Rostock verteilen, es jedoch einige räumliche Schwerpunkte gibt. Dazu zählen insbesondere Stadtbereiche in zentraler Lage wie die **Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV)** und die Stadtmitte. Über die Hälfte der Teilnehmenden wohnt entweder in der KTV oder in der Stadtmitte.

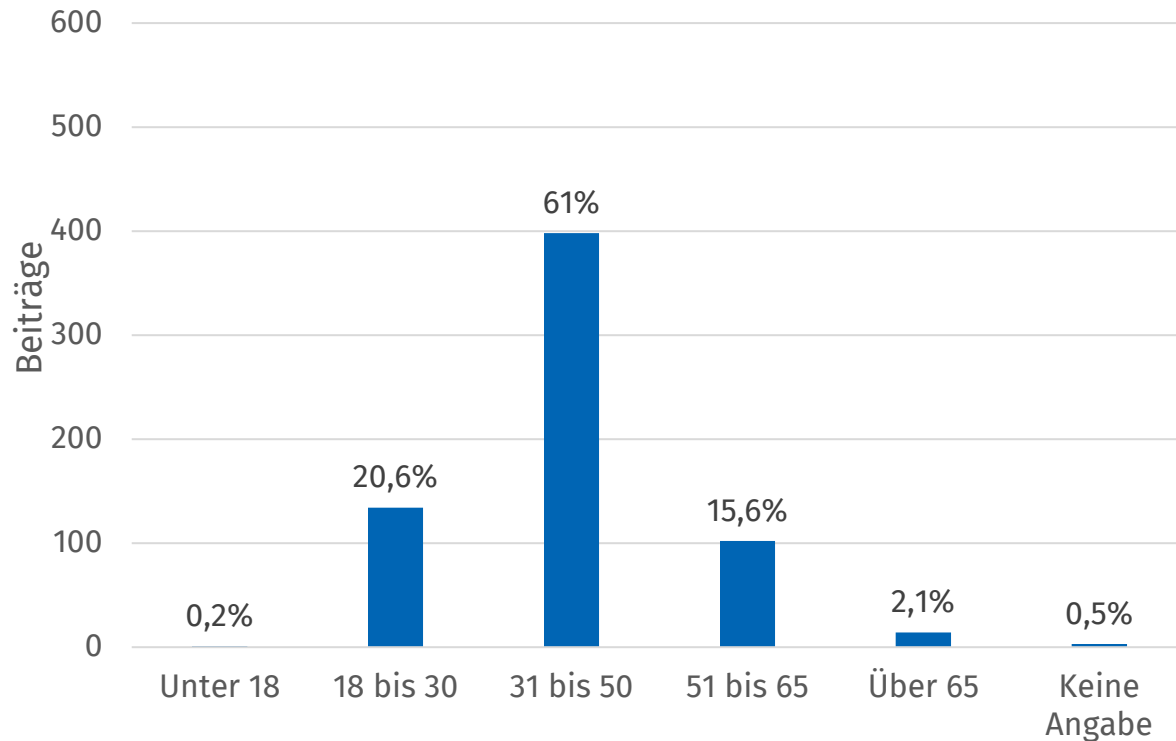
Die Nachfolgende Auswertung bezieht sich explizit auf die Antworten der Bewohnenden der KTV.



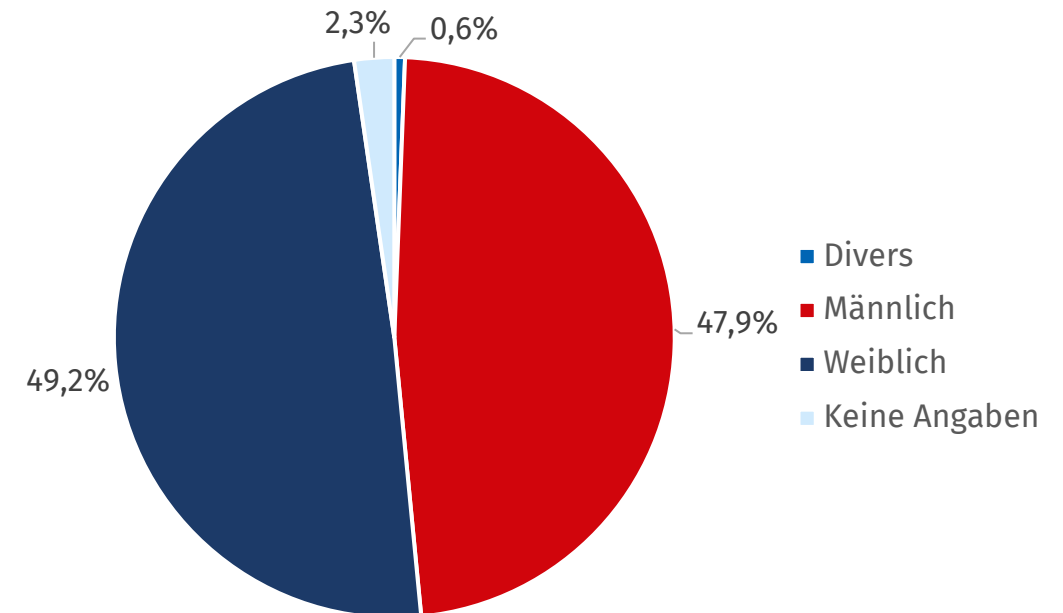
Demographie der Teilnehmenden



Die demographische Struktur der Teilnehmenden zeigt einen nahezu gleichhohen Anteil von Frauen (49,2%) und Männern (47,9%). Hinsichtlich der Altersstruktur hat besonders das **Alterssegment der 31-bis 50-jährigen** an der Umfrage teilgenommen (**61%**). Damit ist dieses Alterssegment in der Umfrage etwas überrepräsentiert. **Um die 20%** entfielen auf die Altersgruppen der **18-bis 30-jährigen (20,6%)**, gefolgt von den **51-bis 65-jährigen (15,2%)**. **Jüngere Personen** unter 18 Jahren sowie **Senioren und Seniorinnen** ab 65 Jahren machen nur **einen kleinen Anteil der Teilnehmenden aus**.



n = 652



n = 652

Verkehrsmittelnutzung im Alltag



Die Daten zeigen ein multimodales Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden.

Am häufigsten wird zu Fuß gegangen (62 % an 5–7 Tagen), gefolgt vom Fahrrad/E-Bike (34 %) und dem Auto (27 %). Bus und Bahn werden seltener regelmäßig genutzt (11 % an 5–7 Tagen).

Insgesamt nutzen 68 % der Teilnehmenden mindestens einmal pro Woche ein Auto, beim Fußverkehr sind es sogar 90 %. Fahrrad/E-Bike werden von 64 % und Bus & Bahn von 43 % mindestens wöchentlich genutzt.

Lastenrad, Carsharing und sonstige Verkehrsmittel spielen eine untergeordnete Rolle und werden überwiegend selten oder nie genutzt.

Mehrfachnennungen waren möglich.

AUTO (FAHRER ODER MITFAHRER)



ZU FUß



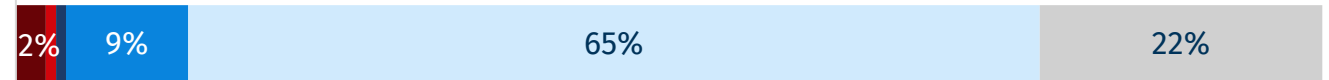
BUS & BAHN



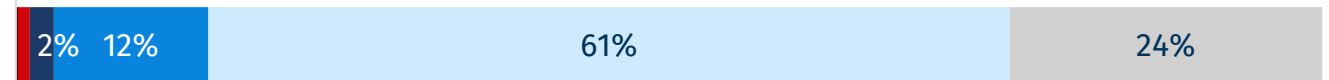
FAHRRAD/ E-BIKE



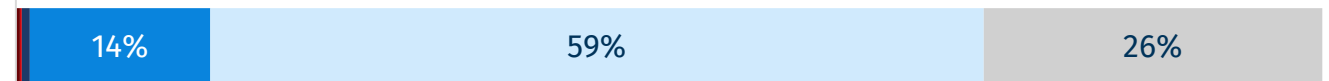
LASTENRAD



CARSHARING



SONSTIGES



■ 5-7 Tage ■ 3-4 Tage ■ 1-2 Tage ■ Seltener als 1-Mal ■ Nie ■ Keine Angabe

n = 652

Pkw-Verfügbarkeit der Teilnehmenden

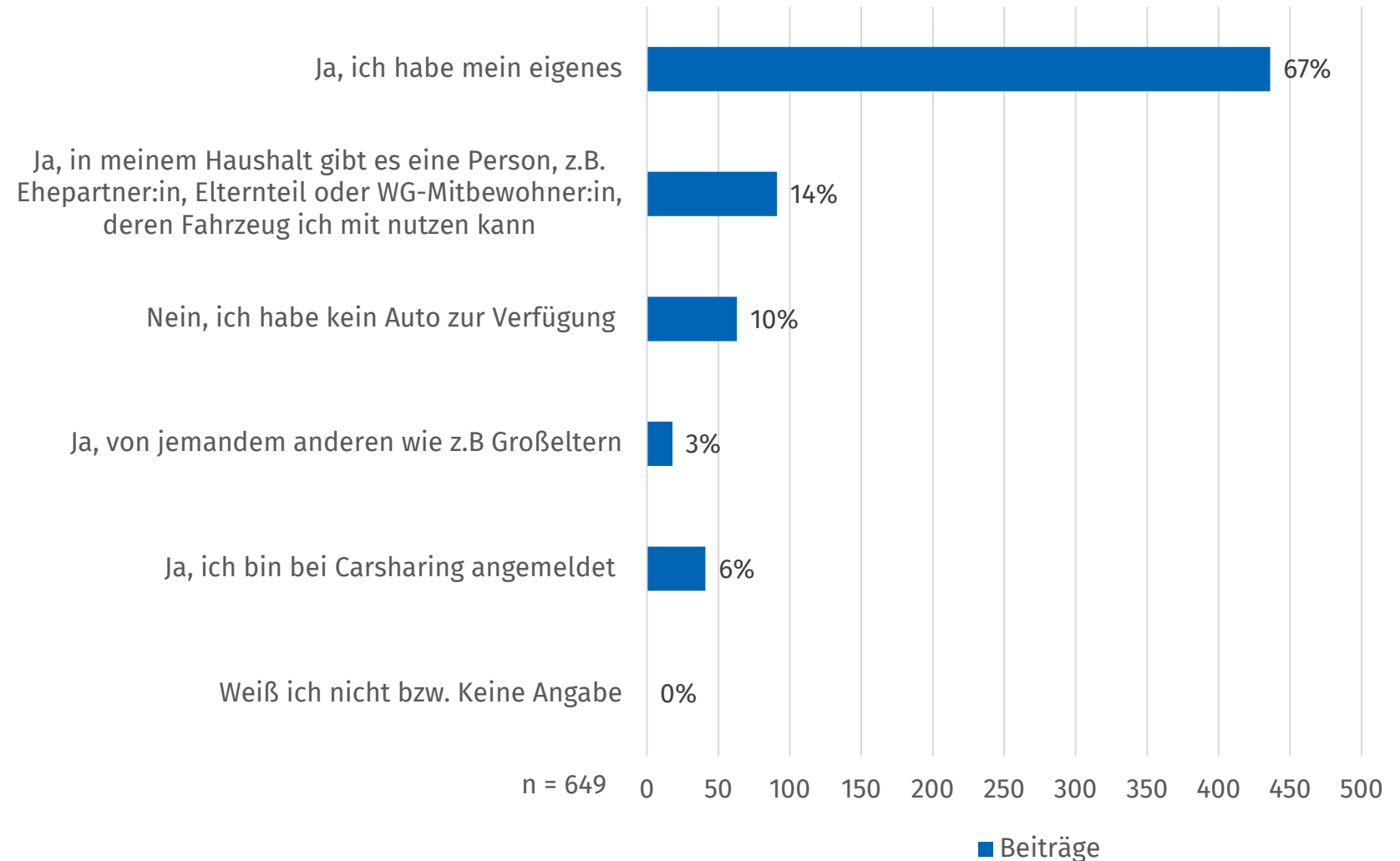


Haben Sie in der KTV regelmäßig ein Auto zur Verfügung, das Sie nutzen können?

Die Ergebnisse zeigen eine deutliche Dominanz des eigenen Pkw: 67 % der Befragten geben an, über ein eigenes Auto zu verfügen. Weitere 17 % können das Fahrzeug einer im Haushalt lebenden Person oder von jemand Anderem mitnutzen. Damit hat die große Mehrheit grundsätzlich Zugang zu einem Auto. Lediglich 10 % berichten, kein Auto zur Verfügung zu haben.

Lediglich 6 % der Befragten sind bei einem Carsharing-Anbieter angemeldet.

Insgesamt wird deutlich, dass der private Pkw – insbesondere im eigenen Besitz – die maßgeblichste Form der Auto-Verfügbarkeit darstellt, während gemeinschaftliche oder alternative Zugangsmodelle kaum verbreitet sind.

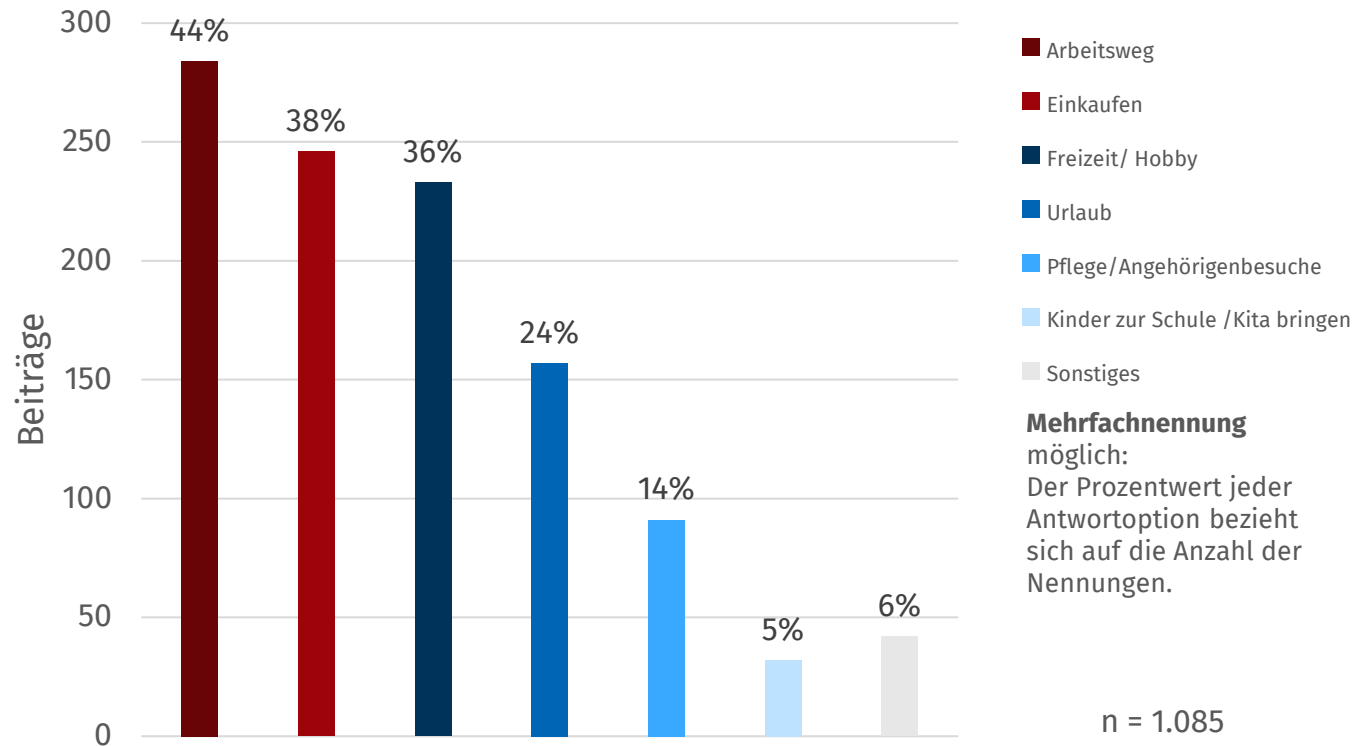


Pkw-Nutzung der Teilnehmenden



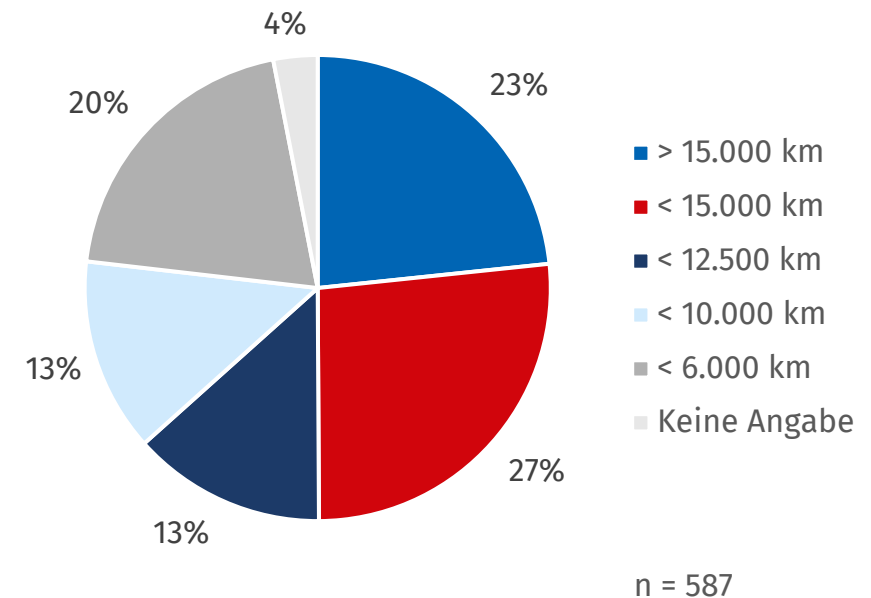
Für welche Zwecke nutzen Sie das Auto?

Die Mehrheit der Teilnehmenden nutzt das Auto für den Arbeitsweg und/oder zum Einkaufen. Zudem gaben mehr als ein Drittel an, es für Freizeit und Hobby zu benutzen.



Wie viele Kilometer fahren Sie jährlich ca.?

Die meisten Befragten (75%) fahren das Auto weniger als 15.000 km im Jahr, wobei sich die Anteile relativ breit über die verschiedenen Kilometerklassen verteilen. Die Ergebnisse sind innerhalb der verschiedenen Fahrleistungsgruppen relativ ähnlich verteilt und liegen zwischen 13% und 27%, sodass keine Kategorie klar dominiert.

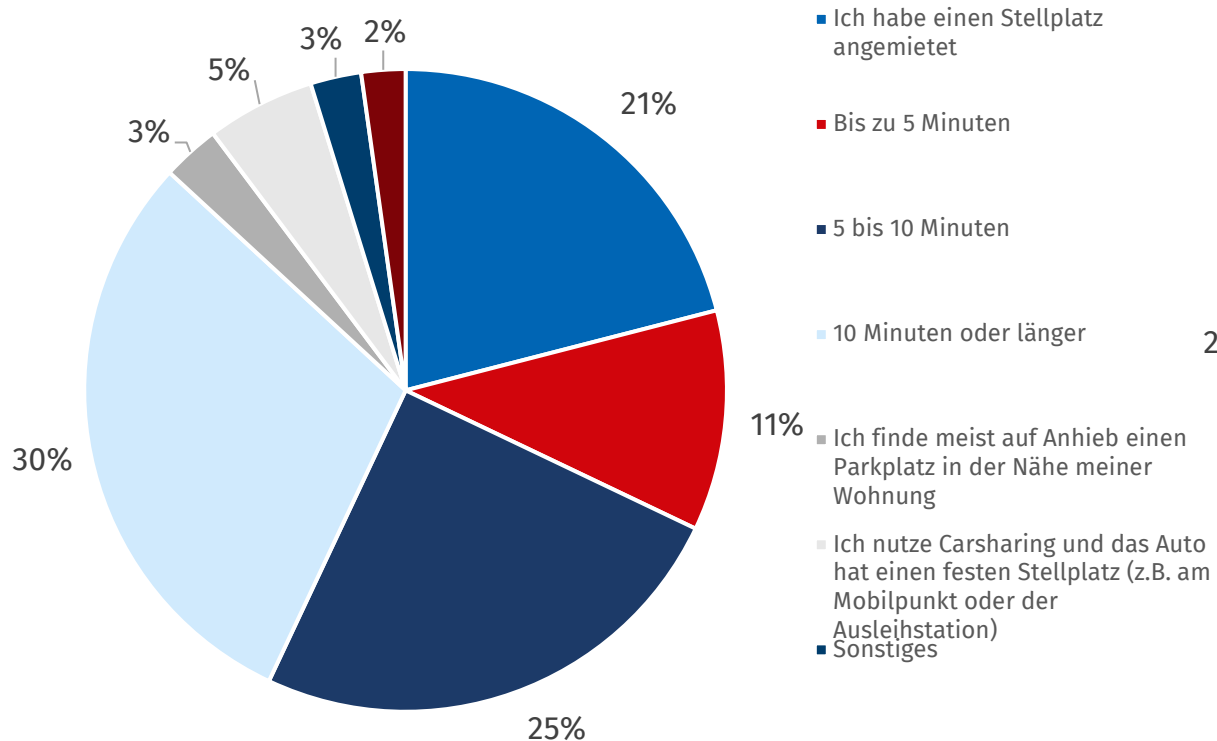


Dauer der Parkplatzsuche und Ort des Parkens



Wie lange müssen Sie in der Regel nach einem Parkplatz suchen?

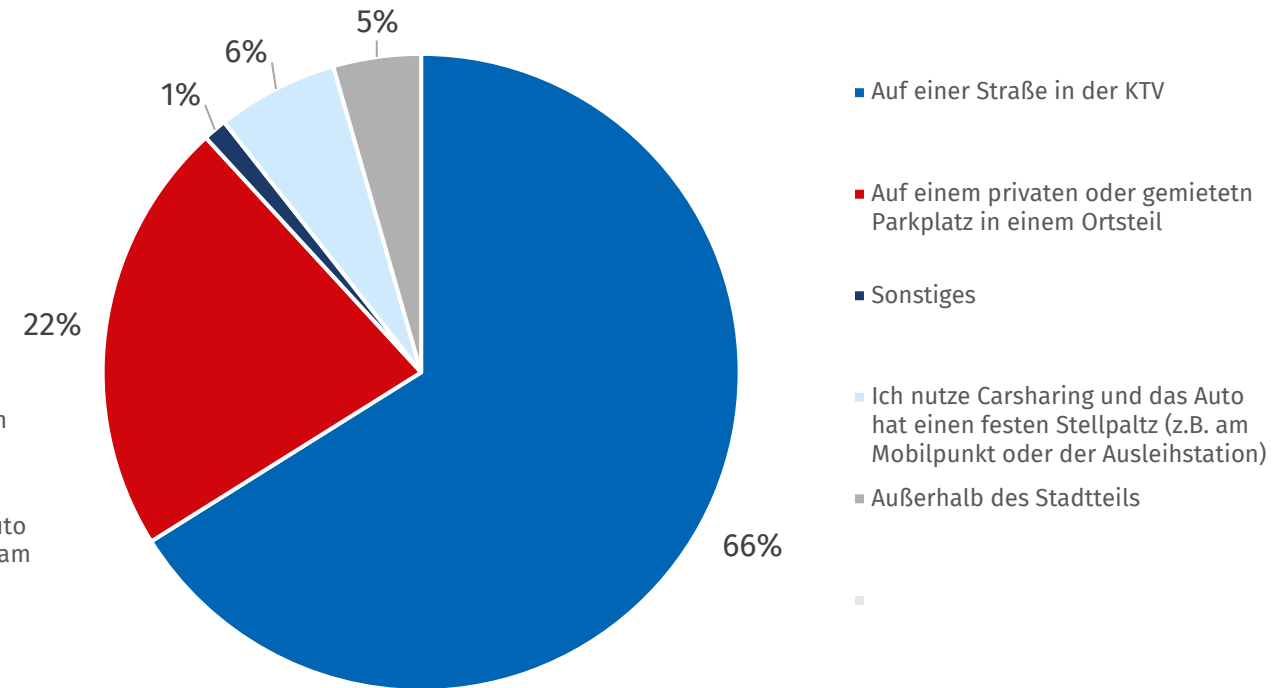
Mehr als die Hälfte der Befragten suchen regelmäßig 5 Minuten oder länger nach einem Parkplatz, was insgesamt auf die angespannte Parksituation in der KTV schließen lässt.



n= 586

Wo parken Sie im Normalfall das Ihnen zur Verfügung stehende Auto?

Zwei Drittel der Befragten parkt ihr Auto im Normalfall auf der Straße im eigenen Ortsteil, was auf eine starke Nutzung des öffentlichen Parkraums hindeutet. 22 % nutzen einen privaten oder gemieteten Stellplatz, während nur kleine Anteile auf Carsharing mit festem Stellplatz oder Parkmöglichkeiten außerhalb des Stadtteils zurückgreifen.

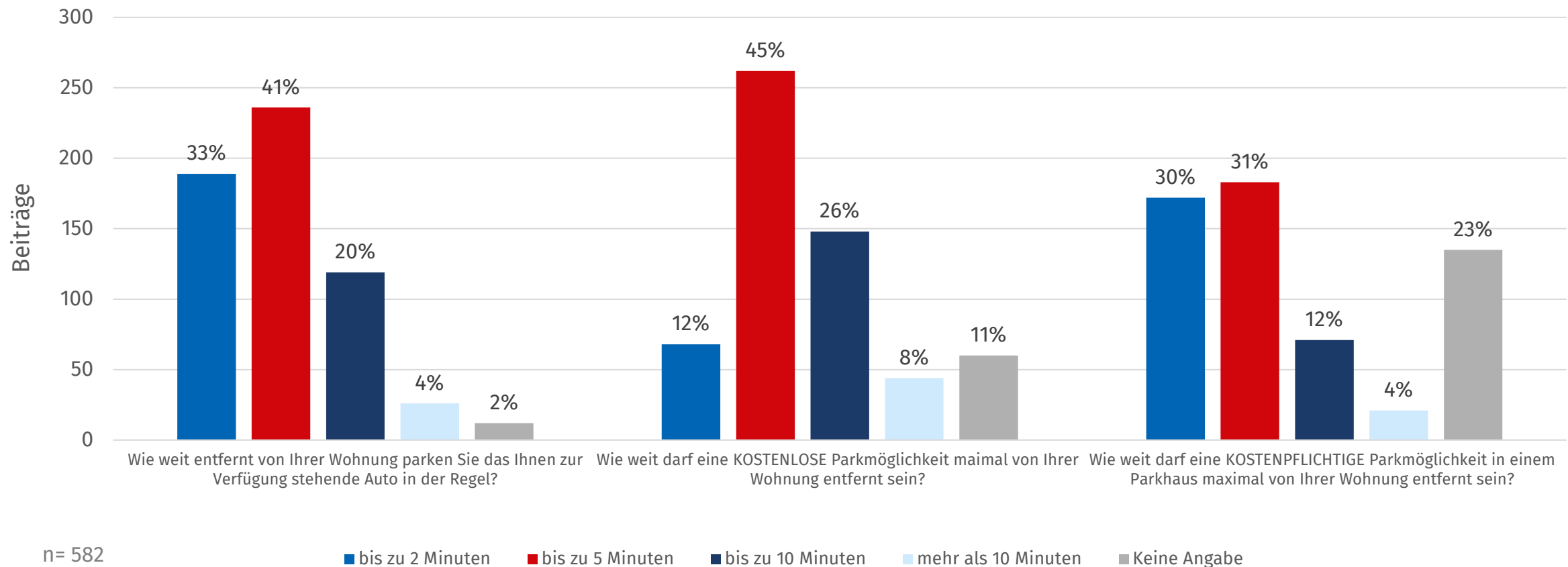


n= 584

Entfernung von Parkmöglichkeiten



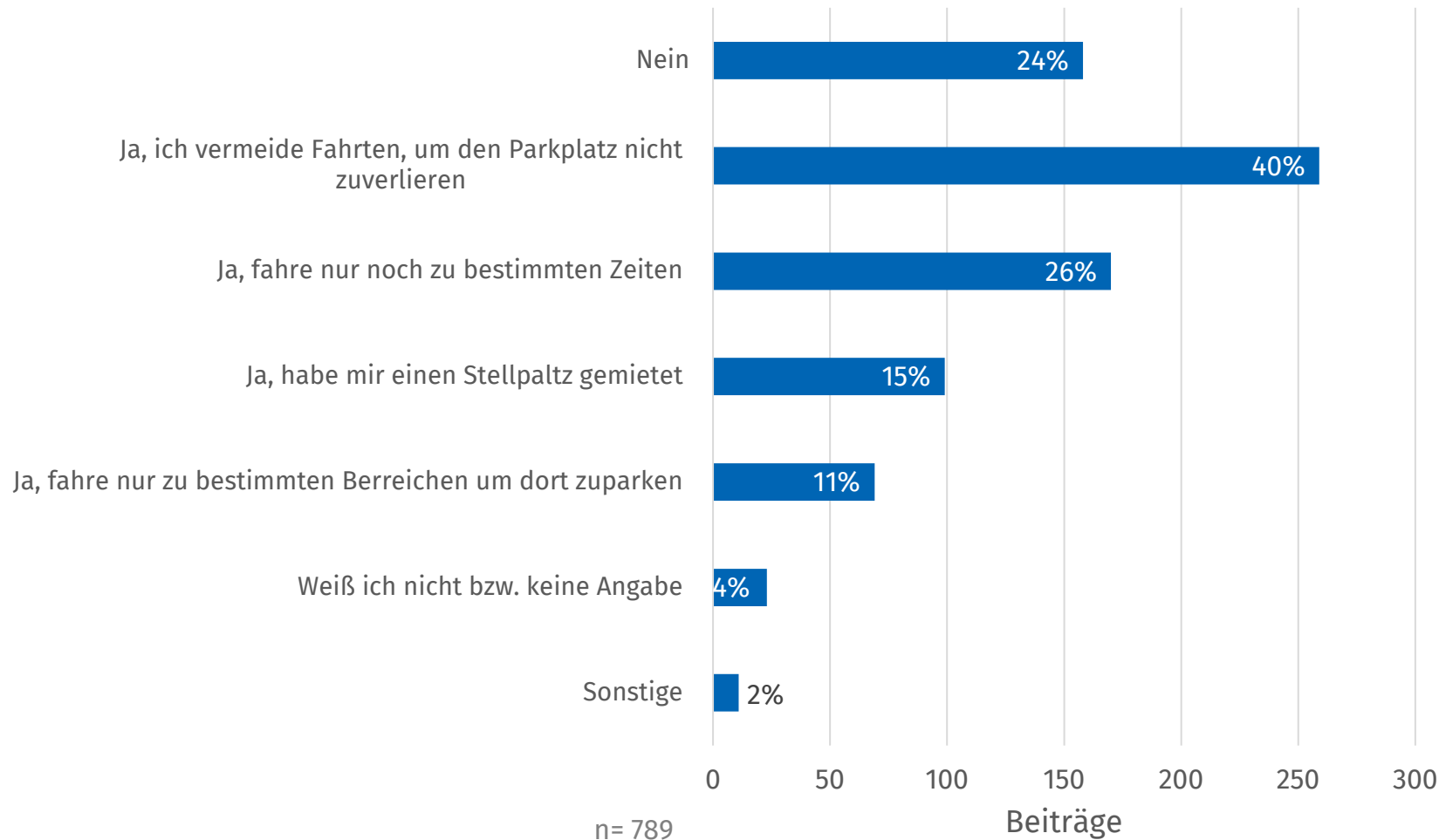
Das tatsächlich genutzte Auto wird meist höchstens fünf Minuten von der Wohnung entfernt geparkt (33 % bis 2 Minuten, 41 % bis 5 Minuten). Bei einer **kostenlosen** Parkmöglichkeit wären die Befragten etwas toleranter, hier akzeptieren 45 % bis zu 5 Minuten und 26 % bis zu 10 Minuten Entfernung. Bei einer **kostenpflichtigen** Parkmöglichkeit sinkt die Akzeptanz größerer Entfernungen, die Mehrheit möchte hier maximal fünf Minuten Fußweg in Kauf nehmen (30 % bis 2 Minuten, 31 % bis 5 Minuten).



Anpassung an die Parkraumsituation



Haben Sie die Nutzung des Autos an die Parkraumsituation angepasst und fahren z.B. nur noch zu bestimmten Zeiten?



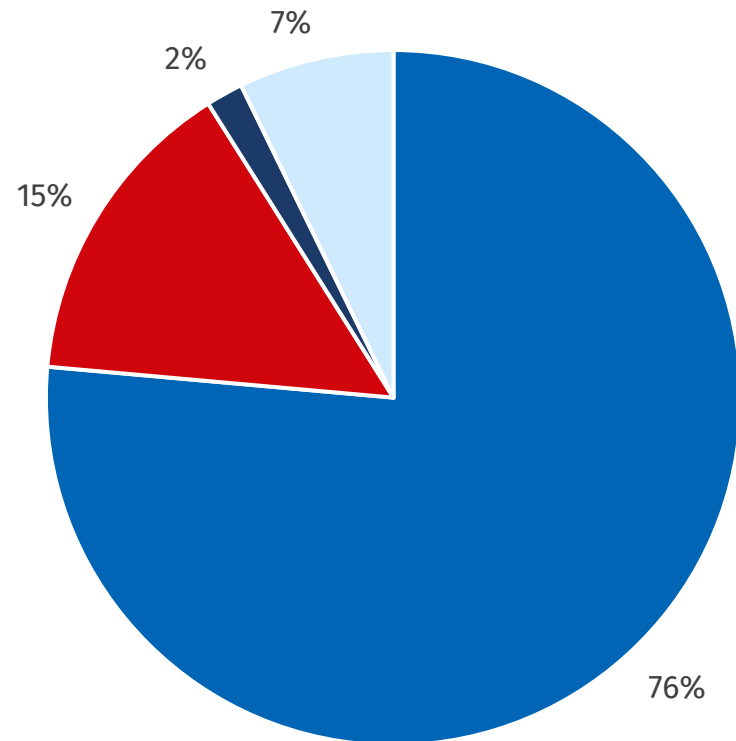
Ein Großteil der Befragten (75%) haben sich aktiv an die Parksituation anpasst. Am häufigsten werden Fahrten vermieden oder Nutzungszeiten angepasst. Nur etwa ein Viertel gibt an, das eigene Verhalten nicht zu verändern, während vergleichsweise wenige einen festen Stellplatz anmieten oder gezielt nur bestimmte Bereiche anfahren.

Mehrfachnennung möglich:
Der Prozentwert jeder Antwortoption bezieht sich auf die Gesamtzahl der Teilnehmenden, nicht auf die Summe aller abgegebenen Antworten.

Alternative Nutzung von P + R - Anlagen



Können Sie sich vorstellen das Ihnen zur Verfügung stehende Auto kostenfrei auf einer Park-and-Ride-Anlage am Stadtrand zu parken?



n= 581

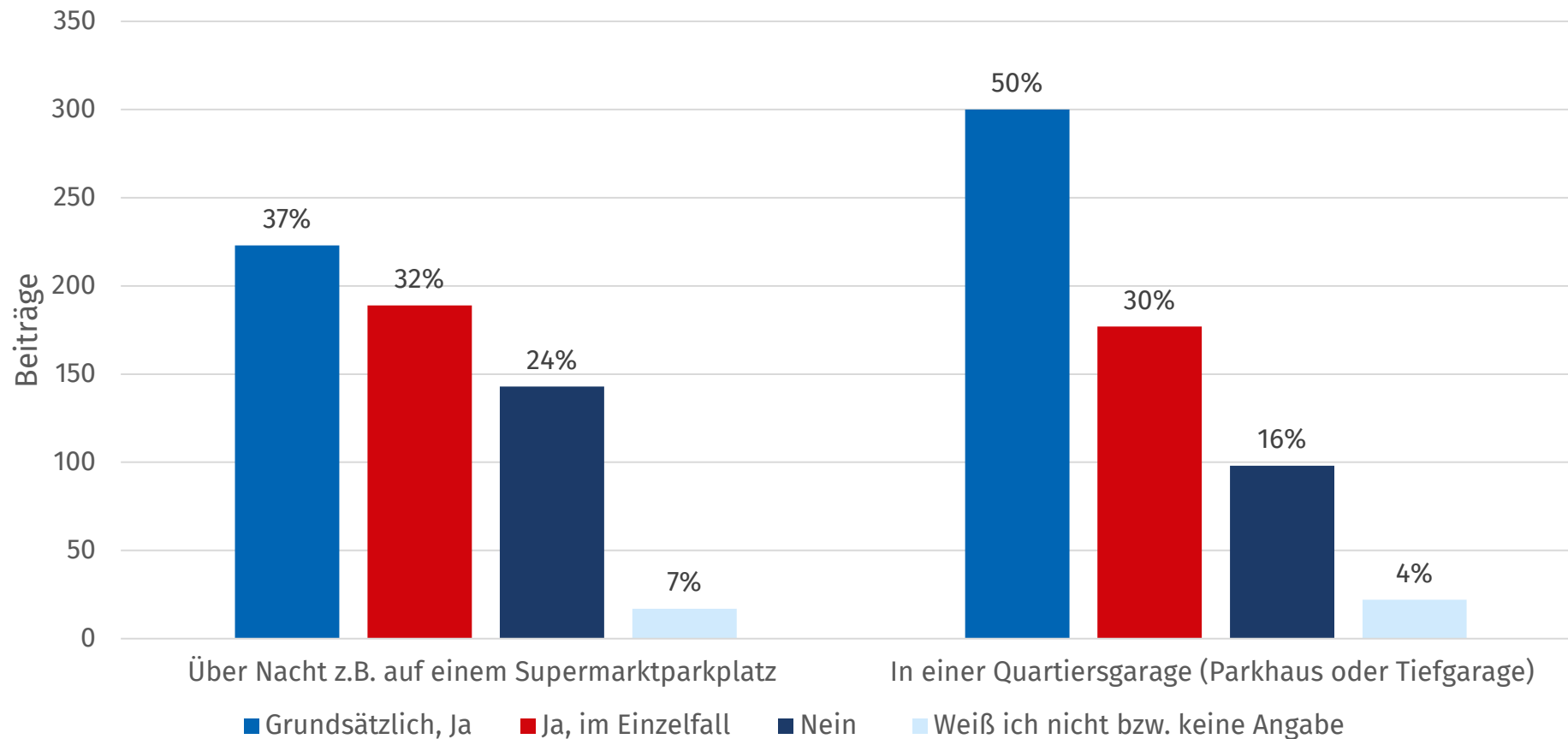
■ Nein ■ Ja ■ Sonstiges ■ Weiß ich nicht bzw. keine Angabe

Es zeigt sich eine deutliche Ablehnung gegenüber dem kostenfreien Parken auf einer Park-and-Ride-Anlage am Stadtrand. Eine klare Mehrheit kann sich dieses Modell nicht vorstellen, jedoch erklären sich 15% der Befragten grundsätzlich offen dafür. Unentschlossene oder sonstige Antworten spielen lediglich eine untergeordnete Rolle.

Quartiersgaragen & andere alternative Parkmöglichkeiten



Können Sie sich vorstellen, das Ihnen zur Verfügung stehende Auto kostenpflichtig auf folgenden Flächen zu parken, sofern es dafür ein Angebot gibt?



Die Ergebnisse zeigen, dass kostenpflichtiges Parken eher in einer Quartiersgarage akzeptiert wird als über Nacht auf einem Supermarktparkplatz. Während bei beiden Optionen eine grundsätzliche Offenheit erkennbar ist, fällt die Zustimmung für die Quartiersgarage deutlich höher aus.

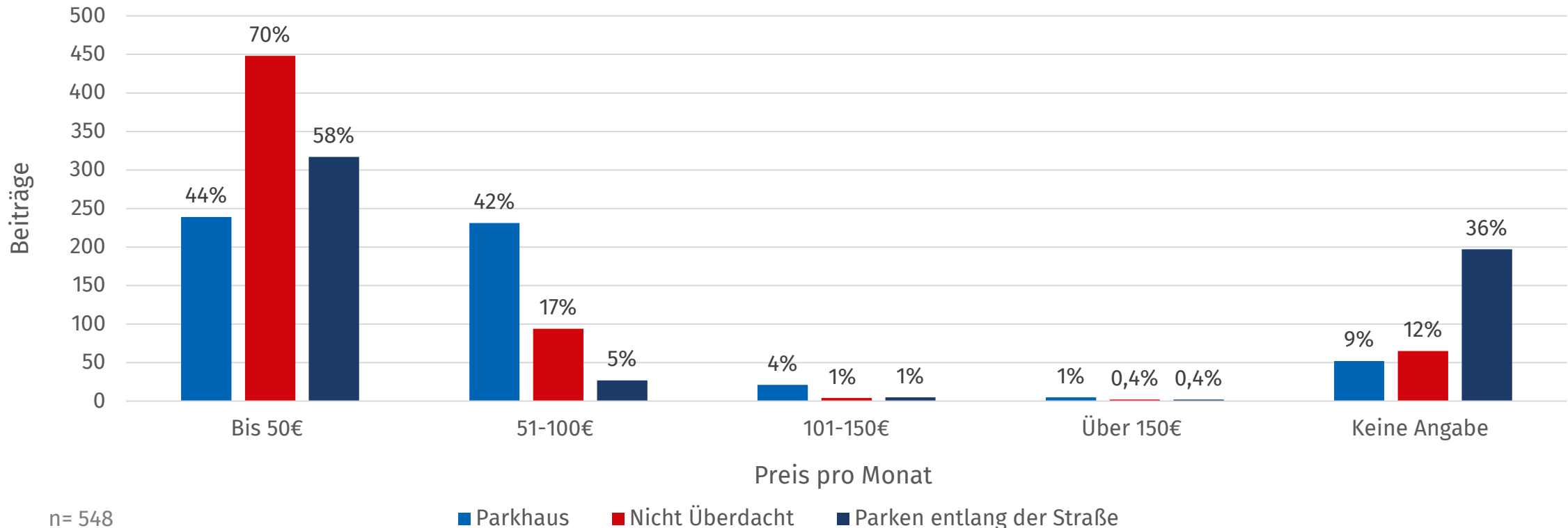
n= 597

Zahlungsbereitschaft für einen Parkplatz in Wohnungsnahe



Die Herstellung und der Betrieb von Parkraum kosten Geld. Wie viel wären Sie bereit, monatlich für einen sicheren Parkplatz in Wohnungsnahe (bis 500 m) zu zahlen?

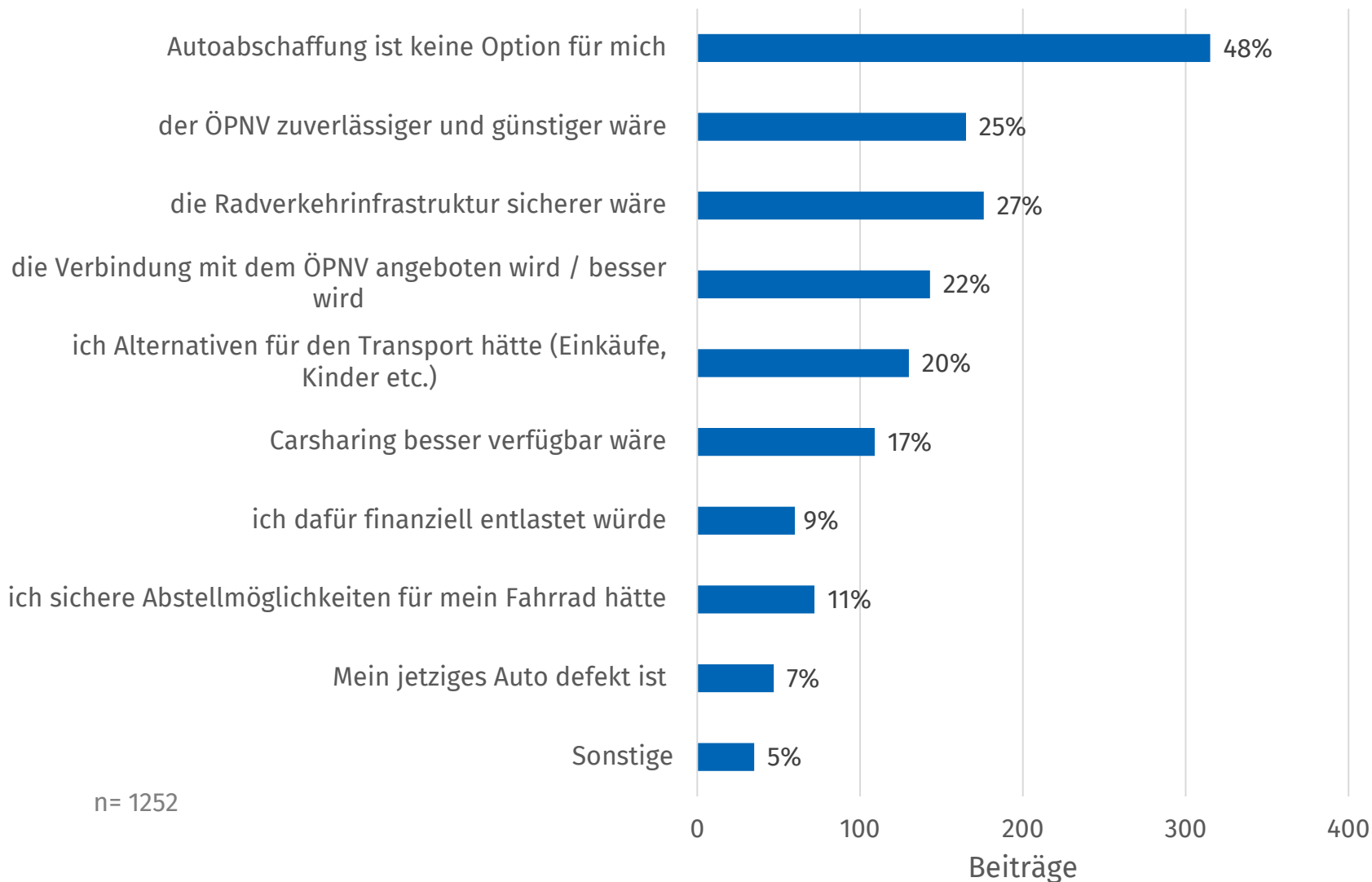
Die Zahlungsbereitschaft ist insgesamt eher niedrig und unterscheidet sich je nach Art des Parkplatzes. Am ehesten wären die Befragten bereit, für ein Parkhaus zu zahlen, während bei nicht überdachten Flächen und beim Parken im öffentlichen Straßenraum überwiegend nur geringe monatliche Beträge akzeptiert werden. Höhere Zahlungsbeträge spielen kaum eine Rolle, zudem ist insbesondere beim Parken entlang der Straße der Anteil ohne Zahlungsangabe vergleichsweise hoch, was auf Unsicherheit oder geringe Zahlungsbereitschaft hindeutet.



Voraussetzungen Pkw-Verzicht



Ich wäre bereit, mein Auto abzuschaffen, wenn...

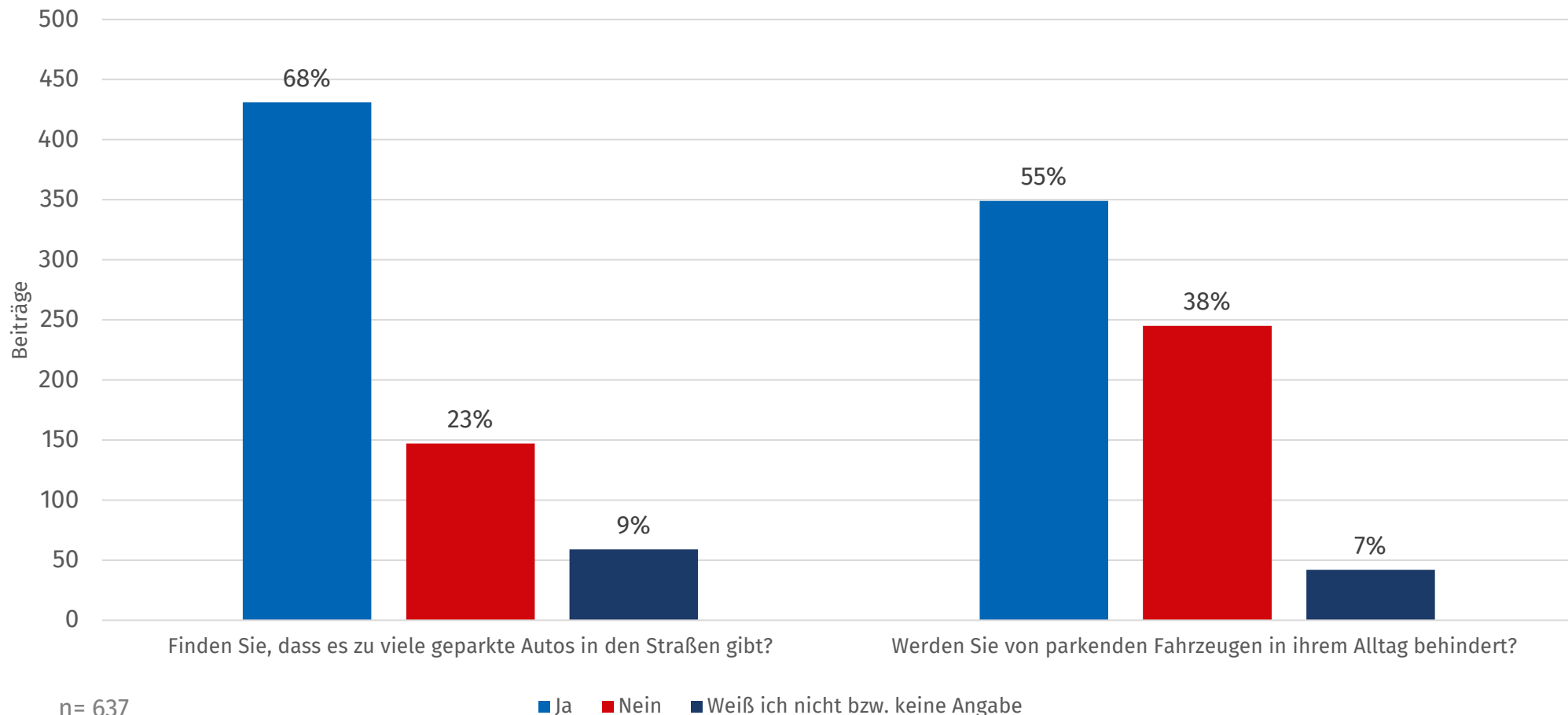


Rund die Hälfte lehnt eine Abschaffung des Autos ab. Unter den genannten Bedingungen spielen vor allem strukturelle Verbesserungen eine Rolle, insbesondere ein zuverlässigerer und günstigerer ÖPNV sowie eine sichere Radverkehrsinfrastruktur. Auch bessere ÖPNV-Verbindungen und alltagstaugliche Alternativen für Besorgungen oder Kinderbetreuung würden für einen Teil einen Anreiz schaffen, während finanzielle Aspekte oder ein Defekt des aktuellen Autos eine vergleichsweise geringere Bedeutung haben.

Mehrfachnennung möglich:
Der Prozentwert jeder Antwortoption bezieht sich auf die Gesamtzahl der Nennungen, nicht auf die Summe aller abgegebenen Antworten.

Wahrnehmung des Parkens im öffentlichen Raum

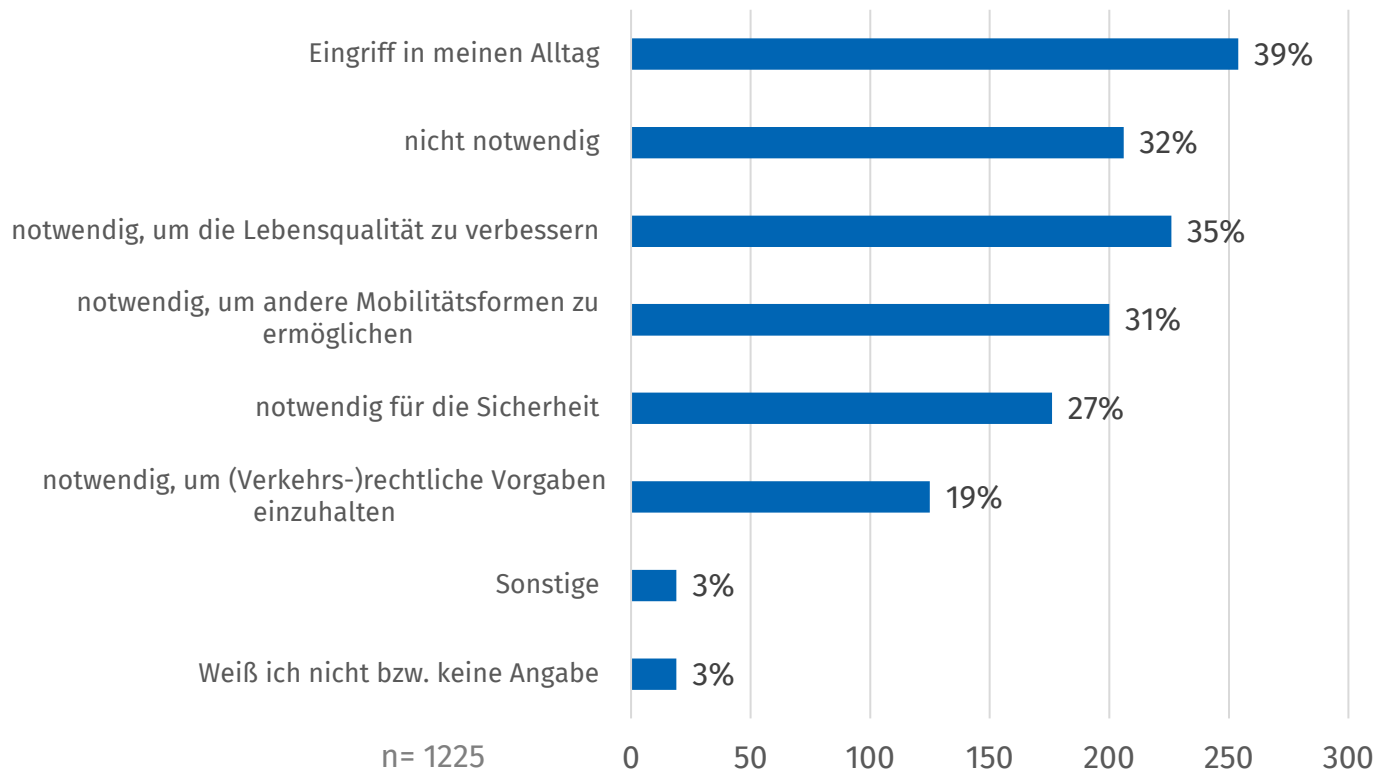
Bei den Teilnehmenden überwiegt mit **knapp über zwei Dritteln (68%)** deutlich die Meinung, dass im öffentlichen **Raum zu viele Autos parken**. **55%** der Teilnehmenden **fühlen sich dadurch im Alltag beeinträchtigt**, während **38% keine Beeinträchtigungen feststellen**. Vor allem in Verbindung mit den eindeutigen Ergebnissen zur Frage, ob es zu viele geparkte Autos in den Straßen gibt, zeichnet sich ein klares Stimmungsbild zur Wahrnehmung von Fahrzeugen im öffentlichen Raum ab – insbesondere im Zusammenhang mit dem straßenbegleitenden Parken.



Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Raum

Ich empfinde den Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Raum als...?

Vor dem Hintergrund eines möglichen Wegfalls von Parkplätzen zeigt sich ein abweichendes Meinungsbild unter den Teilnehmenden. Ein größerer Teil der Teilnehmenden empfindet den Wegfall von Parkplätzen als „Eingriff in ihren Alltag“ (39%) sowie als „nicht notwendig“ (32%). Die Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Raum wird jedoch auch als eine Chance wahrgenommen, um die Lebensqualität zu verbessern (35%), andere Mobilitätsformen zu ermöglichen (31%) sowie ein sicheres Umfeld zu schaffen (27%). Somit ist bei der Frage kein eindeutiges Stimmungsbild des Empfindens der Teilnehmenden erkennbar.



Die Teilnehmenden hatten darüber hinaus die Möglichkeit, in einem Freitext weitere Antworten auf diese Frage zu geben. Diese Antworten sind in einer Wortwolke zusammengefasst und weisen auf bestehende Defizite im aktuellen Mobilitätsangebot hin.

Grundsätzlich gut Wunsch nach Alternativen/
Anwohnerparken

Aufwertung der Aufenthaltsqualität

ÖPVN als Alternative stärken

Verschlimmerung der sowieso
schon angespannten
Parksituation Notwendig

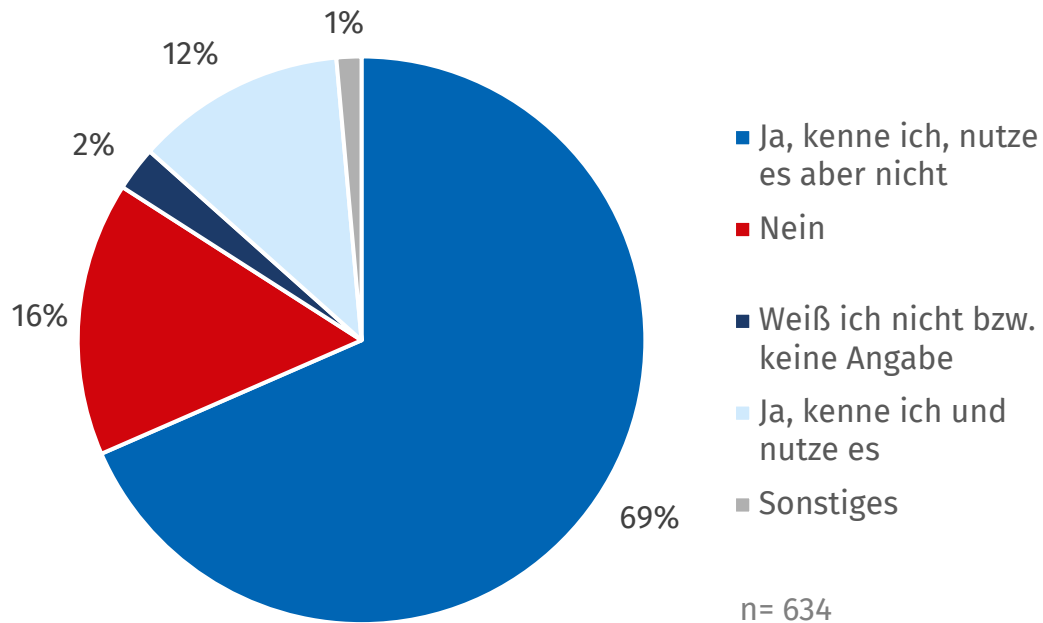
Mehrfachnennung möglich:
Der Prozentwert jeder
Antwortoption bezieht sich auf
die Gesamtzahl der
Teilnehmenden, nicht auf die
Summe aller abgegebenen
Antworten.

Carsharing-Nutzung



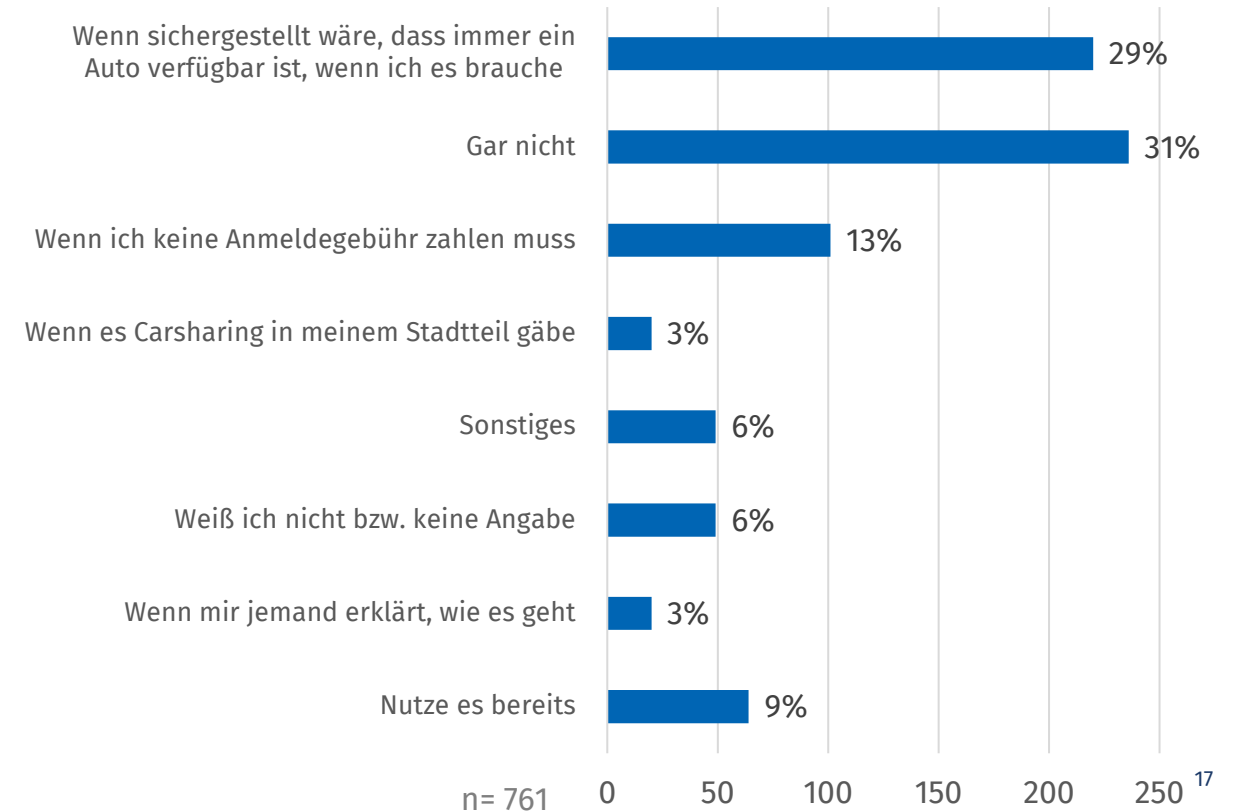
Kennen Sie das Carsharing-Angebot in der KTV?

Das Diagramm zeigt, dass mit 69 % die große Mehrheit das Carsharing-Angebot kennt, es jedoch nicht nutzt, während nur 12 % es tatsächlich verwenden. Daraus lässt sich schließen, dass zwar eine hohe Bekanntheit besteht, jedoch eine deutliche Nutzungshürde besteht.



Wenn Sie das Carsharing-Angebot noch nicht nutzen, unter welchen Voraussetzungen können Sie sich eine Nutzung vorstellen?

31 % würden Carsharing grundsätzlich nicht nutzen, während 29 % es bei garantierter Verfügbarkeit in Betracht ziehen würden. Entscheidend für eine höhere Nutzung ist daher vor allem eine zuverlässige und unkomplizierte Verfügbarkeit.



Weitere Hinweise zum Thema Parken

Was ich zum Thema Parken noch sagen wollte...

Im Rahmen der Umfrage hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, in einem offenen Textfeld weitere Hinweise und Ideen zum Thema Parken zu formulieren – 381 Teilnehmenden haben diese Gelegenheit genutzt. Zur Visualisierung der thematischen Schwerpunkte der Äußerungen ist die nachfolgende Wortwolke aufgeführt, die die am häufigsten genannten Themen visuell gewichtet darstellt. Die genannten Begriffe verdeutlichen, dass die Ansichten der Teilnehmenden zum Thema Parken stark auseinandergehen: Während ein Teil der Teilnehmenden einen Mangel an Parkmöglichkeiten beklagt, sprechen sich andere für eine Verteuerung des Parkens und die Förderung alternativer Mobilitätsformen aus. Darüber hinaus wird häufig das Stärken des Anwohnerparkens sowie das konsequentere Ahnden von Falschparken genannt.

