



EVALUATION

des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘
in Hamburg-Altona

**TELE
INTERNET
CAFE**

EVALUATION

des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘
in Hamburg-Altona

Auftraggeber



Bezirksamt Altona,
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Jessenstraße 1-3
22767 Hamburg

Auftragnehmer und Mitarbeiter:innen

urbanista

Konsortialführung

**urbanista | Stadtentwicklung, Stadtforschung
und Partizipation**

Dr. Julian Petrin, Markus Ewald, Tobias Hoss,
Dominik Lindner, Christian Heinrich
www.urbanista.de



ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung

Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs, Sebastian Clausen B.Eng.,
Christian Scheler M.Sc.
www.argus-hh.de



Treibhaus Landschaftsarchitektur Hamburg

Gerko Schröder, Ronja Scholz,
Diana Schäffer
www.treibhaus.land



Urban Attitude

Rudolf David Klöckner
www.urbanattitude.de

Das Projekt ‚Ottensen macht Platz‘ wurde 2020 mit dem Verkehrsplanungspreis der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e. V. und des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) e.V. ausgezeichnet.

SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT-,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG

VCD Mobilität für
Menschen. 



**TELE
INTERNET
CAFE**



Evaluation

wissenschaftliche Bearbeitung

Institut für Verkehrsplanung und Logistik (VPL) – W8

Technische Universität Hamburg
Anja Berestetska MSc und
Dr. Philine Gaffron (Leitung);
unter Mitarbeit von Anja Friedrich BSc,
Alina Pröckl BSc und Lisbeth Schumann BSc
www.tuhh.de/vpl

Teleinternetcafé Architektur und Urbanismus

Dipl.-Ing. Marius Gantert MRes;
unter Mitarbeit von Gabriele Hausmann MSc
www.teleinternetcafe.de

administrative Abwicklung

TuTech Innovation GmbH

Tobias Forth
www.tutech.de

Danksagung

Die Autor:innen möchten den Folgenden für die organisatorische Unterstützung bei der Durchführung der Befragungen ihren Dank aussprechen:

- › Sven Fechner und den Mitarbeiter:innen des Bären-Treff
in der Bahrenfelder Straße
- › Frank Walbeck und den Mitarbeiter:innen des TIDE Café
in der Rothestraße

Impressum

Herausgeber

Technische Universität Hamburg (TUHH)
Institut für Verkehrsplanung und Logistik – W8
Am Schwarzenberg-Campus 3, 21073 Hamburg
www.tuhh.de/vpl
Telefon +49 40 42878-3519
Fax +49 40 42731-4198

Satz & Layout: Mariya Harbalieva, W8
Umschlagbild: urbanista, basierend auf
Daten des Landesbetriebs Geoinformation
und Vermessung Hamburg

DOI: <https://doi.org/10.15480/882.3797>
Handle: <http://hdl.handle.net/11420/10428>
urn:nbn:de:gbv:830-882.0146525
CC BY-NC-ND 4.0
(Attribution-NonCommercial-NoDerivatives)
Hamburg, September 2021

Inhalt

Zusammenfassung	17
Ausgangssituation und Projektziel	17
Evaluationskonzept	17
Zusammenfassende Bewertung anhand von Kriterien	18
Fazit	21
1. Einleitung	23
1.1 Das Projekt „Ottensen macht Platz“ – eine temporäre Fußgängerzone	23
1.2 Das Projektgebiet im Kontext	24
1.3 Mobilität vor Ort – Angebote, Kennzahlen und Entwicklungen	25
2. Zielsetzung und Methoden der Evaluation	26
2.1 Was war das Ziel?	26
2.2 Methodik: Was wurde erhoben und wie?	26
2.3 Bewertungskriterien	33
3. Ergebnisse der Evaluation	36
3.1 Perspektive Anwohner:innen – die Haushaltsbefragung	36
3.2 Perspektive Gewerbetreibende	59
3.3 Perspektive Passant:innen	76
3.4 Zwischenbilanz Befragungen	83
3.5 Verkehrserhebungen	85
3.6 Raubeobachtungen	101
3.7 Zusammenfassung der Ergebnisse nach Kriterien	107
4. Wünsche und Vorschläge für die Fortsetzung des Projekts Ottensen macht Platz	109
4.1 Anwohner:innen	109
4.2 Gewerbetreibende	112
4.3 Passant:innen	114
4.4 Zusammenfassung der Wünsche und Vorschläge zur Fortsetzung des Projektes	114
4.5 Schlussbemerkung	116
Quellenverzeichnis	117
Anhang 1 – Fragebögen	118
Anhang 2 – Knotenpunktdiagramme	138

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Lage und Ausdehnung der temporären Fußgängerzone im Projekt „Ottensen macht Platz“	22
Abbildung 2:	Lage Ottensens im Hamburger Stadtgebiet	24
Abbildung 3:	Standorte der Querschnittszählungen Q1 bis Q6 sowie kamerabasierte MIV-Erhebungen an Knoten 1 und 2	27
Abbildung 4:	Drei Zonen der Parkraumerhebung	28
Abbildung 5:	Aufteilung des Untersuchungsgebiets in drei Zonen für die Haushaltsbefragung	29
Abbildung 6:	Anzahl der erhaltenen Rückläufe sowie Summe der Anwohner:innen, die in den Haushalten leben, die sich an der Befragung beteiligten (differenziert nach Lage der Wohnung)	36
Abbildung 7:	Anzahl der Rückläufe nach Altersgruppe und Wohnstandort	37
Abbildung 8:	Größe der Haushalte in der Stichprobe und Verteilung der Lebensphasen	38
Abbildung 9:	Verfügbarkeit eigener Stellplätze (Miete oder Besitz) bei Haushalten mit mindestens einem eigenen Pkw nach Wohnzone	40
Abbildung 10:	Wie wichtig sind verschiedene Faktoren, damit Menschen sich in ihrem Quartier wohlfühlen	41
Abbildung 11:	Angaben zur Veränderung der persönlichen Wohnqualität und Belastung durch Freizeit- sowie Verkehrslärm differenziert nach Wohnstandort	43
Abbildung 12:	Bewertung der Auswirkungen des Projekts auf die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrssituation für den nicht motorisierten Verkehr im Allgemeinen	44
Abbildung 13:	Veränderung der Verkehrssituation im Projektgebiet seit Beginn von „Ottensen macht Platz“ aus Sicht der Nutzer:innen verschiedener Hauptverkehrsmittel für den Weg zu ihrer Wohnung	46
Abbildung 14:	Bewertung verkehrlicher Aspekte im Projektgebiet während der Laufzeit von „Ottensen macht Platz“ aus Sicht der Nutzer:innen verschiedener Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zu ihrer Wohnung	46
Abbildung 15:	Modal Split Vergleich für Projektstichprobe (auf dem Weg zur Wohnung seit Beginn des Projekts) und Bezirk Altona nach MiD 2017 (alle Wegezwecke)	47

Abbildung 16:	Bewertung der Erreichbarkeit der Wohnung während des Projekts nach Standort (Zone A, B oder C)	49
Abbildung 17:	Veränderung der Erreichbarkeit der Wohnung durch das Projekt „Ottensen macht Platz“	49
Abbildung 18:	Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets für verschiedene Zweck	50
Abbildung 19:	Änderung der eigenen Nutzung des Projektgebiets seit Beginn von „Ottensen macht Platz“	51
Abbildung 20:	Explizit aufgrund des Projekts veränderte Nutzung des Gebiets für verschiedene Zwecke nach Wohnstandort	53
Abbildung 21:	Bewertung der Auswirkungen des Projekts für Ottensen insgesamt (differenziert nach Lage der Wohnung)	56
Abbildung 22:	Bewertung der Auswirkungen des Projekts für Ottensen insgesamt (differenziert nach Altersgruppen)	57
Abbildung 23:	Erhebungsbereiche der Gewerbetreibendenbefragung	59
Abbildung 24:	Anzahl der teilnehmenden Gewerbe(treibenden) nach Branche und Lage im Erhebungsgebiet	60
Abbildung 25:	Nutzung verschiedener Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit durch Gewerbetreibende im Projektgebiet	62
Abbildung 26:	Nutzung verschiedener Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit durch Mitarbeiter:innen im Projektgebiet	63
Abbildung 27:	Nutzung verschiedener Hauptverkehrsmittel durch Kund:innen im Projektgebiet	64
Abbildung 28:	Einfluss des Projekts auf die Erreichbarkeit des Gewerbes für Kund:innen und Begründungen	65
Abbildung 29:	Veränderung der Kund:innenfrequenz im Projektgebiet im Vergleich zum Vorjahresmonat	66
Abbildung 30:	Einfluss des Projekts auf die Erreichbarkeit des Gewerbes für Lieferant:innen und Begründungen	66
Abbildung 31:	Umsatzentwicklung im Projektgebiet nach Branchen 3-Jahrestrend sowie Aug./Sept./Dez. 2019 im Vergleich zu Aug./Sept./Dez. 2018	69
Abbildung 32:	Auswirkungen des Projekts auf die gewerbliche Standortqualität im Projektgebiet	70

Abbildung 33:	Einfluss des Projekts auf weitere Standortfaktoren im Projektgebiet	71
Abbildung 34:	Einschätzung der Auswirkung des Projekts für Ottensen durch Gewerbe im Projektgebiet nach Branche sowie insgesamt	73
Abbildung 35:	Einschätzung der Auswirkung des Projekts für Ottensen durch Gewerbe außerhalb des Projektgebiets	74
Abbildung 36:	Passant:innenstichprobe nach Altersgruppen	76
Abbildung 37:	Hauptverkehrsmittel auf dem Weg ins Projektgebiet am Tag der Befragung	77
Abbildung 38:	Hauptverkehrsmittel auf dem Weg ins Projektgebiet abhängig vom Wohnort	77
Abbildung 39:	Grund für den Besuch bzw. Aufenthalt im Projektgebiet	77
Abbildung 40:	Zweck des Aufenthalts vor Ort und für die Anreise genutztes Hauptverkehrsmittel	78
Abbildung 41:	Einfluss des Projekts auf die Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets	79
Abbildung 42:	Auswirkungen des Projekts auf Verkehrsaspekte, Aufenthaltsqualität und das Miteinander vor Ort	79
Abbildung 43:	Auswirkungen des Projekts auf das Quartier insgesamt aus Sicht der Passant:innen	81
Abbildung 44:	Lage der Erhebungsquerschnitte im Projektgebiet (Q1, Q2, Q3 sowie Q5) und Knotenpunkterhebungen 1 und 2	85
Abbildung 45:	Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 1 mittwochs vor und nach Beginn des Projekts	86
Abbildung 46:	Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 1 samstags vor und nach Beginn des Projekts	87
Abbildung 47:	Kfz-Verkehr an Querschnitt 1 mittwochs und samstags vor und nach Beginn des Projekts	87
Abbildung 48:	Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 2 mittwochs vor und nach Beginn des Projekts	88
Abbildung 49:	Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 2 samstags vor und nach Beginn des Projekts	89
Abbildung 50:	Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 3 mittwochs vor und nach Beginn des Projekts	89
Abbildung 51:	Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 3 samstags vor und nach Beginn des Projekts	90
Abbildung 52:	Kfz-Verkehr an Querschnitt 3 mittwochs und samstags vor und nach Beginn des Projekts	90
Abbildung 53:	Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 5 mittwochs vor und nach Beginn des Projekts	91
Abbildung 54:	Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 5 samstags vor und nach Beginn des Projekts	92

Abbildung 55:	Kfz-Verkehr an Querschnitt 5 mittwochs und samstags vor und nach Beginn des Projekts	92
Abbildung 56:	Anzahl der Kfz am Knoten 1 vor und nach Beginn des Projekts (0:00 – 24:00 Uhr)	95
Abbildung 57:	Anzahl der Kfz am Knoten 2 vor und nach Beginn des Projekts (0:00 – 24:00 Uhr)	96
Abbildung 58:	Erhebungszonen für den ruhenden Verkehr	97
Abbildung 59:	Ruhender Verkehr in Parkzone A	98
Abbildung 60:	Ruhender Verkehr in Parkzone B	98
Abbildung 61:	Ruhender Verkehr in Parkzone C	99
Abbildung 62:	Mapping-Ergebnisse von den Erhebungstagen vor (links) und nach (rechts) Beginn des Projekts	102
Abbildung 63:	Überlagerung der Ergebnisse der Kartierungen vor Projektbeginn	104
Abbildung 64:	Überlagerung der Ergebnisse der Kartierungen nach Projektbeginn	104
Abbildung 65:	Wünsche der Anwohner:innen für die Zeit nach Projektende – wie soll es weitergehen? (differenziert nach Wohnstandort)	110
Abbildung 66:	Wünsche der Gewerbetreibenden für die Zeit nach Projektende – wie soll es weitergehen? (differenziert nach Branche)	112

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Themenspektrum der Befragungen	31
Tabelle 2:	Anzahl der Einwohner:innen in der Stichprobe im Vergleich zu den Gesamtwerten für das Untersuchungsgebiet	31
Tabelle 3:	Vergleich der „Ottensen macht Platz“-Stichprobe mit Daten zu den statistischen Gebieten, die das Untersuchungsgebiet enthalten	39
Tabelle 4:	Veränderung der Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Wohnung aufgrund von „Ottensen macht Platz“	39
Tabelle 5:	Einfluss von „Ottensen macht Platz“ auf den Modal Split auf dem Weg zur Wohnung	48
Tabelle 6:	Anzahl der Nennungen von Gründen für eine häufigere Nutzung des Projektgebiets aufgrund von „Ottensen macht Platz“ für die genannten Zwecke	48
Tabelle 7:	Anzahl der Nennungen von Gründen für eine seltenere Nutzung des Projektgebiets aufgrund von „Ottensen macht Platz“ für die genannten Zwecke	52
Tabelle 8:	Häufigkeit der Nennung positiver Aspekte in fünf Themenbereichen, die im Gebiet seit Projektbeginn wahrgenommen wurden	52
Tabelle 9:	Häufigkeit der Nennung (sog.) neutraler bzw. allgemeiner Aspekte des Projekts	54
Tabelle 10:	Häufigkeit der Nennung negativer Aspekte in fünf Themenbereichen, die im Gebiet seit Projektbeginn wahrgenommen wurden	55
Tabelle 11:	Häufigkeit der Nennung von Gründen für eine positive Bewertung der Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil in fünf Themenbereichen	57
Tabelle 12:	Häufigkeit der Nennung von Gründen für eine negative Bewertung der Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil in vier Themenbereichen	58
Tabelle 13:	Anzahl der betrieblich genutzten Kraftfahrzeuge der Gewerbe im Projektgebiet	67
Tabelle 14:	Anzahl der den Gewerben im Projektgebiet verfügbaren privaten Stellplätze	68
Tabelle 15:	Rückmeldungen zu Ausnahmegenehmigungen für die Nutzung des Gebiets mit Kfz	68
Tabelle 16:	Häufig gehörte positive wie negative Kund:innenkommentare zum Projekt	72

Tabelle 17:	Gründe für die Bewertung der Projektauswirkungen für Ottensen insgesamt aus Sicht aller befragten Gewerbetreibenden	75
Tabelle 18:	Häufigkeit der Nennung positiver Aspekte in fünf Themenbereichen, die Passant:innen im Gebiet seit Projektbeginn wahrnahmen	80
Tabelle 19:	Häufigkeit der Nennung (sog.) neutraler bzw. allgemeiner Aspekte des Projekts	80
Tabelle 20:	Häufigkeit der Nennung negativer Aspekte in fünf Themenbereichen, die Passant:innen im Gebiet seit Projektbeginn wahrnahmen	81
Tabelle 21:	Häufigkeit der Nennung von Gründen für eine positive Bewertung des Projekts durch Passant:innen in fünf Themenbereichen	82
Tabelle 22:	Häufigkeit der Nennung von Gründen für eine negative Bewertung des Projekts durch Passant:innen in drei Themenbereichen	82
Tabelle 23:	Gesamtaufkommen an Querschnitt 1 an allen Zähltagen	86
Tabelle 24:	Gesamtaufkommen an Querschnitt 2 an allen Zähltagen	88
Tabelle 25:	Gesamtaufkommen an Querschnitt 3 an allen Zähltagen	88
Tabelle 26:	Gesamtaufkommen an Querschnitt 5 an allen Zähltagen	93
Tabelle 27:	Gesamteinfahrten im Kfz-Verkehr in die Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße an Q1	93
Tabelle 28:	Gesamtfahrten im Kfz-Verkehr aus der Ottenser Hauptstraße sowie der Mottenburger Straße Richtung Westen westlich von Q3 zwischen 6:00 und 23:00 Uhr	94
Tabelle 29:	Perspektive der Anwohner:innen	107
Tabelle 30:	Perspektive der Gewerbetreibenden	108
Tabelle 31:	Effekte auf Nutzung und Qualität des öffentlichen Raums	108
Tabelle 32:	Auswirkungen für den nicht motorisierten Verkehr	108
Tabelle 33:	Auswirkungen für den motorisierten Individualverkehr	109
Tabelle 34:	Wünsche bzw. Verbesserungsvorschläge für die Fortführung des Projekts seitens der befragten Haushalte	111
Tabelle 35:	Wünsche bzw. Verbesserungsvorschläge für die Fortführung des Projekts seitens der Gewerbetreibenden	113
Tabelle 36:	Wünsche bzw. Verbesserungsvorschläge für die Fortführung des Projekts von Passant:innen	115

Abkürzungsverzeichnis

EW	Einwohner:innen
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	motorisierter Individualverkehr
NMV	nicht motorisierter Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr (inkl. Regional- und Fernverkehr)
Pkw	Personenkraftwagen
QR-code	quick response code



Bildrechte: Bezirksamt Allona, Fotografin: Isadora Tasi

Zusammenfassung

Ausgangssituation und Projektziel

Ottensen ist ein bunter, lebendiger Stadtteil, der bei Anwohner:innen und externen Besucher:innen gleichermaßen beliebt ist. Im Zentrum Ottensens gibt es eine Vielzahl an Anziehungspunkten, wie z. B. kleine Geschäfte, Cafés oder den Wochenmarkt, die Treffpunkt für die Bürger:innen des Stadtteils und darüber hinaus sind. Die meisten Menschen sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Entspanntes Flanieren, Schlendern und auch Radfahren wurden jedoch durch zu schmale Gehwege und enge, beparkte Fahrbahnen erschwert. Diese Faktoren führten auch zu Stress und Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen.

Ziel des Projekts „Ottensen macht Platz“ war es, diese Situation zu ändern, indem dem nicht motorisierten Verkehr (NMV) – also Fußgänger:innen und Radfahrer:innen – mehr Platz eingeräumt wurde, um die verkehrliche Situation dadurch zu entspannen. Der temporär neu aufgeteilte Straßenraum sollte anders erlebbar und für neue Nutzungen freigegeben werden. Dafür war es notwendig, den Kfz-Verkehr so weit wie möglich aus dem Gebiet herauszuhalten. Damit sollte auch untersucht werden, wie eine nachhaltigere, autoarme Mobilität in hochverdichteten Bestandsquartieren organisiert und eingeführt werden kann. Das Projekt erlaubte außerdem Aufschluss darüber, auf welche lokalen Besonderheiten Rücksicht genommen werden muss und wie sich die zugunsten von nicht motorisierter Mobilität veränderten „Spielregeln“ auf die Zufriedenheit von Anwohner:innen, Passant:innen und Gewerbetreibenden sowie die Aufenthaltsqualität vor Ort auswirken.

Evaluationskonzept

Dieser Bericht stellt das Konzept und die Ergebnisse der Evaluation der temporären Fußgängerzone im Bezirk Altona vor. Unter dem Namen „Ottensen macht Platz“ lief dieses Projekt vom 1. September 2019 bis zum 3. Februar 2020. Die Evaluation wurde im Auftrag des Bezirksamtes Altona durch das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg (TUHH) unter Mitwirkung des Büros Teleinternetcafé Architektur und Urbanismus durchgeführt.

Es sollte erfasst werden, wie verschiedene Gruppen vor Ort die Maßnahmen bewerten und wie diese Gruppen die Auswirkungen des Projekts auf ihren Alltag wahrnehmen. Die Evaluation sollte außerdem helfen zu beurteilen, welche Auswirkungen das Projekt auf die Verkehrssituation und die Nutzung des öffentlichen Raums im Quartier hat.

Die Evaluation bestand aus folgenden Elementen:

- Befragung der Haushalte im Quartier
- Befragung der Gewerbetreibenden vor Ort
- Passant:innenbefragung im Projektgebiet
- Erhebungen des ruhenden und fließenden Verkehrs (inklusive Fußverkehr) vor und während des Projekts sowie
- Raubeobachtungen vor und während des Projekts.

Die Evaluationsergebnisse, gegliedert nach den Erhebungsmethoden, sind in Kapitel 3.4 für die Befragungen, Kapitel 3.5.4 für die Verkehrserhebung und Kapitel 3.6 für die Raubeobachtungen zusammengefasst.

Zusammenfassende Bewertung anhand von Kriterien

Für eine übersichtliche Bewertung der Ergebnisse wurden insgesamt 25 Kriterien in sechs Themenbereiche gegliedert. Diese sind in Kapitel 2.3 ausformuliert und wurden anhand von drei Kategorien bewertet:

+	entspricht einer überwiegend positiven Bewertung des jeweiligen Kriteriums.
0	zeigt an, dass sich bei der Bewertung des Kriteriums positive und negative Ergebnisse in etwa die Waage halten bzw. dass neutrale Rückmeldungen überwiegen.
-	bezeichnet eine überwiegend negative Bewertung des genannten Kriteriums.

Perspektive der Anwohner:innen	Wohnqualität inklusive Lärm		Auswirkung auf Erreichbarkeit der Wohnung	Erreichbarkeit der Wohnung während des Projekts	Auswirkung auf das Quartier insgesamt	Fortführung des Projekts (mit Anpassungen) befürwortet
	Zone*					
	A	B	A	A		
	+	0	-	+	+	+

* Zone A = Projektgebiet
Zone B = direkt angrenzende Straßen

Aus der Perspektive der Anwohner:innen waren die Auswirkungen des Projekts mehrheitlich positiv, wenngleich sich die Urteile leicht unterschieden, je nachdem, ob die Menschen im Projektgebiet selbst wohnten oder in seiner direkten Umgebung. So haben sich zum Beispiel Wohnqualität und Verkehrslärmbelastung im Projektgebiet aus Sicht der Mehrheit der Anwohner:innen verbessert, die Belastung durch Freizeitlärm jedoch teilweise verschlechtert. Anwohner:innen aus Zone B bewerteten diese Aspekte zumeist neutral. Zwar hat sich die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung im Projektgebiet aus Sicht der Mehrheit der Befragten durch das Projekt im Vergleich zu vorher verschlechtert. Absolut betrachtet bewerteten die Anwohner:innen die Erreichbarkeit ihrer Wohnung jedoch auch während des Projekts weiterhin als ‚sehr gut‘ oder ‚gut‘. Das Urteil über Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil Ottensen insgesamt fiel in allen drei Zonen überwiegend positiv aus, – eine Tendenz, die mit steigender Distanz zum Projektgebiet stärker ausgeprägt war. Die Anwohner:innen befürworteten insgesamt mehrheitlich eine Fortführung des Projekts, wobei ein hoher Anteil dieser Rückmeldungen mit Wünschen nach Anpassungen des Konzepts verbunden war. Mehrheitlich bezogen sich diese auf einen Umbau oder Umgestaltung des Straßenraums im Gebiet sowie auf die Ausweitung des autoreduzierten Bereichs. Teilweise waren diese Wünsche jedoch widersprüchlich: manche befürworteten zusätzliche Zugangsrestriktionen, mit geringerer Häufigkeit wurde jedoch auch eine Lockerung derselben befürwortet.

Perspektive der Gewerbetreibenden	Entwicklung Kund:innenfrequenz	Umsatzentwicklung	Erreichbarkeit Lieferverkehr	Auswirkung auf das Quartier	Fortführung des Projekts (mit Anpassungen) befürwortet
	-	0	-	0	+

Die Gewerbetreibenden bewerteten die Entwicklung der Kund:innenfrequenz während des Projekts mehrheitlich als negativ. Auch die Umsätze verschlechterten sich laut Aussage vieler Gewerbetreibenden, wobei dies in geringerem Maße auch schon für den August und die drei Jahre insgesamt vor Beginn des Projekts berichtet wurde. Eine etwas geringere Zahl konstatierte keine Veränderungen und einige berichteten auch von gestiegenen Umsätzen. Die Erreichbarkeit für die Lieferant:innen wurde überwiegend als verschlechtert eingestuft, was vornehmlich mit den vorgeschriebenen Lieferzeiten sowie – nachrangig – mit Lage und Belegung der Pick-Up-Points begründet wurde. Insgesamt bewerteten 41% der befragten Gewerbetreibenden die Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil als positiv und 40% als negativ (der Rest äußerte sich neutral). Dennoch befürwortete eine Mehrheit die Fortführung des Projekts. Die damit verbundenen Wünsche betrafen mehrheitlich eine Lockerung der Zugangsrestriktionen sowie die Umgestaltung des Straßenraums im Projektgebiet. Auch in dieser Gruppe sprachen sich jedoch manche für zusätzliche Restriktionen oder eine bessere Durchsetzung der bestehenden Regeln aus.

Anwohner:innen: Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets	Passant:innen: Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets	Art der Nutzung des öffentlichen Raums	Raumqualität und Straße als Ort der Begegnung	Auswirkung auf das Quartier aus Sicht von Passant:innen	Effekte auf Nutzung und Qualität des öffentlichen Raums
0	0	+	+	+	

Insgesamt gab die Mehrheit der Anwohner:innen und der Passant:innen, die nicht in Ottensen selbst wohnen, an, dass sich ihre Nutzung des Projektgebiets nicht geändert habe. In Bezug auf einzelne Nutzungszwecke berichtete dennoch fast die Hälfte der Anwohner:innen, während des Projekts häufiger dort spazieren zu gehen, rund ein Viertel ging häufiger zum Einkaufen dorthin, nutzte das Projektgebiet öfter für den Heimweg oder besuchte häufiger die lokale Gastronomie. Außerdem sagten 14% der befragten Passant:innen, sie seien aufgrund des Projekts häufiger vor Ort. Die Einschätzungen zur Entwicklung diverser Aspekte der Aufenthaltsqualität (Umweltgüte, stadträumliche Qualitäten, erhöhtes persönliches Wohlbefinden und Atmosphäre generell) fielen bei Anwohner:innen und Passant:innen mehrheitlich positiv aus. Die Raumbesichtigung bestätigte diese Aussagen insofern, als während des Projekts vermehrt soziale Aktivitäten und Kinderspiel stattfanden, auch auf der Straße selbst. Die Auswirkungen des Projekts auf den gesamten Stadtteil Ottensen bewerteten die befragten Passant:innen überwiegend positiv. Diese Einschätzung bezog sich zumeist auf ein verbessertes persönliches Wohlbefinden und gestiegene Verkehrssicherheit.

Auswirkungen für den nicht motorisierten Verkehr	persönliches Sicherheitsgefühl	Verkehrssicherheit für Kinder	Situation Fußverkehr	Situation Radverkehr	Konfliktsituationen
	+	+	+	+	0

Anwohner:innen wie Passant:innen waren mit deutlicher Mehrheit der Ansicht, dass sich die verkehrsbezogene Sicherheit im Projektgebiet verbessert habe. So gaben über 65% der befragten Anwohner:innen an, dass sich ihr persönliches Sicherheitsgefühl im Projektgebiet verbessert habe. Die Verkehrssituation für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowie die Verkehrssicherheit von Kindern hatte sich laut über 70% der befragten Anwohner:innen verbessert. Auch die befragten Passant:innen stellten mehrheitlich eine Verbesserung der Situation für den nicht-motorisierten Verkehr fest. Dennoch gab es auch Berichte über Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, die sich zum Teil daraus ergaben, dass Radfahrende weiterhin die Bürgersteige nutzten. In diesem Zusammenhang wie auch in Bezug auf den allgemeinen Nutzungskomfort wurde das Kopfsteinpflaster auf der Fahrbahn häufig als problematisch thematisiert.

Auswirkungen für den motorisierten Individualverkehr	Kfz-Zahlen im Projektgebiet	Parkraumsituation Umgebung	Verlagerungseffekte	
	+	0	0	-

Während der Projektlaufzeit war die Einfahrt zum Be- und Entladen in das Projektgebiet zwischen 23:00 Uhr und 11:00 Uhr gestattet. Zudem waren 287 Ausnahmegenehmigungen vergeben worden, die Anlieger:innen mit einem privaten Stellplatz im Projektgebiet oder Personen mit besonderen Liefererfordernissen rund um die Uhr zur Zufahrt berechtigten. In Bezug auf das Halten oder Parken im Gebiet sowie Anlieferungen wurden jedoch während der Erhebungen Regelverstöße beobachtet und auch die Befragten berichteten oft von solchen Situationen. Dennoch ging die Zahl der Kfz nach Projektbeginn sehr stark zurück, das Ziel der MIV-Reduktion wurde somit erreicht. Verlagerungseffekte im fließenden Kfz-Verkehr blieben an einem Knotenpunkt gänzlich aus, traten jedoch an einem weiteren Knoten deutlich sowie an einer dritten Stelle in sehr geringem Maße zutage.

Die Nachfrage nach Parkraum in der Umgebung des Projektgebiets stieg erwartungsgemäß leicht bis stark an. Interessanterweise sank allerdings der Anteil der widerrechtlich abgestellten Fahrzeuge während des Projekts an einigen Stellen und zu manchen Zeiten und sogar die absolute Anzahl der parkenden Kfz war nach Projektbeginn stellenweise geringer als vorher. Zudem war der öffentliche Parkraum auch während der Projektlaufzeit nicht immer voll ausgelastet – meistens zu Tagesrandzeiten, was darauf schließen lässt, dass ein gewisser Anteil der Nachfrage durch Besuchs- und Werkstättenverkehre entsteht. Auch in den Parkhäusern um das Projektgebiet herum gab es während der Projektlaufzeit freie Stellplatzkapazitäten (sowohl für Kurzzeitparken als auch Dauerstellplätze. Quelle: Auskunft des Bezirksamts Altona basierend auf Aussagen der Parkhausbetreibenden).

Fazit

Die Bezirksversammlung Altona entschied im Februar 2020, dass das Projektgebiet dauerhaft in einen autoarmen Bereich umgestaltet werden soll, wie es die Mehrheit der Menschen, die im Rahmen dieser Evaluation befragt wurden, befürwortet hatte. Insgesamt kann das Projekt „Ottensen macht Platz“ somit als Erfolg gewertet werden – auch wenn während seiner Laufzeit durchaus, teilweise sehr deutliche, Kritik an verschiedenen Aspekten des Konzepts und dessen Umsetzung geäußert wurde.

Ein großer Anteil jener, die sich für eine Verstetigung des Projekts aussprachen, äußerte daher auch Wünsche und Anliegen für zukünftige Anpassungen. Im Vordergrund stand dabei eine dauerhafte Umgestaltung des Straßenraums, wobei auch stadträumliche Elemente wie Straßengrün und Stadtmobiliar verstärkt zum Einsatz kommen sollten. Seitens der Anwohner:innen wurden zudem zahlreiche Wünsche für eine Ausdehnung des Gebiets formuliert, die Anliegen der Gewerbetreibenden konzentrierten sich auf eine Lockerung der Zufahrtsbeschränkungen, besonders für den Lieferverkehr.

Darüber hinaus sollte der Vorrang für den Fußverkehr auch mit möglichst attraktiven Angeboten für Radfahrer:innen im Projektgebiet in Einklang gebracht werden, um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zukünftig deutlich zu reduzieren. Diesbezüglich kann auch die Fertigstellung einer Teilstrecke der Hamburger Veloroute 1 südlich des Projektgebiets eine positive Wirkung entfalten. Die Einhaltung der neuen Regeln sollte – besonders in der Anfangsphase – möglichst konsequent nachgehalten werden und es wäre angeraten, die künftigen Bedingungen für den Lieferverkehr im Austausch mit den lokalen Gewerben zu erarbeiten um so auch für Sonderfälle nötigenfalls angemessene Regelungen zu finden. Außerdem wurde von vielen der Befragten das Bedürfnis nach mehr Austausch und Dialog, mindestens aber einer längeren Vorlaufphase für Information und Kommunikation geäußert.

Zudem sollten die Maßnahmen in ein übergeordnetes Verkehrskonzept für das Zentrum von Altona integriert werden. Denn nicht alle örtlichen Herausforderungen im Bereich Mobilität – weder be- noch ggf. entstehende – lassen sich durch einen verkehrsberuhigten Bereich allein lösen, unabhängig von dessen Gestaltung. Auch ist es wichtig im Auge zu behalten, dass das Projekt mit sechs Monaten Laufzeit für die Umstellung mancher Prozesse und Gewohnheiten zu kurz gewesen sein dürfte. Manche der veränderten Nutzungsberechtigungen, wie sie im Rahmen des Projekts „Ottensen macht Platz“ umgesetzt wurden, benötigen generell eine längere Phase der Umstellung in Kombination mit einer räumlichen Umgestaltung, um erwünschte Effekte wie die Aufwertung des öffentlichen Raums, eine verbesserte Lebensqualität im Quartier, mehr Sicherheit für den nicht-motorisierten Verkehr und eine Reduktion der motorisierten Mobilität hervortreten zu lassen.

Abbildung 1: Lage und Ausdehnung der temporären Fußgängerzone im Projekt „Ottensen macht Platz“



Karte: urbanista

1. Einleitung

1.1 Das Projekt „Ottensen macht Platz“ – eine temporäre Fußgängerzone

Im Rahmen des EU-Projekts „Cities4People“ hatten in Altona Beteiligungsveranstaltungen stattgefunden, bei denen in Workshops mit Bürger:innen die größten lokalen Mobilitätsherausforderungen ermittelt und dafür Lösungen entwickelt werden sollten. In diesem Rahmen wurde häufig der Wunsch nach Flächenumverteilung zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs, nach der Steigerung der Aufenthaltsqualität und nach temporären Straßensperrungen geäußert. Diese Bedarfe wurden vom Bezirksamt Altona in einer Projektidee für eine einmonatige temporäre ‚autofreie‘ Zone im Zentrum von Ottensen gebündelt. Ende März 2019 beschloss die Bezirksversammlung in Hamburg Altona dann mit 41 von 44 Stimmen, dass ab September 2019 im Stadtteil Ottensen eine temporäre Fußgängerzone für sechs Monate eingerichtet werden sollte.

Für das Projekt wurden insgesamt 800 m Straße als temporäre Fußgängerzone ausgewiesen, darunter Teile der Ottenser Hauptstraße, der Bahrenfelder Straße, der Großen Rainstraße, der Erzberger Straße und des Spritzenplatzes (Abbildung 1). Die geplante Laufzeit reichte vom 1. September 2019 bis 29. Februar 2020.

Parken im Gebiet sowie das Einfahren von Kraftfahrzeugen (Kfz) wurden grundsätzlich untersagt, für Taxis und Radverkehr war die Nutzung in Schrittgeschwindigkeit jedoch gestattet. Zwischen 23:00 und 11:00 Uhr war zudem die Zufahrt für das Be- und Entladen nicht händisch transportierbarer Ware gestattet. In der Nähe der Zugangsbereiche wurden ergänzend sogenannte Pick-up-Points (eingeschränkte Halteverbotszonen) eingerichtet, um auch außerhalb dieses Zeitraums Belieferungen zu ermöglichen.

Anlieger:innen mit einem privaten Stellplatz im Projektgebiet (Tiefgarage oder Hinterhof) sowie Menschen mit einer Behinderung¹ konnten eine Ausnahmegenehmigung beantragen, die rund um die Uhr zur Zufahrt berechnete. Während der gesamten Projektlaufzeit erhielten Anwohner:innen zudem die Möglichkeit, in drei Parkhäusern in der unmittelbaren Umgebung des Projektgebietes vergünstigte Dauerstellplätze zu nutzen.

An den Eintrittspunkten in das Projektgebiet wurden deutlich sichtbare farbige Bodenmarkierungen angebracht, um eine zusätzliche Schwellenwirkung und Bewusstsein für den veränderten Zustand zu erzeugen. Darüber hinaus wurden diese Punkte mit eigens für das Projekt entwickelten Parklets besetzt, die neue Sitzgelegenheiten, Begrünungselemente sowie Informationstafeln zum Projekt beinhalteten. Bürger:innen erhielten zudem die Möglichkeit, den öffentlichen Raum kreativ zu nutzen. Im November 2019 wurden zusätzliches Sitzmobiliar, Pflanzkübel und Fahrradbügel im Gebiet aufgestellt.

Das für Planung und Umsetzung von „Ottensen macht Platz“ verantwortliche Bezirksamt Altona (Fachamt Management des öffentlichen Raums, Abschnitt Verkehrsprojekte) beauftragte ein Konsortium aus fünf Büros und einer Universität für die Unterstützung des Bezirksamts im Bereich Kommunikation, Beteiligung sowie für die Durchführung und Auswertung der wissenschaftlichen Evaluation des Projektes: *urbanista*, *ARGUS Stadt und Verkehr*, *Teleinternetcafé*, *Treibhaus Landschaftsarchitekten*, *Urban Attitude* und *das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg*.

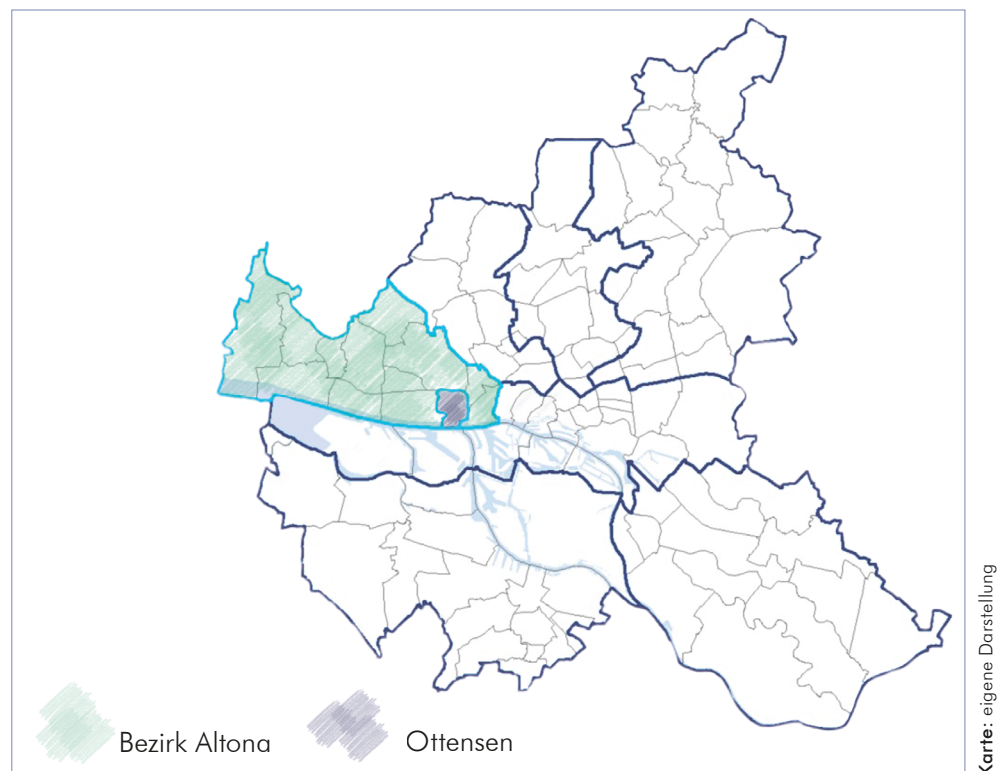
¹ Merkmal G, aG oder BI im Schwerbehindertenausweis

Wie auch bei ähnlichen Projekten in anderen Städten (vgl. Mariahilfer Straße in Wien, Sendlinger Straße in München, die Begegnungszone Bergmannstraße in Berlin) stieß das Projekt „Ottensen macht Platz“ vor Ort zum Teil auf heftige Kritik. Es gab Vorbehalte von Einzelpersonen sowie einer projektkritischen Initiative, die sich aufgrund des Projektes gegründet hatte. Im Dezember 2019 strengten zwei gewerbliche Anlieger:innen des Projektgebiets ein Eilverfahren vor dem Hamburger Verwaltungsgericht an, infolgedessen das Projekt am 3. Februar 2020 vorzeitig beendet werden musste². Trotz des vorzeitigen Abbruchs konnten jedoch alle für die Evaluation geplanten Erhebungen rechtzeitig durchgeführt werden.

1.2 Das Projektgebiet im Kontext

Ottensen liegt im Bezirk Altona und ist einer von 104 Hamburger Stadtteilen. Der Stadtteil liegt westlich des Bahnhofs Altona (Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr, Zentraler Omnibusbahnhof) und wird im Süden durch die Elbe begrenzt (Abbildung 2).

Abbildung 2: Lage Ottensens im Hamburger Stadtgebiet



Karte: eigene Darstellung

Das Quartier gehört zu den beliebtesten Wohngegenden der Stadt und zeichnet sich durch Gründerzeitbauten sowie enge Straßen mit Kopfsteinpflaster aus. Die Nutzungsmischung aus Gewerbe (insbesondere Kleingewerbe und Handwerk), Wohnen, Cafés, Kneipen und Kino zieht Menschen auch von außerhalb des Quartiers zum Bummeln, Einkaufen und Flanieren an. Kehrseite dieser Attraktivität ist die Gefahr der Gentrifizierung und steigender Mietspreise.

Laut Statistikamt Nord lebten 2018 in Ottensen 35.480 Einwohner:innen (EW) auf einer Fläche von 2,8 km². Mit 12.693 EW/km² ist die Bevölkerungsdichte im Vergleich zum gesamten Bezirk Altona (3.570 EW/km²) und der Stadt Hamburg

² Beschluss
15E 5647/19 vom
27.01.2020

(2.491 EW/km²) sehr hoch. Der Anteil der unter 18-Jährigen (15,7%) sowie der Personen ab 65 Jahren (13,8%) liegt hingegen unter den Altonaer und Hamburger Durchschnittswerten – die Mehrheit der Einwohner:innen Ottensens ist zwischen 18 und 64 Jahren alt.³

1.3 Mobilität vor Ort – Angebote, Kennzahlen und Entwicklungen

Durch den nahegelegenen Bahnhof Altona und das dortige dichte Angebot von Linien des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs, verfügt Ottensen über eine gute Anbindung an die umliegenden Stadtteile und Bezirke sowie die Region. Unter den Hamburger Bezirken weist Altona den höchsten Anteil des nicht motorisierten Verkehrs (NMV) am Modal Split auf: 50% aller Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) liegt bei 30% und der des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei 20%⁴ (siehe auch Kapitel 3.1.4).

In unmittelbarer Nähe des Altonaer Bahnhofs, im Norden und im Süden sowie inmitten des Quartiers, finden sich mehrere Stationen des Hamburger Fahrradleihsystems StadtRAD. Die Radinfrastruktur Ottensens ist jedoch an vielen Stellen stark ausbaubedürftig. Dies betrifft auch Fahrradabstellmöglichkeiten.

Die Pkw-Dichte in Ottensen betrug im Jahr 2018, 272 Pkw pro 1.000 EW und lag somit deutlich unter dem Motorisierungsgrad im Bezirk Altona (327 Pkw/1.000 EW) sowie in Hamburg insgesamt (334 Pkw/1.000 EW).⁵ Zwei switchh-Stationen⁶ mit Carsharing Angeboten sowie mehrere Cambio-Carsharingstationen befinden sich in unmittelbarer Nähe des Projektgebiets.

Das Zentrum von Ottensen selbst ist durch enge Straßenräume mit oft einspurigen, kopfsteingepflasterten Einbahnstraßen und auf beiden Seiten parkenden Fahrzeugen geprägt. Dadurch entstehen häufig Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen und auch Barrierefreiheit sowie Sichtbeziehungen sind stark eingeschränkt. Auch die örtlichen Gehwegbreiten waren für die Anzahl der Nutzer:innen bisweilen nicht ausreichend. Zusätzlich gab es eine Beschwerde über widerrechtlich geparkte Fahrzeuge in Halteverbotszonen, Lieferzonen und Kreuzungsbereichen. Die (noch) kostenfreien Parkplätze im öffentlichen Raum waren stark ausgelastet, während in nahegelegenen Parkhäusern zeitgleich eine hohe Anzahl an ungenutzten Stellplätzen verfügbar war. Mit dem Ziel, die Parksituation der Anwohner:innen in innenstädtischen Bereichen zu verbessern, werden in Hamburg durch den Landesbetrieb Verkehr eine wachsende Zahl von Bewohnerparkgebieten⁷ ausgewiesen. Das Bewohnerparken in Ottensen befand sich während der Projektlaufzeit in der Voruntersuchung. Es wurde im April 2021 eingeführt.

Bedeutend für die Verkehrssituation in Ottensen waren die parallel zum Projektzeitraum durchgeführten Sanierungsarbeiten an einer Bahnunterführung nördlich des Bahnhofs Altona, dem Lessingtunnel. Der Tunnel stellt eine wichtige Querverbindung zwischen den Stadtteilen Altona-Nord und Ottensen dar und war seit Mai 2019 für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die dadurch bedingten Ausweichverkehre können sich unabhängig vom Projekt „Ottensen macht Platz“ auch auf das Verkehrsaufkommen auf den umliegenden Straßen des Projektgebiets ausgewirkt haben.

³ laut Statistikamt Nord

⁴ infas, 2018

⁵ laut Statistikamt Nord

⁶ Stationen mit multimodalen Sharingangeboten, betrieben von der Hamburger Hochbahn

⁷ Ein Bewohnerparkgebiet ist ein festgelegter Bereich, innerhalb dessen Bewohner:innen von der Höchstparkdauer sowie der Entrichtung einer Parkgebühr ausgenommen sind, sofern sie einen Bewohnerparkausweis für das entsprechende Gebiet besitzen. Für diesen ist aktuell in Hamburg eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 45€ – 50 € pro Jahr zu entrichten.

2. Zielsetzung und Methoden der Evaluation

2.1 Was war das Ziel?

Ziel der Evaluation war herauszufinden, welche Auswirkungen das Projekt auf die Aufenthaltsqualität und die Nutzung und Wahrnehmung des öffentlichen Raums, auf die Verkehrssituation sowie auf die Situation der Gewerbetreibenden im Quartier hatte. Die Evaluation sollte Aufschluss darüber geben, wie sich die zugunsten von nichtmotorisierter Mobilität veränderten Verkehrsregeln und die Umverteilung des öffentlichen Raums auf die Zufriedenheit von Anwohner:innen, Passant:innen und Gewerbetreibenden sowie die Aufenthaltsqualität vor Ort auswirken und welche lokalen Besonderheiten bei den Überlegungen zu einer möglichen Verstetigung der Maßnahme zu berücksichtigen sein würden. Um diese Fragestellungen zu beantworten, wurden Erhebungen des fließenden und ruhenden Verkehrs, Raumbeobachtungen sowie Befragungen der genannten Akteursgruppen durchgeführt.

Die Ergebnisse sollten unter anderem der Bezirksversammlung Altona als Grundlage für die Entscheidungsfindung über die Fortführung des Projekts dienen und bei möglichen Planungen für eine Verstetigung herangezogen werden können. Da im Rahmen der Evaluation den befragten Gruppen die Möglichkeit gegeben wurde, Lob und Kritik zum Projekt zu äußern und Wünsche für eine mögliche Fortführung zu formulieren, waren die Befragungen auch ein Teil des Beteiligungsprozesses für „Ottensen macht Platz“.

2.2 Methodik: Was wurde erhoben und wie?

2.2.1 Verkehrserhebungen

Die Zählungen des fließenden und ruhenden Verkehrs sollten Aufschluss darüber geben, welchen Einfluss das Projekt auf Anteil und Volumen der Verkehrsarten Fuß-, Rad- und motorisierter Individualverkehr im Projektgebiet selbst hatten. Ergänzend sollten die Auswirkungen auf die MIV-Belastung und Parkraumnutzung in direkt angrenzenden Bereichen erfasst werden. Die Erhebungen wurden vor und während des Projekts jeweils an einem Mittwoch (14. August und 25. September 2019) sowie einem Samstag (17. August 2019 und 28. September 2019) durchgeführt. Der Mittwoch gilt im Rahmen von Verkehrszählungen als repräsentativer „Normalwerktag“, während die Samstagserhebungen dazu dienten, den hohen Nutzungsdruck auf die Verkehrsflächen durch hauptsächlich freizeitbezogenes Verkehrsaufkommen zu erfassen (insbesondere durch nicht-motorisierten Verkehr). In den jeweiligen Erhebungswochen lagen keine Feiertage oder Schulferien.

Idealerweise hätten die Erhebungen während des Projekts etwas später nach dessen Beginn stattfinden sollen, um eine erste Phase der Gewöhnung an die neuen Regeln und Möglichkeiten abzuwarten. Um jedoch besonders im Falle des stark witterungsabhängigen Fuß- und Radverkehrs saisonale Effekte so weit wie möglich auszuschließen, war es notwendig, für die Erhebungen während des Projektes einen Termin zu wählen, der aufgrund der zeitlichen Nähe zu den Vorab-Zählungen eine optimale Vergleichbarkeit der Ergebnisse gewährleisten würde.

Das Erhebungspersonal absolvierte im Vorfeld eine Methodenschulung und wurde an den Erhebungstagen vor Ort von Institutsmitarbeiterinnen betreut, die durchgängig ansprechbar waren und die Zählstellen regelmäßig aufsuchten.

Folgende Methoden kamen zur Anwendung:

Querschnittserhebungen

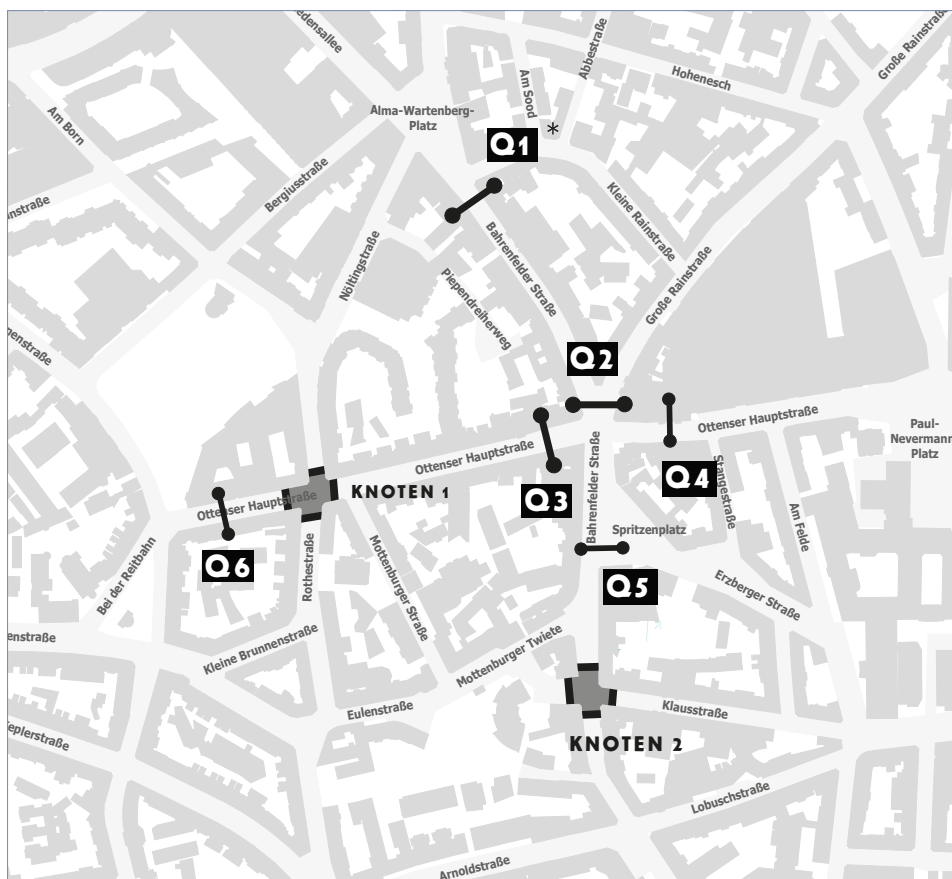
Diese Zählungen wurden an den sechs Querschnitten Q1 – Q6 (Abbildung 3) jeweils von 6:00 bis 23:00 Uhr mit Hilfe von klassischen Handzählungen durchgeführt⁸. Die Erhebungen erfassten alle am jeweiligen Querschnitt vorkommenden Verkehrsarten. Der nicht motorisierte Verkehr wurde nach Bewegungsrichtung getrennt erfasst. Für den motorisierten Individualverkehr war in den örtlichen Einbahnstraßen jeweils nur eine Bewegungsrichtung möglich. An Q1 wurden zudem motorisierte Abbiegeverkehre in die Kleine Rainstraße erfasst, sodass auch hier Verlagerungseffekte untersucht werden konnten.

Knotenpunktzählungen

An den direkt an das Projektgebiet angrenzenden Knotenpunkten (Knoten 1 und Knoten 2, Abbildung 3) wurden an den Zähltagen von 0:00 bis 23:59 Uhr alle Kfz-Bewegungen per Erhebungskamera erfasst. An Knoten 2 wurde entsprechend des Auftragsumfangs nur mittwochs erhoben, da dieser Knotenpunkt primär der Überprüfung von Verlagerungseffekten im Kfz-Verkehr an Werktagen dienen sollte. Die Kameras liefern Bildmaterial von ausreichender Qualität, um verschiedene Fahrzeugarten zuverlässig zu unterscheiden, welches es jedoch nicht ermöglicht, Kennzeichen oder Gesichter zu identifizieren. Diese Methode ist somit datenschutzkompatibel.

⁸ In Ausnahmefällen wurden anstelle von kurzfristig nicht einsatzbereitem Zählpersonal Erhebungskameras eingesetzt.

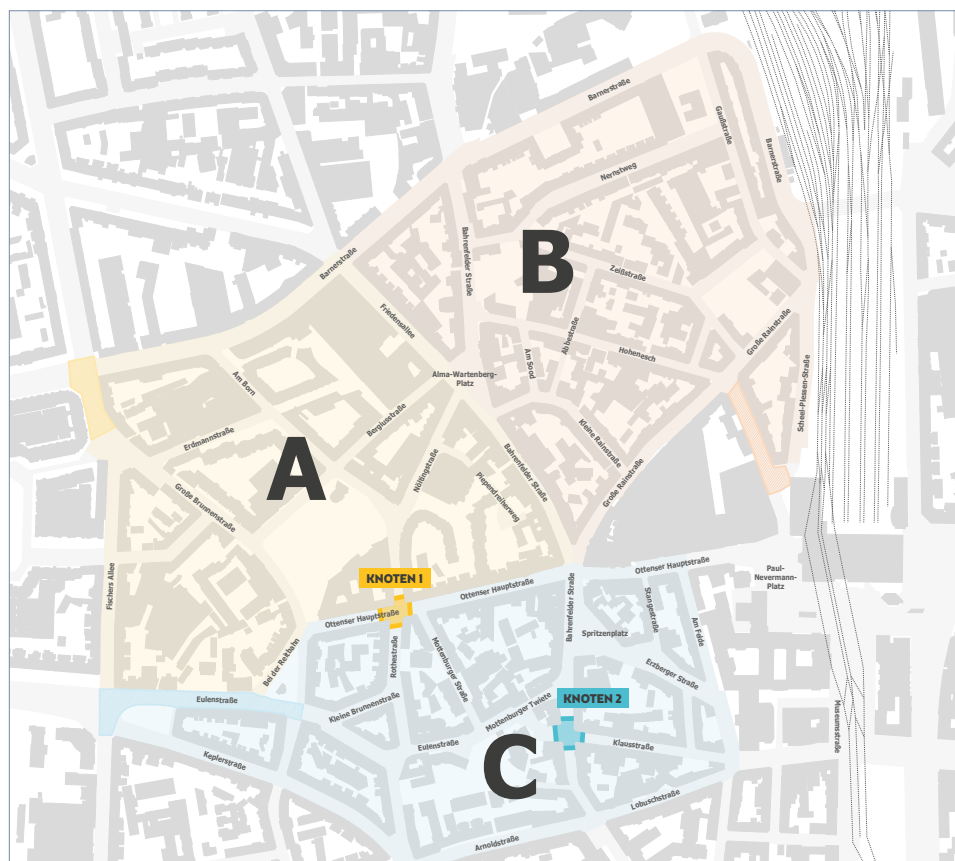
Abbildung 3: Standorte der Querschnittszählungen Q1* bis Q6 sowie kamera-basierte MIV-Erhebungen an Knoten 1 und 2



Karte: urbanista

* An Q1 wurden die Abbiegeverkehre in die Kleine Rainstraße miterfasst.

Abbildung 4: Drei Zonen der Parkraumerhebung



Parkraumerhebung

Die Einführung der Fußgängerzone bedeutete eine Verknappung des verfügbaren Parkraums für Kfz im Quartier. Der ruhende Verkehr im Straßenraum wurde ebenfalls sowohl vor Beginn als auch während der Projektlaufzeit durch manuelle Zählung in drei Erhebungszonen erfasst (Abbildung 4). Die Zählung in jeder Zone begann an den Erhebungstagen jeweils um 6:00, 12:00, 15:00 und 21:00 Uhr. Auf diese Weise wurden sowohl Zeiten abgedeckt, zu denen vornehmlich Anwohner:innen im Gebiet parkten, als auch solche, zu denen auch die Fahrzeuge von vor Ort Berufstätigen oder Besucher:innen des Quartiers zum ruhenden Verkehr gehörten. Erfasst wurde die Anzahl der geparkten Krafträder, Personenkraftwagen (Pkw), Transporter und Lastkraftwagen (Lkw) pro Straßenabschnitt und ob sie regelkonform oder regelwidrig abgestellt waren. Eine Kennzeichenerhebung fand nicht statt.

2.2.2 Befragungen: Haushalte, Passant:innen, Gewerbetreibende

Über die Befragungen sollten sowohl die allgemeine Akzeptanz des Projektes innerhalb der verschiedenen Gruppen untersucht als auch deren Wünsche und Anregungen für eine mögliche Verstetigung der Fußgängerzone dokumentiert werden. Auch Veränderungen in Nutzung und Wahrnehmung des Projektgebiets waren dabei von Interesse. Alle drei Befragungen wurden mithilfe eines standardisierten Fragebogens durchgeführt (siehe Anhang 1). Diese wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Altona erstellt. Anregungen wurden der Evaluation des „Verkehrsversuchs Fußgängerzone Sendlinger Straße“ in München entnommen⁹.

⁹ Förster, Ackermann und Fitschen, 2017

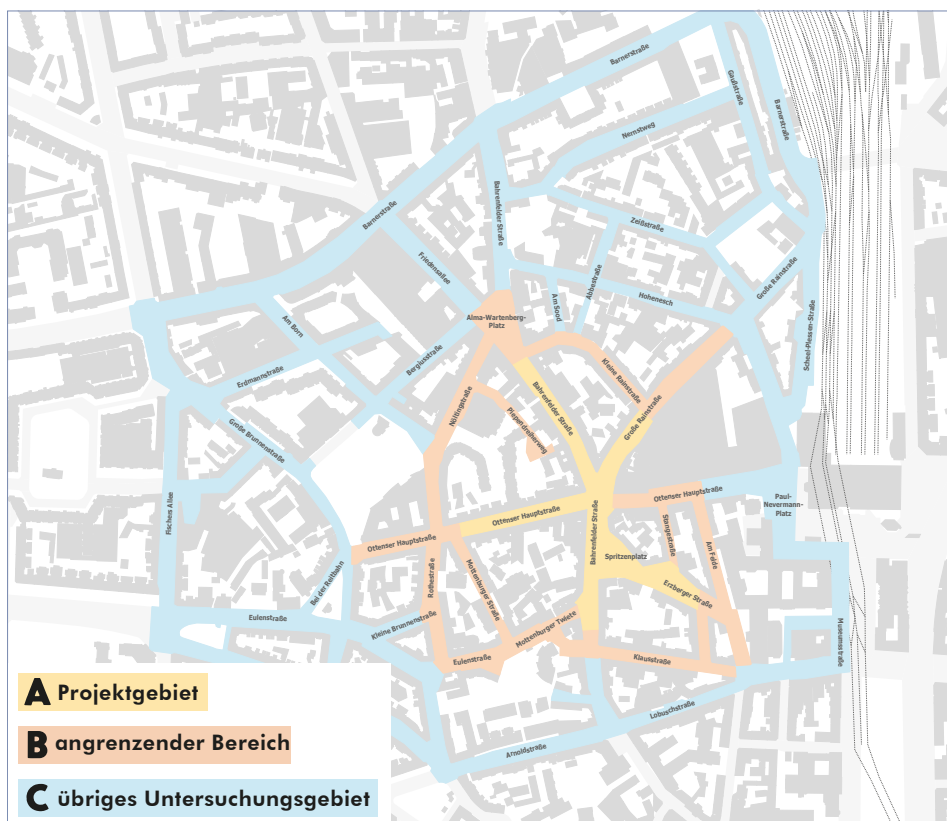
Da aufgrund der Verwendung von Filterfragen nicht allen Befragten zwangsläufig die gleiche Anzahl von Fragen gestellt wurde und zusätzlich nicht alle Befragten jede der ihnen gestellten Fragen beantworteten, divergiert die Anzahl der Antworten zu den einzelnen Fragen. Die jeweiligen Angaben zur Gesamtzahl der erhaltenen Antworten in der Ergebnisdarstellung (als $N = x'$) unterscheiden sich daher.

Befragung der Haushalte

Die Befragung lief zwischen dem 11. und 24. November 2019 in dem in Abbildung 5 dargestellten Untersuchungsgebiet. Um die Rückmeldungen der Befragten mit Bezug zu ihrem Wohnortstandort differenzieren zu können, wurde das Gebiet in drei Zonen unterteilt: Zone A umfasste das Projektgebiet selbst, Zone B die direkt angrenzenden Straßenzüge und Zone C die weitere Umgebung. Im Rahmen einer Vollerhebung wurde jedem Privathaushalt eine Postkarte per Hand zugestellt, die eine Webadresse (als URL und in Form eines QR-Codes) und individuelle Zugangscodes für die Online-Version der Befragung enthielten. Außerdem gaben die Postkarten Auskunft darüber, wo man sie bei Bedarf gegen eine Papierversion des Fragebogens inklusive eines frankierten Rückumschlags eintauschen konnte. Insgesamt wurden 6.400 Karten verteilt.

Abhängig von der Beantwortung der Filterfragen umfasste die Erhebung maximal 27 Fragen. Die Verwendung der Zugangscodes sollte Mehrfachteilnahmen ausschließen und gewährleisten, dass nur Haushalte aus dem Untersuchungsgebiet sich an der Befragung beteiligen konnten. Die Codes konnten jedoch nicht zur Identifikation des Wohnstandorts der Teilnehmenden genutzt werden – dieser war

Abbildung 5: Aufteilung des Untersuchungsgebiets in drei Zonen für die Haushaltsbefragung



den drei Zonen nur über eine im Rahmen der Befragung freiwillig erteilte Auskunft zuzuordnen. Um einen möglichst validen und zugleich per Zufall bestimmten Querschnitt der Anwohner:innen zu erhalten, wurde die *next-birthday* Methode angewendet: in Mehrpersonenhaushalten sollte diejenige volljährige Person die Befragung ausfüllen, die als nächstes Geburtstag haben würde.

Befragung der Gewerbetreibenden

Zwischen dem 8. und 19. Januar 2020 wurde die Befragung der Gewerbetreibenden im Projektgebiet und seiner engeren Umgebung durchgeführt. Dieser Zeitpunkt wurde gewählt, um die für den Einzelhandel wichtige Weihnachtszeit in die Projektbewertung aufzunehmen. Die Postkarten mit den Informationen zur Befragung sowie dem individuellen Zugangscode wurden an die Gewerbetreibenden im Projektgebiet persönlich übergeben und der Erhalt schriftlich quittiert. In den angrenzenden Straßen wurden sie bei Gewerben mit Liefer- und Publikumsverkehr entweder persönlich übergeben oder in den Briefkasten geworfen. Wie bei der Haushaltbefragung, war es auch hier möglich, den Fragebogen entweder online oder auf Papier auszufüllen. Die Erhebung umfasste (maximal) 23 Fragen. Es wurden 329 Postkarten verteilt.

Befragung von Passant:innen

An zwei Terminen im November 2019 (Mittwoch, der 13.11.2019 und Samstag, der 16.11. 2019) wurde im Projektgebiet die Befragung der Passant:innen durchgeführt. Unter Verwendung von Fragebögen in Papierform mit (maximal) 16 Fragen wurden an beiden Tagen zwischen 9:00 und 17:00 Uhr insgesamt 107 Passant:innen befragt. Die Interviewer:innen bewegten sich dabei innerhalb vorab abgestimmter Bereiche im Projektgebiet. Um Doppelungen mit anderen Befragungen zu vermeiden, wurden zu Beginn über eine Filterfrage Personen ausgeschlossen, die im Untersuchungsgebiet wohnhaft waren. Zudem war es wichtig, eine möglichst heterogene Gruppe von Menschen zu befragen. Die Interviewer:innen sprachen daher systematisch jede fünfte Passantin bzw. jeden fünften Passanten an und erfassten im Rahmen einer Stichprobenkontrolle Geschlecht, Alter und Anzahl der bereits Befragten, um bei einer Häufung bestimmter Merkmale ausgleichend aktiv werden zu können.

Tabelle 1 zeigt eine Zusammenfassung der Informationen, die im Rahmen der Befragungen erfasst wurden.

Tabelle 1: Themenspektrum der Befragungen

	Haushalte	Gewerbetreibende	Passant:innen
eigenes Mobilitätsverhalten	X	inkl. Mitarbeiter:innen	X
Erreichbarkeit	Wohnung	für Lieferverkehr und Kund:innen	
Entwicklung Umsatz und Kundenfrequenz		X	
Attraktivität des Standorts		X	
Abstellmöglichkeiten für Privat-Kfz	X		
Wohnqualität	X		
Aufenthaltsqualität, Atmosphäre im Gebiet	X	X	X
Nutzung des Projektgebiets	X		X
Bewertung der Projektsituation	X	X	X
Wünsche zur Fortführung des Projekts	X	X	X
für die Einordnung der Ergebnisse	soziodemographische Informationen	Informationen zu Art und Größe des Gewerbes	soziodemographische Informationen

2.2.3 Raumbeobachtungen

Die Raumbeobachtungen waren parallel zu den Verkehrserhebungen an folgenden Tagen vor und während der Projektlaufzeit geplant: jeweils Mittwoch, der 14. August 2019 und 25. September 2019 sowie Samstag, der 17. August 2019 und 28. September 2019. Um eine Vergleichbarkeit der Erhebungstage zu gewährleisten, sollten möglichst ähnliche Temperaturen und Witterungsverhältnisse an allen vier Tagen herrschen, was es im Verlauf der Evaluation kurzfristig nötig machte, den dritten Erhebungstag von einem regnerischen Mittwoch auf einen trockeneren Freitag zu verlegen, da so trotz unterschiedlich intensiver Marktbeschickung auf dem Spritzenplatz eine bessere Vergleichbarkeit zu erwarten war. Der Erhebungsraum bestand aus dem Projektgebiet (Zone A in Abbildung 5, S.29) sowie dem westlichen Ende der Ottenser Hauptstraße bis zur Kreuzung mit der Großen Brunnenstraße.

Mapping

Die Methode MAPPING¹⁰ umfasste das Zählen und Kartieren aller sich zum Erhebungszeitraum vor Ort befindlichen Personen, die einer nicht motorisierten Aktivität nachgingen: Laufen, Stehen, Sitzen oder Radfahren. Als Erhebungszeitraum wurde die Mittagszeit (12:00 – 13:00) gewählt, da hier gleichbleibend ein hohes Aufkommen an Raumnutzenden zu erwarten war.

Startend an der Kreuzung Ottenser Hauptstraße/Große Brunnenstraße wurde der Erhebungsraum gegen den Uhrzeigersinn entlang seines Perimeters (äußere Begrenzungslinie) abgelaufen. Die Kartierung erfolgte dabei in Bewegung. Gezählt und kartiert wurden jeweils nur diejenigen Personen, welche sich auf der aktuell durch die erhebende Person begangenen Straßenseite befanden (von Gebäudekante bis Mitte der Fahrbahn), so dass der Erhebungsraum nach einer kompletten Perimeterrunde vollständig abgelaufen und kartiert war. Die resultierende Karte stellt somit eine beispielhafte Momentaufnahme der Aktivitäten innerhalb des Erhebungsraumes dar.

Raumtagebuch

Die Methode RAUMTAGEBUCH¹¹ umfasste die intensive Beobachtung des Raumgeschehens¹² innerhalb des Erhebungsraumes, das Verfassen eines Protokolls der im Raum wahrnehmbaren Aktivitäten und Konflikte sowie eine begleitende Fotodokumentation. Um das sich über den Tag hinweg verändernde Raumgeschehen möglichst vollständig beobachten zu können, wurden an den Erhebungstagen je vier Beobachtungsperioden à zwei Stunden definiert: der Vormittag (07:00 – 9:00), der Mittag (11:00 – 13:00), der Nachmittag (16:00 – 18:00) und der Abend (19:00 – 21:00).

Der Erhebungsraum wurde in drei Teilgebiete unterteilt. Teilgebiet A umfasste die Bahrenfelder Straße von der Ottenser Hauptstraße im Norden bis zu der Kreuzung Eulenstraße im Süden, den Spritzenplatz und die Erzberger Straße bis zur Stangestraße. Teilgebiet B umfasste die Ottenser Hauptstraße zwischen den Kreuzungen Große Brunnenstraße im Westen und Bahrenfelder Straße im Osten. Teilgebiet C umfasste die Bahrenfelder Straße zwischen dem Alma-Wartenberg-Platz im Norden und Ottenser Hauptstraße im Süden sowie die Große Rainstraße zwischen den Kreuzungen Kleine Rainstraße im Norden und der Ottenser Hauptstraße im Süden.

Die Teilgebiete wurden dabei nach Ermessen der erhebenden Personen erlaufen. Die Kartierung erfolgte in Bewegung und stationär von einem oder mehreren Beobachtungspunkten. Protokolliert wurden Aktivitäten, Interaktionen, Bewegungsmuster und Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sowie weitere für die Beschreibung des Raumgeschehens relevanten Aspekte nach Ermessen der erhebenden Personen. Die Notizen wurden zusätzlich in einer Karte des Erhebungsraumes verortet und soweit möglich fotografisch dokumentiert.

¹⁰ Gehl und Svarre, 2013

¹¹ ebd.

¹² Seggern, 2015

2.3 Bewertungskriterien

Die Erhebungsergebnisse wurden zusätzlich zur Auswertung der jeweiligen Einzelkomponenten anhand von Bewertungskriterien zusammengefasst, um eine leicht zugängliche Übersicht über das umfangreiche Datenmaterial zu bieten. Dabei wurden fünf übergreifende Themenbereiche berücksichtigt:

- A. die Perspektive der Anwohner:innen
- B. die Perspektive der lokalen Gewerbetreibenden
- C. die Effekte auf Qualität und Nutzung des öffentlichen Raums (inkl. durch Passant:innen)
- D. die Auswirkungen im Bereich des nicht-motorisierten Verkehrs
- E. die Auswirkungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs

Um eine möglichst differenzierte Betrachtungsweise zu gewährleisten, wurden die Bewertungskriterien neutral formuliert. Die jeweilige Zuordnung der folgenden drei Bewertungskategorien basiert auf den in den folgenden Tabellen genannten Erhebungsergebnissen.

+	entspricht einer überwiegend positiven Bewertung des jeweiligen Kriteriums.
0	zeigt an, dass sich bei der Bewertung des Kriteriums positive und negative Ergebnisse in etwa die Waage halten bzw. dass neutrale Rückmeldungen überwiegen.
–	bezeichnet eine überwiegend negative Bewertung des genannten Kriteriums.

Die Kriteriengruppen A und B enthalten jeweils die Aspekte, die für die genannte Gruppe spezifisch relevant sind und in der entsprechenden Befragung enthalten waren. In die Bewertung der Kriterien aus Gruppe C, D und E sind zusätzlich zu den Ergebnissen der Raubeobachtung und der Verkehrserhebungen ebenfalls thematisch relevante Ergebnisse aus der Befragung dieser Gruppen mit eingeflossen.

A) Bewertungskriterien für die Perspektive der Anwohner:innen	Grundlage der Bewertung
A.1 Auswirkungen auf die Wohnqualität (inkl. Belastung durch Verkehrs- und Freizeitlärm) im Projektgebiet (Zone A)	Abbildung 11 (Kapitel 3.1.3)
A.2 Auswirkungen auf die Wohnqualität (inkl. Belastung durch Verkehrs- und Freizeitlärm) in direkt angrenzenden Straßen (Zone B)	Abbildung 11 (Kapitel 3.1.3)
A.3 Auswirkung des Projekts auf die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung (Zone A)	Abbildung 17 (Kapitel 3.1.4)
A.4 Bewertung der Erreichbarkeit der eigenen Wohnung im Projektgebiet während des Projekts (Zone A)	Abbildung 16 (Kapitel 3.1.4)
A.5 Auswirkung des Projekts auf das Quartier insgesamt aus Sicht der Anwohner:innen	Abbildung 21 (Kapitel 3.1.5)
A.6 Wünsche der Bewohner:innen des Quartiers bezüglich einer Fortführung des Projekts (ggf. gekoppelt mit konkreten Anliegen zur Anpassung des Konzepts)	Abbildung 65 (Kapitel 4.1)

B) Bewertungskriterien für die Perspektive der Gewerbetreibenden	Grundlage der Bewertung
B.1 Entwicklung der Kund:innenfrequenz bei Gewerben im Projektgebiet	Abbildung 29 (Kapitel 3.2.2)
B.2 Umsatzentwicklung bei Gewerben im Projektgebiet	Abbildung 31 (Kapitel 3.2.3)
B.3 Erreichbarkeit der Gewerbe im Projektgebiet für Lieferverkehre	Abbildung 30 (Kapitel 3.2.2)
B.4 Auswirkung des Projekts auf das Quartier insgesamt aus Sicht der Gewerbetreibenden	Abbildung 34, Abbildung 35 (Kapitel 3.2.3)
B.5 Wünsche der Gewerbetreibenden des Quartiers bezüglich einer Fortführung des Projekts (ggf. gekoppelt mit konkreten Anliegen zur Anpassung des Konzepts)	Abbildung 66 (Kapitel 4.2)

C) Bewertungskriterien für Effekte auf Qualität und Nutzung des öffentlichen Raums	Grundlage der Bewertung
C.1 Einfluss auf die Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets durch Anwohner:innen	Abbildung 19 (Kapitel 3.1.4)
C.2 Einfluss auf die Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets durch Menschen, die nicht in Ottensen wohnen	Abbildung 41 (Kapitel 3.3.2)
C.3 Auswirkung auf die Art der Nutzung des öffentlichen Raums im Projektgebiet für diverse Zwecke (z. B. Gehen, Verweilen, Essen und Trinken auf nicht kommerziellen Flächen, Aneignung)	Tabelle 6, Tabelle 7 (Kapitel 3.1.4) Abbildung 33 (Kapitel 3.2.3)
C.4 Auswirkung auf die Raumqualität und Straße als Ort für Begegnung, Gespräche, Spiele und für Gruppen und Familien	Tabelle 18 – 20 (Kapitel 3.3.3) Abbildung 42 (Kapitel 3.3.3) Kapitel 3.6
C.5 Auswirkung des Projekts auf das Quartier insgesamt aus Sicht der Passant:innen	Abbildung 43 (Kapitel 3.3.3)

D) Bewertungskriterien für die Auswirkungen im Bereich des nicht-motorisierten Verkehrs	Grundlage der Bewertung
D.1 Auswirkung auf das individuelle, verkehrliche Sicherheitsgefühl im Projektgebiet	Abbildung 12, (Kapitel 3.1.3) Abbildung 42, (Kapitel 3.3.3)
D.2 Auswirkung auf die Verkehrssicherheit für Kinder im Projektgebiet	
D.3 Auswirkung auf die Situation für den Fußverkehr im Projektgebiet	
D.4 Auswirkung auf die Situation für den Radverkehr im Projektgebiet	
D.5 Entwicklung von Konfliktsituationen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen	Kapitel 3.6.2

E) Bewertungskriterien für die Auswirkungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs	Grundlage der Bewertung
E.1 Auswirkung auf Kfz-Zahlen im Projektgebiet	Tabelle 23, Tabelle 25, Tabelle 26 (Kapitel 3.5.1)
E.2 Entwicklung der Parkraumsituation in der Umgebung	Kapitel 3.5.3
E.3 räumliche Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr	Kapitel 3.5.2

Für die Bewertung des jeweiligen Kriteriums wurde wie folgt verfahren:

1. Befragungsergebnisse: die für die drei Kategorien – positiv, neutral, negativ – jeweils relevanten Prozentanteile bzw. Anzahl der Rückmeldungen wurden summiert und verglichen. Überwogen also beispielsweise in Summe Antworten wie „deutlich verbessert“ und „ein wenig verbessert“ wurde das entsprechende Kriterium positiv bewertet. Wenn Antworten wie „ein wenig verschlechtert“ oder „deutlich verschlechtert“ in Summe überwogen, führte dies zu einer negativen Bewertung des Kriteriums. Bei Ergebnissen, die nach den Erhebungszonen A, B und C (Haushalte) bzw. Lage innerhalb und außerhalb des Projektgebiets (Gewerbe) differenziert erhoben wurden, wurden die jeweiligen Werte nicht nach der Anzahl der zugrundeliegenden Antworten gewichtet. Einerseits war die Anzahl der Rückmeldungen aus den jeweiligen Zonen zwar sehr unterschiedlich. Andererseits waren die Anwohnenden und Gewerbe im Projektgebiet aber auch anders von den Maßnahmen betroffen als diejenigen, deren Wohn- oder Geschäftsstandort sich außerhalb befindet. Mangels einer plausiblen Grundlage für eine Gewichtung wurde somit auf diese verzichtet.
2. Raubeobachtung: basierend auf der in Kapitel 3.6 dargestellten Auswertung der qualitativen Erhebungen
3. Verkehrserhebungen: Vergleich der jeweils relevanten Ergebnisse aus der Zeit vor und während des Projekts

3. Ergebnisse der Evaluation

Im diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Befragungen von Haushalten (Kapitel 3.1), Gewerbetreibenden (Kapitel 3.2) und Passant:innen (Kapitel 3.3) sowie die der Verkehrserhebungen (Kapitel 3.5) und Raumbesichtigungen (Kapitel 3.6) dargestellt.

Im Rahmen der Erhebungen wurden alle Gruppen danach gefragt, wie es nach ihrer Meinung nach der Beendigung des Projekts „Ottensen macht Platz“ weitergehen sollte. Um eine direkte Gegenüberstellung der entsprechenden Antworten aus den einzelnen Gruppen zu ermöglichen und auf Grund der großen Aufmerksamkeit, die speziell diesem Teil der Befragungen durch Öffentlichkeit und Politik zuteilwurde, ist den entsprechenden Ergebnissen ein eigenes Kapitel gewidmet (vgl. Kapitel 4).

3.1 Perspektive Anwohner:innen – die Haushaltsbefragung

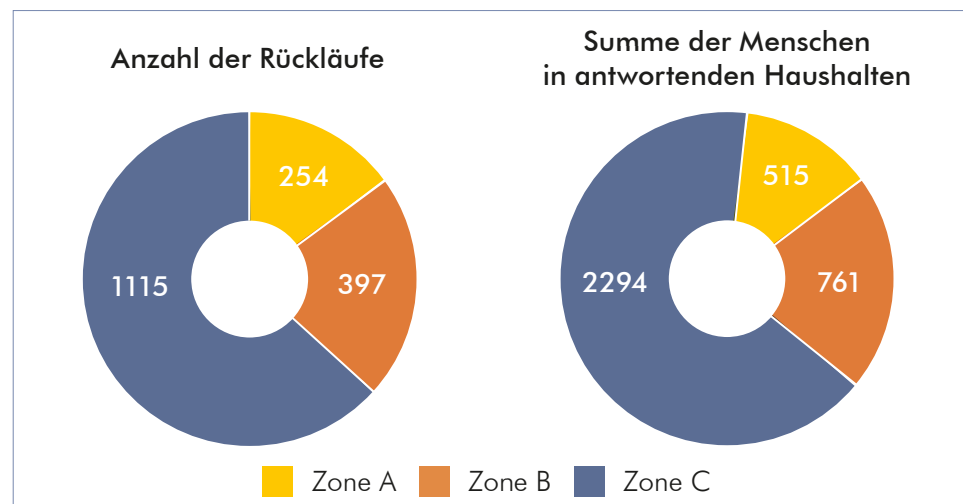
Die Befragung der Haushalte in und um das Projektgebiet stellte quantitativ den umfangreichsten Teil der Projektevaluation dar. Es wurden 1.646 Fragebögen online bis zum Ende ausgefüllt und 133 Rückläufe trafen als Papierversion ein. Mit 1.779 Antworten auf 6.400 ausgegebene Einladungen betrug die Rücklaufquote somit 27,8%, was für eine Befragung dieser Art ungewöhnlich hoch ist (vgl. Evaluation Sendlingerstraße, München: 17% von 1.500¹³).

3.1.1 Zusammensetzung der Stichprobe

Die folgende Abbildung 6 zeigt die Anzahl der Rückläufe aus den drei Zonen des Untersuchungsgebiets (vgl. Abbildung 5 auf Seite 29) – also die repräsentierten Haushalte (linkes Ringdiagramm) – sowie die Anzahl der Menschen, die in diesen Haushalten insgesamt laut eigener Angabe wohnen (rechtes Diagramm). Die Durchschnittsgröße der Haushalte liegt jeweils knapp unter (Zone B) bzw. knapp über zwei Personen (Zonen A & C). Der absolut betrachtet relativ geringe Anteil von Antworten aus dem Projektgebiet (Zone A) erklärt sich daraus, dass es in sowohl Fläche als auch Gesamtbevölkerung von allen drei Zonen am kleinsten ist (vgl. Tabelle 2, S. 38).

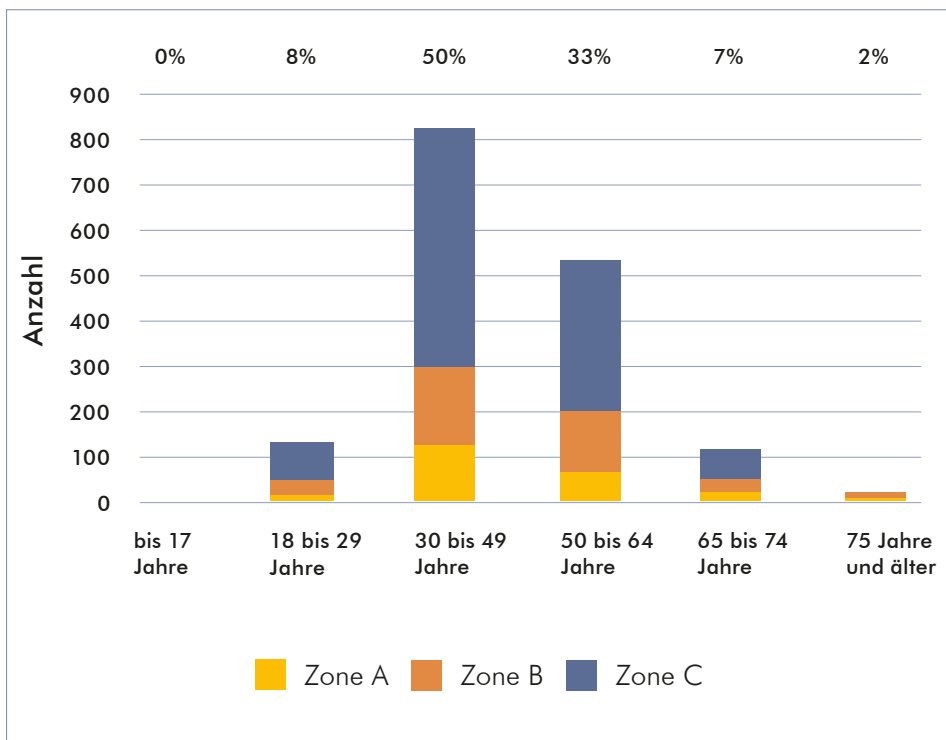
¹³ Förster, Ackermann und Fitschen, 2017

Abbildung 6: Anzahl der erhaltenen Rückläufe (Haushalte: N = 1.766) sowie Summe der Anwohner:innen, die in den Haushalten leben, die sich an der Befragung beteiligten (differenziert nach Lage der Wohnung)



Die Hälfte der Antworten kamen von Menschen in der Altersgruppe 30 – 49 Jahre, ein Drittel der Antwortenden war zwischen 50 und 64 Jahre alt. In den meisten Haushalten beantworteten somit Menschen im erwerbsfähigen Alter den Fragebogen (Abbildung 7). Der extrem geringe Anteil an Rückläufen von Menschen unter 18 Jahre (N = 1) erklärt sich unter anderem daraus, dass im Anschreiben darum gebeten wurde, der Fragebogen möge von demjenigen *volljährigen* Mitglied des Haushalts ausgefüllt werden, dessen Geburtstag zeitlich als nächstes auf das Erhebungsdatum folge (*next-birthday Methode*).

Abbildung 7: Anzahl der Rückläufe nach Altersgruppe und Wohnstandort (N = 1.658)



In allen drei Erhebungszonen kamen etwas mehr Antworten von Frauen als von Männern, insgesamt 29 Personen identifizierten ihr Geschlecht als „divers“. Die Gesamtanteile der Geschlechter an den Rückläufen betrug: 53,1% weiblich (N = 874), 45,1% männlich (N = 743), 1,8% divers (N = 29).

Da pro Haushalt nur ein Fragebogen(zugang) ausgegeben wurde, wurden die Antwortenden gebeten, ergänzende Angaben zur Struktur ihrer Haushalte zu machen. Mit je 32% bzw. 39% Anteil an den Rückläufen dominierten Ein- und Zweipersonenhaushalte die Stichprobe, welche in Summe Haushalte mit 3.591 Personen repräsentiert. Von diesen sind 80,7% Erwachsene, 4,6% zwischen 13 und 18 Jahre alt und 14,5% sind unter 13 (Abbildung 8, S. 38; 153 Fragebögen enthielten zu dieser Frage keine Angaben). Eine Mobilitätseinschränkung wurde von 118 Personen angegeben. Allerdings nannten hiervon 60 das Projekt oder andere verkehrliche Gründe (Stau, zu wenig Parkplätze, etc.) als Grund. Die verbleibenden 58 Personen nannten „Gehbehinderungen“ (sic.) verschiedener Ausprägungen (N = 29), generelle „Behinderungen“, „Unfälle“ oder „Krankheit“ (N = 18), Kinder (N = 4), Rückenprobleme (N = 3) Sehbehinderungen (sic.) oder ein mobilitätseingeschränktes Familienmitglied (je N = 2).

Abbildung 8: Größe der Haushalte in der Stichprobe und Verteilung der Lebensphasen (N = 1.626)

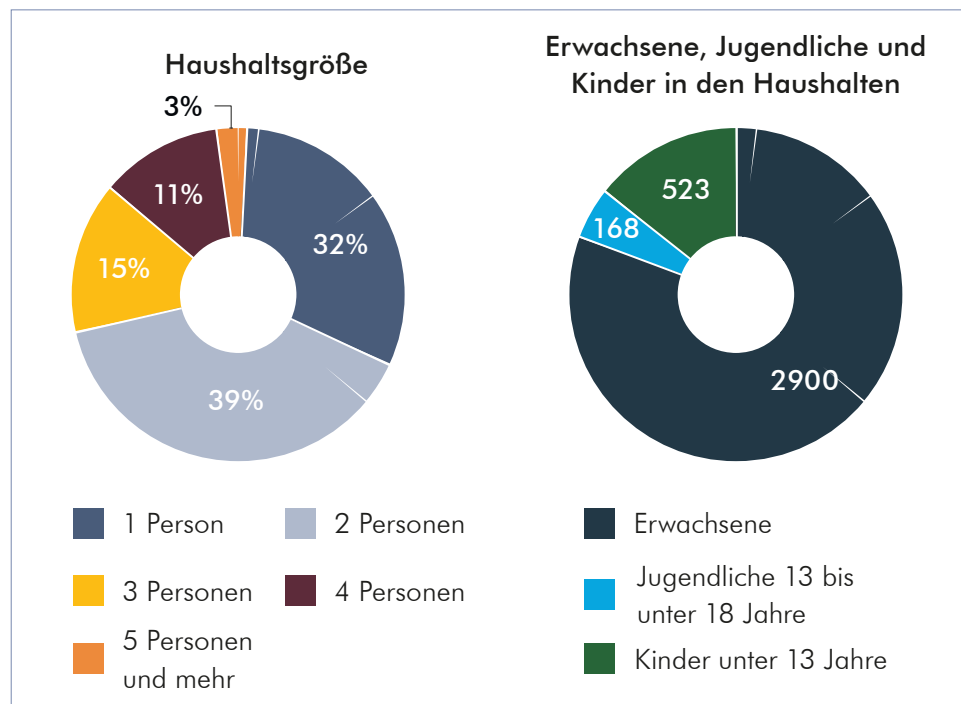


Tabelle 2 vergleicht ergänzend die Gesamtzahl der Einwohner:innen im Untersuchungsgebiet mit der Anzahl der Menschen, die – laut Selbstauskunft – in den Haushalten leben, die sich an der Befragung beteiligt haben. Die Bevölkerungszahl für die Zonen A, B, und C wurde hierfür auf Basis vom Melderegister, Stand: 31. Dezember 2017, via „Einwohnerabfrage“ im Geoportal Hamburg am 28. April 2020 ermittelt. Die Rücklaufquote aus den Haushalten im Projektgebiet (Zone A) war mit 54% besonders hoch. In den unmittelbar angrenzenden Straßen lag die Beteiligung noch bei 30% und im weiteren Umkreis (Zone C) bei 25%. Mit einer Rücklaufquote von rund 28% ist der Anteil der Stichprobe an der Bevölkerung des gesamten Untersuchungsgebiets (Tabelle 2) recht hoch. Die deutlich höhere Rücklaufquote aus Haushalten im Projektgebiet selbst liefert einen weiteren Indikator für das große Interesse, dass das Projekt „Ottensen macht Platz“ vor Ort erweckt hat – unabhängig von dessen jeweiliger Einschätzung.

Tabelle 2: Anzahl der Einwohner:innen in der Stichprobe im Vergleich zu den Gesamtwerten für das Untersuchungsgebiet

	Einwohner:innen gesamt	Gesamtzahl der Haushaltsmitglieder in der Stichprobe	Anteil der Stichprobe an Bevölkerung in der Erhe- bungszone
Zone A (Projektgebiet)	954	515	54%
Zone B	2.669	761	29%
Zone C	9.320	2.294	25%
Summe	12.943	3.570	28%

Um einen zusätzlichen Hinweis auf die Repräsentativität der Rückläufe zu erhalten, wurden die Befragungsteilnehmer:innen gebeten anzugeben, ob die Meinungen in ihrem Haushalt zum Projekt sich eher ähnlich sind oder sich unterscheiden. Teilnehmer:innen aus Mehrpersonenhaushalten antworteten zu 75%, dass alle in ihren Haushalt die gleiche Meinung zum Projekt hätten, aus Sicht von 21% unterschieden sich die Meinungen ein wenig und bei lediglich 1% gingen die Meinungen zum Projekt sehr weit auseinander (3% gaben an, sie wüssten dies nicht).

Der Untersuchungsraum (Zonen A, B und C) liegt innerhalb von sechs statistischen Gebieten, für die das Statistikamt Nord regelmäßig soziodemographische Daten zur Verfügung stellt¹⁴. Die aktuellsten verfügbaren Informationen beziehen sich auf das Jahr 2016 und werden in folgender Tabelle mit den entsprechenden Eigenschaften der Stichprobe verglichen. Es muss im Blick behalten werden, dass der Untersuchungsraum nur einen Teil der besagten statistischen Gebiete abdeckt, dass also nicht alle Einwohner:innen und Haushalte dieser Gebiete für die Befragung zum Projekt „Ottensen macht Platz“ kontaktiert wurden.

¹⁴ statistische Gebiete: 24007, 24008, 24009, 24010, 24012, 24013

Tabelle 3: Vergleich der Stichprobe mit Daten zu den statistischen Gebieten, die das Untersuchungsgebiet enthalten

	statistische Gebiete	Stichprobe	Eigenschaften der Stichprobe
durchschnittliche Haushaltsgröße	1,7	2,2	Mehrpersonenhaushalte sind überrepräsentiert
Anteil unter 18 Jahre in %	16%	19%	Kinder & Jugendliche sind leicht überrepräsentiert
Anteil der Haushalte mit Kindern in %	18%	28%	Haushalte mit Kindern sind überrepräsentiert
Anteil weiblich/männlich in %*	52%/48%	53%/45%	Frauen sind leicht überrepräsentiert
Anteil der privaten Pkw/1000 EW	244	285	Die Stichprobe hat einen höheren Motorisierungsgrad als der örtliche Durchschnitt.

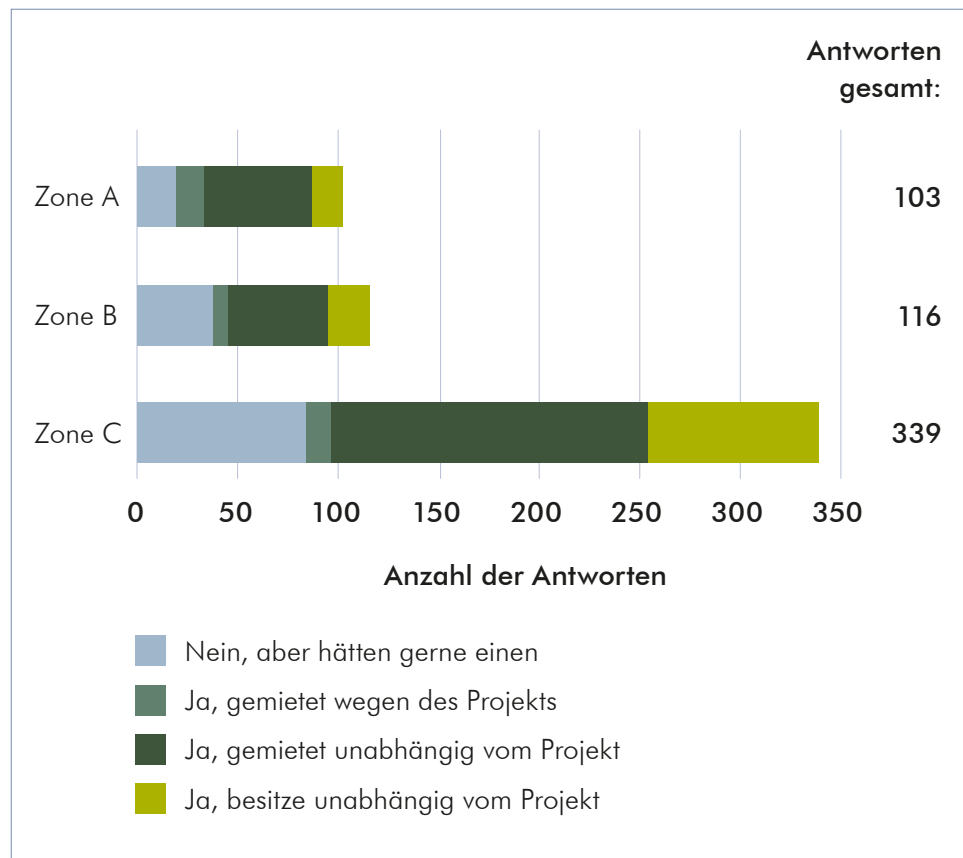
* Die Daten vom Statistikamt Nord enthalten keine Angaben zur Kategorie „divers“.

Die Daten in Tabelle 3 legen nahe, dass Mehrpersonenhaushalte mit Kindern und/oder eigenem Pkw tendenziell eine etwas höhere Bereitschaft bzw. Interesse hatten, sich an der Befragung zu beteiligen, und dass in diesen Haushalten in sehr geringem Maße eher Frauen (oder Personen mit der Geschlechtsidentität „divers“) den Fragebogen beantwortet haben.

Von 1779 Haushalten gaben 51% (N = 902) an, mindestens einen privaten Pkw zur Verfügung zu haben. Von diesen beantworteten insgesamt 565 außerdem die anschließende Frage nach der Verfügbarkeit von eigenen Stellplätzen (Abbildung 9, S. 40): 103 aus dem Projektgebiet (Zone A) und 457 aus dem restlichen Untersuchungsgebiet (Zone B und C; weitere 5 hatten hierzu keine Angabe gemacht). Von den 103 Haushalten aus dem Projektgebiet mieten oder besitzen 68% unabhängig vom Projekt einen eigenen Stellplatz, 13% haben wegen „Ottensen macht Platz“

einen Stellplatz gemietet und etwa 20% hätten gern einen zur Verfügung. Die 457 Haushalte von außerhalb des Projektgebietes machten hierzu folgende Angaben: 69% besitzen oder mieten unabhängig vom Projekt einen eigenen Stellplatz, 4% haben wegen des Projekts einen Stellplatz gemietet und 27% hätten gern einen zur Verfügung (Abbildung 9). Im Projektgebiet selbst reagierten somit anteilig deutlich mehr Haushalte auf die Maßnahme mit der Anmietung eines Stellplatzes. Keiner der 565 Haushalte mit Pkw gab an, keinen privaten Stellplatz zur Verfügung zu haben und sich auch keinen zu wünschen.

Abbildung 9: Verfügbarkeit eigener Stellplätze (Miete oder Besitz) bei Haushalten mit mindestens einem eigenen Pkw nach Wohnzone

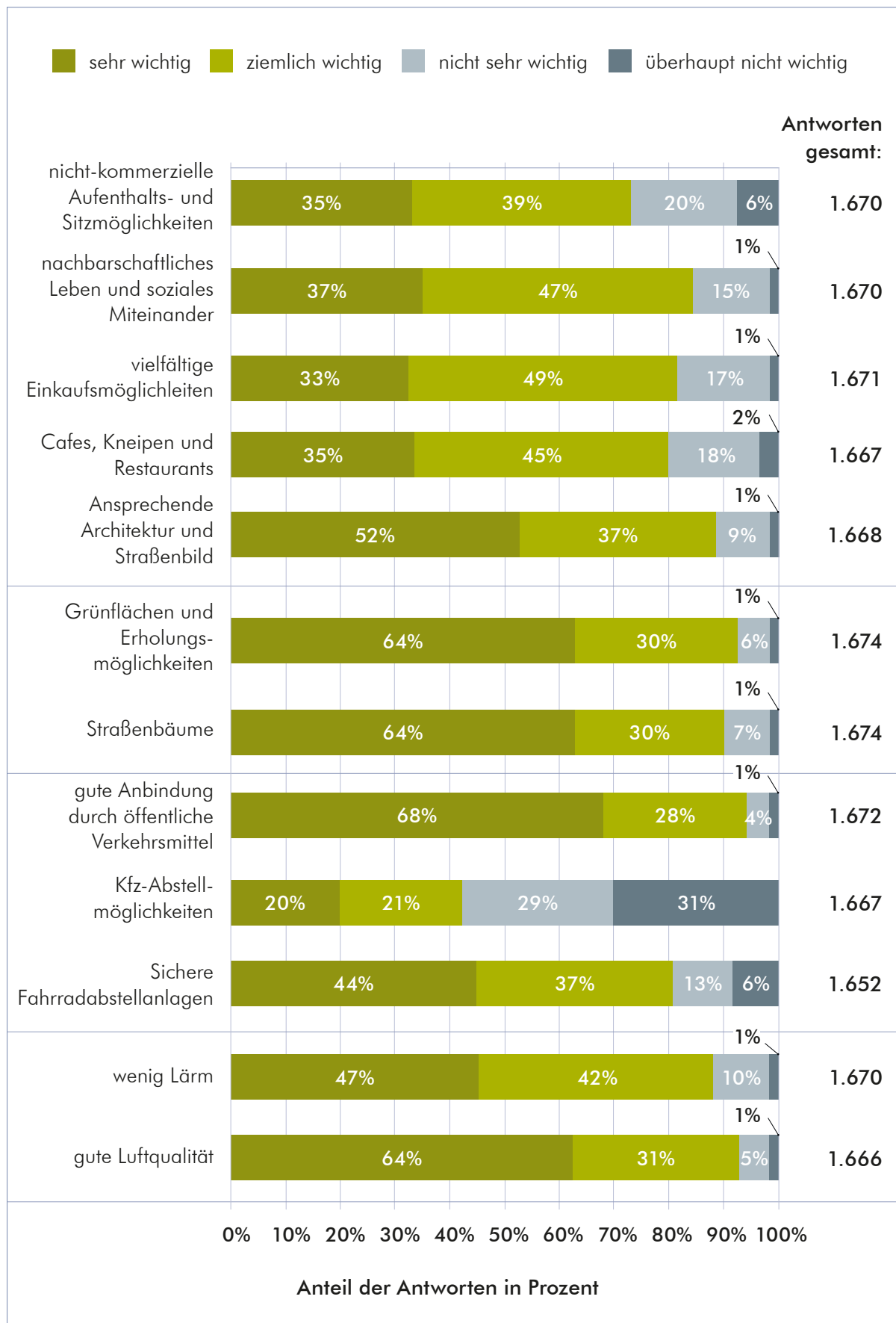


3.1.2 Aspekte der Lebensqualität im Quartier

Ein Projekt wie „Ottensen macht Platz“ hat unter anderem zum Ziel, das Erleben des öffentlichen Raums und die generelle Lebensqualität im Quartier zu verbessern. Daher war es von Interesse herauszufinden, welche Faktoren die Befragten in dieser Hinsicht generell als wichtig erachten – auch unabhängig vom Projekt selbst. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV¹⁵) wurde von 96% als „sehr wichtig“ oder „ziemlich wichtig“ bewertet, dicht gefolgt von Umweltfaktoren, wie guter Luftqualität (95%), Grünflächen und Straßenbäumen (94% bzw. 92%) sowie wenig Lärm und einer ansprechenden Architektur/einem attraktiven Straßenbild (je 89%). Andere Faktoren wurden mit 70% bis 84% ebenfalls mehrheitlich als wichtig erachtet. Einzig die Verfügbarkeit von Kfz-Abstellmöglichkeiten sticht heraus, da nur 41% diese als „sehr“ oder „ziemlich wichtig“ erachten, wogegen fast ein Drittel diesen Faktor als „überhaupt nicht wichtig“ bewertete (Abbildung 10).

¹⁵ Im Gegensatz zum ÖPNV umfasst der ÖV auch Regional- und Fernverkehre.

Abbildung 10: Wie wichtig sind verschiedene Faktoren, damit Menschen sich in ihrem Quartier wohlfühlen (Antworten durchschnittlich N = 1.668 | Min. = 1.652, Max.= 1.674)



3.1.3 Auswirkungen des Projekts auf Wohnqualität und verkehrliche Aspekte

Eine generelle Zielsetzung des Projekts „Ottensen macht Platz“ war, die Qualität und Erlebbarkeit des öffentlichen Raums vor Ort zu verbessern und Nutzungskonflikte zu reduzieren. Es stand zu erwarten, dass diese Veränderungen sich auch auf die Wohnqualität vor Ort auswirken würden – entsprechende Einschätzungen wurden daher im Rahmen der Erhebung auch abgefragt.

Abbildung 11 zeigt, wie sich die eigene Wohnqualität im Allgemeinen sowie die Belastung¹⁶ durch Freizeit- und Verkehrslärm aus Sicht der Antwortenden aufgrund des Projekts verändert haben.

Das Projekt hat aus Sicht der Anwohner:innen im Projektgebiet mehrheitlich zu einer Verbesserung der eigenen Wohnqualität geführt (53% „deutlich“ bzw. „ein wenig verbessert“), über ein Viertel sahen jedoch auch eine Verschlechterung. In angrenzenden Straßenzügen (Zone B) überwiegen mit 35% leicht diejenigen, die keine Veränderung festgestellt haben, fast genauso viele (34%) berichten jedoch auch von einer Verbesserung und etwas weniger (31%) sahen eine Verschlechterung. Von dieser berichten nur 15% aus dem restlichen Untersuchungsgebiet, wo weit über die Hälfte (58%) keine Veränderung ihrer Wohnqualität durch das Projekt erlebten und weitere 28% angaben, sie habe sich verbessert – obwohl diese Gruppe nicht einmal in direkter Nachbarschaft zum Projektgebiet wohnt (vgl. auch die Aussagen zur veränderten Nutzung in Kapitel 3.1.4). In Bezug auf Freizeitlärm überwog insgesamt die Einschätzung, dass keine Veränderung stattgefunden habe. Diejenigen, die von einer Veränderung berichteten, bewerteten diese jedoch eher negativ als positiv. Dabei wurden solche Veränderungen mit 33% Verschlechterung und 6% Verbesserung (jeweils „deutlich“ bzw. „ein wenig“) relativ gesprochen am häufigsten aus dem Projektgebiet berichtet.

Eine Reduktion der Belastung durch Verkehrslärm wird von einer sehr deutlichen Mehrheit der Anwohner:innen des Projektgebiets bekundet (73%), wo nur 8% fanden, dieser Aspekt habe sich verschlechtert. In angrenzenden Straßenzügen fanden über ein Drittel (35%), die Verkehrslärmbelastung habe zugenommen. In Bürgersprechstunden und E-Mails an das Bezirksamt wurden in diesem Zusammenhang nach Aussage von Bezirksamtsmitarbeiter:innen besonders häufig die Eulenstraße, die Klausstraße und der Beetsweg als betroffene Bereiche genannt. Aus dem restlichen Gebiet berichteten noch fast ein Viertel (23%) von erhöhter Verkehrslärmbelastung. In beiden Befragungszonen haben jedoch diejenigen, die keine Veränderung feststellten die (einfache) Mehrheit. 25% (Zone B) bzw. 11% (Zone C) waren der Ansicht, die Verkehrslärmbelastung sei „deutlich“ oder „etwas“ weniger geworden. Die Ergebnisse zur tatsächlichen Änderung des Verkehrsaufkommens an unmittelbar an das Projektgebiet angrenzenden Knotenpunkten sind Kapitel 3.5 zu entnehmen.

Weitere Fragen beschäftigten sich damit, wie die Menschen die Verkehrssicherheit und Verkehrssituation für Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad vor Ort wahrnahmen und wie diese Faktoren sich aus ihrer Sicht aufgrund des Projekts verändert hatten (Abbildung 12, S. 44). Die folgenden Faktoren veränderten sich im Projektgebiet aus Sicht der Befragungsteilnehmer:innen mehrheitlich positiv: das persönliche Sicherheitsgefühl in Bezug auf Verkehr (66%), die Verkehrssicherheit für Kinder (72%) sowie die allgemeine Verkehrssituation für Fußgänger:innen (73%) und Radfahrende (72%). Die Frage nach Veränderung befasst sich allerdings nur

¹⁶ In der Erhebung wurde nach der „Lärmbelastung“ gefragt, deshalb wird dieser Begriff im Folgenden weiterverwendet. Die tatsächliche Belastung einer Person durch Lärm ist jedoch (zum Teil) unabhängig von der bewussten Wahrnehmung (zum Beispiel in Bezug auf die Schlafqualität). Aus epidemiologischer Sicht geht es bei einer subjektiven Einschätzung also eigentlich um den Parameter der Belästigung.

Abbildung 11: Angaben zur Veränderung der persönlichen Wohnqualität und Belastung durch Freizeit- sowie Verkehrslärm differenziert nach Wohnstandort

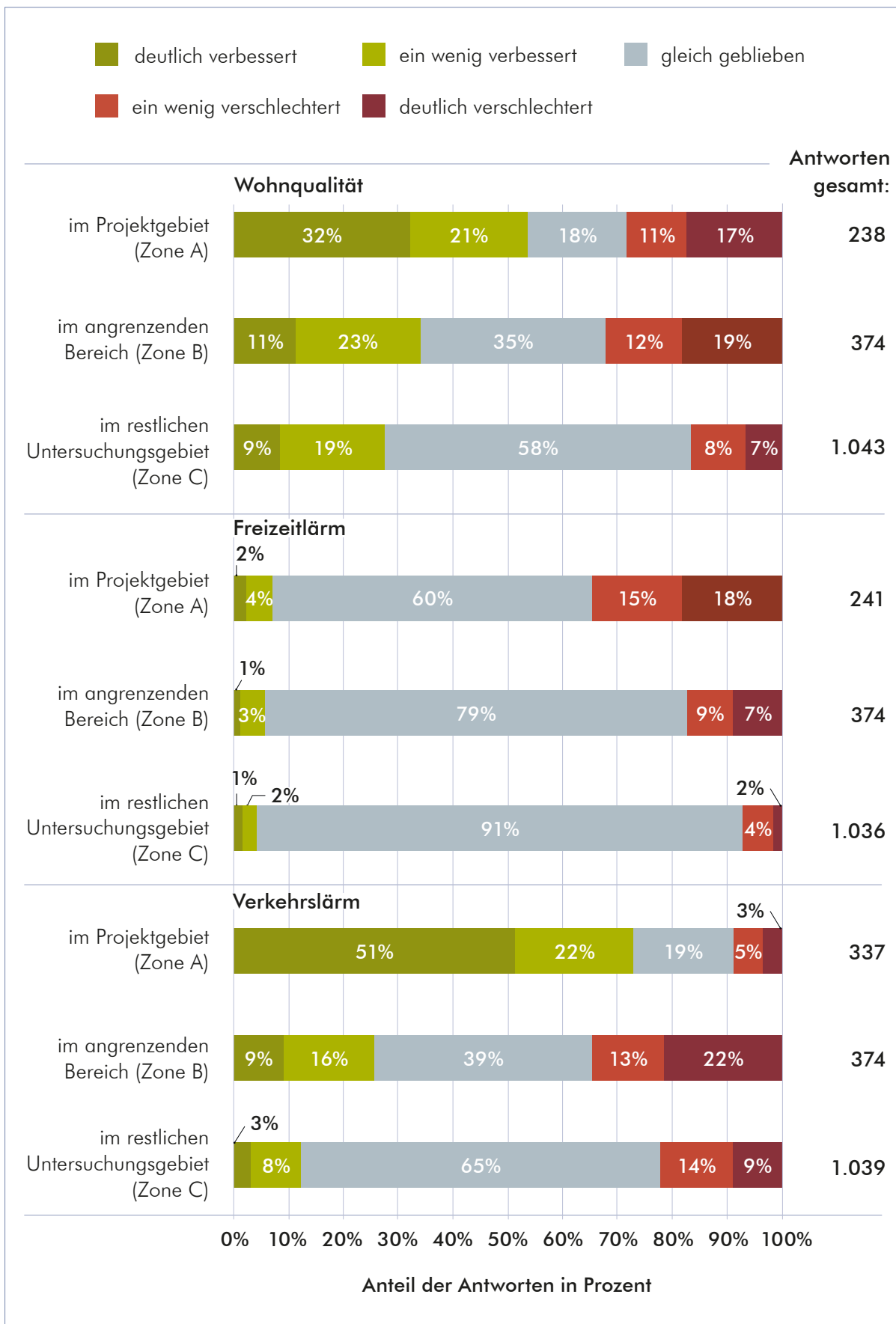
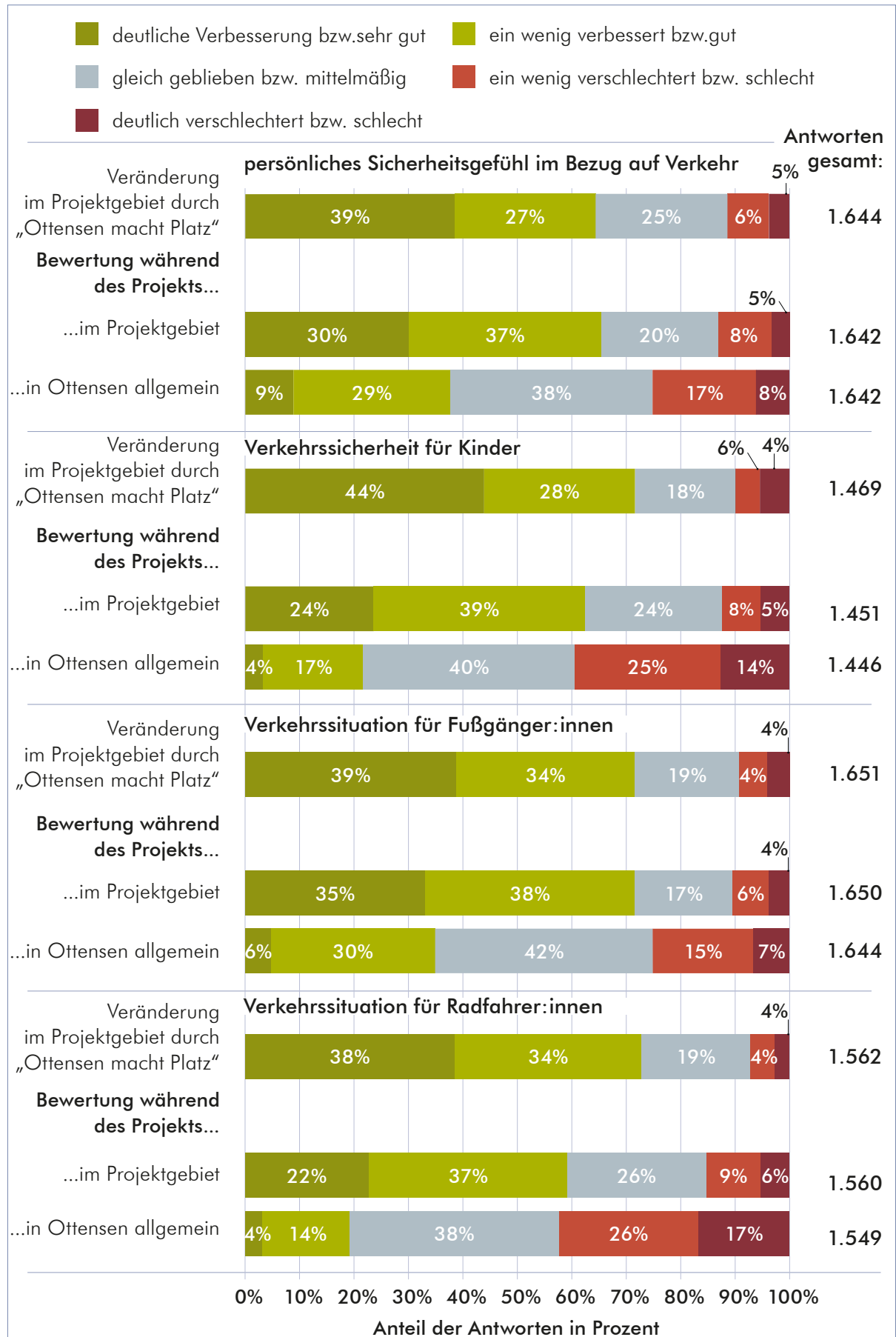


Abbildung 12: Bewertung der Auswirkungen des Projekts auf die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrssituation für den nicht motorisierten Verkehr im Allgemeinen



mit einer relativen Einschätzung eines Faktors – wenn sich jemand vor dem Projektbeginn vor Ort im Verkehr extrem unsicher gefühlt hat und danach nur noch etwas unsicher, würde auch das eine Verbesserung bedeuten. Nach ihrer absoluten Einschätzung der genannten Faktoren befragt, bewertete aber etwa der gleiche Anteil von Rückmeldungen sie im Projektgebiet als „gut“ oder „sehr gut“. Etwas anders fiel diese Einschätzung für den Rest von Ottensen aus. Hier erreichten die positiven Bewertungen maximal 38% (persönliches Sicherheitsgefühl) und bleiben bei der Verkehrssicherheit für Kinder mit 21% und der Situation für den Radverkehr mit 18% sogar deutlich unter einem Viertel der Antworten. Für die beiden letzteren Aspekte überwogen in Bezug auf die aktuelle Situation in Ottensen insgesamt die Bewertungen als „schlecht“ oder „sehr schlecht“: bei der Verkehrssicherheit für Kinder 39%; bei der Situation für Radfahrende 43%. In beiden Fällen hatten eher neutrale Bewertungen („mittelmäßig“) einen ähnlich hohen Anteil an den Rückläufen. Insgesamt zeigen diese Ergebnisse, dass die Verkehrssicherheit und die Situation für den nicht motorisierten Verkehr im Projektgebiet im Vergleich zum Rest des Stadtteils deutlich besser bewertet werden und dass dies viel mit den Veränderungen durch das Projekt zu tun hat.

Die Einschätzung der Verkehrssicherheit für Kinder im Projektgebiet sowie der Einfluss von „Ottensen macht Platz“ auf diesen Faktor unterscheiden sich nur unwesentlich, wenn man lediglich die 358 Rückläufe auswertet, die angaben, dass Kinder unter 13 Jahren in ihrem Haushalt wohnen (60% „gut“ oder „sehr gut“ im Projektgebiet bzw. 74% „deutlich“ oder „ein wenig“ verbessert aufgrund des Projektes). Dagegen fällt die Einschätzung der Verkehrssicherheit für Kinder für den gesamten Stadtteil Ottensen in den genannten Haushalten mit Kindern unter 13 Jahren mit 13% „sehr gut“ oder „gut“ gegenüber 49% „schlecht“ oder „sehr schlecht“ deutlich kritischer aus.

Eine Differenzierung der Antworten abhängig vom Hauptverkehrsmittel, das nach Projektbeginn zum Erreichen der eigenen Wohnung verwendet wurde (vgl. Abbildung 15, S. 47), zeigt unterschiedliche Einschätzungen der Veränderungen des eigenen Sicherheitsgefühls sowie der Situation für den Fuß- und Radverkehr im Projektgebiet (Abbildung 13, S. 46). Radnutzer:innen bewerten diese Aspekte prinzipiell am besten (jeweils etwa 80% sehen eine Verbesserung), gefolgt von Nutzer:innen des ÖV und Fußgänger:innen (Verbesserung: 65% – 75%). Diejenigen, die die Hauptstrecke auf dem Weg zu ihrer Wohnung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurücklegen (Pkw, Motorrad oder Motorroller, Carsharing) empfanden nur zu 30% eine Verbesserung ihres persönlichen Sicherheitsgefühls im Projektgebiet, von einer Verschlechterung berichtete ein knappes Viertel.

Ein ähnliches Bild wie bei der Einschätzung der projektbedingten Veränderungen bietet sich bei der absoluten Bewertung des persönlichen Sicherheitsgefühls vor Ort sowie der Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr im Gebiet während der Projektlaufzeit (Abbildung 14, S. 46).

Abbildung 13: Veränderung der Verkehrssituation im Projektgebiet seit Beginn von „Ottensen macht Platz“ aus Sicht der Nutzer:innen verschiedener Hauptverkehrsmittel für den Weg zu ihrer Wohnung

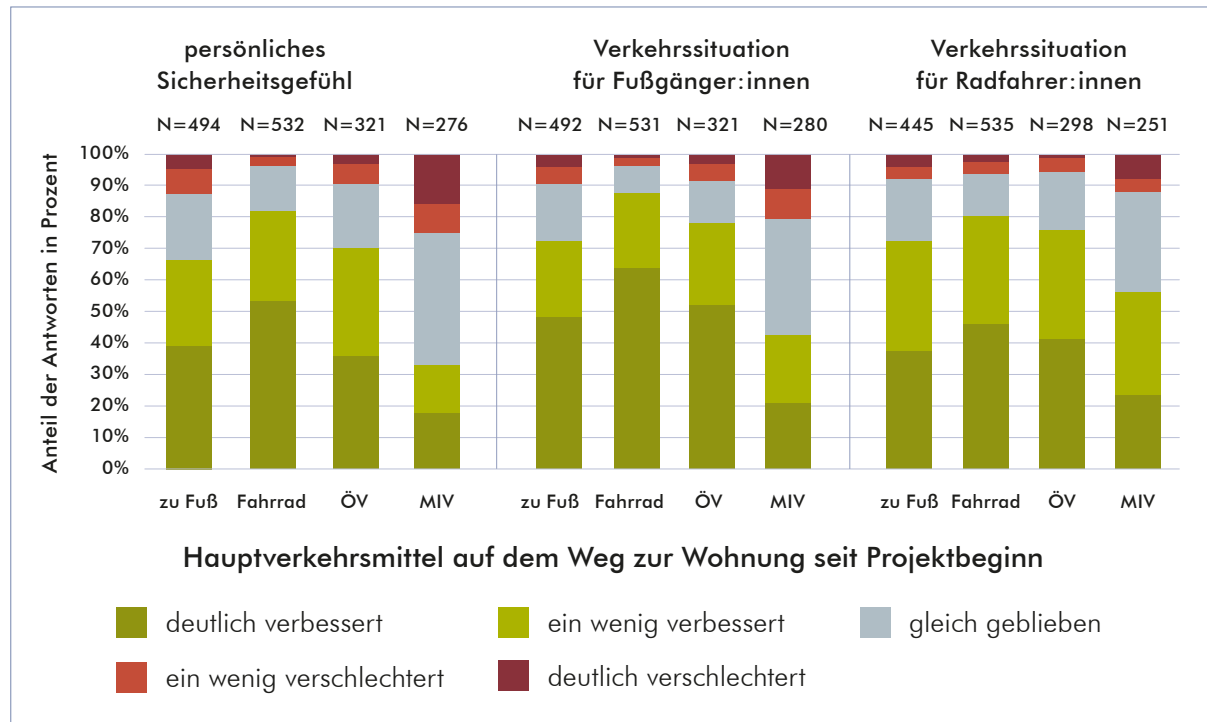
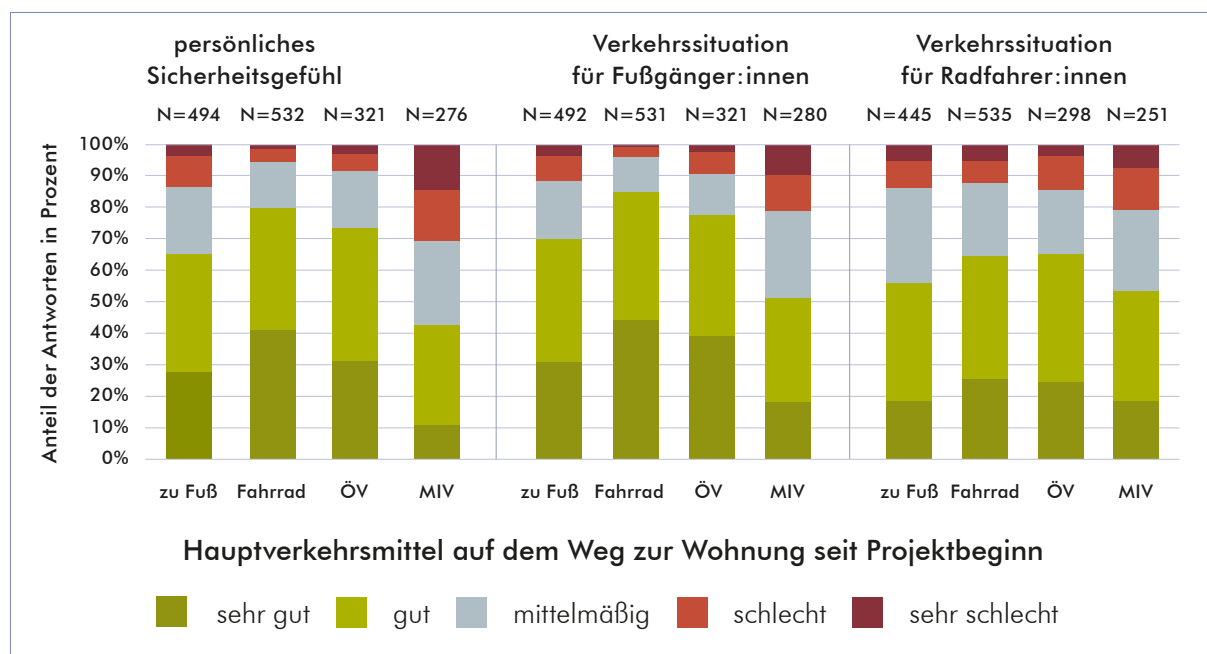


Abbildung 14: Bewertung verkehrlicher Aspekte im Projektgebiet während der Laufzeit von „Ottensen macht Platz“ aus Sicht der Nutzer:innen verschiedener Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zu ihrer Wohnung



3.1.4 Mobilitätsverhalten, Erreichbarkeit und Nutzung des Projektgebiets

Die Teilnehmer:innen der Befragung wurden gebeten anzugeben, mit welchem Hauptverkehrsmittel sie normalerweise ihre Wohnung erreichen (längster Anteil des Weges nach Hause). Dieser sogenannte Modal Split (Verkehrsträgeranteil) wird in Abbildung 15 den Ergebnissen der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ für Hamburg gegenübergestellt (MiD 2017, repräsentative Regionalstichprobe für Hamburg und die Metropolregion¹⁷). Die dargestellten Werte der MiD beziehen sich auf den gesamten Bezirk Altona und alle Wegezwecke, da in den Auswertungen nur Zwecke wie (Weg zur) Ausbildung, Arbeit oder Freizeit dargestellt werden, nicht jedoch „Heimweg“. Die Fragestellung an die Haushalte im Rahmen der Projekt-evaluation unterschied sich in dieser Hinsicht, da im Projektkontext die Erreichbarkeit der Wohnung und somit der Weg dahin von Interesse waren – unabhängig davon, ob die Menschen von der Arbeit, aus der Schule oder von der Freizeit kamen. Insofern sind die Antworten der Haushaltsbefragung von „Ottensen macht Platz“ also bis zu einem gewissen Grade mit denen der MiD 2017 vergleichbar, da sie das Hauptverkehrsmittel auf dem Heimweg von allen Zielen einschließen. Die Teilnehmer:innen der Haushaltsbefragung nutzen deutlich seltener den motorisierten Individualverkehr (MIV: Pkw oder Motorrad als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) als die Bevölkerung des Bezirks Altona insgesamt¹⁸, dafür fahren sie wesentlich häufiger mit dem Fahrrad und gehen etwas mehr zu Fuß.

Ergänzend zu diesem Gesamtbild war von großem Interesse, ob sich der Modal Split im Untersuchungsgebiet aufgrund des Projektes verändert hat und wenn ja, auf welche anderen Verkehrsmittel die Anwohner:innen umgestiegen sind. Auf diese Fragen gaben 1.749 Menschen eine Antwort. Tabelle 4 (S. 48) zeigt, dass 151 davon (knapp 9%) angaben, sie würden seit Projektbeginn aufgrund vom „Ottensen macht Platz“ ein anderes Verkehrsmittel nutzen. Spalte I zeigt den Modal Split dieser 151 Personen vor Beginn des Projekts, Spalte II zeigt ihren Modal Split nach Projektbeginn. Insgesamt stieg in dieser Gruppe der Fußverkehrsanteil um 21%, der des Fahrrads um 4% und der ÖV-Anteil um 1%. Der Modal Split-Anteil des Privatautos sank um 25%.

¹⁷ infas, 2018

¹⁸ Der Bezirk erstreckt sich von zentralen Stadtteilen wie der Sternschanze über den Bahnhof Altona im Norden bis nach Lurup und im Westen entlang der Elbe bis zur Grenze mit Schleswig-Holstein. Er umfasst somit sehr verschiedene Gebietstypologien und Siedlungsdichten.

Abbildung 15: Modal Split Vergleich für Projektstichprobe (auf dem Weg zur Wohnung seit Beginn des Projekts) und Bezirk Altona nach MiD 2017 (alle Wegezwecke)

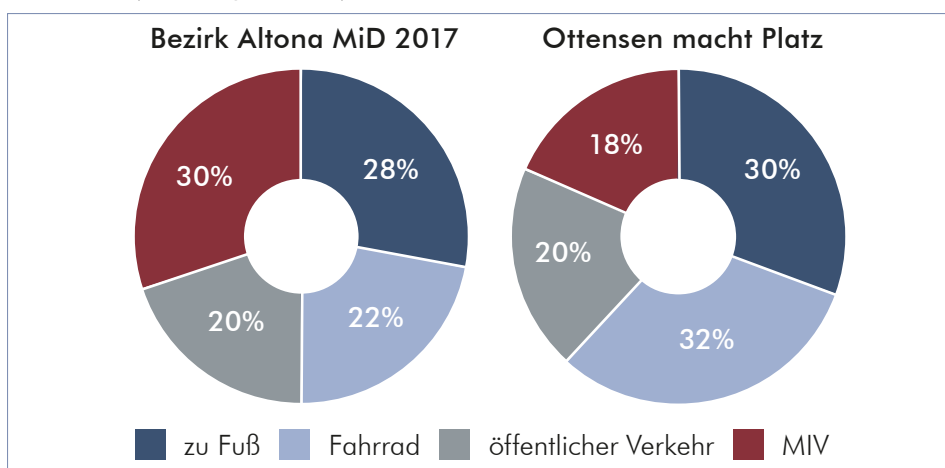


Tabelle 4: Veränderung der Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Wohnung aufgrund von „Ottensen macht Platz“ (N = 151)

	I	II
	<i>Modal Split der Umsteiger:innen vor Projektbeginn</i>	<i>Modal Split der Umsteiger:innen während des Projekts „Ottensen macht Platz“</i>
zu Fuß	15%	36%
mit dem Fahrrad	17%	21%
öffentliche Verkehrsmittel	6%	7%
Motorrad/Moped	3%	3%
Privatauto (Pkw, Transporter)	59%	34%

Um eine Gegenüberstellung der Gesamtauswirkungen des Projekts auf den Modal Split zu erhalten, müssen diejenigen aus der Stichprobe herausgerechnet werden, die angaben, dass sich ihre Verkehrsmittelnutzung seit Projektbeginn zwar verändert habe, dies jedoch nichts mit dem Projekt selbst zu tun hätte, sowie die, die diese Frage nicht beantworteten. Das Ergebnis ist Tabelle 5 zu entnehmen. Es zeigt sich, dass „Ottensen macht Platz“ in der Gesamtbilanz eine Verkehrsträgerverlagerung von 2% vom Privatauto hin zum zu Fuß gehen nach sich gezogen hat.

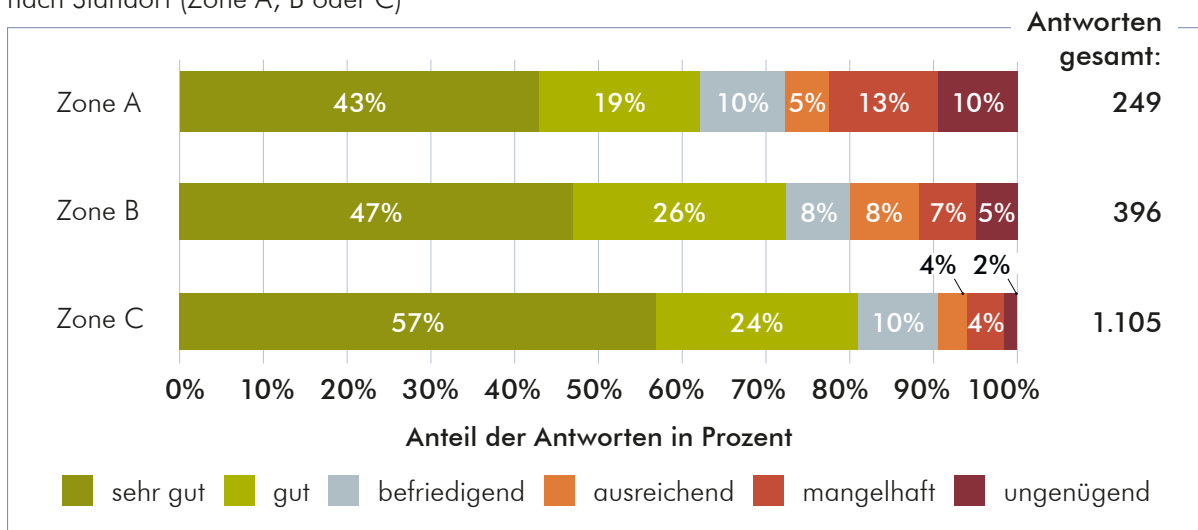
Der Fragebogen bot die Möglichkeit, die aktuelle Erreichbarkeit der eigenen Wohnung zu beurteilen (während des Projekts) und anzugeben, inwieweit sich diese aufgrund von „Ottensen macht Platz“ verändert habe. Unabhängig vom Wohnstandort wurde die Erreichbarkeit mehrheitlich positiv bewertet (Abbildung 16). Dies war zwar unabhängig vom Wohnstandort der Fall, dennoch wurden in dieser Hinsicht auch Unterschiede deutlich: im Projektgebiet selbst hielten etwas über 60% ihre Wohnung für sehr gut oder gut erreichbar, in den direkt angrenzenden Straßen waren es gut 70% und im weiteren Umfeld sogar gut 80%.

Tabelle 5: Einfluss des Projekts auf den Modal Split auf dem Weg zur Wohnung (N = 1.749)

	Hauptverkehrsmittel zur Wohnung vor Projektbeginn		Hauptverkehrsmittel zur Wohnung seit Projektbeginn	
	Anzahl	Modal Split	Anzahl	Modal Split
zu Fuß	478	29%	509	31%
mit dem Fahrrad	531	32%	537	32%
öffentliche Verkehrsmittel	326	20%	329	20%
Motorrad/Moped	12	1%	11	1%
Privatauto (Pkw, Transporter)	321	19%	282	17%
<i>gesamt</i>	<i>1668</i>		<i>1668</i>	

Fahrrad inkl. 1 x Bikesharing; ÖV inkl. 2 x Taxi

Abbildung 16: Bewertung der Erreichbarkeit der Wohnung während des Projekts nach Standort (Zone A, B oder C)



Diejenigen, die im Projektgebiet wohnen und wegen „Ottensen macht Platz“ ihr Mobilitätsverhalten geändert hatten, beurteilten den Effekt des Projekts auf die Erreichbarkeit mehrheitlich negativ, bei den nicht Umgestiegenen überwogen positive oder neutrale Beurteilungen. Die Menschen, die zwar nicht im Projektgebiet selbst wohnen, aber wegen des Projekts auf ein anderes Verkehrsmittel umgestiegen waren, sahen die Erreichbarkeitswirkung auch mit knapper Mehrheit als negativ an.

Insgesamt gaben 47% der Befragten aus Zone A an, dass sich die Erreichbarkeit ihrer Wohnung durch das Projekt deutlich oder geringfügig verschlechtert hatte, 24% aus Zone A nahmen hingegen eine geringfügige oder deutliche Verbesserung war. In den Zonen B und C sank der Anteil derjenigen, die eine Verschlechterung der Erreichbarkeit ihrer Wohnung aufgrund des Projekts angaben, auf 35% bzw. 19%. Von einer Verbesserung berichteten in beiden Fällen 21% der Befragten (Abbildung 17).

Abbildung 17: Veränderung der Erreichbarkeit der Wohnung durch das Projekt „Ottensen macht Platz“

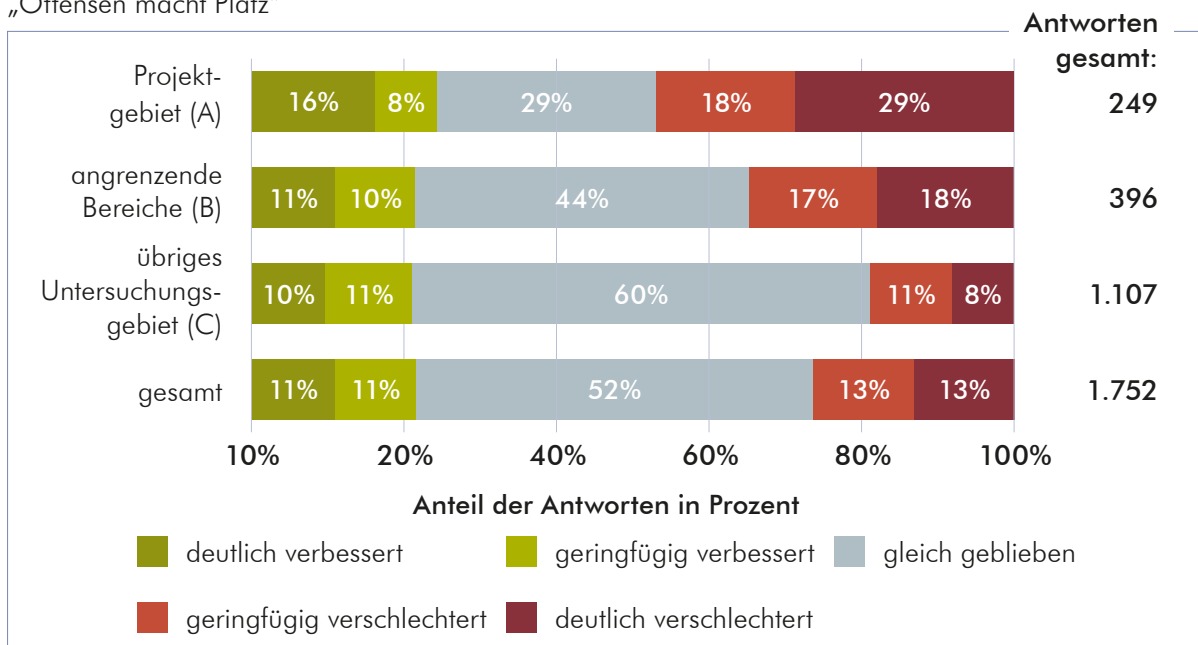
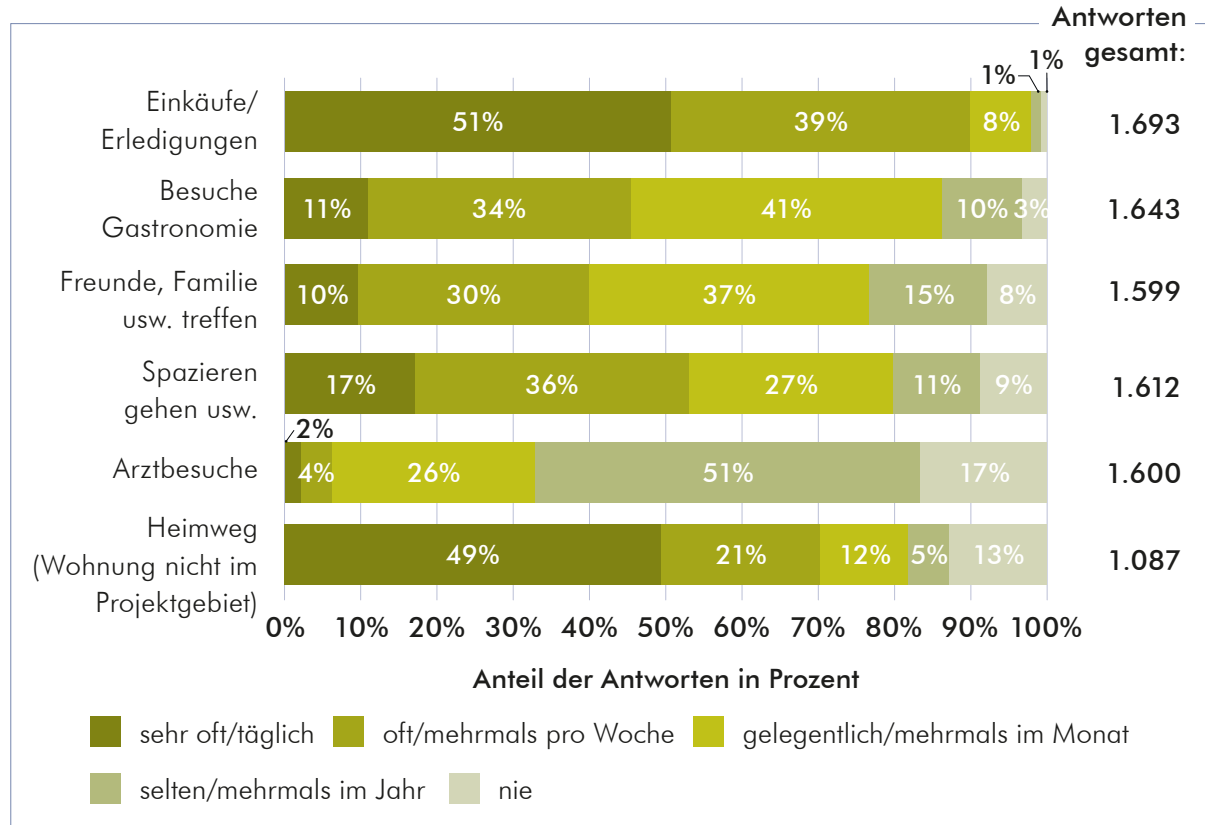


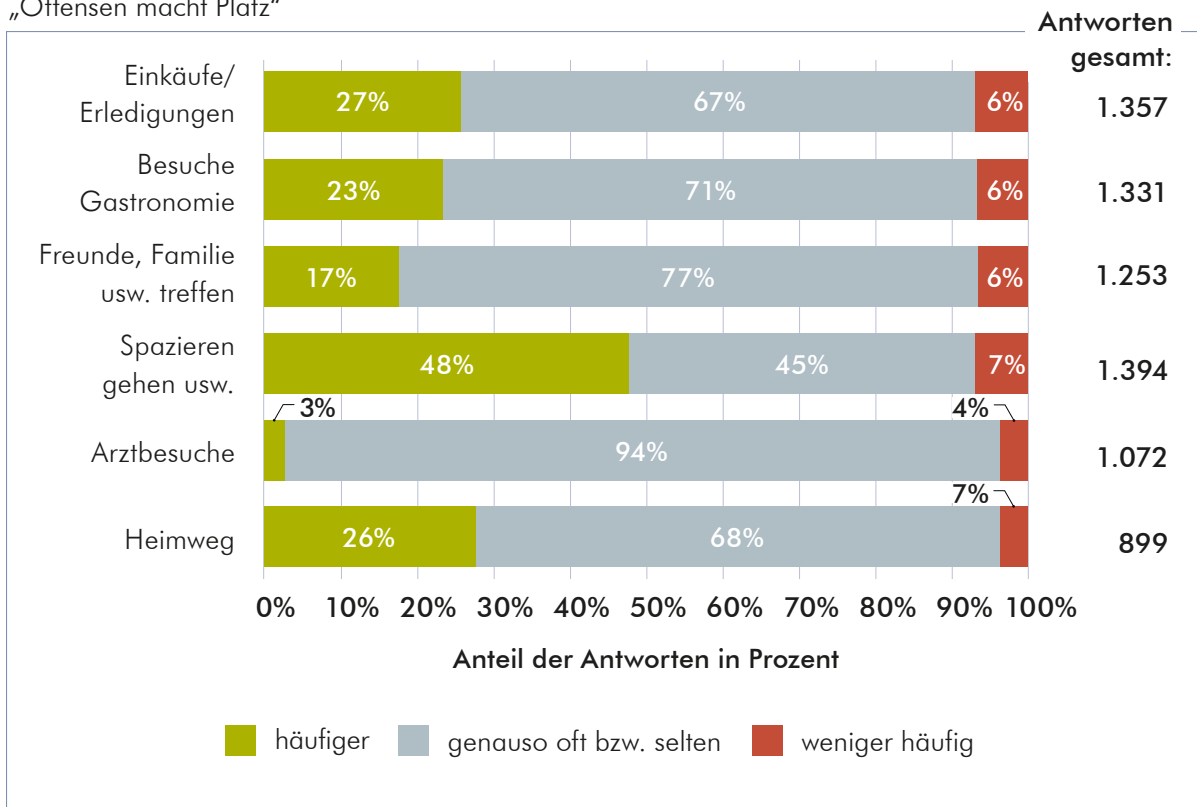
Abbildung 18: Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets für verschiedene Zwecke



Neben dem Erreichen der eigenen Wohnung erfüllt ein Projektgebiet wie in Ottensen eine Vielzahl weiterer Zwecke. Zu ihrer Nutzung des Projektgebiets seit Beginn des Projektes gaben die Antwortenden die in Abbildung 18 dargestellten Informationen. Die große Mehrheit kaufte oft bis sehr oft im Gebiet ein und knapp die Hälfte nutzte die Gastronomie vor Ort mindestens mehrmals in der Woche. Soziale Begegnungen und Spazieren oder Verweilen fanden auch für 40% bzw. gut 50% mehrmals wöchentlich im Gebiet statt und fast drei Viertel aller Befragten nutzten das Gebiet (sehr) oft für den Heimweg, obwohl die eigene Wohnung nicht im Projektgebiet lag.

Es schloss sich die Frage an, inwiefern sich dieses Nutzungsverhalten aufgrund des Projekts verändert hatte – Abbildung 19 zeigt die Ergebnisse. Angaben einer häufigeren oder selteneren Nutzung des Gebiets sind nur für diejenigen dargestellt, die geantwortet haben, ihr verändertes Verhalten habe ausschließlich oder teilweise mit dem Projekt zu tun (für jeden Nutzungszweck gab es auch Antworten bezüglich einer Verhaltensänderung, die explizit nichts mit dem Projekt zu tun habe). Auf diese Weise sollte die Wirkung des Projekts „Ottensen macht Platz“ klarer erkennbar gemacht werden. Es überwog die Zahl derjenigen, deren Nutzung des Projektgebiets sich durch das Projekt nicht verändert hatte, es gab jedoch auch einen großen Anteil von Menschen, die das Gebiet seit Projektbeginn häufiger nutzten, gerade für informelle Zwecke wie Spazieren oder nach Hause gehen. Dieses Ergebnis spricht dafür, dass die veränderte Raumqualität im Projektgebiet es (auch) unabhängig von anderen Nutzungszwecken attraktiver gemacht hat. Etwa ein Viertel der Rückmeldungen zeigt, dass das Gebiet wegen „Ottensen macht Platz“ auch für Einkäufe und Gastronomiebesuche häufiger genutzt wurde. Der Anteil derjenigen, die das Gebiet wegen des Projekts seltener nutzten, blieb jeweils deutlich unter 10%.

Abbildung 19: Änderung der eigenen Nutzung des Projektgebiets seit Beginn von „Ottensen macht Platz“



Nach den Gründen für die Veränderung ihrer Nutzung des Projektgebiets gefragt, kamen Rückmeldungen, die sich in die in Tabelle 6 und Tabelle 7 (S. 52) dargestellten Kategorien eingruppiieren lassen (nur für die drei Nutzungen, die sich laut den meisten Menschen wegen des Projekts verändert haben – hier zählt der Heimweg nicht dazu, weil sich insgesamt weniger Antworten auf diese Nutzung bezogen). Da die entsprechenden Fragen Freitextantworten zuließen, konnte eine Person mehrere Gründe für ihr verändertes Verhalten angeben. Die Anzahl der Antworten in den Tabellen ist somit höher als die Zahl derjenigen, die diese Fragen beantwortet haben. Die Antworten waren unterschiedlich spezifisch. Lediglich allgemeiner gehaltene Aussagen wurden der Sammelkategorie in der jeweils letzten Tabellenzeile zugeordnet, wenngleich auch die differenzierter formulierten Gründe sich in vielen Fällen prinzipiell auf das Thema Atmosphäre und Aufenthaltsqualität bezogen.

So wie ein deutlich größerer Anteil der Antworten von einer häufigeren – nicht selteneren – Nutzung des Projektgebiets berichtete, wurden für diese Verhaltensänderungen dann auch mehr verschiedene Gründe benannt. Primärer Grund für die häufigere Nutzung des Gebiets war eine allgemein verbesserte Atmosphäre und Aufenthaltsqualität, gefolgt von spezifischen Aspekten einer verbesserten Umweltqualität. An dritter Stelle standen stadträumliche Qualitäten (mehr Raum für Menschen, mehr Grün, mehr Stadtmobiliar, ein schöneres Straßenbild). Für diejenigen, die das Gebiet aufgrund des Projekts weniger nutzten, standen je nach Zweck unterschiedliche Gründe im Vordergrund – Probleme der Erreichbarkeit beim Einkaufen sowie Besuch der Gastronomie (hier gepaart mit verschlechterter Atmosphäre), beim Spazierengehen führten hauptsächlich atmosphärische Gründe – auch im Miteinander – zu seltenerer Nutzung.

Tabelle 6: Anzahl der Nennungen von Gründen für eine häufigere Nutzung des Projektgebiets aufgrund von „Ottensen macht Platz“ für die genannten Zwecke

<i>Ich nutze das Projektgebiet jetzt häufiger für ...</i> aus folgenden Gründen:	Einkaufen/ Erledigungen	Besuch lokaler Gastronomie	Spazieren gehen, Schlendern oder Verweilen
generell bessere Atmosphäre und Aufenthaltsqualität	204	240	319
verbesserte stadträumliche Qualität (mehr Platz, Straßengrün, Stadtmöbel; ansprechenderes Straßenbild)	127	83	208
verbesserte Umweltqualität (bessere Luft, weniger Lärm, weniger Verkehr)	114	181	255
erhöhte Sicherheit für Fuß- und Radverkehr bzw. für Kinder	56	13	67
verbesserte Bedingungen für Mobilität (NMV-Erreichbarkeit, Radparken usw.)	55	15	8

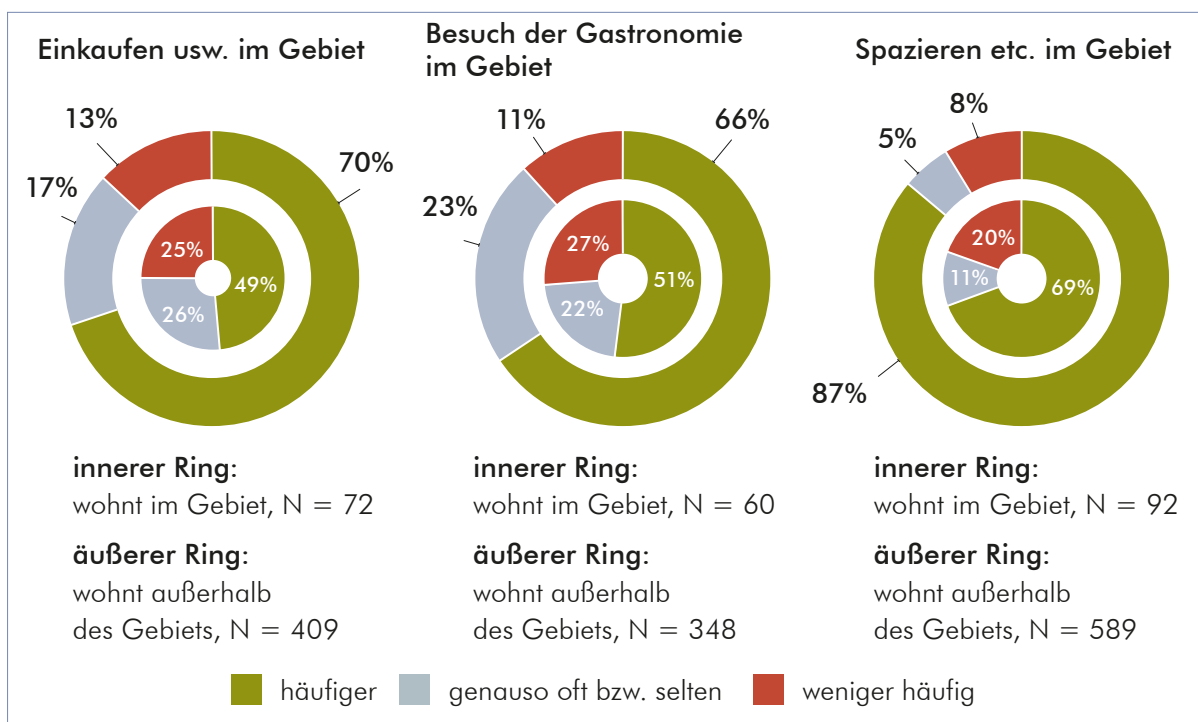
Tabelle 7: Anzahl der Nennungen von Gründen für eine seltenere Nutzung des Projektgebiets aufgrund von „Ottensen macht Platz“ für die genannten Zwecke

<i>Ich nutze das Projektgebiet jetzt seltener für ...</i> aus folgenden Gründen:	Einkaufen/ Erledigungen	Besuch lokaler Gastronomie	Spazieren gehen, Schlendern oder Verweilen
Schlechtere Erreichbarkeit mit dem Auto (Zufahrtsbeschränkungen, Be- und Entladen)	35	13	5
erhöhte Rücksichtslosigkeit im Fuß- und Radverkehr/mangelndes Miteinander/mangelnde Kontrolle der Zugangsregelungen	17	6	24
generell verschlechterte/ ungemütliche Atmosphäre	9	14	31
schlechtere Umweltqualität (mehr Enge, mehr Lärm)	8	9	6

Im Folgenden werden die Antworten derjenigen, die angaben, dass sie das Gebiet wegen des Projekts anders nutzten, danach unterschieden, ob sich ihr Wohnstandort innerhalb oder außerhalb des Projektgebiets befindet. Anzumerken ist, dass das Antwortverhalten nicht immer konsistent war: manche gaben an, die veränderte Nutzung des Gebiets für verschiedene Zwecke liege am Projekt – selbst wenn sie vorher die Antwort „Ich nutze den Bereich jetzt [seit Projektbeginn] genauso oft.“ ausgewählt hatten, also zunächst nicht von einer Verhaltensänderung berichteten (vgl. graue Segmente in den Abbildungen).

Es zeigen sich anteilige Unterschiede, zwischen denen, die im Gebiet selbst wohnen, und denen, deren Wohnstandort außerhalb des Projektgebiets liegt (Zone B & C). Menschen von außerhalb des Projektgebiets, die mit ihrem Nutzungsverhalten nach eigener Aussage auf das Projekt reagiert haben, kamen während der Projektlaufzeit zu etwa zwei Drittel häufiger zum Einkaufen und für Gastronomiebesuche und zu über 85% gingen sie häufiger dort spazieren. Diejenigen, die im Gebiet selbst wohnen, gaben etwa zur Hälfte an, dass sie dort häufiger einkaufen oder Gastronomiebetriebe besuchten und etwa zwei Drittel gingen dort häufiger spazieren. Jeweils ein Viertel bzw. Fünftel der direkten Anwohner:innen gaben an, sie übten diese Tätigkeiten im Gebiet wegen des Projekts seltener aus. Bei den Menschen, die nicht im Gebiet selbst wohnen, waren es maximal 13%. Um die Gesamtwirkung des Projekts angemessen einzuschätzen, ist es auch bei diesen Vergleichen wichtig, im Auge zu behalten, dass die absolute Anzahl der Antworten von Menschen aus dem Projektgebiet in diesem Fall jeweils deutlich niedriger ist als die der Rückläufe aus den angrenzenden Teilen des Untersuchungsgebiets. Zudem geht der Einzugsbereich des Gebiets über Ottensen hinaus, sodass auch die Effekte des Projekts auf Besucher:innen von Interesse waren (vgl. hierzu die Ergebnisse der Passant:innenbefragung, Kapitel 3.3).

Abbildung 20: Explizit aufgrund des Projekts veränderte Nutzung des Gebiets für verschiedene Zwecke nach Wohnstandort



3.1.5 Allgemeine Bewertung des Projekts

Die wahrgenommene Qualität des öffentlichen Raums ist ein Aspekt, der beim Thema Straßenraumumverteilung und bei der Nutzung so veränderter Räume eine wichtige Rolle spielt. Die Befragung bot daher den Teilnehmer:innen die Möglichkeit, im Rahmen einer offenen Frage zu beschreiben, was ihnen seit Beginn des Projektes im Gebiet positiv, neutral oder negativ aufgefallen war bzw. was ihnen dort gefiel oder nicht gefiel. Die Antworten wurden Kategorien zugeordnet, die wiederum zu übergreifenden Themenbereichen zusammengefasst wurden. Positive Aspekte fielen in die Bereiche verkehrsbezogene Verbesserungen, (persönliches) Wohlbefinden, Verbesserungen des öffentlichen Raums, (wahrgenommene) Verbesserungen für die ansässigen Gewerbe und einer positiven Bewertung des Projekts insgesamt (Mehrfachantworten waren möglich).

Die Möglichkeit, als neutral bewertete Aspekte zu nennen, wurde auf unterschiedliche Weise genutzt. Einige Antworten bezogen sich allgemeiner auf das Projekt und nicht die greifbaren Veränderungen vor Ort. Diese sind in Tabelle 9 als Kategorien ohne eine Zusammenfassung in übergeordnete Themenbereiche dargestellt. Andere Antworten enthielten entweder offensichtlich positive oder negative Aspekte, für die ggf. aufgrund einer Begrenzung der Zeichenzahlen im online Eingabeformular alternativ dieses Antwortfeld genutzt wurde. Solche Rückmeldungen wurden bei der Kodierung dann entsprechend zugeordnet und sind in den Daten in Tabelle 8 bzw. Tabelle 10 enthalten.

Ein großer Teil der Aspekte, die als negativ empfunden wurden, weisen weniger in die Richtung einer generellen Opposition gegen das Projekt, als dass sie sich auf (empfundene) Unzulänglichkeiten beziehen und somit Verbesserungspotenzial für eine (damals mögliche, zum Zeitpunkt der Berichtslegung beschlossene) Fortführung des Projekts benennen. Diese Beobachtung deckt sich mit den Antworten auf die

Tabelle 8: Häufigkeit der Nennung positiver Aspekte in fünf Themenbereichen, die im Gebiet seit Projektbeginn wahrgenommen wurden

Themenbereiche (mit Beispielen der enthaltenen Kategorien)	Anzahl der Nennungen
erhöhtes (persönliches) Wohlbefinden (z. B. mehr Raum/weniger Enge, entspanntere Atmosphäre, freundlicheres Miteinander, Entschleunigung)	1244
verkehrsbedingte Aspekte (z. B. weniger Verkehrslärm, verbesserte Sicherheit, weniger Kfz)	1202
Verbesserungen im öffentlichen Raum (z. B. mehr Grün, stattfindende Raumaneignung, schöneres Straßenbild, mehr Stadtmöbel)	749
positive Effekte für Gewerbe (angenehmeres Einkaufen, mehr Nutzung der Gastronomie)	68
allgemein positive Bewertung der Projektidee	56

später gestellte Frage, ob das Projekt fortgeführt werden solle und falls ja, in welcher Form (vgl. Kapitel 4.1). Gleichzeitig werden aber auch die in der öffentlichen Diskussion häufiger benannten Themen, wie weggefallene Parkplätze, Verkehrsverlagerung und als unangenehm empfundenenes Verhalten anderer Menschen bzw. spezifischer Verkehrsteilnehmer:innen genannt, deren Lösung nicht allein durch eine veränderte Ausgestaltung des autoreduzierten Bereichs erreicht werden kann.

Tabelle 9: Häufigkeit der Nennung (sog.) neutraler bzw. allgemeiner Aspekte des Projekts

neutrale bzw. allgemeine Kategorien	Anzahl der Nennungen
Präferenz für Durchführung im Sommer/Winter falsche Jahreszeit	114
Wunsch nach räumlicher Ausweitung und/oder dauerhafter Einrichtung der autofreien Zone	31
kaum oder nur wenig Veränderungen spürbar	25
neue Situation erfordert Umgewöhnung	18
Wunsch nach mehr kommerzieller Nutzung im öffentlichen Raum	14

Tabelle 10: Häufigkeit der Nennung negativer Aspekte in fünf Themenbereichen, die im Gebiet seit Projektbeginn wahrgenommen wurden

Themenbereiche (mit Beispielen der enthaltenen Kategorien)	Anzahl der Nennungen
verkehrsbedingte Aspekte (z. B. Verlagerungseffekte, rücksichtslose MIV-Nutzer:innen, rücksichtslose Radfahrende, verschlechterte Parkplatzsituation)	1140
konzeptionelle bzw. operative Schwächen (z. B. unklare Beschilderung, mangelnde Kontrolle, lediglich provisorische Gestaltungsmaßnahmen, unzureichende Beteiligung, Konzept greift zu kurz)	526
Verschlechterungen/Probleme im öffentlichen Raum (z. B. Kopfsteinpflaster ungeeignet für NMV, zu wenig Nutzung/Angebote, eintöniges Straßenbild)	468
nicht-räumliche Probleme (z. B. mangelndes Miteinander/Konflikte/Polarisierung, gestiegener Freizeitlärm, eintönige bzw. nicht einladende Atmosphäre)	370
Gewerbe berichten Umsatzeinbußen	57

Als nächstes wurden die Befragten um eine allgemeine Bewertung der Auswirkungen des Projekts für Ottensen insgesamt auf einer 5-Punkte-Skala gebeten. Wenn man die Antworten nach der Lage der Wohnung differenziert (Abbildung 21), zeigt sich, dass eine Mehrheit von 57% der Anwohner:innen des Projektgebiets eine positive Bewertung abgab, ein Drittel (33%) die Auswirkungen jedoch auch als „schlecht“ oder „sehr schlecht“ empfand. In den direkt angrenzenden Straßenzügen der Zone B stieg die „positive“ bzw. „sehr positive“ Bewertung leicht auf 60%, der Anteil der (sehr) negativen Einschätzungen sank auf ein Viertel (25%). In den umliegenden Bereichen der Zone C empfand eine deutlich größere Mehrheit von 75% die Auswirkungen des Projekts als „(sehr) positiv“ und lediglich 14% gaben eine (sehr) negative Bewertung ab.

Schlüsselt man die Bewertung nach Altersgruppen auf, zeigt sich eindeutig, dass jüngere Menschen das Projekt tendenziell positiver bewertet haben als ältere (Abbildung 22). Die Skala reicht dabei von 50% (sehr) positiven und 36% (sehr) negativen Einschätzungen durch diejenigen, die 75 Jahre und älter sind bis hin zu 80% (sehr) positiven und 9% (sehr) negativen Bewertungen durch Menschen von 18 – 29 Jahren. Zu beachten sind hierbei jedoch auch die stark unterschiedlichen Stichprobengrößen der Altersgruppen. Da die Geschlechter das Projekt jeweils sehr ähnlich bewerteten, werden diese Ergebnisse nicht gesondert dargestellt.

Im Rahmen einer Freitextantwort wurde auch um eine Begründung dieser Einschätzungen gebeten. Für die Auswertung wurde das Kodierungsschema der Frage zu positiven, neutralen und negativen Aspekten übernommen (vgl. Tabellen 8-10, S. 54-55) und die Kategorien, wo nötig, angepasst, um dem etwas anders gelagerten Spektrum der Antworten gerecht werden zu können. Inhaltlich überlagern sich diese Fragen bis zu einem gewissen Grad, das Projektteam hat es jedoch als wichtig erachtet, die Möglichkeit zu bieten, sowohl generelle Eindrücke festzuhalten als auch eine konkrete Bewertung zu begründen.

Abbildung 21: Bewertung der Auswirkungen des Projekts für Ottensen insgesamt (differenziert nach Lage der Wohnung)

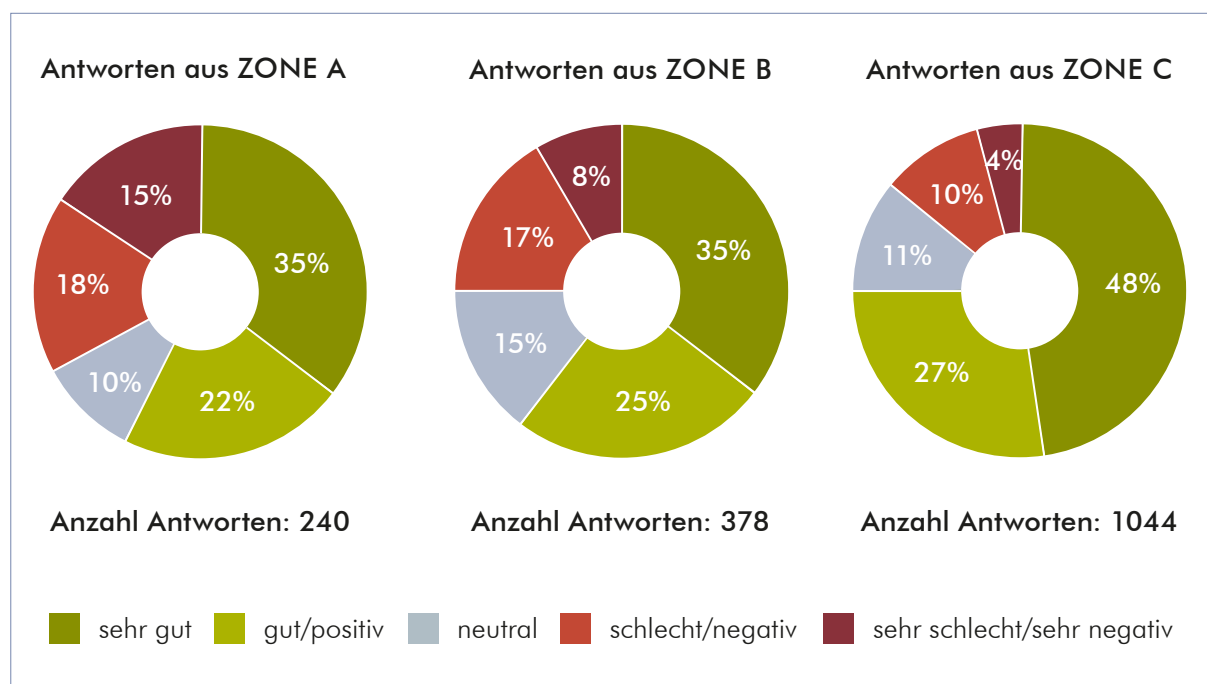


Abbildung 22: Bewertung der Auswirkungen des Projekts für Ottensen insgesamt differenziert nach Altersgruppen (N = 1.657)

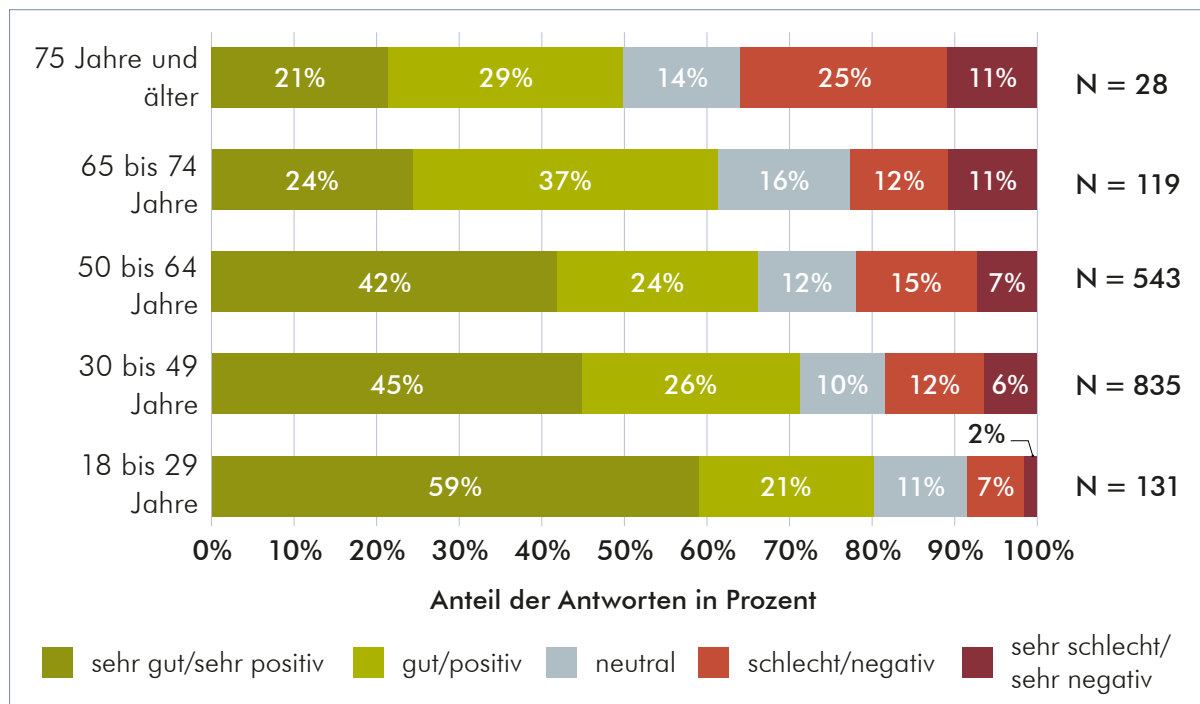


Tabelle 11 ist zu entnehmen, dass Aspekte eines erhöhten (persönlichen) Wohlbefindens sowie verkehrsbedingte Verbesserungen mit großem Abstand die am häufigsten genannten Gründe für eine positive Bewertung der Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil waren. Es gab einige wenige Ausnahmen von Teilnehmer:innen, die das Projekt zwar insgesamt neutral oder – noch seltener – sogar negativ bewerteten, aber dennoch positive Aspekte als Begründung nannten. Diese liegen jedoch deutlich unter 1% der Fälle.

Tabelle 11: Häufigkeit der Nennung von Gründen für eine **positive** Bewertung der Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil in fünf Themenbereichen

Themenbereiche (mit Beispielen der enthaltenen Kategorien)	Anzahl der Nennungen
erhöhtes (persönliches) Wohlbefinden (z. B. mehr Raum/weniger Enge, Entschleunigung/weniger Stress, freundlicheres Miteinander, friedlichere Atmosphäre)	995
verkehrsbedingte Aspekte (z. B. weniger Verkehrslärm, weniger Kfz, bessere Luftqualität, verbesserte Sicherheit)	991
Verbesserungen im öffentlichen Raum (z. B. verbesserte Aufenthaltsqualität, schöneres Straßenbild, mehr Grün)	176
positive Bewertung der Projektidee (als wichtigen Baustein für Nachhaltigkeit)	141
positive Effekte für Gewerbe (angenehmeres Einkaufen, mehr Nutzung der Gastronomie)	49

Einhergehend mit einer geringeren Anzahl (und Anteilen) von negativen Projektbewertungen wurden auch weniger Begründungen für diese festgehalten (Tabelle 12). Verkehrsbedingte Aspekte wurden am häufigsten genannt (allerdings dreimal seltener als die positiven Gegenstücke in Tabelle 11, S. 57), eher weiche Faktoren standen an zweiter Stelle.

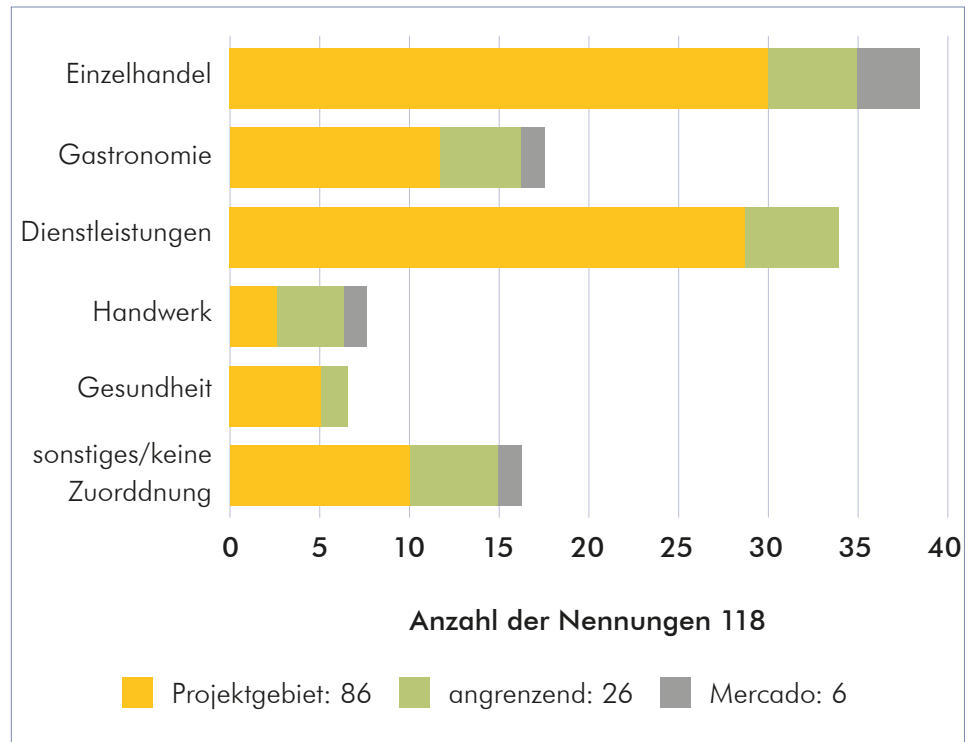
Tabelle 12: Häufigkeit der Nennung von Gründen für eine negative Bewertung der Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil in vier Themenbereichen

Themenbereiche (mit Beispielen der enthaltenen Kategorien)	Anzahl der Nennungen
verkehrsbedingte Aspekte (z. B. Verlagerungseffekte, verschlechterte Parkplatzsituation)	300
nichträumliche Probleme (z. B. mangelndes Miteinander/Konflikte/Polarisierung, gestiegener Freizeitlärm, Befürchtungen von Mieterhöhungen und mehr „Cornern“)	125
konzeptionelle bzw. operative Schwächen (z. B. unzureichende Beteiligung, unklare Rahmenbedingungen, zu wenig Nutzung)	95
generelle Infragestellung der Projektidee	13

dieses Evaluationsprojekts. Sie wurde vom Bezirksamt Altona direkt durchgeführt. Die Ergebnisse sind unter www.hamburg.de/altona/ottensenmachtplatz/ einsehbar.

Insgesamt nahmen 124 Gewerbe an der Erhebung teil, deren Aufteilung nach Branchen Abbildung 24 zu entnehmen ist. Sechs Rückläufe enthielten keine Information zur Lage des Gewerbes und sind daher in der Darstellung nicht enthalten. Soweit die Lage des Gewerbes bei der Auswertung der Fragestellungen von Relevanz war, wurden diese sechs Rückläufe in der Auswertung daher nicht berücksichtigt.

Abbildung 24: Anzahl der teilnehmenden Gewerbe(treibenden) nach Branche und Lage im Erhebungsgebiet (N = 118)



3.2.2 Mobilität und Erreichbarkeit

Da für viele der Anlieger:innen die Erreichbarkeit ihres Gewerbes generell sowie die Verfügbarkeit von öffentlichem Parkraum aber auch Platz und Komfort für den nicht motorisierten Verkehr während der Informationsveranstaltungen und in der öffentlichen Debatte wichtige Themen waren, wurden Fragen zum Mobilitätsverhalten der Gewerbetreibenden selbst (also der Zielgruppe dieser Befragung), deren Mitarbeiter:innen und auch – soweit den Gewerbetreibenden bekannt – der Kundschaft gestellt. Dabei sollten die drei jeweils vor und seit Projektbeginn am häufigsten genutzten Verkehrsmittel auf dem Weg zum Betrieb/zur Arbeit/der Kund:innen genannt werden. Die folgenden Auswertungen umfassen die Gewerbe aus dem Projektgebiet (N = 86).

Von diesen gaben 12 an, dass sie selbst ihre Verkehrsmittelwahl aufgrund des Projekts verändert hätten. Abbildung 25 (S. 62) zeigt die Ergebnisse einmal nach absoluter Anzahl der Antworten (linkes Diagramm) und einmal anteilig für jedes Verkehrsmittel vor und während des Projekts. Dargestellt ist jeweils die Häufigkeit, mit der das Verkehrsmittel als am häufigsten, am zweithäufigsten und am dritthäufigsten

genutztes genannt wurde. Als einzelner Verkehrsträger überwog sowohl vor als auch während des Projekts der motorisierte Individualverkehr (eigener sowie Carsharing und Krafträder). In Summe wurde jedoch der nicht-motorisierte Verkehr (zu Fuß gehen und Fahrradfahren) am häufigsten genannt. Der ÖV folgte an dritter bzw. vierter Stelle.

Das rechte Diagramm in Abbildung 25 verdeutlicht, dass sich die Verkehrsmittelnutzung der Gewerbetreibenden insgesamt nur relativ geringfügig verändert hat. Die deutlichsten Verschiebungen zeigen sich bei den am wenigsten genannten Verkehrsmitteln, wie Motorrad etc. oder Taxi, da hier einzelne Rückmeldungen anteilig deutlicher zu Tage treten.

Abbildung 26 (S. 63) zeigt, dass die Mitarbeiter:innen insgesamt am häufigsten mit dem ÖV zur Arbeit kommen, in Summe überwiegt allerdings auch hier deutlich der nicht-motorisierte Verkehr (Änderung wegen des Projekts: N = 10). Der motorisierte Individualverkehr – in der Hauptsache der eigene Pkw – steht hier an dritter bzw. vierter Stelle. Auch bei den Mitarbeiter:innen hat aufgrund des Projekts keine wesentliche Verkehrsverlagerung stattgefunden und der Umweltverbund (nicht-motorisierter Verkehr und ÖV) wird mit Abstand am häufigsten genutzt.

Abbildung 27 (S. 64) zeigt die Einschätzung der Gewerbetreibenden in Bezug auf die von ihrer Kundschaft am häufigsten genutzten Verkehrsmittel (Änderung wegen des Projekts: N = 39). Hier wird von einer deutlich verminderten Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) berichtet (hauptsächlich in Form des privaten Pkw). Werden Fuß- und Radverkehr in Summe betrachtet, stellen diese auch bei der Kundschaft die am meisten genutzten Verkehrsmittel dar, sowohl vor als auch während der Projektlaufzeit. Der ÖV wurde durch die Kundschaft nach Einschätzung der Gewerbetreibenden vor Projektbeginn nach dem nicht-motorisierten und dem motorisierten Verkehr am dritthäufigsten genutzt, für die Zeit während des Projekts wurde er jedoch vor dem motorisierten Individualverkehr an zweiter Stelle genannt. Interessant ist, dass die für diese Gruppe berichtete Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl – die am meisten auf der persönlichen Einschätzung der Antwortenden beruht – anteilig am höchsten ist. Es gibt jedoch Belege dafür, dass Gewerbetreibende die MIV-Nutzung ihrer Kundschaft tendenziell überschätzen²⁰ und auch die Befragung der Passant:innen in Ottensen ergab, dass während des Projekts lediglich 21 % mit dem MIV gekommen waren (vgl. Kapitel 3.3).

Analog zu den Antworten bezüglich des Einflusses von „Ottensen macht Platz“ auf die Verkehrsmittelwahl ihrer Kundschaft in Bezug auf den Pkw, sagte die Mehrheit der Gewerbetreibenden im Projektgebiet, die Erreichbarkeit ihres Standorts für Kund:innen habe sich aufgrund der Zufahrtsbeschränkungen für Pkw und der wegfallenden Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum verschlechtert (Abbildung 28, S.65). Nur wenige berichteten von einer Verbesserung der Erreichbarkeit durch veränderte Bedingungen für den nicht motorisierten Individualverkehr – obwohl nach eigener Einschätzung ihre Kund:innen mit deutlicher Mehrheit zu Fuß oder mit dem Rad ins Gebiet kommen. Auch diese Beobachtung spricht dafür, dass die Wahrnehmung der Rolle des motorisierten Individualverkehrs im Kundenverkehr und somit der Einfluss des Projekts auf die Erreichbarkeit höher bewertet wurde, als es in der Realität der Fall war.

Abbildung 29 (S. 66) zeigt die Rückmeldungen der Gewerbetreibenden zur Frage nach der Entwicklung der Kund:innenfrequenz für drei Monate jeweils im Vergleich zum Vorjahr (auf diese Weise wird eine höhere Vergleichbarkeit erzielt, da beispielsweise

²⁰ vgl. www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/Shoppers-and-how-they-travel.pdf (zuletzt abgerufen: 19.06.2020)

Abbildung 25: Nutzung verschiedener Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit durch Gewerbetreibende im Projektgebiet

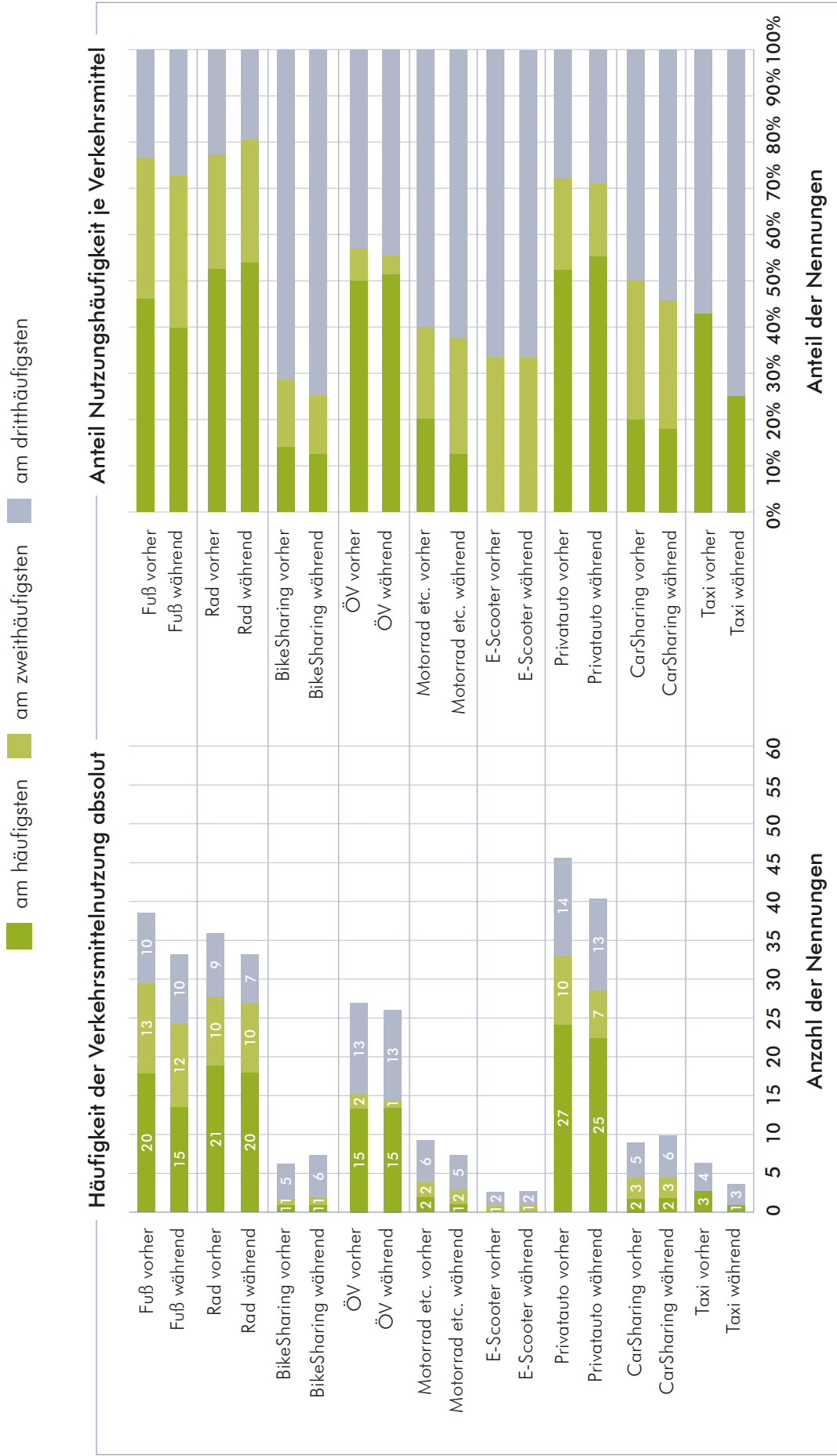


Abbildung 26: Nutzung verschiedener Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit durch Mitarbeiter:innen im Projektgebiet

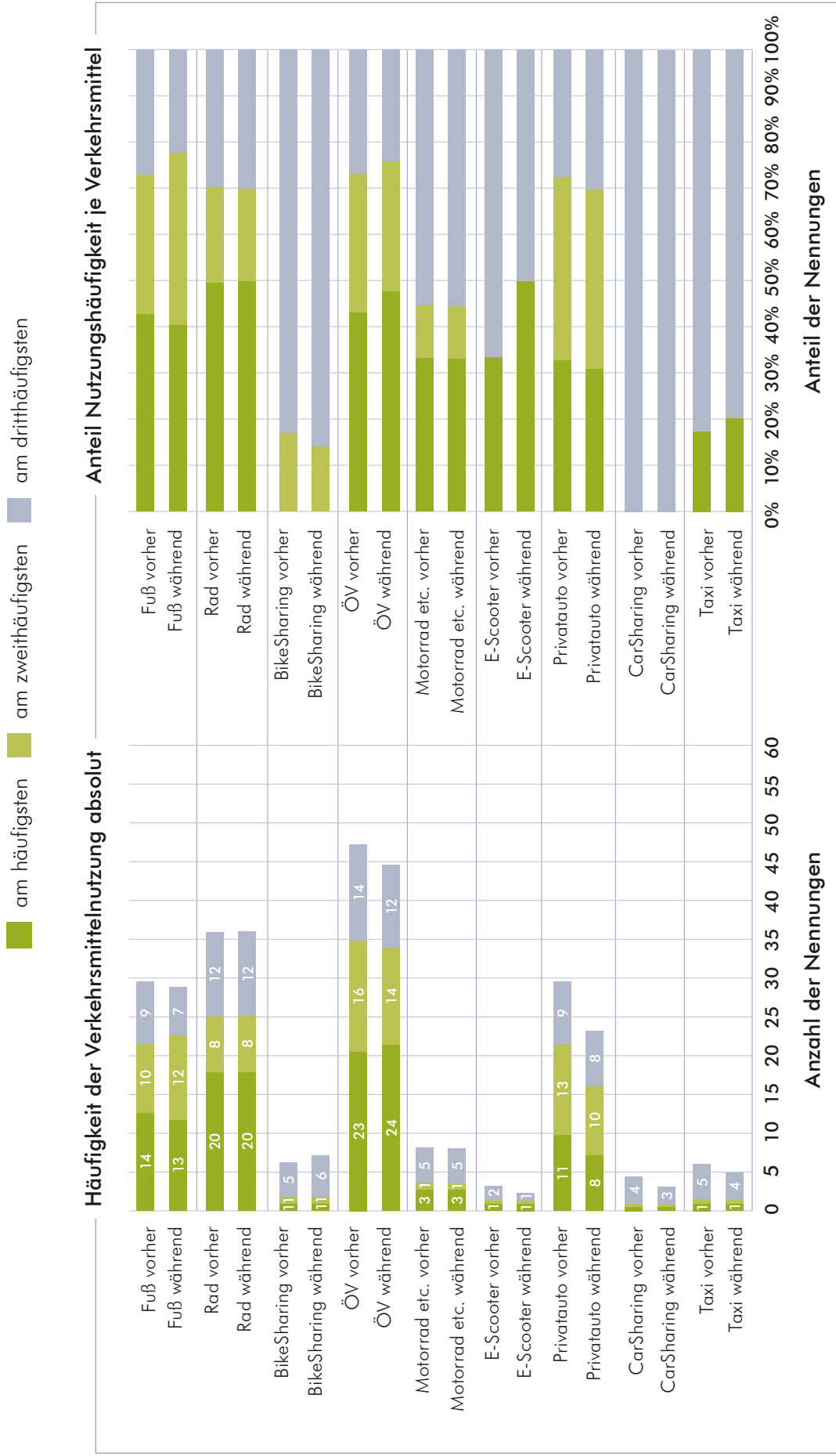


Abbildung 27: Nutzung verschiedener Hauptverkehrsmittel durch Kund:innen im Projektgebiet

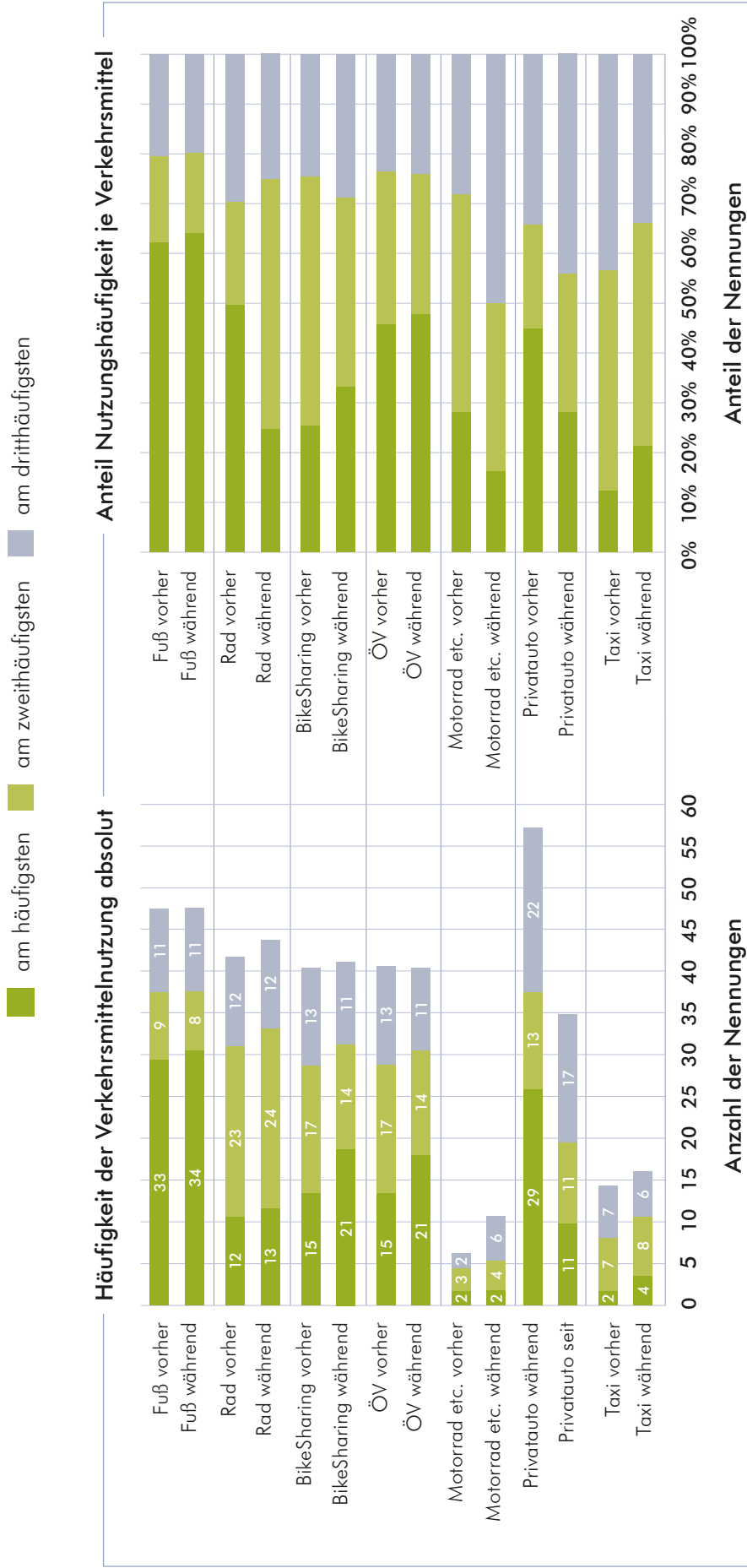
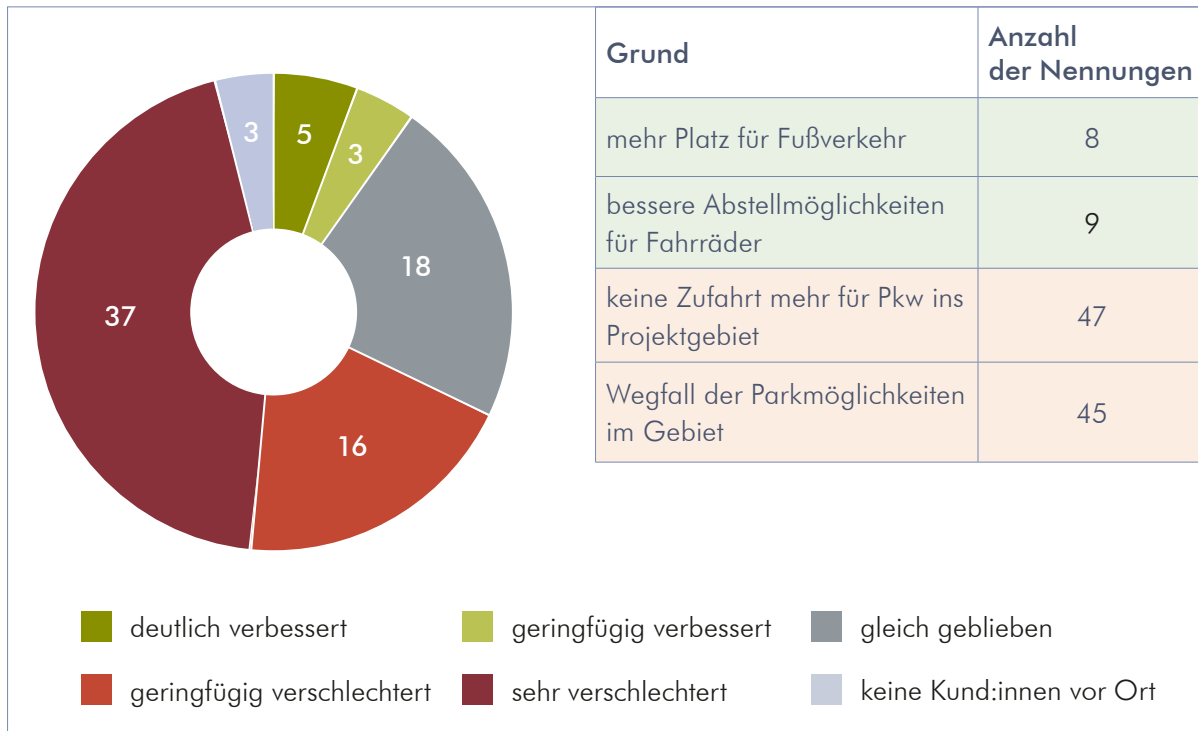


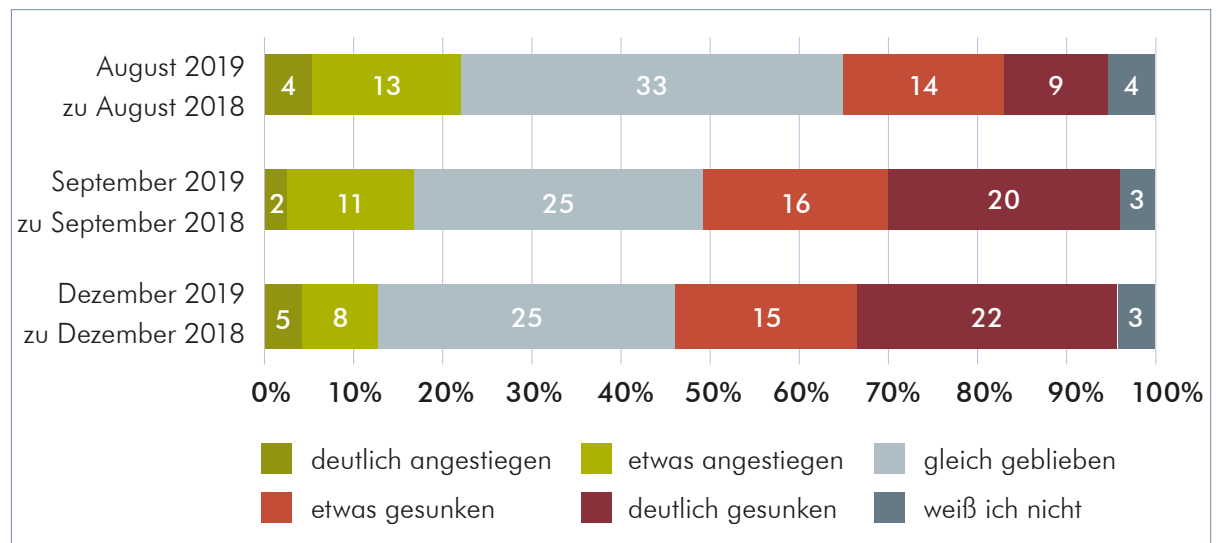
Abbildung 28: Einfluss des Projekts auf die Erreichbarkeit des Gewerbes für Kund:innen und Begründungen (N = 83; Mehrfachnennung von Gründen möglich)



saisonale Effekte ausgeschlossen werden; ein z. B. bei Konjunkturuntersuchungen übliches Vorgehen). Während die Einschätzung zur Veränderung der Erreichbarkeit mehrheitlich negativ ausfiel, überwogen bei dieser Frage (leicht) die Rückmeldungen, die entweder keine Veränderungen oder aber einen Anstieg verzeichneten. Auch für den August – also den Monat vor Beginn des Projekts – berichtete ein knappes Drittel von einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahresmonat, ein gutes Viertel der antwortenden Gewerbe verzeichnete für diesen Monat jedoch auch einen Anstieg. Dieses Verhältnis verschob sich für den ersten Projektmonat deutlich hin zu den Berichten über eine gesunkene Frequenz mit einer ebensolchen Einschätzung für den Dezember. Hervorzuheben ist jedoch, dass das Projekt nach diesen Ergebnissen für nur etwa 15% der Gewerbe der Grund für die gesunkene Kund:innenfrequenz gewesen zu sein scheint, da der restliche Anteil bereits für den Monat vor Projektbeginn von einem Rückgang berichtet hatte. Insgesamt können unabhängig vom Projekt (also sowohl vor als auch während dessen Laufzeit) auch Faktoren wie generelle konjunkturelle Veränderungen oder Witterungsunterschiede die Ergebnisse beeinflusst haben.

Ein weiteres wichtiges Thema war die Erreichbarkeit der Gewerbe für den Lieferverkehr. Diesbezüglich fiel die Bewertung ähnlich kritisch aus wie in Bezug auf die Kundschaft (Abbildung 30, S. 66-67). Unter 20% der Rückmeldungen (12 von 68) gab an, dass sich dieser Faktor durch das Projekt verbessert habe und begründete dies mit den verbesserten Bedingungen während der erlaubten Lieferzeiten sowie (in geringerem Maße) der Verfügbarkeit der Pick-up Points und den Abstellmöglichkeiten für (Lasten)Fahrräder. Die kritischen Aussagen wurden von einer großen Mehrheit (48 von 68) mit unzureichenden Lieferzeiten begründet, aber auch eine mangelnde räumliche und zeitliche Verfügbarkeit der Pick-up Points wurde von vielen als Grund benannt. Auch in der Gruppe derjenigen, die insgesamt

Abbildung 29: Veränderung der Kund:innenfrequenz im Projektgebiet im Vergleich zum Vorjahresmonat (gesamt jeweils N = 77; Werte in Balken zeigen die Anzahl der Nennungen)



von einer Verschlechterung der Erreichbarkeit berichteten, wählten jedoch einige Aussagen bezüglich verbesserter Bedingungen aus (Abbildung 30, links unten). Die Wünsche mit Bezug auf eine (mögliche) Verlängerung des Projekts vorweg betrachtend (vgl. auch Kapitel 4.2), schlugen 11 der Gewerbetreibenden, die die Lieferzeiten bei dieser Frage als nicht ausreichend bezeichneten, eine Verlängerung der Lieferzeiten vor. 18 Gewerbetreibende, denen die Lieferzeiten nicht ausreichend waren, lehnten eine Fortführung des Projekts insgesamt ab.

Ein weiterer Teil der Befragung beschäftigte sich mit dem Verhältnis zwischen der Ausstattung der Gewerbe mit betrieblich genutzten Kraftfahrzeugen und den verfügbaren Stellplätzen. Von 83 Gewerbetreibenden aus dem Projektgebiet gaben 42 an, dass sie ein oder mehrere solcher Kraftfahrzeuge besitzen (in Summe 74 Fahrzeuge; Tabelle 13). Nahezu ebenso viele (N = 41) besitzen jedoch nach eigener Aussage keine gewerblich genutzten Kfz.

Abbildung 30: Einfluss des Projekts auf die Erreichbarkeit des Gewerbes für Lieferant:innen und Begründungen (N = 68; Mehrfachnennungen bei Gründen möglich)

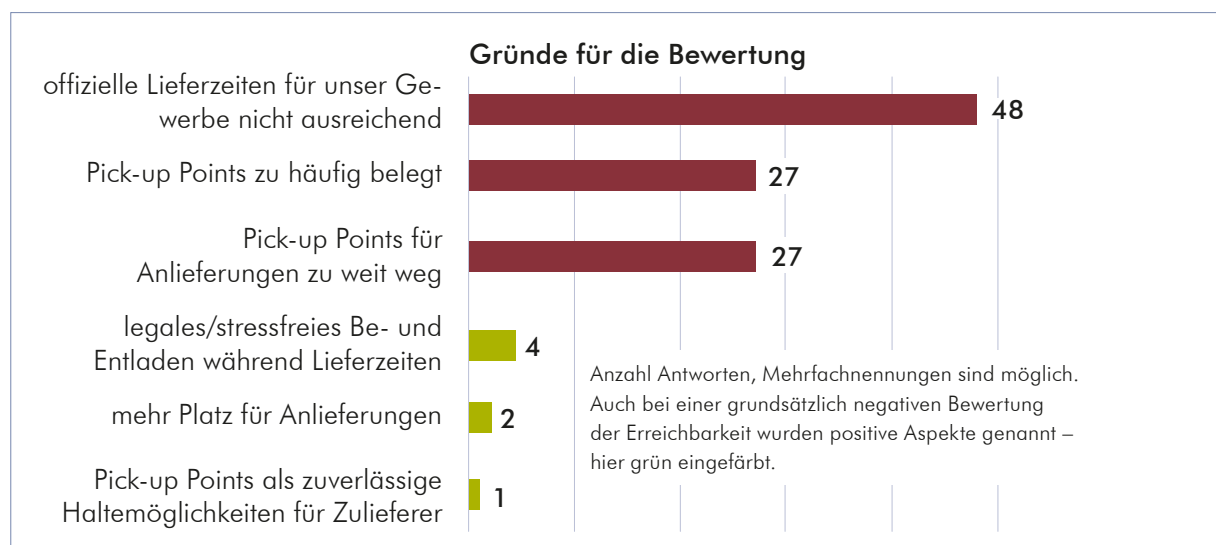
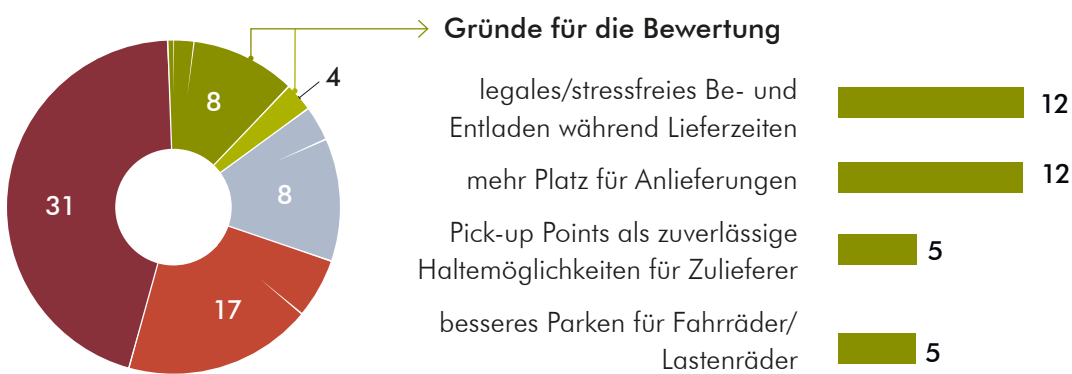
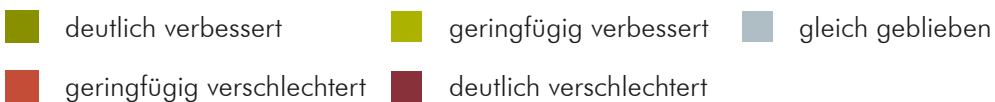


Tabelle 13: Anzahl der betrieblich genutzten Kraftfahrzeuge der Gewerbe im Projektgebiet

Art	Anzahl Fahrzeuge	Anzahl der Rückmeldungen
Krafträder	3	3
Pkw und Kleintransporter	69	41
Lkw ab 3,5 t	2	2
Summe	74	<i>(einige Gewerbe besitzen mehr als einen Fahrzeugtyp)</i>

28 Gewerbetreibende gaben an, sie verfügten unabhängig vom Projekt über einen oder mehrere Stellplätze, bei 15 war dies nicht der Fall (von diesen besitzen 13 betrieblich genutzte Kfz). Für weitere drei Gewerbe, die alle über Pkw oder Kleintransporter verfügen, wurde die Antwort „Nein, aber wir hätten gerne einen.“ gewählt (Tabelle 14, S. 68).

Ausnahmegenehmigungen, die zur durchgängigen Zufahrt in das Projektgebiet berechtigen, erhielten 23 von 78 antwortenden Gewerben (30%), bei vier (5%) hatten Geschäftspartner:innen eine Ausnahmegenehmigung erhalten und ebenso viele gaben an, ihr Antrag sei abschlägig beschieden worden (nach Auskunft des Bezirksamts Altona wurde jedoch nur der Antrag eines Gewerbetreibenden abgelehnt). Die Mehrheit (60%) gab an, sie hätte keinen Antrag gestellt oder diesen wieder zurückgezogen (Tabelle 15, S. 68).



Anzahl Antworten, Mehrfachnennungen sind möglich

Anzahl Antworten: 68

Tabelle 14: Anzahl der den Gewerben im Projektgebiet verfügbaren privaten Stellplätze

Antwort	Anzahl der Stellplätze	Anzahl der Rückmeldungen
mieten unabhängig vom Projekt dauerhaft Stellplätze	33	20
besitzen unabhängig vom Projekt eigene Stellplätze	11	6
aufgrund des Projekts Stellplätze angemietet	2	2
Summe	46	28
kein Stellplatz verfügbar	–	15
kein Stellplatz verfügbar, aber wir hätten gerne einen	–	3

Tabelle 15: Rückmeldungen zu Ausnahmegenehmigungen für die Nutzung des Gebiets mit Kfz (N = 78)

Antwort	Anzahl
Ja – Genehmigungen erhalten für ein oder mehrere betriebseigene Fahrzeuge	23
Ja – ein oder mehrere Geschäftspartner:innen haben kennzeichenbezogene Erlaubnis erhalten	4
Nein – Antrag wurde zwar gestellt jedoch abschlägig beschieden.	4
Nein – keine beantragt oder den Antrag zurückgezogen.	47

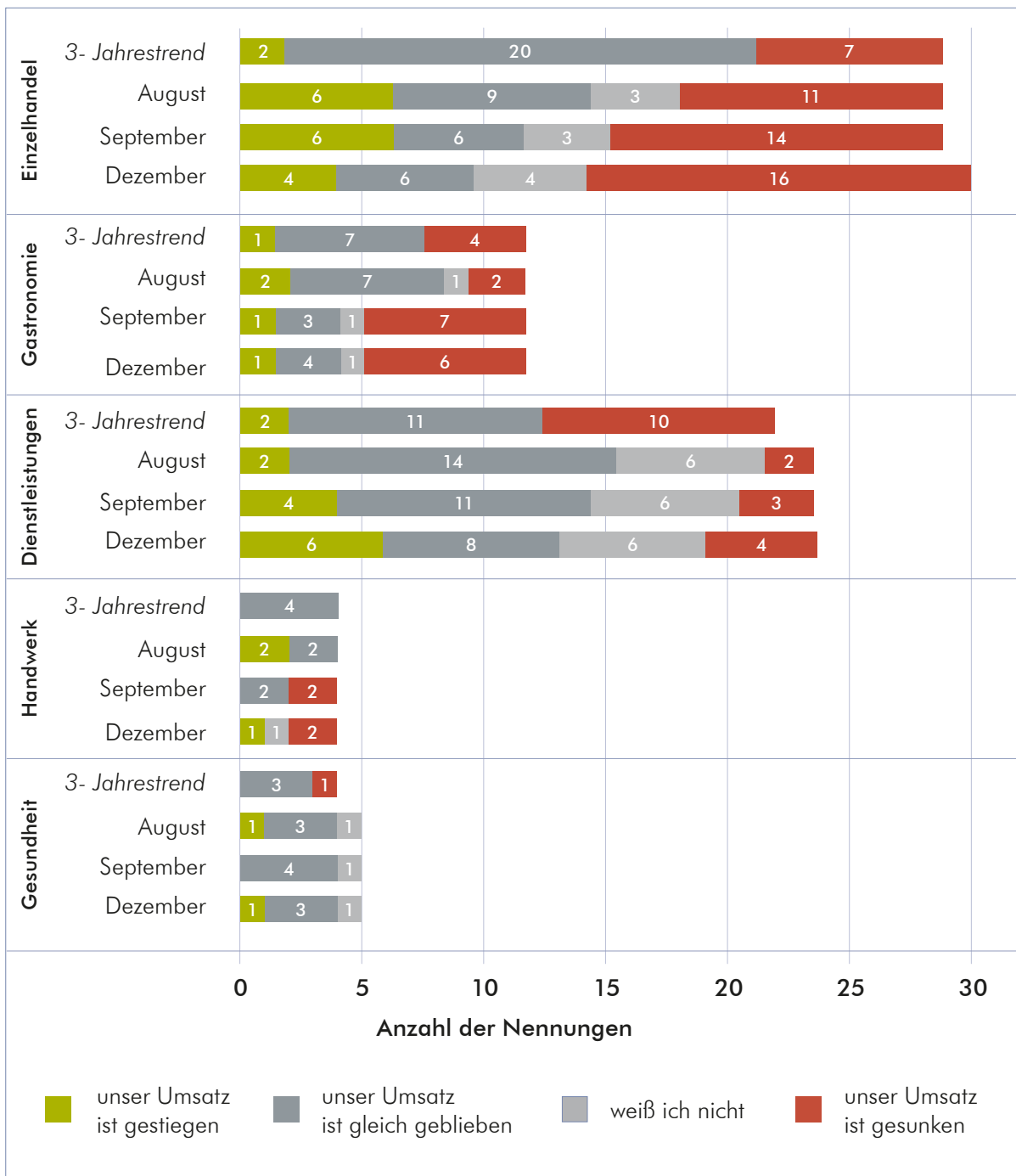
3.2.3 Auswirkung und Bewertung des Projekts aus gewerblicher Sicht

Im Folgenden geht es um die Frage der Umsatzentwicklungen und die Auswirkung des Projekts auf Ottensen als gewerblichen Standort sowie auf Ottensen insgesamt (ebenfalls aus Sicht der Gewerbetreibenden).

Die Umsatzentwicklungen über die letzten drei Jahre wurden abgefragt, um Informationen über die Richtung langfristiger Trends zu bekommen. Im Detail wurden dann analog zur Abfrage der Kund:innenfrequenz Auskünfte über die Umsatzentwicklungen in den drei Monaten August, September und Oktober jeweils im Vergleich zum Vorjahresmonat erbeten (Abbildung 31).

Wie bei anderen Fragen auch, basieren die Ergebnisse auf der Selbstauskunft derjenigen, die hierzu Antworten gaben (es wurden also beispielsweise keine Nachweise oder konkrete Zahlenwerte abgefragt). Der Vergleich zwischen August 2018 und August 2019 gibt Aufschluss darüber, wie sich die Umsätze relativ zum Vorjahresmonat unmittelbar vor dem Projekt entwickelt hatten. Hierauf können z. B.

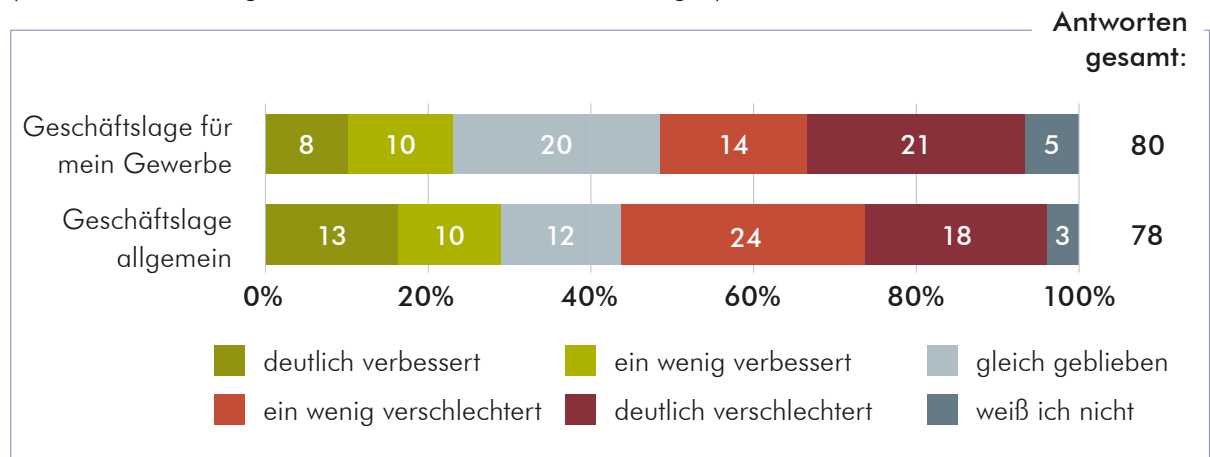
Abbildung 31: Umsatzentwicklung im Projektgebiet nach Branchen | 3-Jahrestrend sowie Aug./Sept./Dez. 2019 im Vergleich zu Aug./Sept./Dez. 2018 (Werte in Balken zeigen die Anzahl der Nennungen)



auch die allgemeine konjunkturelle Entwicklung oder die Baustelle im Lessingtunnel (Bahnunterführung außerhalb des Projektgebiets) unabhängig von „Ottensen macht Platz“ einen Einfluss gehabt haben, die von 16.05.2019 bis 30.04.2020 zu einer Vollsperrung einer wichtigen äußeren Erschließungsstraße geführt hat. Der Vergleich September 2018/2019 zielte auf (zusätzliche) Auswirkungen des Projekts, und die Daten für den Dezember erfassen diese Unterschiede während des für viele Branchen sehr wichtigen Weihnachtsgeschäfts. Insgesamt berichteten die Gewerbetreibenden in allen Branchen eher von einem stabilen Umsetztrend in den vergangenen drei Jahren, gesunkene bzw. gestiegene Umsätze wurden an zweiter bzw. dritter Stelle genannt (mit einem deutlichen Überhang der Umsatzrückgänge). Lediglich die Dienstleister:innen berichteten für die beiden Monate während der Projektlaufzeit häufiger von gestiegenen Umsätzen als vorher – das gleiche trifft allerdings auch für gesunkene Umsätze zu (das heißt, der Anteil derjenigen, deren Umsätze entweder stabil blieben oder die angaben, keine Aussage machen zu können, wurde für diese Monate geringer). Einzelhändler:innen und Gastronom:innen berichteten für die Projektlaufzeit häufiger von gesunkenen als von gestiegenen Umsätzen, was einer Verstärkung des 3-Jahrestrends entspricht. Gerade beim Einzelhandel ist denkbar, dass ein insgesamt verändertes Kaufverhalten hin zum Einkaufen im Internet bei diesen Entwicklungen eine Rolle spielt. Bei den Gastronomen dürfte die berichtete Entwicklung nicht durch das Verhalten der Anwohnenden begründet sein, da diese Gruppe angab, die Gastronomie im Gebiet seit Projektbeginn häufiger zu nutzen (siehe Kapitel 3.1.4).

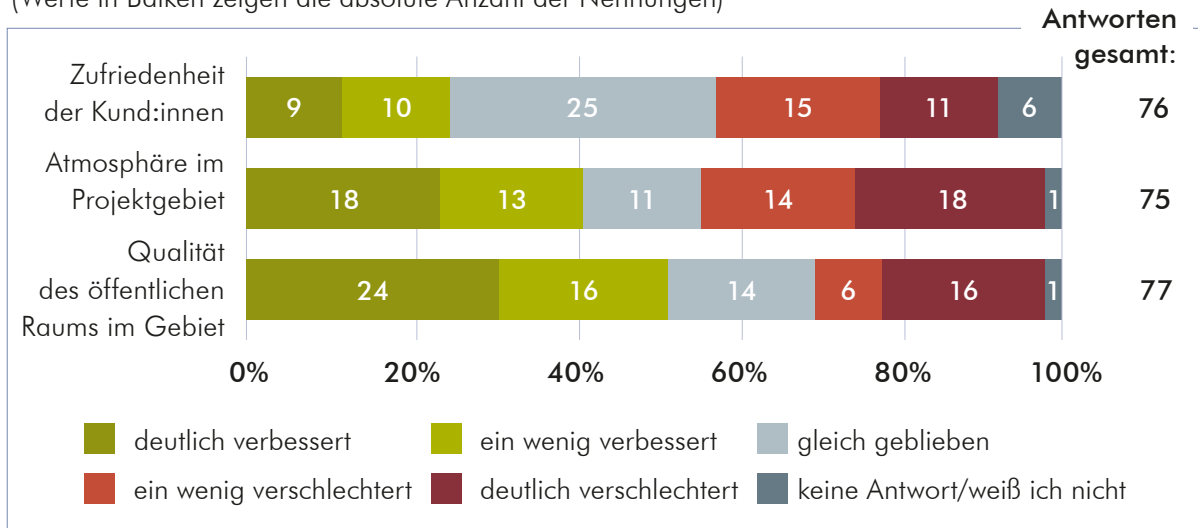
Insgesamt bewerteten die Gewerbetreibenden aus dem Projektgebiet die Auswirkung des Projekts auf die gewerbliche Standortqualität größtenteils negativ: 44% für das eigene Gewerbe (N = 35 von 80) und 54% für den Standort allgemein (N = 42 von 78; Abbildung 32). 23% (18 von 80) fanden, das Projekt habe die Standortqualität aus ihrer eigenen Sicht (deutlich) verbessert, 30% (23 von 78) gingen davon aus, dies sei für den Standort im Allgemeinen der Fall. Der Anteil derjenigen, die keine Veränderung wahrnahmen, war bei der Beurteilung in Bezug auf die eigene Standortqualität höher (N = 20 oder 25%) als in Bezug auf die Geschäftslage allgemeine (N = 12 bzw. 15%).

Abbildung 32: Auswirkungen des Projekts auf die gewerbliche Standortqualität im Projektgebiet (Werte in Balken zeigen die absolute Anzahl der Nennungen)



Aus dem Projektgebiet gaben 26 (34%) Gewerbe an, die Zufriedenheit ihrer Kund:innen habe sich aufgrund des Projekts (deutlich) verschlechtert, 19 (25%) nahmen eine (deutliche) Verbesserung wahr und 25 (33%) sahen keine Veränderung (Abbildung 33). Die Auswirkungen auf die allgemeine Atmosphäre im Projektgebiet wurden fast genauso häufig positiv wie negativ eingeschätzt (N = 31 bzw. N = 32) und die Qualität des öffentlichen Raums insgesamt profitierte nach Mehrheit der Einschätzungen durch das Projekt (N = 40 bzw. 52%).

Abbildung 33: Einfluss des Projekts auf weitere Standortfaktoren im Projektgebiet (Werte in Balken zeigen die absolute Anzahl der Nennungen)



Der Fragebogen bot auch Raum festzuhalten, welche Kommentare zum Projekt die Gewerbetreibenden von Kund:innen am häufigsten hörten. Diese Möglichkeit nahmen insgesamt 86 Personen wahr. In diesem Fall wurden alle Rückmeldungen in die Auswertung mit aufgenommen, da die Wahrscheinlichkeit hoch war, das Kund:innen von Gewerben außerhalb des Projektgebiets auch das Gebiet selbst erlebt hatten und es deshalb kommentierten. Die Ergebnisse sind in Tabelle 16 (S. 72) zusammengefasst.

Bei der Interpretation dieser Äußerungen sollte man beachten, dass sie einen mindestens zweifachen Filterprozess durchlaufen haben: erstens hängen die Ergebnisse davon ab, welche Äußerungen die Antwortenden von ihren Kund:innen gehört hatten (nicht alle werden ihre Meinungen zum Projekt geäußert haben) und zweitens davon, was den Gewerbetreibenden in Erinnerung geblieben war bzw. was sie für erwähnenswert hielten. Auch bei dieser Frage bestand zudem die Möglichkeit, dass sie (bewusst oder unbewusst) dazu genutzt wurde, eigene Bewertungen des Projekts zu kommunizieren, unabhängig davon, ob diese repräsentativ für Äußerungen der Kund:innen schienen. Zumindest fiel die Bewertung des Projekts seitens der Anwohner:innen (vgl. Kapitel 3.1.5) wie auch der Passant:innen (vgl. Kapitel 3.3.3) – die nach eigener Aussage das Gebiet unter anderem auch als Kund:innen nutzten – in vieler Hinsicht positiver aus.

Insgesamt überwog bei der Berichterstattung der Gewerbetreibenden über die Äußerungen ihrer Kundschaft klar die Kritik an einer verschlechterten allgemeinen Erreichbarkeit (mit dem Pkw) sowie dem mangelnden Parkraumangebot (hier wurde jedoch nicht bei allen Antworten deutlich, ob sie sich auf Veränderungen auf das Projekt oder die Situation in Ottensen im Allgemeinen bezogen). An zweiter Stelle

Tabelle 16: Häufig gehörte positive wie negative Kund:innenkommentare zum Projekt

Kategorie	Inhalte (mit Anzahl der Nennungen)	Anzahl der Nennungen gesamt
positive Aspekte		N=53
Veränderungen in Wohlbefinden und Atmosphäre vor Ort	mehr Platz/weniger Enge (6); entspanntere bzw. freundlichere Atmosphäre (6); vermindertes Stressempfinden (5); angenehmerer Umgang (2); kindgerechter (1); schöneres Straßenbild (1)	21
allgemeine Bewertung der Projektidee	insgesamt positive Beurteilung (10); Wunsch nach Fortführung, Ausweitung oder Nachahmung (5)	15
Veränderungen in Bezug auf Verkehr	verminderte Lärm-bzw. Luftbelastung (7 + 1); verringertes Kfz-Verkehr (5); verbesserte Mobilität (1)	14
Veränderungen für Gewerbe	angenehmeres Bummeln/Einkaufen	3
negative Aspekte		N = 124
Veränderungen in Bezug auf Verkehr	verschlechterte Erreichbarkeit (25); mangelndes oder verschlechtertes Parkraumangebot (24); (vermehrt) rücksichtsloses Verhalten von Radfahrer:innen (11); unklare Regelungen (5); Verlagerungseffekte (2); verminderte Verkehrs- sicherheit (1)	68
Veränderungen der Raumnutzung und des sozialen Mitein- anders	Konflikte/Selbstjustiz (10); zu wenig Nutzung des Raums, unbelebte Atmosphäre (9); mehr Freizeitlärm/Cornern (3)	22
Kritik an Projekt- konzeption, -planung und -durchführung	unzureichende Beteiligung bzw. Kritik an gesamter Planung (11); mangelnde Kontrolle der Zufahrts- beschränkungen (3); falsche Jahreszeit (2);	16
Bewertung der Projektidee	generelle Kritik bzw. Infragestellung	9
Veränderungen für Gewerbe	z. B. Kund:innen sagten, sie kämen seltener oder kauften bestimmte Waren nicht mehr, weil sie sie nicht im Auto mitnehmen können	9

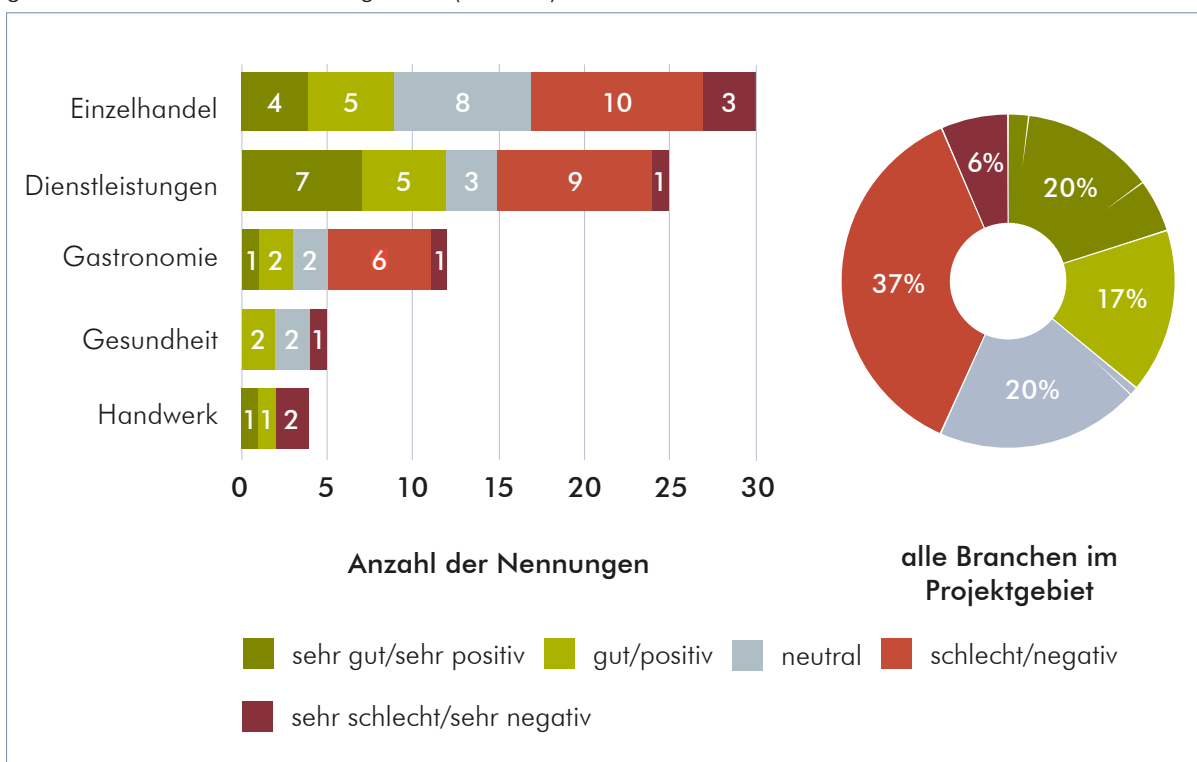
standen kritische Kommentare zur Raumnutzung und dem sozialen Miteinander – diese jedoch dicht gefolgt von Berichten über Kommentare zu verbessertem Wohlbefinden und einer angenehmeren Atmosphäre vor Ort. Weitere Kommentare bezogen sich auf Probleme bezüglich der Planung und Durchführung des Projekts, allgemeine Bewertungen des Projekts (positive wie negative), sowie Verbesserungen durch verminderten Kfz-Verkehr und Effekte für die Gewerbe. Diese Ergebnisse spiegeln generell die Antworten zu anderen Fragen bezüglich der Erreichbarkeit für Kund:innen (vgl. Abbildung 28, S. 65) und deren Zufriedenheit sowie die Atmosphäre vor Ort (Abbildung 33, S. 71).

Die Auswirkung des Projekts für Ottensen insgesamt hielten 43% der 76 antwortenden Gewerbetreibenden aus dem Projektgebiet für (sehr) schlecht, was 37% von positiven und 20% von neutralen Bewertungen gegenübersteht (Abbildung 34). Ergänzend ist dargestellt, wie diese Einschätzungen innerhalb der verschiedenen Branchen ausfielen.

Seitens der 29 Gewerbe mit Standort außerhalb des Projektgebiets, die diese Frage beantworteten, fiel diese Einschätzung deutlich positiver aus, mit 52% positiven Rückmeldungen, 31%, die die Auswirkungen für negativ hielten und keiner Antwort, die sie als „sehr negativ“ einstufte (Abbildung 35, S. 74; aufgrund der geringen Gesamtanzahl der Antworten ist eine Differenzierung nach Branchen an dieser Stelle nicht sinnvoll).

Die deutlichen Unterschiede der Bewertungen, die bei der Frage nach der Auswirkung des Projekts auf den Stadtteil Ottensen zwischen den Gewerben im Projektgebiet selbst und jenen außerhalb zu beobachten sind, legen nahe, dass diese Einschätzung sich zu einem gewissen Teil aus der subjektiven Bewertung der Effekte auf den eigenen Standort speist.

Abbildung 34: Einschätzung der Auswirkung des Projekts für Ottensen durch Gewerbe im Projektgebiet nach Branche sowie insgesamt (N = 76)



Die Gründe, die die insgesamt 79 Gewerbetreibenden für Ihre Beurteilung nannten, sind in Tabelle 17 zusammengefasst. Da sich die Frage auf die Auswirkungen für den gesamten Stadtteil bezog, enthält die Tabelle Antworten von allen Gewerbetreibenden, unabhängig von ihrem Standort. Im Vergleich zu den berichteten Kommentaren von Kund:innen (Tabelle 16, S. 72) unterscheiden sich Gesamtzahl und Mengenverhältnis der jeweils genannten positiven und negativen Aspekte:

- durch Gewerbetreibenden berichtete Kommentare von Kund:innen:
53 positive und 124 negative = 1 zu 2,3
- Begründung für die Meinung der Gewerbetreibenden:
97 positive und 74 negative = 1,3 zu 1

Inhaltlich stimmen die Ergebnisse jedoch in weiten Teilen überein. Grund hierfür kann sein, dass sich kritische Kund:innen generell eher äußern als Kund:innen mit einer positiven Haltung dem Projekt gegenüber, und daher überproportional häufig durch Gewerbetreibende genannt wurden. Es ist auch möglich, dass die Meinungen der Kund:innen, die sich äußerten, und die der Gewerbetreibenden selbst unabhängig voneinander sehr ähnlich sind, dass die Wahrnehmung der positiven und negativen Aspekte des Projekts durch die Gewerbetreibenden stark von der Meinung der Kund:innen beeinflusst ist, oder dass die Antworten auf beide Fragen hauptsächlich die Meinung der antwortenden Gewerbetreibenden wiedergeben. Ob einer dieser Faktoren überwiegt und wenn ja welcher, kann im Rahmen der Evaluation nicht überprüft werden – eine Kombination dieser Hintergründe ist jedoch wahrscheinlich.

Abbildung 35: Einschätzung der Auswirkung des Projekts für Ottensen durch Gewerbe außerhalb des Projektgebiets (N = 29)

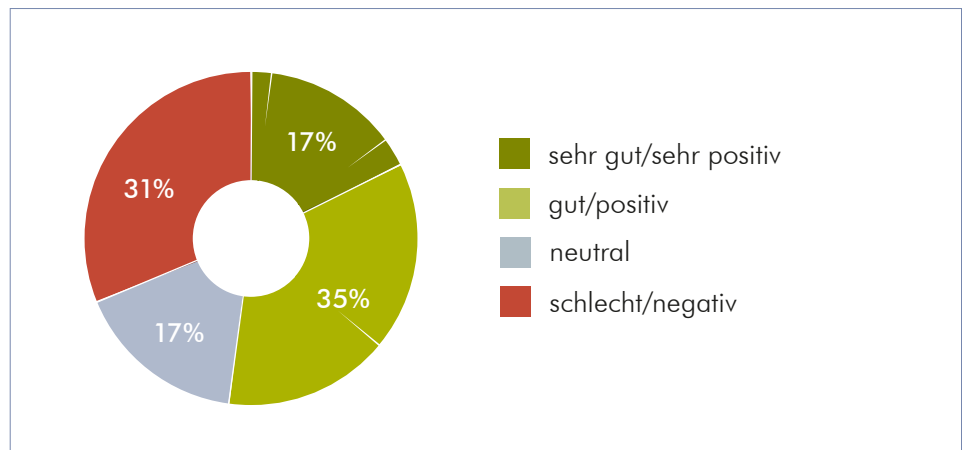


Tabelle 17: Gründe für die Bewertung der Projektauswirkungen für Ottensen insgesamt aus Sicht aller befragten Gewerbetreibenden (max. 3 Gründe)

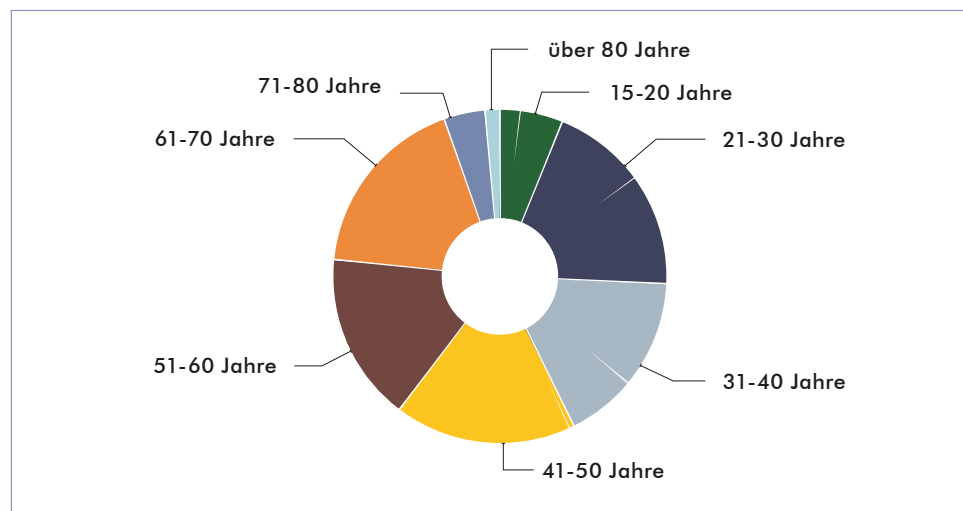
Kategorie	Inhalte (mit Anzahl der Nennungen)	Anzahl der Nennungen gesamt
positive Aspekte		N = 74
Veränderungen in Wohlbefinden und Atmosphäre vor Ort	vermindertes Stressempfinden/Entschleunigung (13); mehr Platz/weniger Enge (10); entspanntere bzw. freundlichere Atmosphäre (7); angenehmerer Umgang (5); allgemeine Verbesserung der Lebensqualität (4); kindgerechter (2); verbesserte Aufenthaltsqualität (2); attraktiveres Straßenbild (2)	45
Veränderungen in Bezug auf Verkehr	verminderte Lärm- bzw. Luftbelastung (6+3); verringerter Kfz-Verkehr (8); verbesserte Sicherheit (3); verbesserte Liefermöglichkeiten (1)	21
Veränderungen für Gewerbe	gestiegene Umsätze/Kund:innenfrequenz (3); angenehmeres Bummeln/Einkaufen (2)	5
allgemeine Bewertung der Projektidee	insgesamt positive Beurteilung	3
negative Aspekte		N = 97
Veränderungen in Bezug auf Verkehr	verschlechterte Erreichbarkeit (11); mangelndes oder verschlechtertes Parkraumangebot (8); (vermehrt) rücksichtsloses Verhalten von Radfahrer:innen (5); Verlagerungseffekte (5); verminderte Verkehrssicherheit (1)	30
Veränderungen in der Raumnutzung und dem sozialen Miteinander	Konflikte/Selbstjustiz (10); negative Stimmung bzw. Atmosphäre /Polarisierung (7); zu wenig Nutzung des Raums, unbelebte bzw. unattraktive Atmosphäre (6)	23
Kritik an der Projektkonzeption, -planung und -durchführung	unzureichende Beteiligung bzw. Kritik an gesamter Planung (9); mangelnde Kontrolle der Zufahrtsbeschränkungen (7); unzureichende Kommunikation seitens des Bezirks (4); unpassende Lieferzeiten (3)	23
Veränderungen für Gewerbe	Befürchtung von oder Bericht über Umsatzeinbußen bzw. verminderte Kundenfrequenz	16
allgemeine Veränderungen	Befürchtung von Mieterhöhung / Gentrifizierung	3
allgemeine Bewertung der Projektidee	generelle Kritik bzw. Infragestellung des Projekts	2

3.3 Perspektive Passant:innen

3.3.1 Zusammensetzung der Stichprobe

Insgesamt nahmen 107 Passant:innen an der Befragung teil. Davon waren 65 Frauen und 42 Männer, niemand hat sich als „divers“ identifiziert. Die Zusammensetzung der Stichprobe nach Altersgruppen ist Abbildung 36 zu entnehmen. Von den Befragten gaben 42% (N = 45) an, in Altona zu wohnen (jedoch nicht im Erhebungsgebiet der Haushaltsbefragung). Weitere 35% (N = 37) sagten, sie kämen aus dem restlichen Hamburg, 11% (N = 12) aus der Metropolregion, 11% (N = 12) aus dem restlichen Deutschland und einer aus dem Ausland. Somit wohnt die Mehrheit der Befragten nicht in Altona, was einen relativ großen Einzugsbereich des Projektgebiets belegt. Ihren Arbeitsplatz hatten 9 Menschen direkt im Projektgebiet, weitere 7 gaben an, dass sie in der direkten Umgebung arbeiteten.

Abbildung 36: Passant:innenstichprobe nach Altersgruppen (N = 107)



3.3.2 Mobilitätsverhalten, Erreichbarkeit und Nutzung des Projektgebiets

Die Passant:innen wurden nach dem Hauptverkehrsmittel befragt, mit dem sie am Tag der Erhebung ins Projektgebiet gekommen waren. Über drei Viertel (79%) hatten den Umweltverbund (Fuß, Fahrrad und ÖV) genutzt, die größte Gruppe waren dabei mit 37% die Fußgänger:innen (Abbildung 37).

Die meisten Menschen, die angaben, in Altona zu leben, kamen zu Fuß ins Projektgebiet. Aus dem restlichen Hamburg reiste die Mehrheit mit dem ÖV an und bei den Menschen aus der Region hielten sich der private Pkw und der ÖV die Waage (Abbildung 38).

Als Zweck ihres Besuchs bzw. Aufenthalts im Projektgebiet wurde mit 42% am häufigsten Einkaufen genannt, gefolgt von Spazieren oder Verweilen (19% der Antworten). Der Besuch lokaler Gastronomie folgte mit 17% an dritter Stelle. Bei dieser Frage waren mehrere Antworten möglich. Insgesamt beantworteten 61 Passant:innen diese Frage und nannten in Summe 188 Gründe (Abbildung 39).

Abbildung 37: Hauptverkehrsmittel auf dem Weg ins Projektgebiet am Tag der Befragung

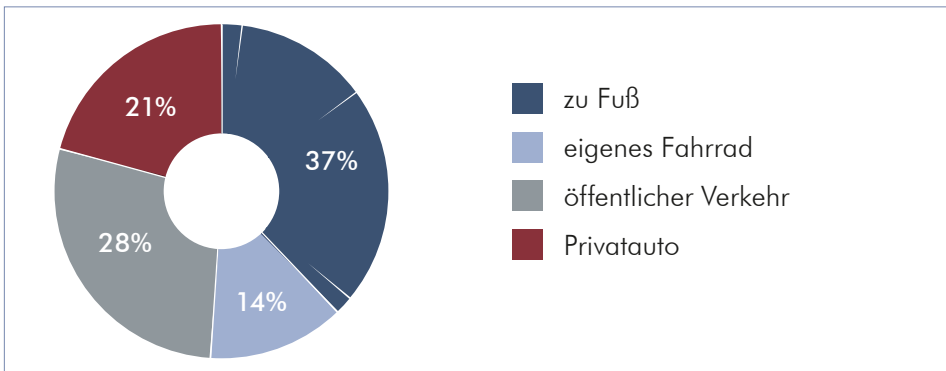


Abbildung 38: Hauptverkehrsmittel auf dem Weg ins Projektgebiet abhängig vom Wohnort

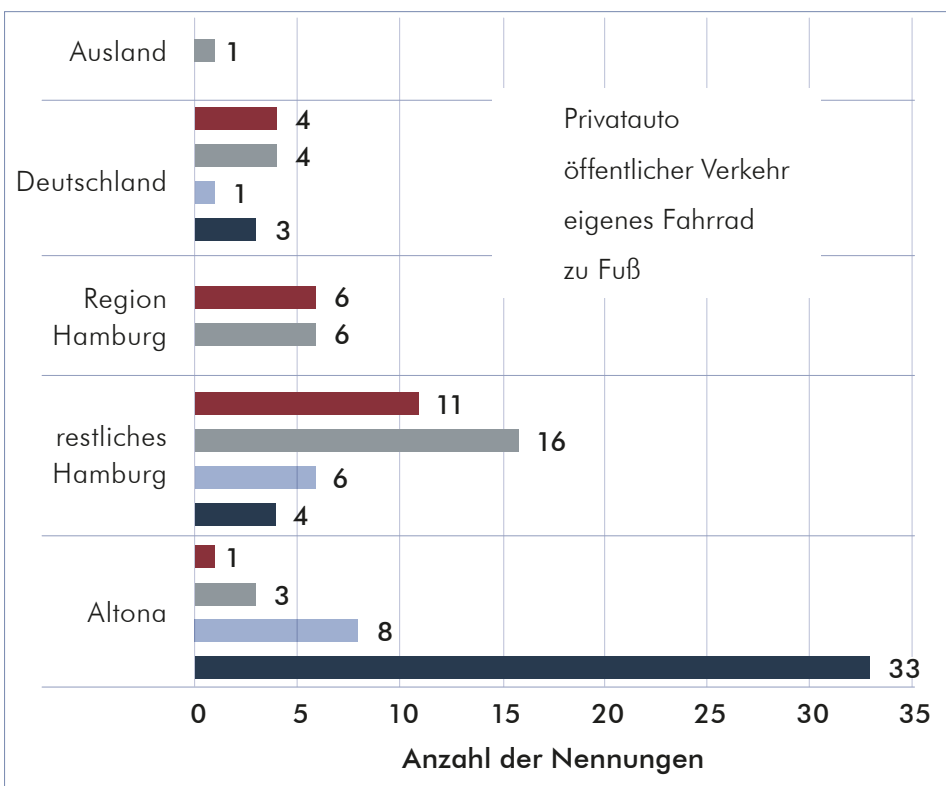
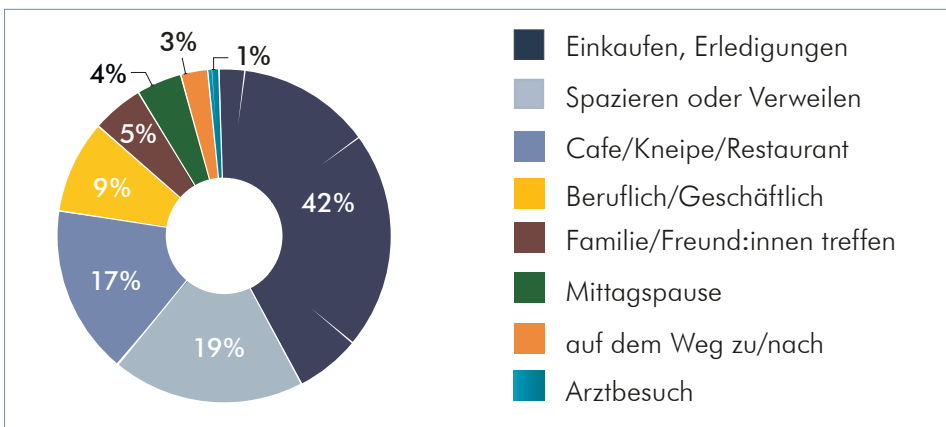
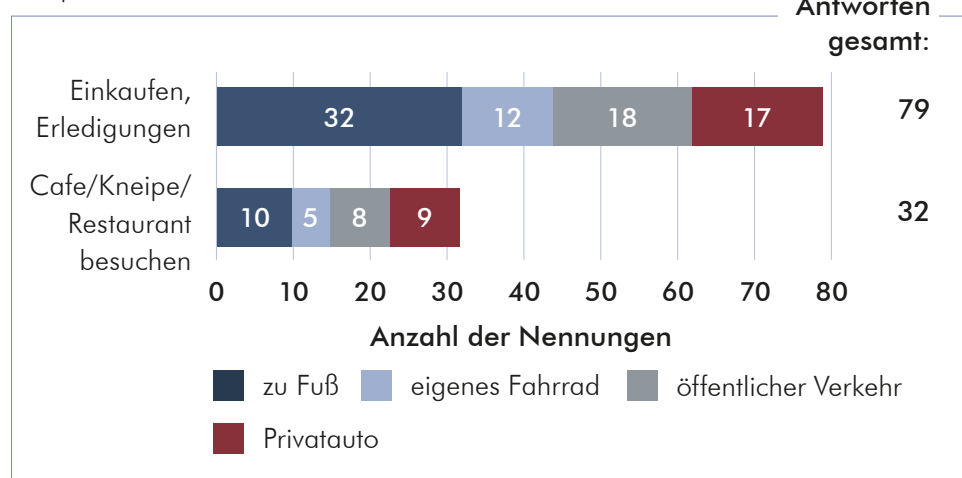


Abbildung 39: Grund für den Besuch bzw. Aufenthalt im Projektgebiet (N = 188; Mehrfachnennungen möglich)



Der Einfluss des Projekts auf die Erreichbarkeit ihres Standort für Kund:innen war ein Faktor, den viele der Gewerbetreibenden kritisch bewertet hatten (vgl. Abbildung 28, S. 65). Daher war von Interesse, mit welchem Hauptverkehrsmittel die Menschen ins Gebiet gekommen waren, die vor Ort (auch) einkaufen und/oder Gastronomiebetriebe besuchen wollten (Abbildung 40). Es zeigte sich, dass knapp 80% der Befragten, die (auch) zum Einkaufen gekommen waren, dafür den Umweltverbund genutzt hatten bzw. insgesamt über die Hälfte mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln gekommen waren. Für die Anreise, um (auch) lokale Gastronomiebetriebe aufzusuchen, kamen gut 45% zu Fuß oder mit dem Fahrrad und weitere 25% mit dem ÖV, 28% waren mit dem Pkw gekommen.

Abbildung 40: Zweck des Aufenthalts vor Ort und für die Anreise genutztes Hauptverkehrsmittel

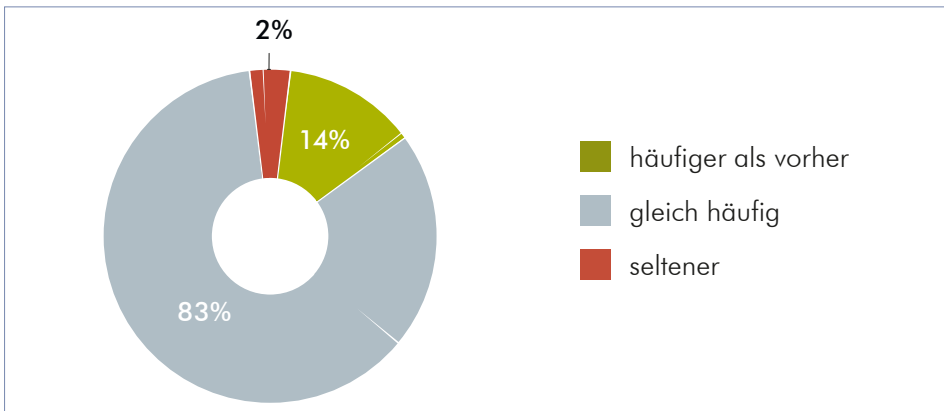


Diese Ergebnisse decken sich insofern mit den Aussagen der Gewerbetreibenden zum Reiseverhalten ihrer Kund:innen (Abbildung 27, S. 64), als jene auch die Verkehrsträger des Umweltverbunds als Hauptverkehrsmittel ihrer Kund:innen für deren Weg ins Projektgebiet angaben – und dies ebenfalls für die Zeit nach Beginn des Projekts, in der auch die Befragung der Passant:innen stattfand. Während die Repräsentativität dieser Stichprobe für alle Besucher:innen Ottensens und des Projektgebiets nicht quantifizierbar ist, legen das für die Ansprache der Teilnehmer:innen verwendete Verfahren (vgl. Kapitel 2.2.2) und die Zusammensetzung der Stichprobe (vgl. Kapitel 3.3.1) zumindest nahe, dass ein breiter Querschnitt erzielt wurde. Dementsprechend würde die stark negative Beurteilung, die die Gewerbetreibenden über die Auswirkungen des Projekts für ihre Standorterreichbarkeit abgaben (Abbildung 28, S. 65), nicht die Realität abbilden. Eher sollte das Gegenteil der Fall sein, zumal anzunehmen ist, dass auch Nutzer:innen des ÖV die letzte Teilstrecke von der Haltestelle in das Projektgebiet zu Fuß (oder ggf. mit dem Fahrrad) zurückgelegt haben.

Ähnliches legen die Aussagen der Befragten zur Häufigkeit ihrer Nutzung des Projektgebiets nahe (Abbildung 41). Von 95 Personen gaben 14% (N = 14) an, jetzt häufiger zu kommen und nur 2% (N = 3) sagten, sie kämen nun seltener. Eine Mehrheit von 83% hatte ihr Nutzungsverhalten nicht verändert.

12 von 14 Menschen kamen wegen des Projekts häufiger, 2 der 3 Personen, die während der Projektzeiträume weniger kamen, begründeten dies mit dem aufgrund des Projekts verringerten Parkraumangebot und Ausweichverhalten. Als Gründe

Abbildung 41: Einfluss des Projekts auf die Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets (N=95)

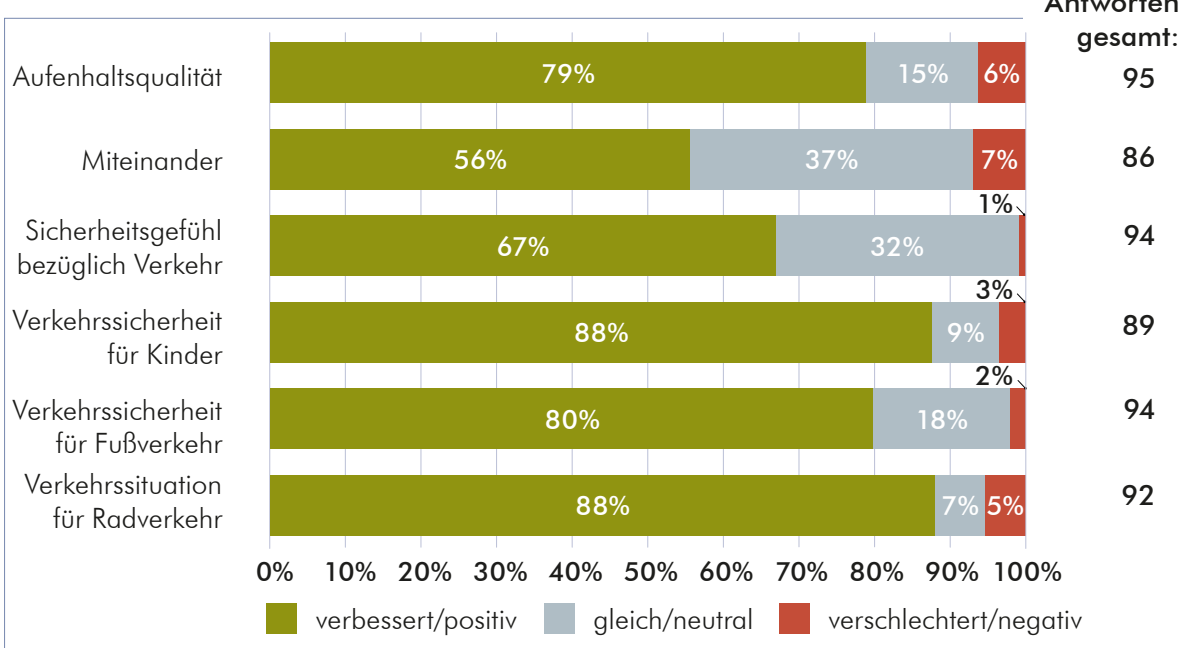


für eine vermehrte Nutzung nannten die Befragten die Abnahme des Kfz-Verkehrs (N = 5), verbesserte Lebensqualität und entspanntere Atmosphäre (N = 4), mehr Leben und Begegnungen sowie die größere Ruhe (je N = 3), bessere Bedingungen für den nicht motorisierten Individualverkehr, eine insgesamt positive Einschätzung des Projekts (je N = 2) und eine erhöhte Sicherheit für Kinder (N = 1). Die Besuchsbilanz aufgrund des Projekts fällt in der Stichprobe somit deutlich positiv aus.

3.3.3 Allgemeine Bewertung des Projekts

Die Passant:innen, die angaben, das Gebiet auch vor Beginn des Projekts bereits gekannt zu haben, wurden wie auch die Haushalte danach gefragt, wie sich eine Reihe von Aspekten vor Ort ihrer Meinung nach aufgrund des Projekts verändert hätten (Abbildung 42). Verkehrliche Aspekte wurden insgesamt am positivsten bewertet – 80% und mehr sahen Verbesserungen für den nicht motorisierten Verkehr und bezüglich der Sicherheit für Kinder. Ein fast ebenso großer Anteil nahm

Abbildung 42: Auswirkungen des Projekts auf Verkehrsaspekte, Aufenthaltsqualität und das Miteinander vor Ort



eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität wahr und über 50% empfanden ein verbessertes Miteinander (gegenüber 7% derjenigen, die angaben, dies habe sich verschlechtert).

Analog zur Befragung der Haushalte (Tabelle 8 bis Tabelle 10, S. 54-55) wurden auch die Passant:innen gebeten, Positives, Neutrales oder Negatives zu berichten, was ihnen seit Projektbeginn aufgefallen war. Verkehrsbedingte Aspekte, ein erhöhtes Wohlbefinden und eine verbesserte Atmosphäre sowie Verbesserungen im öffentlichen Raum standen bei den positiven Themen im Vordergrund (Tabelle 18).

In Bezug auf neutrale oder allgemeinere Themen wurde einige Male angemerkt, dass eine Durchführung im Sommer sinnvoller gewesen wäre und auch der Wunsch nach einer Ausdehnung des Projektgebiets wurde geäußert (Tabelle 19).

Negative Aspekte wurden seltener benannt als positive, aber auch bei diesen stand deutlich der Themenbereich Verkehr im Vordergrund. Probleme im öffentlichen Raum, konzeptionelle Aspekte und nicht-räumliche bzw. atmosphärische Verschlechterungen fanden ebenfalls des Öfteren Erwähnung (Tabelle 20).

Die Gruppe der Passant:innen bewertete die Auswirkungen von „Ottensen macht Platz“ für das Quartier insgesamt zu über drei Vierteln (78%) als (sehr) positiv. Negative oder sehr negative Auswirkungen sahen 9% (Abbildung 43).

Tabelle 18: Häufigkeit der Nennung positiver Aspekte in fünf Themenbereichen, die Passant:innen im Gebiet seit Projektbeginn wahrnahmen

Themenbereiche (mit Beispielen der enthaltenen Kategorien)	Anzahl der Nennungen
verkehrsbedingte Aspekte (z. B. weniger Verkehrslärm, weniger Kfz, bessere Luftqualität, verbesserte Sicherheit)	53
erhöhtes (persönliches) Wohlbefinden (z. B. mehr Raum/weniger Enge, entspanntere Atmosphäre, freundlicheres Miteinander, Entschleunigung)	42
Verbesserungen im öffentlichen Raum (z. B. mehr Stadtmöbel, mehr Grün, schöneres Straßenbild, Raumaneignung)	36
positive Effekte für Gewerbe (angenehmeres Einkaufen, mehr Nutzung der Gastronomie)	9
allgemein positive Bewertung der Projektidee	9

Tabelle 19: Häufigkeit der Nennung (sog.) neutraler bzw. allgemeiner Aspekte des Projekts

neutrale bzw. allgemeine Kategorien	Anzahl der Nennungen
Präferenz für Durchführung im Sommer/Winter falsche Jahreszeit	5
Wunsch nach räumlicher Ausweitung der autofreien Zone	3
neue Situation erfordert Umgewöhnung	2

Tabelle 20: Häufigkeit der Nennung negativer Aspekte in fünf Themenbereichen, die Passant:innen im Gebiet seit Projektbeginn wahrnahmen

Themenbereiche (mit Beispielen der enthaltenen Kategorien)	Anzahl der Nennungen
verkehrsbedingte Aspekte (z. B. rücksichtslose Radfahrende, rücksichtslose MIV-Nutzer:innen, verschlechterte Parkplatzsituation, Unsicherheit)	25
Verschlechterungen/Probleme im öffentlichen Raum (z. B. zu wenig Nutzung/Angebote, Kopfsteinpflaster ungeeignet für NMV, eintöniges Straßenbild)	16
konzeptionelle bzw. operative Schwächen (z. B. unklare Beschilderung, Konzept greift zu kurz)	11
nichträumliche Verschlechterungen (verschlechtertes Miteinander, eintönige bzw. nicht einladende Atmosphäre, befürchtete Gentrifizierung)	10
Gewerbe berichten Umsatzeinbußen	3

Als Gründe für diese positive Bewertung wurden überwiegend Verbesserungen im Bereich des persönlichen Wohlbefindens sowie bei verkehrlichen Aspekten genannt (Tabelle 21, S. 82). Dabei sind einige Antwortkategorien im ersten Themenbereich – wie z. B. mehr Raum oder weniger Stress – auch eng mit der Reduktion des Kfz-Verkehrs verbunden.

Für die wenigen negativen Bewertungen wurden entsprechend auch weniger Gründe genannt, verkehrsbedingte Aspekte standen dabei wie auch bei den Anwohner:innen an erster Stelle (Tabelle 22, S. 82).

Abbildung 43: Auswirkungen des Projekts auf das Quartier insgesamt aus Sicht der Passant:innen (N = 104)

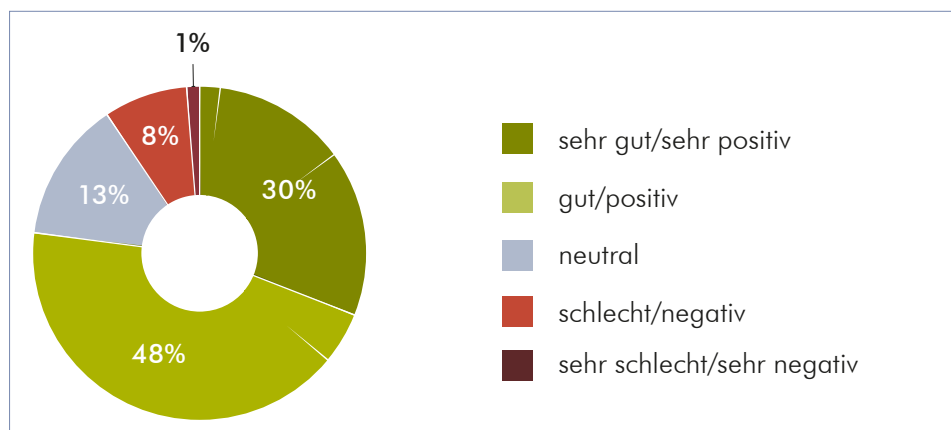


Tabelle 21: Häufigkeit der Nennung von Gründen für eine **positive** Bewertung des Projekts durch Passant:innen in fünf Themenbereichen (max. 3 Gründe)

Themenbereiche (mit Beispielen der enthaltenen Kategorien)	Anzahl der Nennungen
erhöhtes (persönliches) Wohlbefinden (z. B. mehr Raum/weniger Enge, Entschleunigung/ weniger Stress, freundlicheres Miteinander, friedlichere Atmosphäre, kindgerechtere Umgebung)	62
verkehrsbedingte Aspekte (z. B. weniger Verkehrslärm, weniger Kfz, bessere Luft- qualität, verbesserte Sicherheit)	50
positive Bewertung der Projektidee (als wichtigen Baustein für Nachhaltigkeit)	10
Verbesserungen im öffentlichen Raum (z. B. verbesserte Aufenthaltsqualität, schöneres Straßenbild)	6
positive Effekte für Gewerbe (angenehmeres Einkaufen, mehr Nutzung der Gastronomie)	4

Tabelle 22: Häufigkeit der Nennung von Gründen für eine **negative** Bewertung des Projekts durch Passant:innen in drei Themenbereichen (max. 3 Gründe)

Themenbereiche (mit Beispielen der enthaltenen Kategorien)	Anzahl der Nennungen
verkehrsbedingte Aspekte (z. B. Verlagerungseffekte, verschlechterte Parkplatzsituation)	8
nichträumliche Verschlechterungen (z. B. Befürchtung von Mieterhöhungen bzw. Gentrifizierung)	3
unzureichende Beteiligung, unklare Rahmen- bedingungen	2

3.4 Zwischenbilanz Befragungen

Im Folgenden sind die Kernergebnisse der Befragungen aller drei Zielgruppen noch einmal in Form von Spiegelstrichen zusammengefasst:

3.4.1 Kernergebnisse Anwohner:innen

- › Veränderungen bezüglich Wohnqualität und Verkehrslärm:
 - Projektgebiet (Zone A): 55% der Befragten berichteten von einer Verbesserung der Wohnqualität, 73% von einer Reduktion des Verkehrslärms -> diese Veränderungen wurden somit von Anwohnenden des Projektgebiets selbst am besten bewertet – auch wenn von dort relativ häufig eine Verschlechterung bzgl. des Freizeitlärms berichtet wurde (33% benennen Verschlechterung).
 - angrenzender Bereich (Zone B): Aussagen zu positiver und negativer Entwicklung der Wohnqualität hielten sich in etwa die Waage. Bezüglich der Verkehrslärmentwicklung wurde von den meisten Befragten keine Veränderung wahrgenommen, 35% nahmen diesbezüglich eine Verschlechterung wahr und 25% berichteten über eine Verbesserung.
- › Die Entwicklung der Verkehrssicherheit (eigene und für Kinder) sowie die Situation für Fuß- und Radverkehr im Projektgebiet wurde durchgängig mehrheitlich positiv bewertet (zwischen 66% und 73%). Diese Aspekte wurden zur Zeit der Befragung für das Projektgebiet deutlich besser bewertet als für Ottensen insgesamt.
- › Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil
 - Die Auswirkungen des Projekts für Ottensen insgesamt wurden mehrheitlich positiv bewertet (69%), allerdings mit Unterschieden in den drei Befragungszonen: A = 57%, B = 60%, C = 75%
 - Negative Auswirkungen benannten insgesamt 20% – nach Zonen: A = 33%, B = 25%, C = 14%
(Anmerkung: die Größe der Teilstichproben unterschied sich stark zwischen den drei Zonen.)
- › hohe Rücklaufquote, gutes Abbild der Bevölkerung von Ottensen

3.4.2 Kernergebnisse Gewerbetreibende

- › Erreichbarkeit für den Lieferverkehr:
 - 48 von 68 der antwortenden Gewerbetreibenden aus dem Projektgebiet (71%) konstatierten eine Verschlechterung der Erreichbarkeit für Lieferverkehre. Dabei standen Probleme mit den Lieferzeiten im Vordergrund.
 - 12 von 68 Rückmeldungen aus dem Projektgebiet (18%) gaben an, die Erreichbarkeit für den Lieferverkehr habe sich verbessert. Mehr Platz und stressfreiere Möglichkeiten der Anlieferung vor 11:00 Uhr waren die Hauptgründe.
- › Erreichbarkeit für Kund:innen:
 - 53 von 82 Rückmeldungen aus dem Projektgebiet ($\approx 65\%$) berichteten von schlechterer Erreichbarkeit für ihre Kund:innen, aber nur 22 von 75 ($\approx 29\%$) berichten auch von gesunkener Kund:innenfrequenz.
 - 8 von 82 (10%) sahen eine verbesserte Kund:innenerreichbarkeit aber 17 von 75 (23%) berichteten von verbesserter Kund:innenfrequenz.

- Umsatzentwicklung:
 - Aus den Branchen Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen berichteten mehr Gewerbe über Umsatzverluste in den letzten drei Jahren als über Umsatzsteigerungen im gleichen Zeitraum. Die größte Gruppe in allen drei Branchen hatte diesbezüglich keine Veränderungen verzeichnet.
 - Für die Monate September und Dezember 2019 berichteten jeweils mehr Gewerbe in Einzelhandel und Gastronomie über Umsatzeinbußen im Vergleich zum Vorjahresmonat (September und Dezember 2018) als über Umsatzsteigerungen. Die Dienstleister:innen verzeichneten bei diesen Vergleichen mehrheitlich Umsatzsteigerungen.

Die Auswirkungen des Projekts für Ottensen bewerteten 40% aller befragten Gewerbetreibenden als schlecht (35%) oder sehr schlecht (5%), 41% hielten sie für gut oder sehr gut (22% bzw. 19%).

3.4.3 Kernergebnisse Passant:innen

- Der am häufigsten genannten Grund für einen Besuch des Projektgebiets war das Einkaufen (42%), gefolgt von Spazieren und Verweilen (19%) oder um die Gastronomie vor Ort zu nutzen (17%).
- Fast 80% nutzten für ihre Anreise den Umweltverbund (37% zu Fuß, 28% mit dem ÖV, 14% mit dem Fahrrad).
- Die große Mehrheit hatte ihre Nutzung des Gebiets seit Beginn des Projekts nicht verändert (83%), 14% kamen seitdem häufiger und 2% seltener.
- Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit für Kinder sowie die Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr hatte sich durch das Projekt nach Meinung von knapp 80% bis knapp 90% der Befragten verbessert.
- Beim eigenen Sicherheitsgefühl in Bezug auf Verkehr sahen knapp 70% Verbesserungen, beim Miteinander vor Ort etwa 55%. Der Einfluss des Projekts auf diesen Aspekt wurde relativ betrachtet somit am schlechtesten bewertet – etwa 8% sahen diesbezüglich eine Verschlechterung.
- 78% hielten die Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil für gut oder sehr gut, 9% für schlecht oder sehr schlecht.
- Die meisten begründeten ihre positive Bewertung mit Aspekten des eigenen Erlebens und Wohlbefindens im öffentlichen Raum sowie mit verkehrsbedingten Faktoren.

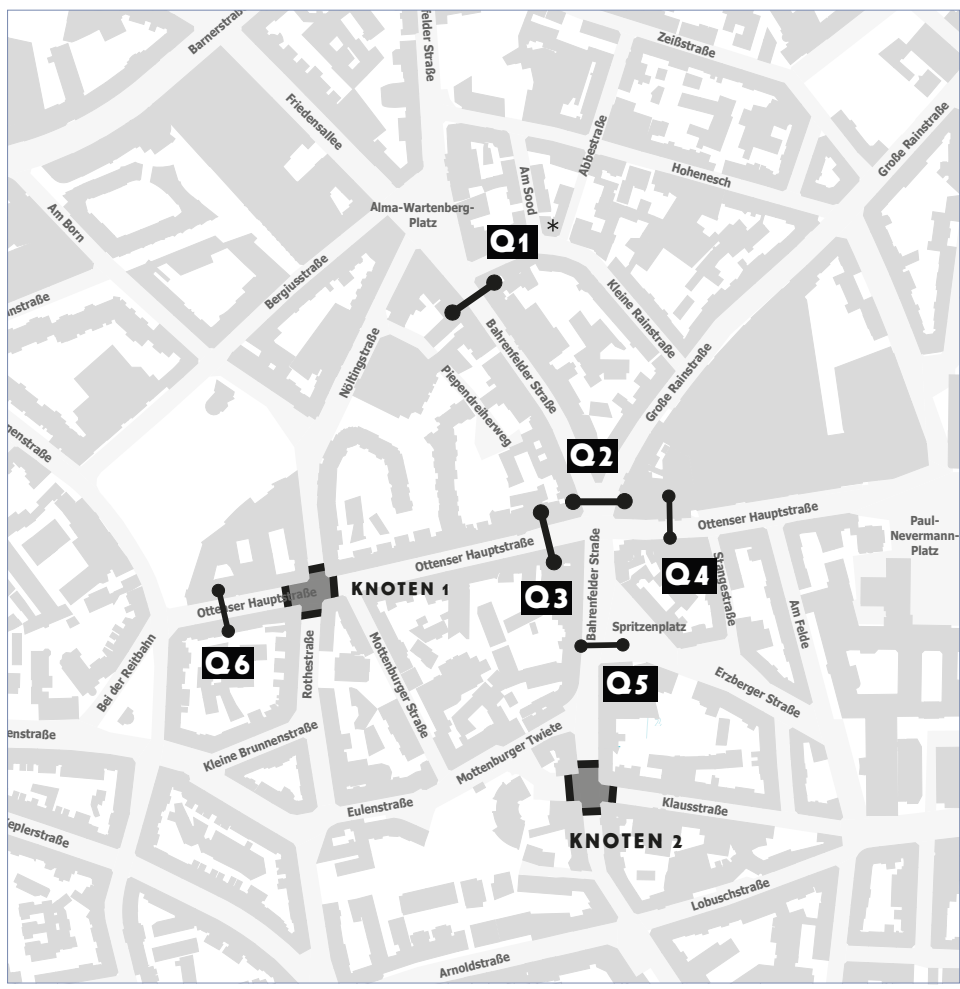
3.5 Verkehrserhebungen

3.5.1 Querschnittserhebungen

Die Querschnittserhebungen, die jeweils an einem Mittwoch und Samstag vor Projektbeginn und etwa einen Monat später während der Laufzeit des Projekts durchgeführt wurden, dienten dazu, die Effekte der Maßnahme auf den fließenden Verkehr (alle Verkehrsmittel inklusive Fußgänger:innen) im Projektgebiet sowie für den Kfz an zwei nahe gelegenen Knotenpunkten abzubilden. An dieser Stelle werden die Ergebnisse für die Querschnitte im Projektgebiet Q1 – Q3 sowie Q5 dargestellt (Abbildung 44; vgl. hierzu auch Kapitel 2.2.1).

Falls nicht anders angegeben, entsprechen die im Folgenden gezeigten Werte für den nicht-motorisierten Individualverkehr jeweils der Summe für beide Bewegungsrichtungen am Querschnitt. Für Kfz war aufgrund der Einbahnstraßenregelungen vor Ort jeweils nur eine Fahrtrichtung erlaubt. Die Erhebungen der Kraftfahrzeuge wurden nach den folgenden Fahrzeugarten differenziert: Krafträder; Pkw, Kleinbusse bis 9 Personen und Lieferwagen; Lkw und Sattelschlepper. Es führen keine Buslinien über die gezeigten Querschnitte. Mit Anteilen um 90% stellten Pkw jeweils den deutlich höchsten Anteil im motorisierten Verkehr, für die Auswertung werden Kfz an dieser Stelle als eine Gruppe zusammengefasst.

Abbildung 44: Lage der Erhebungsquerschnitte im Projektgebiet (Q1, Q2, Q3 sowie Q5) und Knotenpunkterhebungen 1 und 2



Karte: urbanista

* An Q1 wurden die Abbiegeverkehr in die Kleine Rainstraße miterfasst.

Q1 – Nordende der Bahrenfelder Straße

Anteilig überwiegt der Fußverkehr an diesem Querschnitt jeweils sehr deutlich. Das Gesamtaufkommen war aber an beiden Wochentagen nach Beginn des Projekts niedriger als vorher, wobei die Differenz am Mittwoch wesentlich größer ausfiel (Tabelle 23). Die Verlaufskurven in Abbildung 45 und Abbildung 46 zeigen, dass vormittags während des Projektes zunächst mehr Menschen zu Fuß an diesem Querschnitt vorbeigingen. Nach einem Regenereignis am späten Vormittag des 25.09., das in der Verlaufskurve auch deutlich gespiegelt ist, verblieb der Fußverkehr jedoch auf einem niedrigeren Niveau. An diesem Tag fielen auch später noch vereinzelte Niederschläge, während der 14.08. gantztägig niederschlagsfrei war. Somit können die unterschiedlichen Ergebnisse auch Witterungseffekte widerspiegeln.

Tabelle 23: Gesamtaufkommen an Querschnitt 1 an allen Zähltagen

	Fuß	Rad	Kfz
vorher: Mittwoch, 14.08.2019	17.236	4.116	564
während: Mittwoch, 25.09.2019	10.048	2.136	146
vorher: Samstag, 17.08.2019	14.316	1.679	604
während: Samstag, 28.09.2019	13.773	1.778	104

Der Wettereinfluss kann mittwochs auch beim Radverkehr eine Rolle gespielt haben, denn auch diese Verkehrsart ist Witterungseinflüssen gegenüber sensibel. Am Samstag kamen während des Projekts hier jedoch mehr Radfahrer:innen an diesem Querschnitt vorbei als vorher. Den Verlaufskurven in Abbildung 45 und Abbildung 46 ist auch die unterschiedliche Verteilung des Verkehrsaufkommens an den beiden Wochentagen zu entnehmen: am Samstag fehlen die Vormittags- und Nachmittagsspitzen im Radverkehr und die Volumina beider Verkehrsträger steigen deutlich langsamer an. Die Vormittags- und Nachmittagsspitzen der Mittwochs-zählungen legen somit nahe, dass hier (auch) Radfahrer:innen auf ihrem Arbeitsweg erfasst wurden.

Abbildung 45: Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 1 mittwochs vor und nach Beginn des Projekts

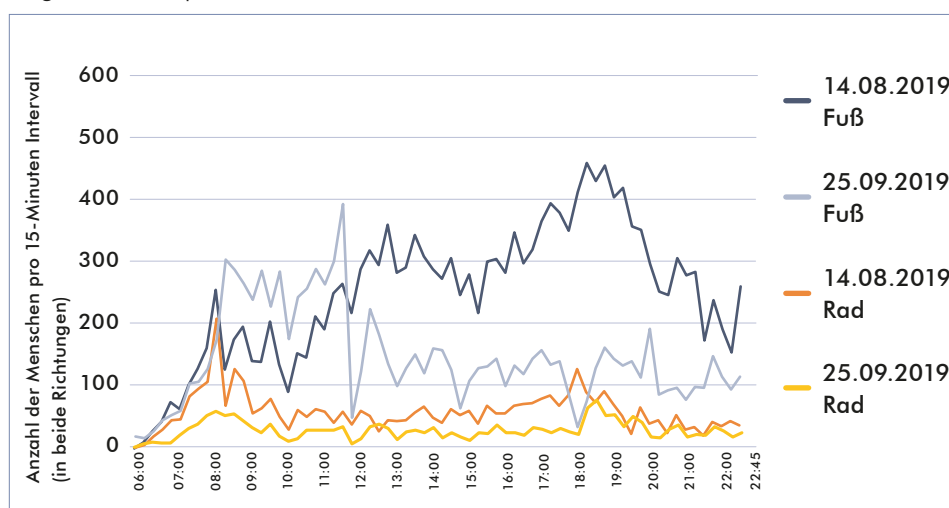
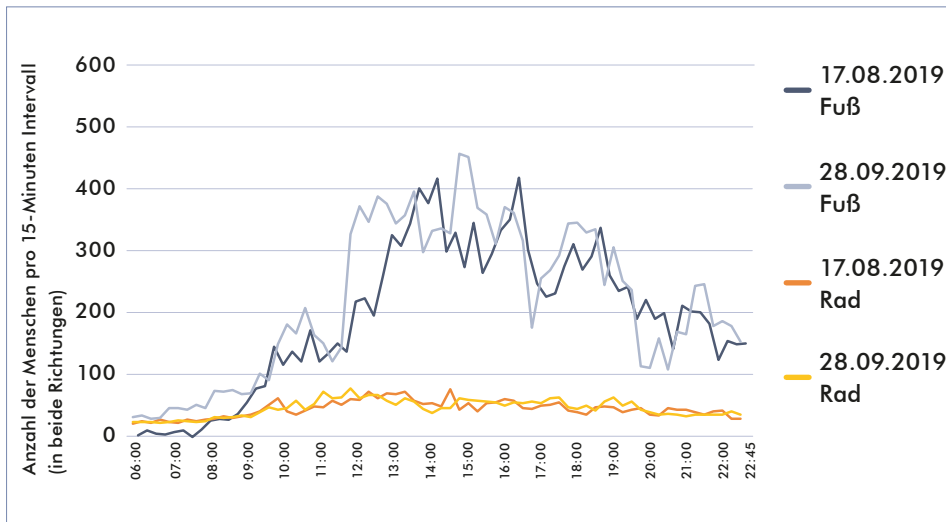
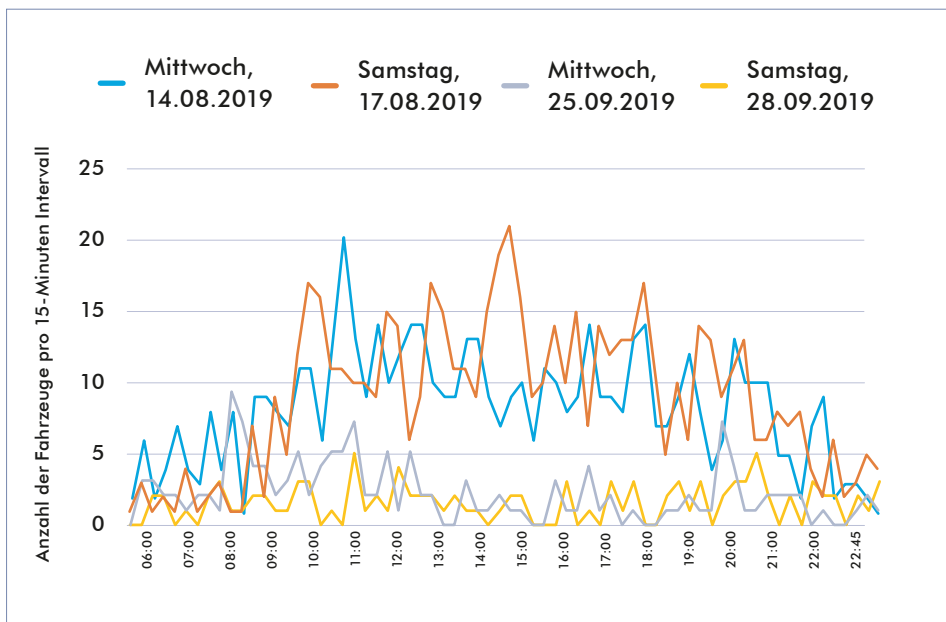


Abbildung 46: Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 1 samstags vor und nach Beginn des Projekts



Da die Bahrenfelder Straße zum Projektgebiet zählte, sank die Anzahl der Kfz an diesem Querschnitt nach Projektbeginn deutlich ab (Abbildung 47). Am Samstag kamen vor Projektbeginn mehr Kfz am Querschnitt vorbei als am Mittwoch davor – möglicherweise zum Teil auch ein Witterungseffekt. Nach Projektbeginn war das Kfz-Aufkommen hier am Samstag deutlich niedriger als am Mittwoch.

Abbildung 47: Kfz-Verkehr an Querschnitt 1 mittwochs und samstags vor und nach Beginn des Projekts



Q2 – Knoten Bahrenfelder Straße/Große Rainstraße/ Ottenser Hauptstraße

Der Querschnitt ist nur für Fuß- und Radverkehr passierbar. Daher wurde auch nur der nicht-motorisierte Verkehr erhoben. Die Werte zum Gesamtverkehrsaufkommen in Tabelle 24 zeigen, dass an diesem Querschnitt am Erhebungsmittwoch während der Projektlaufzeit wie auch an Q1 weniger Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erhoben wurden als vorher. Für dieses Ergebnis kann ebenfalls – unter anderem – das Wetter eine Rolle gespielt haben. Samstags war jedoch während des Projekts für beide Verkehrsträger eine deutliche Steigerung zu beobachten.

Tabelle 24: Gesamtaufkommen an Querschnitt 2 an allen Zähltagen

	Fuß	Rad
vorher: Mittwoch, 14.08.2019	14.688	3.594
während: Mittwoch, 25.09.2019	13.306	2.638
vorher: Samstag, 17.08.2019	15.576	1.983
während: Samstag, 28.09.2019	19.205	2.957

Das Aufkommen im Fußverkehr stieg besonders am Mittwoch vor Projektbeginn in den Abendstunden an dieser Stelle deutlich an (Abbildung 48), was mit dem Besuch von Restaurants oder Kneipen zu tun haben könnte – in der Großen Rainstraße liegen einige populäre Gastronomiebetriebe. Eine parallele, wenn auch weniger ausgeprägte Spitze findet sich im Fußverkehr hier auch am Samstag (Abbildung 49).

Abbildung 48: Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 2 mittwochs vor und nach Beginn des Projekts

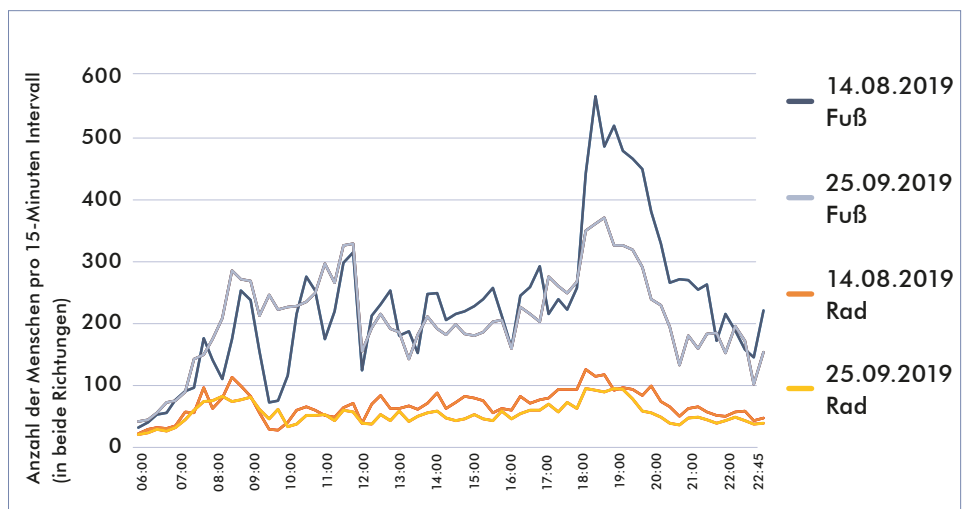
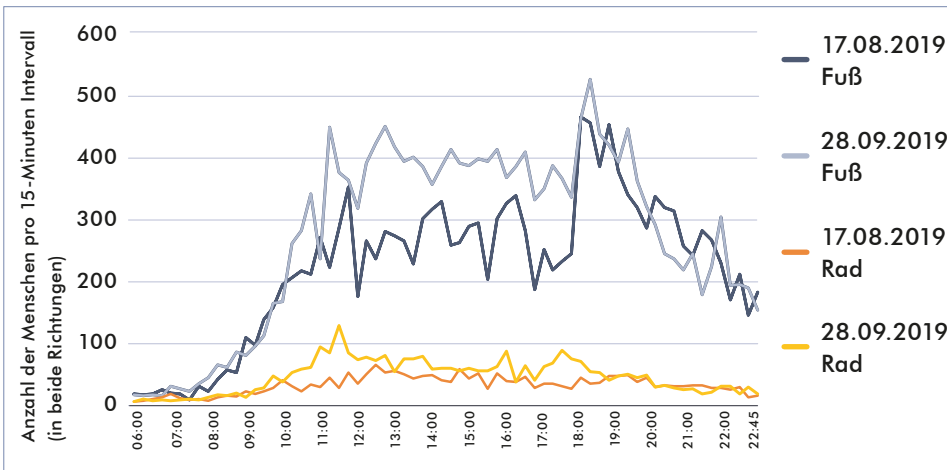


Abbildung 49: Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 2 samstags vor und nach Beginn des Projekts



Q3 – Ottenser Hauptstraße im Projektgebiet

In der Ottenser Hauptstraße fällt der Vergleich zwischen der Situation vor dem und während des Projekts ähnlich aus wie an Querschnitt 1. Auch hier ist nur das Radverkehrsaufkommen am Samstag während des Projekts etwas höher als vorher (Tabelle 25).

Tabelle 25: Gesamtaufkommen an Querschnitt 3 an allen Zähltagen

	Fuß	Rad	Kfz
vorher: Mittwoch, 14.08.2019	14.016	2.234	2.493
während: Mittwoch, 25.09.2019	10.345	1.674	413
vorher: Samstag, 17.08.2019	14.692	1.565	2.001
während: Samstag, 28.09.2019	14.108	1.728	260*

* An diesem Zähltag wurde der Kfz-Verkehr personalbedingt erst ab 12:00 Uhr erhoben. Die Kfz aus den ersten sechs Erhebungsstunden sind somit in diesem Wert nicht enthalten.

Abbildung 50: Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 3 mittwochs vor und nach Beginn des Projekts

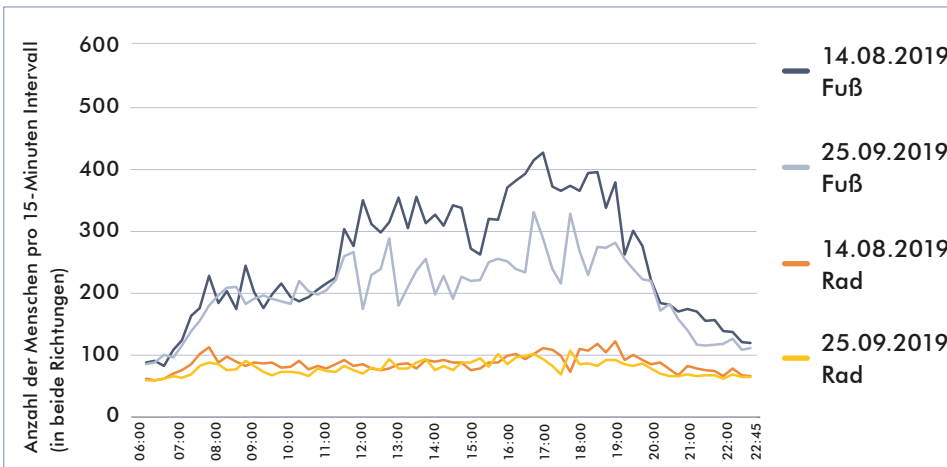
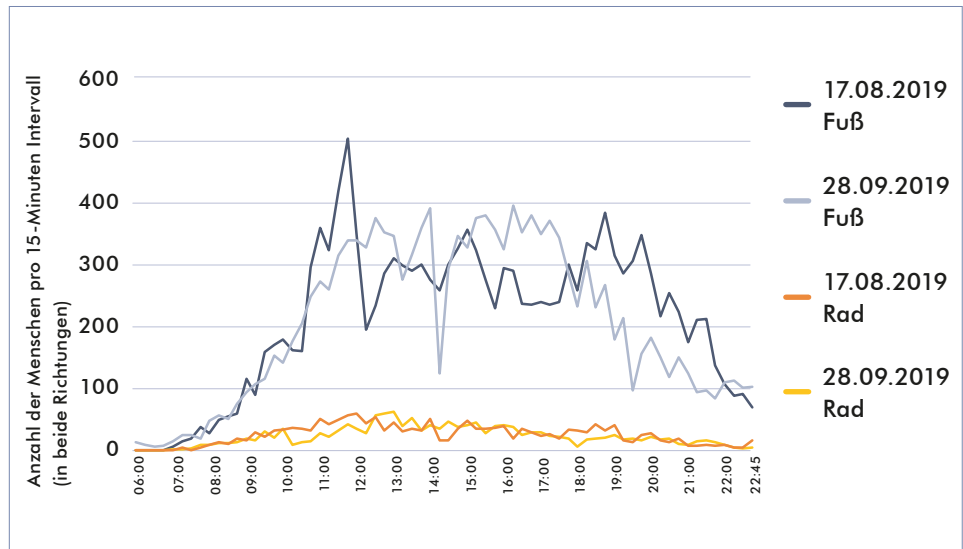


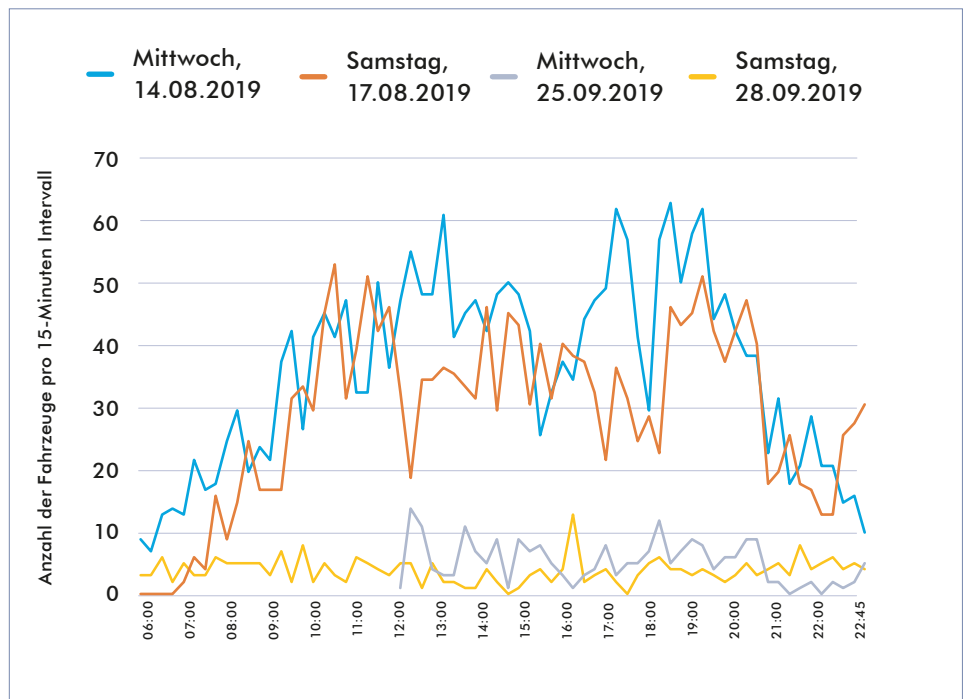
Abbildung 51: Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 3 samstags vor und nach Beginn des Projekts



Beim Vergleich mit Q1 fallen hier jedoch der deutlich gleichmäßigere Verlauf des Radverkehrsaufkommens am Mittwoch (beide Erhebungstage, Abbildung 50, S. 89) und eine ausgeprägte Vormittagsspitze im Fußverkehr am Samstag vor dem Projekt auf (Abbildung 51). Zudem ist mittwochs die Differenz zwischen den Aufkommen vorher und nachher sowohl im Fuß- als auch im Radverkehr geringer.

Das Kfz-Aufkommen an diesem Querschnitt (Abbildung 52) war vor Projektbeginn deutlich höher als an Querschnitt 1, was mit der Lage der Route über die Ottenser Hauptstraße im Straßennetz des Quartiers zu erklären ist – hier ist mehr Durchgangsverkehr zu erwarten als im nördlichen Teil der Bahrenfelder Straße (Q1).

Abbildung 52: Kfz-Verkehr an Querschnitt 3 mittwochs und samstags vor und nach Beginn des Projekts



Q5 – Bahrenfelder Straße südlich des Spritzenplatzes

An diesem Querschnitt wurde die Kfz-Belastung ermittelt, die aus Richtung Süden entlang der Bahrenfelder Straße Richtung Ottenser Hauptstraße fuhr. Das Gesamtaufkommen der jeweiligen Verkehrsträger an diesem Querschnitt liegt deutlich unter dem der anderen drei Querschnitte (Tabelle 26) – auch wenn man in Betracht zieht, dass am Mittwoch vor Projektbeginn (14.08.) der nicht-motorisierte Verkehr nur bis 18:00 Uhr erhoben werden konnte. Von 18:00 Uhr bis einschließlich 23:00 Uhr wurde am Mittwoch nach Projektbeginn (25.09.) jeweils etwa ein Viertel des Gesamttagesvolumens im Fuß- und Radverkehr erfasst, die Werte für den 14.08. lägen bei einem vergleichbaren Tagesverlauf bei etwa 7.530 Fußgänger:innen und 2.070 Radfahrer:innen.

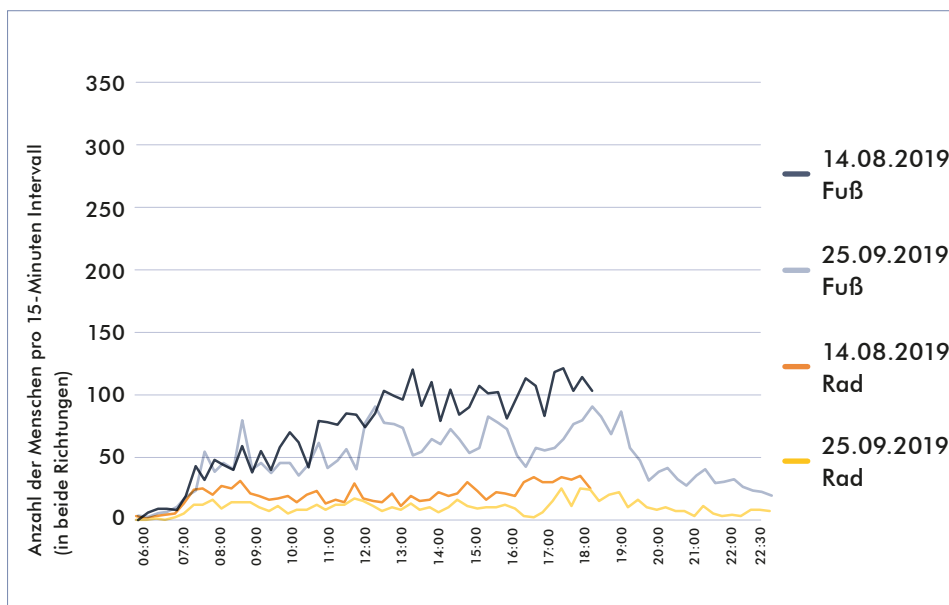
Tabelle 26: Gesamtaufkommen an Querschnitt 5 an allen Zähltagen

	Fuß	Rad	Kfz
vorher: Mittwoch, 14.08.2019	5.648*	1.549*	1.156
während: Mittwoch, 25.09.2019	5.258	1.102	289
vorher: Samstag, 17.08.2019	8.577	819	988
während: Samstag, 28.09.2019	5.246	969	157

* An diesem Zähltag wurde der NMV personalbedingt nur bis 18:00 Uhr erhoben.

Die Verlaufskurven weisen mittwochs keine besonders ausgeprägten Spitzenzeiten aus (Abbildung 53) und auch an diesem Querschnitt lag das Gesamtvolumen nach Projektbeginn im September unter den Werten aus dem August (die oben bereits angeführten Kommentare zum Witterungseinfluss gelten auch für diesen Querschnitt).

Abbildung 53: Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 5 mittwochs vor und nach Beginn des Projekts



An den Erhebungssamstagen zeigte sich im Fußverkehr eine deutlichere Spitze in der Tagesmitte (Abbildung 54). Der Biowochenmarkt findet samstags am Spritzenplatz direkt nördlich von Q5 zwischen 9:30 und 15:00 Uhr statt, während mittwochs von 12:00 bis 18:30 Uhr Marktzeit ist. Im Fußverkehr sieht man an beiden Samstagen in die frühen Abendstunden hinein wieder einen leichten Anstieg im Fußverkehrsaufkommen, der Radverkehr verteilte sich an allen Tagen relativ gleichmäßig über den Erhebungszeitraum.

Das Aufkommen im Kfz-Verkehr (Abbildung 55) war an diesem Querschnitt insgesamt deutlich geringer als an der Ottenser Hauptstraße (Q3, Abbildung 52) was darin begründet liegt, dass an Q3 noch der Verkehr hinzukommt, der vom Spritzenplatz (also nördlich von Q5) nach Norden in diese Richtung abbiegt. Die Abnahme nach Projektbeginn ist deutlich, die Sperrzeit für den Lieferverkehr ab 11:00 Uhr kann den relativen Anstieg zwischen 9:00 und 10:00 Uhr an den Erhebungstagen während des Projekts erklären.

Abbildung 54: Fuß- und Radverkehr an Querschnitt 5 samstags vor und nach Beginn des Projekts

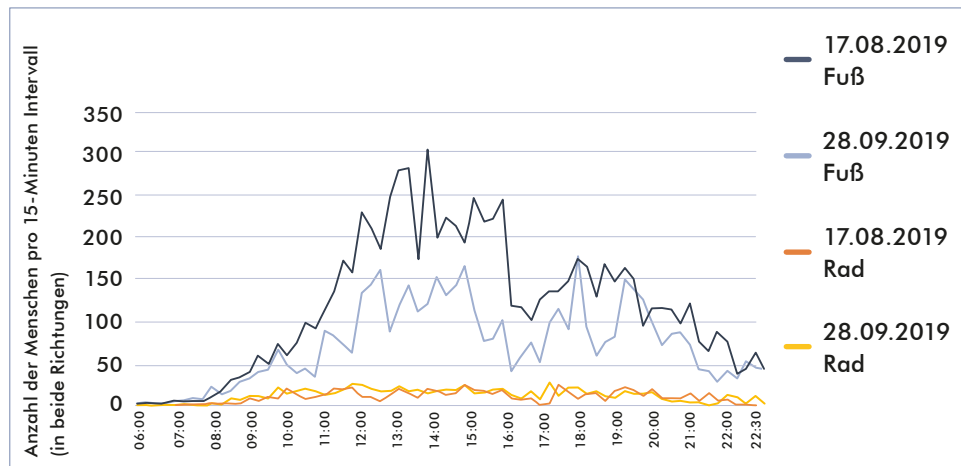
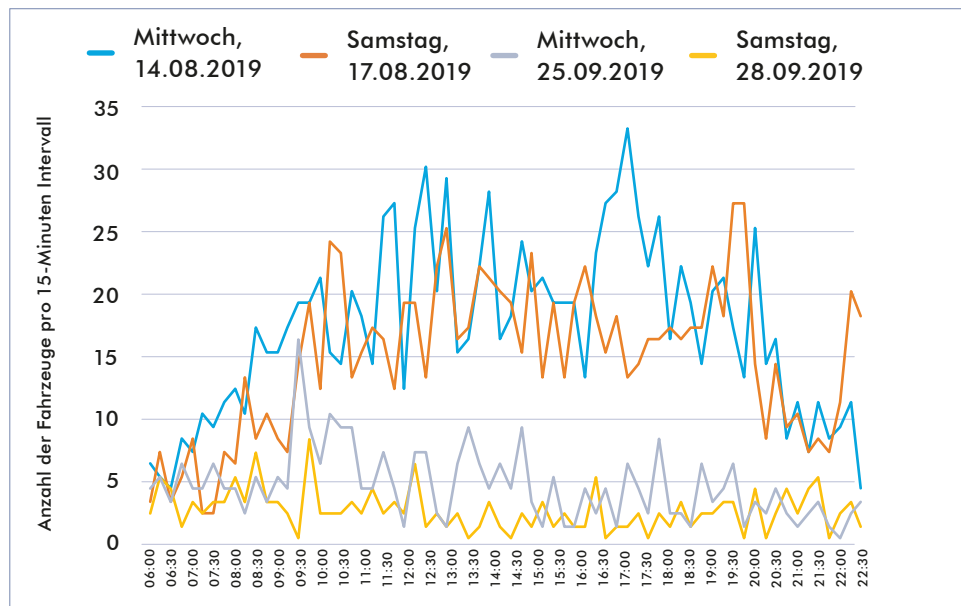


Abbildung 55: Kfz-Verkehr an Querschnitt 5 mittwochs und samstags vor und nach Beginn des Projekts



3.5.2 Knotenpunktserhebungen

Ein wichtiges Erkenntnisinteresse der Verkehrszählungen war es, mögliche Ausweichverkehre im direkten Umfeld des Projektgebiets zu erfassen. Zu diesem Zweck wurde direkt nördlich von Querschnitt 1 auch der Abbiegeverkehr in die Kleine Rainstraße erhoben. Die jeweiligen Gesamtvolumina im Kfz-Verkehr im Vergleich zu jenen, die geradeaus in die Bahrenfelder Straße weiterfahren, sind Tabelle 27 zu entnehmen. Nach Projektbeginn sank jeweils die Gesamtbelastung dieses Knotens – mittwochs deutlicher als samstags. Am 28.09. erreichte der Durchschnitt in der Kleinen Rainstraße 53 Kfz pro Stunde. Dies sind absolut betrachtet niedrige Werte, die die Kapazität dieser Straße nicht herausfordern, selbst wenn Verlagerungseffekte hier ersichtlich sind.

Tabelle 27: Gesamteinfahrten im Kfz-Verkehr in die Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße an Q1

	Bahrenfelder Straße	Kleine Rainstraße	Summe
vorher: Mittwoch, 14.08.2019	564	742	1.306
während: Mittwoch, 25.09.2019	146	811	957
vorher: Samstag, 17.08.2019	604	584	1.188
während: Samstag, 28.09.2019	104	899	1.003

Die Mottenburger Straße mündet als Einbahnstraße westlich vom Ende des Projektgebiets und somit auch westlich von Q3 in die Ottenser Hauptstraße. Durch eine Berechnung der Differenz der an Q3 erfassten Kfz-Verkehre und der Gesamtbelastung der Ottenser Hauptstraße am Knoten mit Nölting- und Rothestraße (K1, vgl. Abbildung 44, S. 85) lässt sich feststellen, wie stark die Belastung dieser Straße nach Projektbeginn anstieg. Sowohl für den Mittwoch als auch den Samstag nach Projektbeginn errechnet sich ein Anstieg des Kfz-Aufkommens in der Mottenburger Straße – wobei der direkte Vergleich der Ergebnisse für den 17.08. und 28.09. lediglich indikativ zu begreifen ist, da für den 28.09. die ersten 6 Erhebungsstunden fehlen (Tabelle 28, S. 94). Auch an dieser Stelle sinkt die Gesamtbelastung zwar nach Projektbeginn deutlich, die durchschnittliche Belastung steigt in der Mottenburger Straße jedoch mittwochs von 43 Kfz/Stunde auf 67 Kfz/Stunde – dieser Wert wird auch am Samstag erreicht. Die Fahrbahn auf der Mottenburger Straße ist an einigen Stellen deutlich schmaler als in der Kleinen Rainstraße und die Straßenoberfläche besteht aus Kopfsteinpflaster, insofern bedeutet hier ein Anstieg der Kfz-Durchfahrten relativ betrachtet eine höhere Belastung anderer Nutzergruppen dieser Straße. Auch in diesem Fall werden jedoch die Kapazitätsgrenzen nicht erreicht.

Abbildung 56 (S. 95) und Abbildung 57 (S. 96) zeigen die Ergebnisse der per Kamera durchgeführten Erhebungen des Kfz-Verkehrs an Knoten 1 und 2 (vgl. Abbildung 44, S. 85). Aufgeführt ist jeweils die Anzahl der Kfz, die am genannten Tag innerhalb von 24 Stunden den entsprechenden Arm der Kreuzung befahren hat. Diese Zählweise ist üblich, bedeutet jedoch, dass jedes Fahrzeug zweimal gezählt wird: einmal, wenn es von einer Straße/einem Arm in die Kreuzung einfährt und einmal, wenn es sie auf einer anderen Straße/einem anderen Arm wieder verlässt. Die zugehörigen Knotenpunktsdiagramme mit den entsprechenden Abbiegebeziehungen finden sich in Anhang 2.

Tabelle 28: Gesamtfahrten im Kfz-Verkehr aus der Ottenser Hauptstraße sowie der Mottenburger Straße Richtung Westen westlich von Q3 zwischen 6:00 und 23:00 Uhr

	Ottenser Hauptstraße an Q3	Mottenburger Straße	Summe
vorher: Mittwoch, 14.08.2019	2.493	730	3.223
während: Mittwoch, 25.09.2019	413	1.138	1.551
vorher: Samstag, 17.08.2019	2.001	631	2.632
während: Samstag, 28.09.2019	260*	741*	1.001

*An diesem Zähltag wurde der Kfz-Verkehr personalbedingt erst ab 12:00 Uhr erhoben. Zur besseren Vergleichbarkeit wird auch für die Mottenburger Straße das Belastungsvolumen erst ab diesem Zeitpunkt berechnet.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Gesamtzahl der Kfz, die Knoten 1 durchfahren haben, nach Projektbeginn abnahm – in West-Ost Richtung, also aus dem Projektgebiet kommend, sogar sehr deutlich (Abbildung 56). Auf der Nord-Süd-Relation Nöltingstraße-Rothestraße ergaben sich nur sehr geringfügige Veränderungen, diese Strecke wurde also offenbar nicht genutzt, um das Projektgebiet zu umfahren.

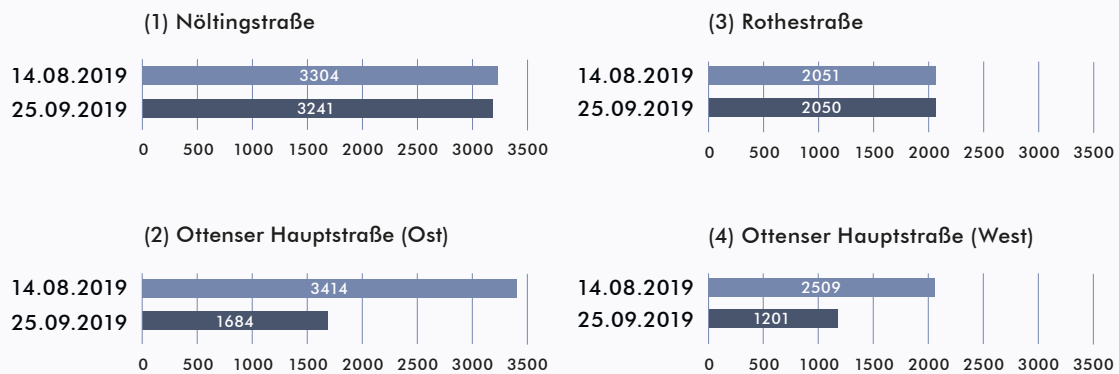
Am Knoten 2 stellte sich die Situation etwas anders dar (Abbildung 57, S. 96). Die Anzahl der Kfz, die aus Richtung Osten aus der Klausstraße kamen, war nach Projektbeginn merklich höher und von diesen bogen deutlich weniger rechts in die Bahrenfelder Straße ab – kurz hinter dem Knoten begann das Projektgebiet. Dies führte zu einer deutlich höheren Zahl von Geradeausfahrten in die Eulenstraße.

Diese Ergebnisse decken sich mit einigen Rückmeldungen aus der Haushaltsbefragung, wenngleich anzumerken ist, dass es sich dabei um Momentaufnahmen handelt, da jeweils nur an einem Tag erhoben werden konnte, das Verkehrsaufkommen also (auch) tagesaktuelle Schwankungen abbildet.

Abbildung 56: Anzahl der Kfz am Knoten 1 vor und nach Beginn des Projekts (0:00 – 24:00 Uhr)



Zählungen Mittwochs



Zählungen Samstags

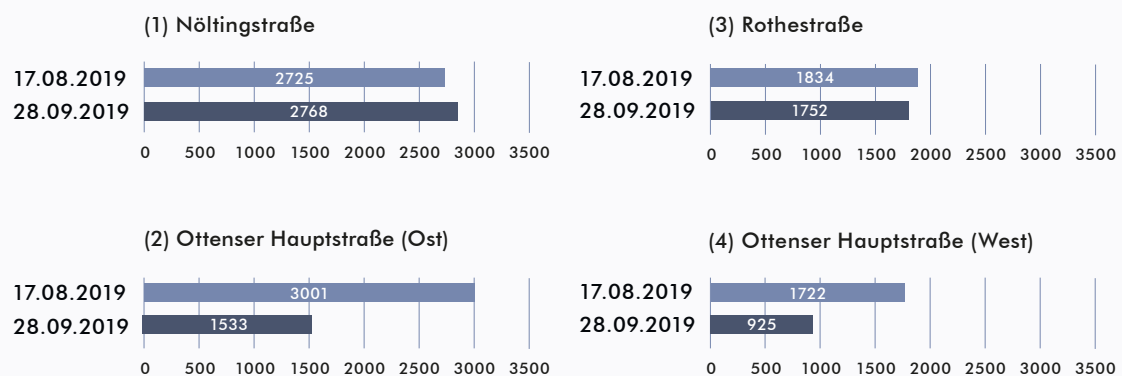
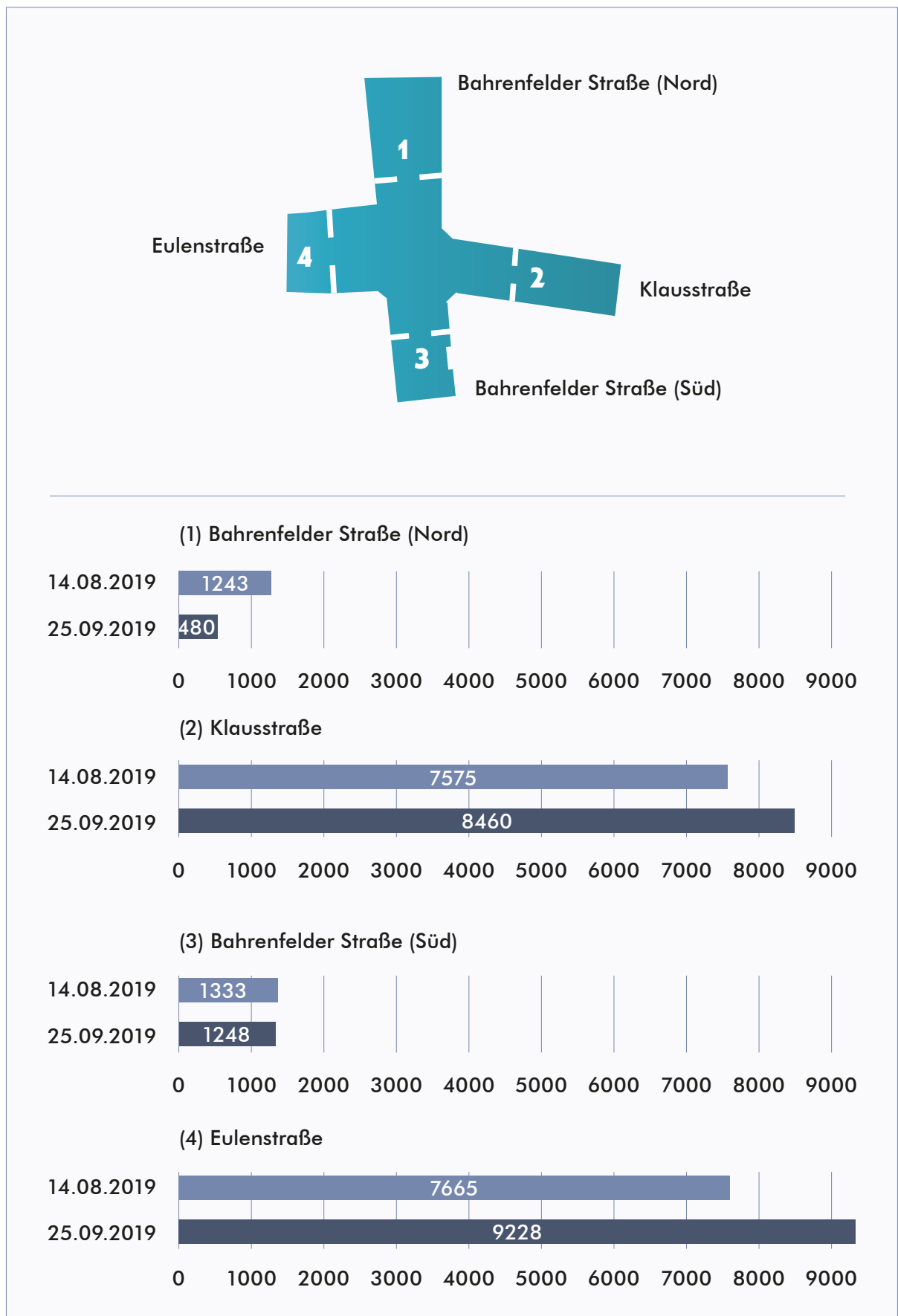


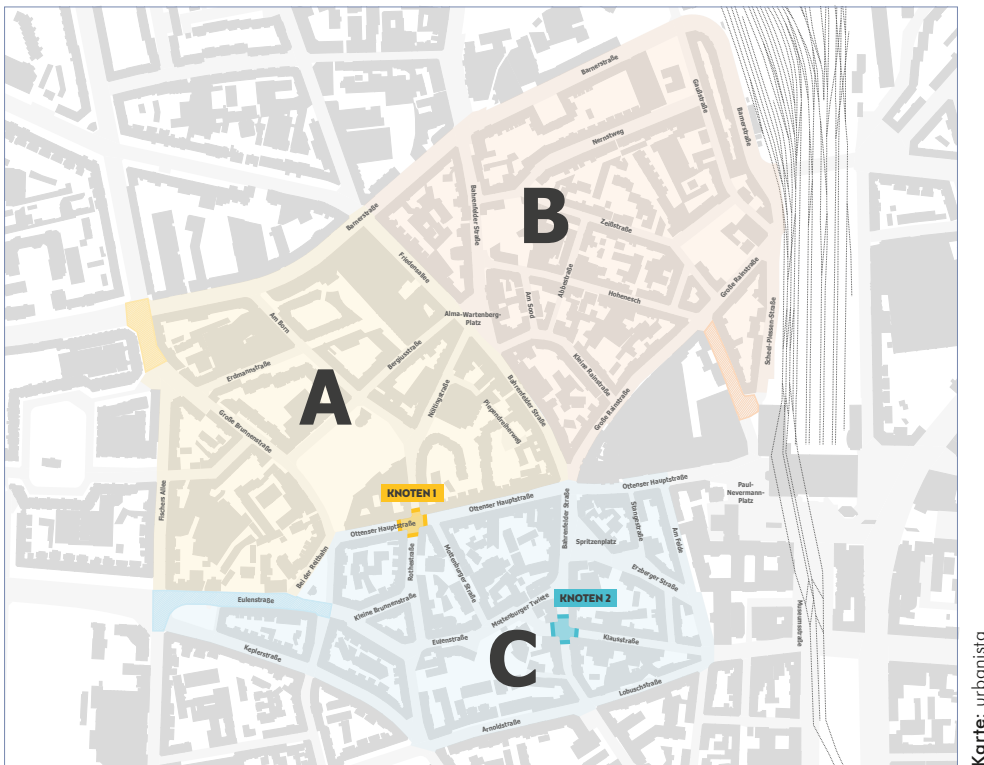
Abbildung 57: Anzahl der Kfz am Knoten 2 vor und nach Beginn des Projekts
(0:00 – 24:00 Uhr; nur Mittwochs erhoben)



3.5.3 Ruhender Verkehr

Die Zählungen des ruhenden Verkehrs in den drei Erhebungszonen A, B und C (Abbildung 58) zeigten größtenteils eine erhöhte Anzahl von parkenden Fahrzeugen während des Projekts im Vergleich zu vorher.

Abbildung 58: Erhebungszonen für den ruhenden Verkehr



Der Wegfall der Parkmöglichkeiten im Projektgebiet von „Ottensen macht Platz“ hat sich hier bemerkbar gemacht. Insgesamt lässt sich konstatieren, dass während der Projektlaufzeit tendenziell mehr geparkte Fahrzeuge gezählt wurden. Allerdings sind die im Projektgebiet selbst gelegenen Straßen, in denen im September nicht mehr geparkt werden durfte, natürlich auch in den Teilräumen A bzw. C des Erhebungsgebiets enthalten. In Zone C wurden unter anderem aus diesem Grund während der Projektlaufzeit teilweise auch weniger geparkte Fahrzeuge erfasst als vorher – z. B. mittwochs und samstags früh (Abbildungen 59-61, S. 98-99).

Zudem war der öffentliche Parkraum auch während der Projektlaufzeit nicht immer voll ausgelastet. Dieses Ergebnis deckt sich mit früheren Erhebungen seitens des Bezirksamts, die ergaben, dass außerhalb der Geschäfts- und Ausgehzeiten im Quartier durchaus auch freier Parkraum vorhanden ist, dass also Besucher:innen und Menschen, die vor Ort arbeiten, diesbezüglich einen zusätzlichen Nachfrage- druck erzeugen. Es wird interessant sein zu sehen, wie sich an dieser Stelle das Bewohnerparken auswirkt, das in Ottensen im April 2021 eingeführt wurde.

Ein weiterer Faktor, der zu unterschiedlichen Ergebnissen beiträgt, ist die Tatsache, dass die Anzahl der Fahrzeuge, die an einem bestimmten Straßen- abschnitt geparkt werden können, von deren Größe und den tatsächlichen Ab- ständen abhängt. So können ein mit größerem Abstand geparktes SUV oder ein Transporter ähnlich viel Parkraum einnehmen, wie zwei Kleinstwagen von der Größe eines Smart.

Abbildung 59: Ruhender Verkehr in Parkzone A

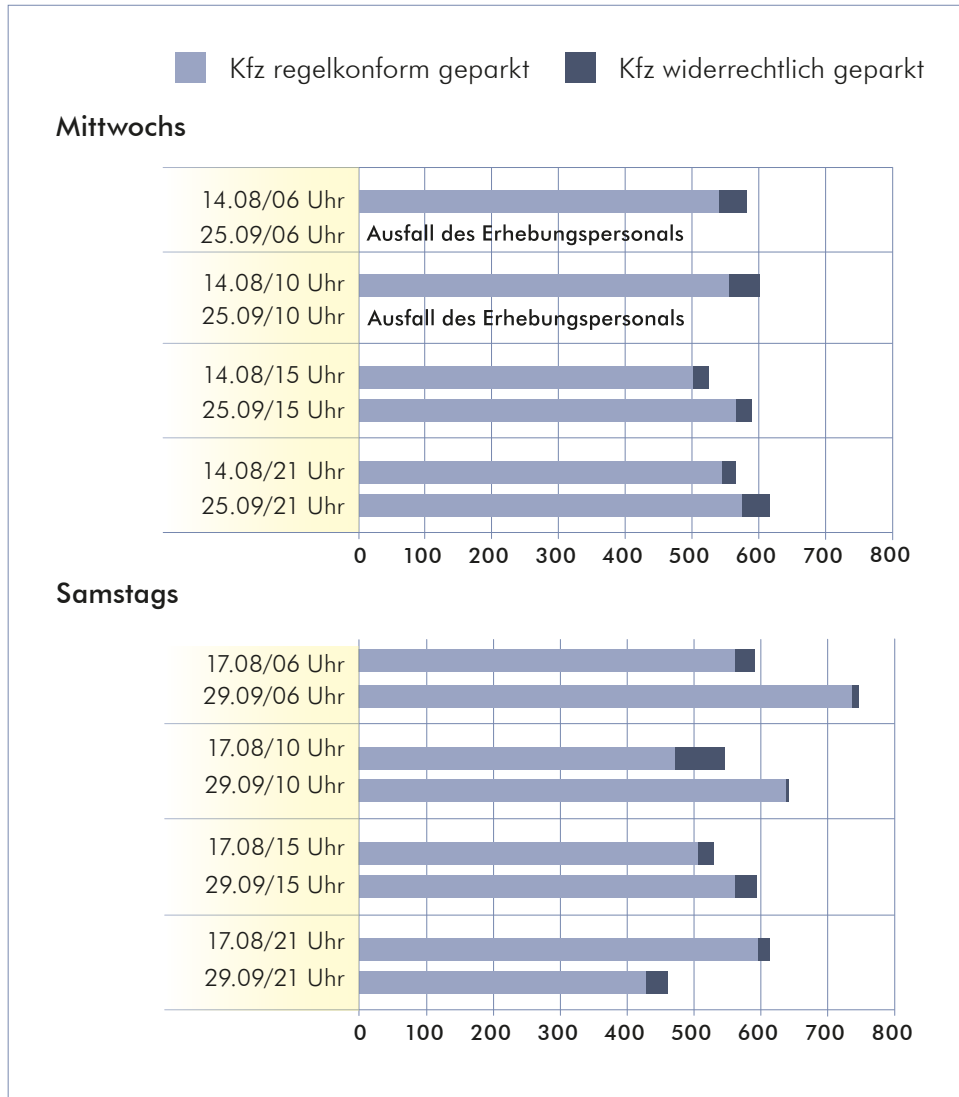
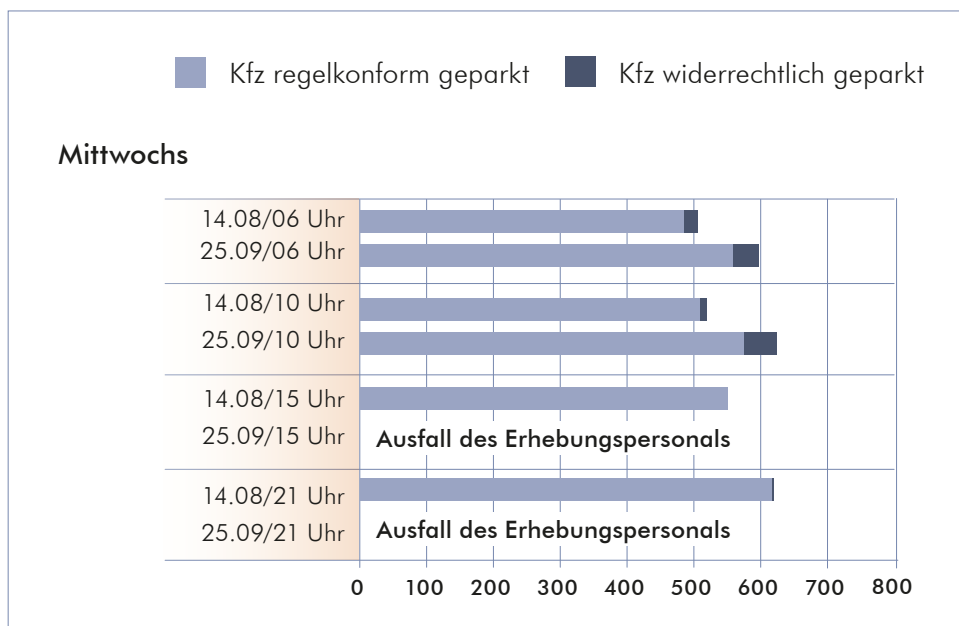


Abbildung 60: Ruhender Verkehr in Parkzone B



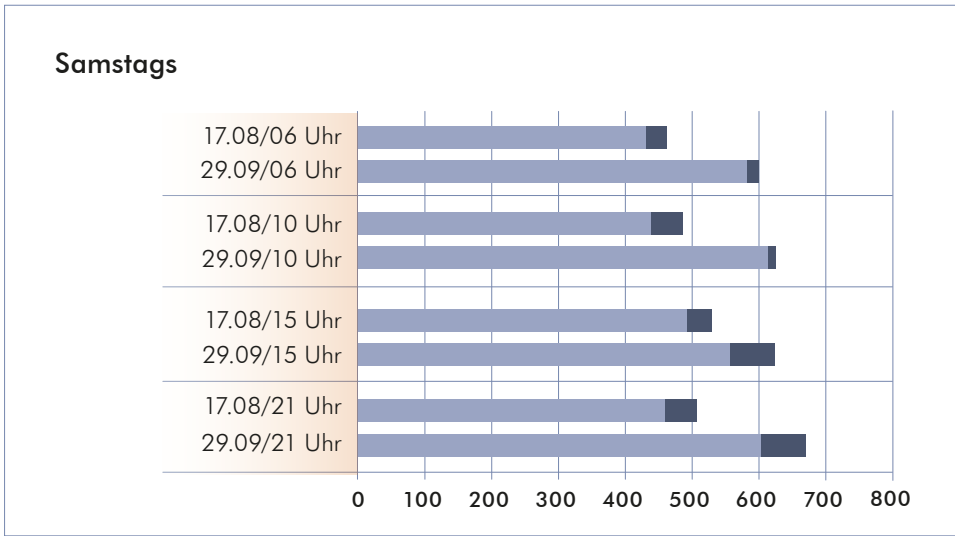
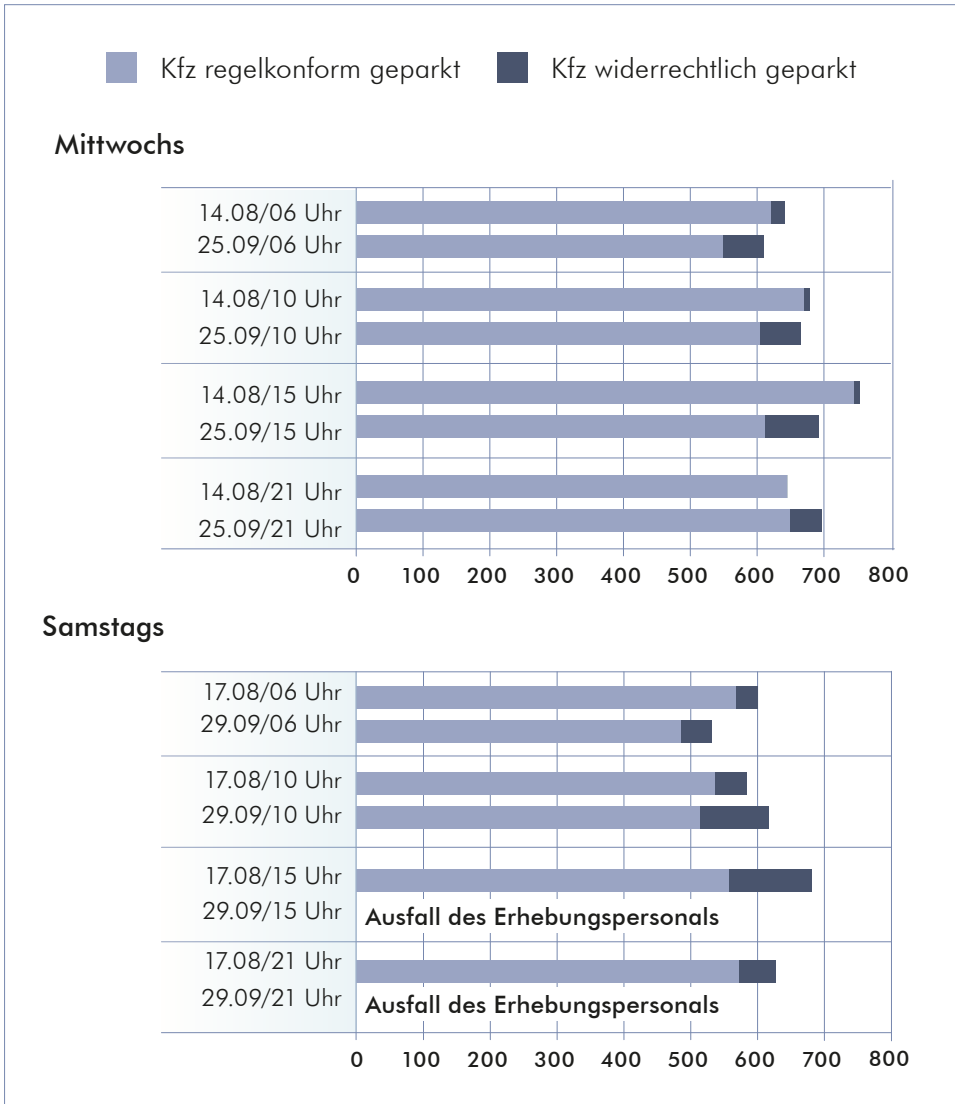


Abbildung 61: Ruhender Verkehr in Parkzone C



3.5.4 Zusammenfassung

Die Erhebungen des Kfz-Verkehrs zeigten, dass sich die Einfahrten in das Projektgebiet durch die Zufahrtsbeschränkungen deutlich verringert haben. Dieser Effekt ist an Q3 stärker ausgeprägt als an Q1, unter anderem, weil vor Beginn des Projekts in der Ottenser Hauptstraße wesentlich mehr Kfz unterwegs waren als im nördlichen Teil der Bahrenfelder Straße. Es fuhren jedoch auch nach dem Inkrafttreten der Beschränkungen noch Kfz in das Projektgebiet. Die Zählungen können allerdings keinen Aufschluss darüber geben, bei wie vielen dieser Fahrzeuge es sich zwischen 11:00 und 23:00 Uhr um Taxis gehandelt hat oder ob sie mit einer Ausnahmegenehmigung unterwegs waren (insgesamt wurden 287 Genehmigungen erteilt). Ebenso war generell nicht eindeutig festzustellen, ob Fahrzeuge, die vor 11:00 Uhr im Projektgebiet fuhren, dies zum Be- und Entladen taten.

Die Daten zeigen weniger klare Unterschiede beim nicht-motorisierten Verkehr. Für diese Verkehrsarten spielen jedoch saisonale Effekte und das aktuelle Wetter eine wichtige Rolle. So hat es zum Beispiel am Mittwoch, den 25.09., morgens und am Nachmittag geregnet, während der 14.08. ganztägig niederschlagsfrei war. Solche Faktoren können durchaus dazu beitragen, dass an einem bestimmten Tag insgesamt weniger Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, auch während der Projektlaufzeit, als an einem vergleichbaren niederschlagsfreien Tag. Für die Veränderungen, die sich in der Nutzung des Projektgebiets durch Menschen zu Fuß sowie auf dem Fahrrad ergaben, sind auch die Ergebnisse der Raumbesichtigungen höchst aufschlussreich (vgl. nächstes Kapitel) wie auch die Bilanz aus den Befragungen (vgl. Kapitel 3.1.5, 3.2.3).

Die Ergebnisse der Parkraumerhebungen weisen mit der Teilausnahme in Zone C eine Anzahlerhöhung der parkenden Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu vorher auf.

3.6 Raubeobachtungen

Für die Raubeobachtungen kam ein Methodenmix zum Einsatz, der auf unterschiedliche Art und Weise die Nutzung und Aneignung des Projektgebiets durch verschiedene Gruppen dokumentierte.

3.6.1 Ergebnisse Mapping

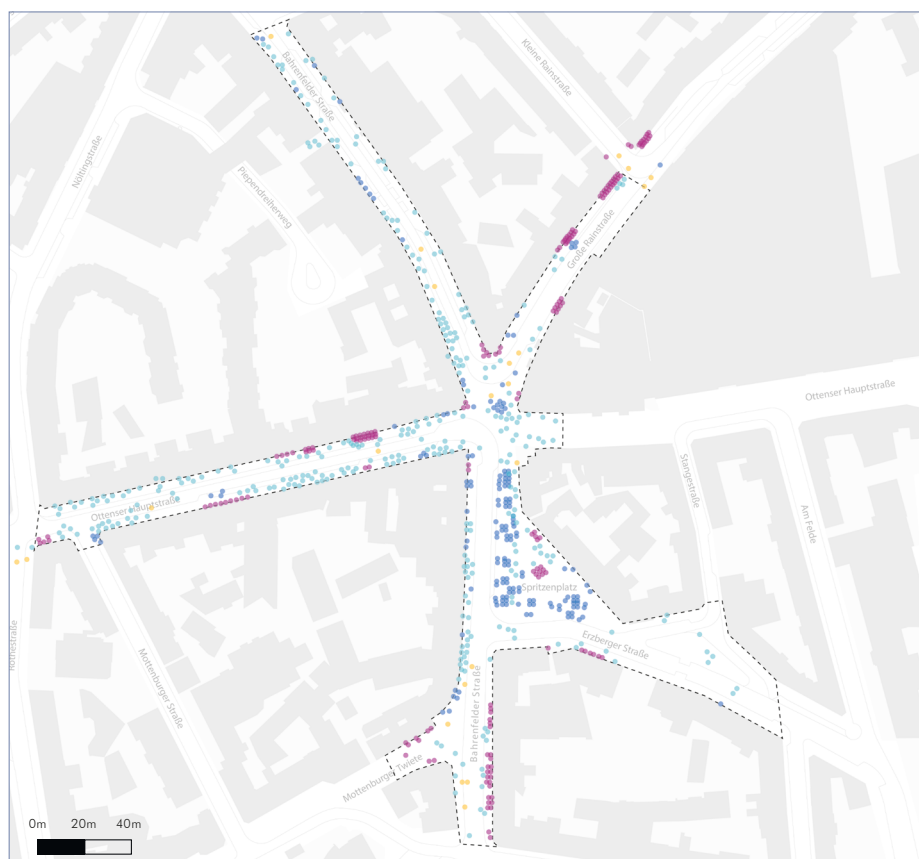
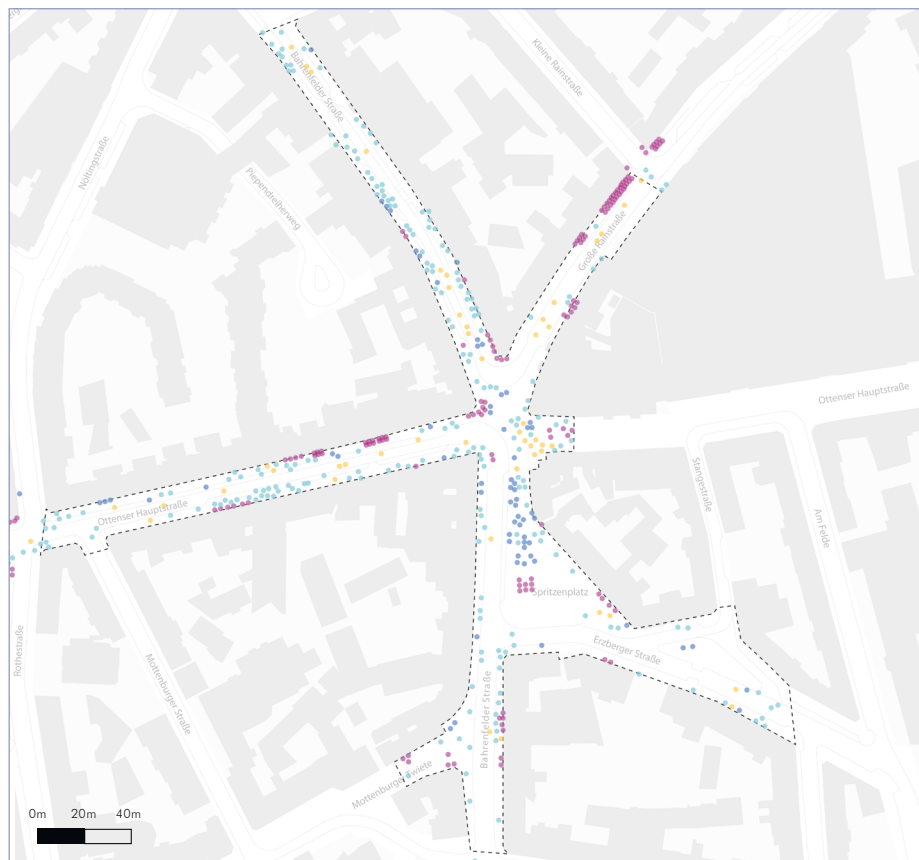
Die Anzahl der Raumnutzenden unterschied sich deutlich zwischen den Werk- und Samstagen – sowohl vor als auch während des Versuchszeitraumes konnte samstags ein Zuwachs um ca. ein Drittel festgestellt werden. Vor allem die Anzahl der sich in Bewegung befindlichen Raumnutzenden unterschied sich zwischen den Werk- und Samstagen (Abbildung 62, S. 102). Jedoch wurde kein quantitativer Unterschied zwischen entweder den beiden Werktagen oder den beiden Samstagen vor und während der Projektlaufzeit beobachtet. Die Gesamtheit der sich im Raum aufhaltenden Nutzer:innen schien stärker von den unterschiedlich stark besuchten Markttagen und den Witterungsverhältnissen abzuhängen. Diese Beobachtung deckt sich auch mit den Ergebnissen der Verkehrszählungen für den nicht motorisierten Verkehr.

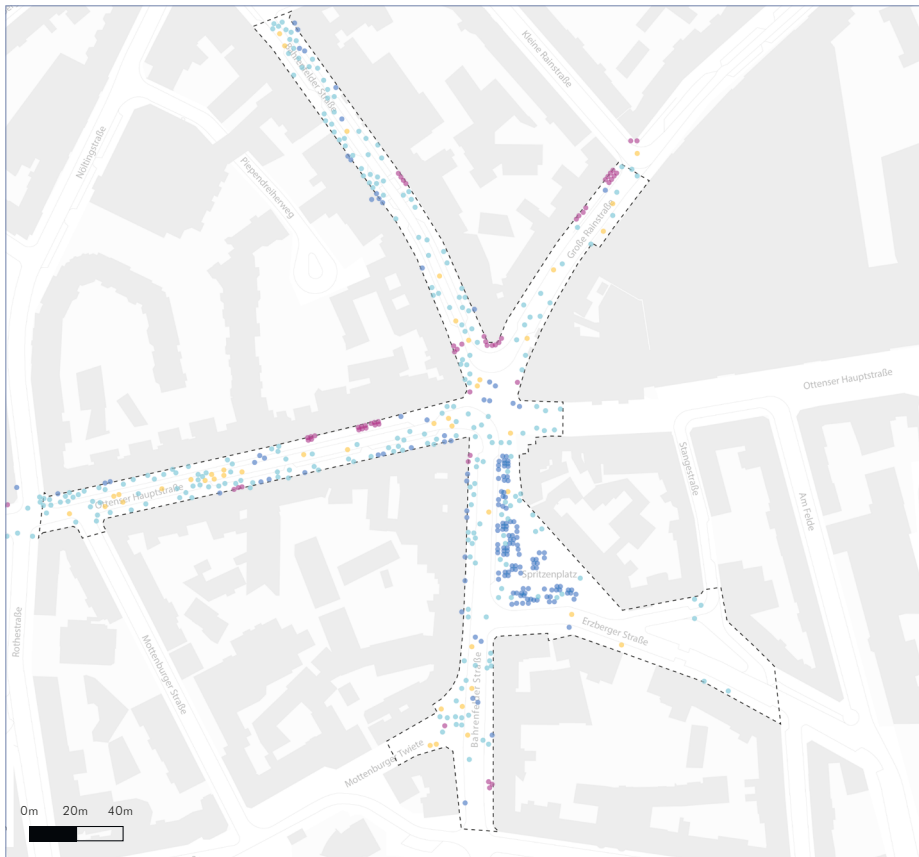
Die Überlagerungen der Kartierungen vor und während der Projektlaufzeit zeigen, dass sich die räumliche Verteilung der Raumnutzenden an den Erhebungstagen während des Versuchszeitraumes veränderte. Während sich vorher viele unterschiedliche Raumnutzende die schmalen Gehwegzonen teilten (Abbildung 63, S. 104), wurde während des Versuchszeitraumes vor allem in der Ottenser Hauptstraße und der nördlichen Bahrenfelder Straße die Fahrbahnfläche von vielen Fußgänger:innen als neuer Bewegungsraum angenommen. Auch Radfahrende wurden weniger oft auf den Gehwegen festgestellt. Dadurch hat sich die Situation auf den Gehwegen teilweise entspannt (Abbildung 64, S. 104).

Sowohl vor als auch während des Versuchszeitraumes stellten die Ottenser Hauptstraße und die nördliche Bahrenfelder Straße die am stärksten frequentierten Bewegungszonen des Erhebungsraumes dar, während die Große Rainstraße und die Straßenabschnitte rund um den Spitzenplatz deutlich weniger oft aufgesucht wurden, punktuell aber beliebte Aufenthaltsräume vorwies. So stellte vor allem der Spritzenplatz während der Marktzeiten einen stark frequentierten Anziehungspunkt mit größeren Aufenthaltszeiten dar. Daneben stellte sich auch das sog. Ottenser Kreuz (Kreuzungspunkt der Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße) als Treffpunkt und Aufenthaltsort zum Warten, Beobachten und Gespräche führen heraus. Weitere eher konsumorientierte Aufenthaltsorte befinden sich in den Vorzonen von Cafés, Bäckereien, Kneipen und Restaurants, vor allem in folgenden Bereichen des Projektgebietes: in der nördlichen Großen Rainstraße, der südlichen Bahrenfelder Straße, rund um das Ottenser Kreuz, sowie vereinzelt und punktuell entlang der Ottenser Hauptstraße. Die Anzahl stehend verweilender Personen nahm hierbei während des Projekts deutlich zu (Abbildung 62, S. 102), was sich auch in den Ergebnissen aus dem Raumtagebuch (Kapitel 3.6.2) widerspiegelt.

Radfahrende durchquerten den Erhebungsraum vor allem entlang der Ottenser Hauptstraße, der Bahrenfelder Straße und der Großen Rainstraße. Die Bereiche rund um den Spritzenplatz wurden dagegen deutlich weniger von Radfahrenden genutzt (was auch durch die Führung der Einbahnstraßen beeinflusst sein könnte).

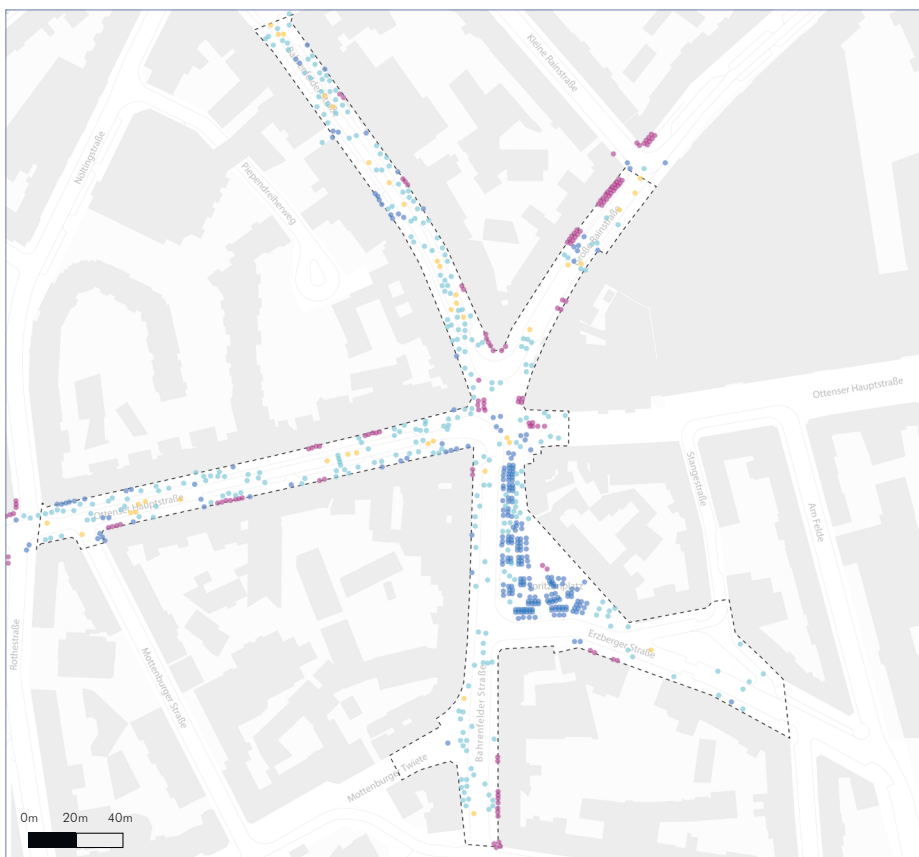
Abbildung 62: Mapping-Ergebnisse von den Erhebungstagen vor (links) und nach (rechts) Beginn des Projekts





- Laufende
- Stehende
- Sitzende
- Radfahrende

Erhebung
 Freitag 27.09.2019
 (nach Projektbeginn)
 12.00 - 13.00 Uhr,
 16°C, bedeckt,
 vereinzelt Nieselregen

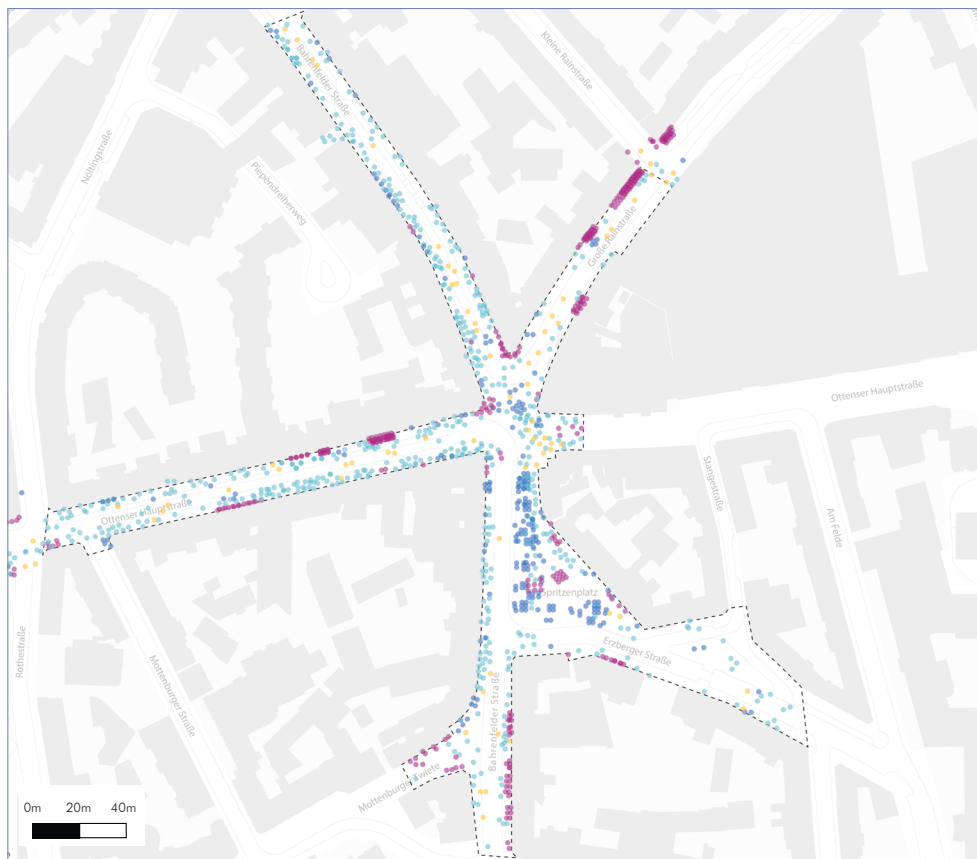


- Laufende
- Stehende
- Sitzende
- Radfahrende

Erhebung
 Samstag, 28.09.2019
 (nach Projektbeginn)
 12:00 – 13:00,
 17°C heiter bis wolbig,
 trocken, leicht windig

Quelle: eigene Darstellung

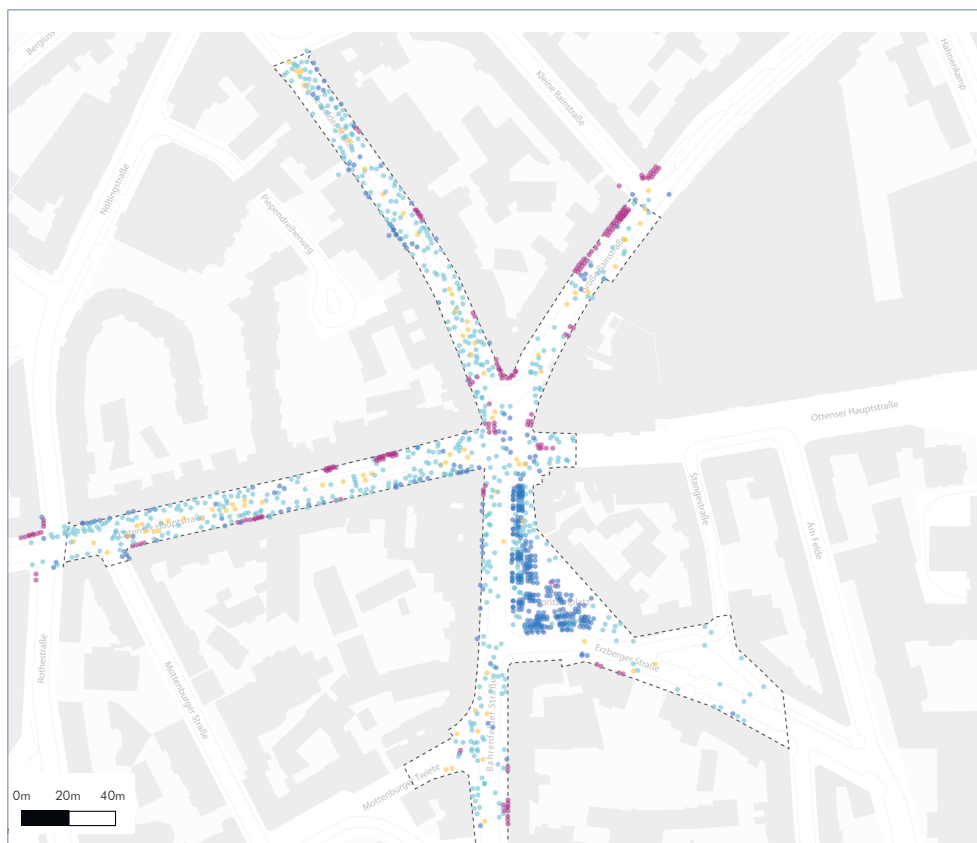
Abbildung 63: Überlagerung der Ergebnisse der Kartierungen vor Projektbeginn



Quelle: eigene Darstellung

- Laufende
- Stehende
- Sitzende
- Radfahrende

Abbildung 64: Überlagerung der Ergebnisse der Kartierungen nach Projektbeginn



Quelle: eigene Darstellung

- Laufende
- Stehende
- Sitzende
- Radfahrende

Auch diese Beobachtungen decken sich größtenteils mit den quantitativen Ergebnissen der Querschnittserhebungen (Kapitel 3.5.1). In den Befragungen wurde jedoch sowohl von Gewerbetreibenden als auch Anwohner:innen häufiger das „(vermehrt) rücksichtslose Verhalten“ von Radfahrer:innen erwähnt, obwohl diese im Erhebungszeitraum seltener auf den Gehwegen beobachtet wurden. Erstens kann es während des Projekts allerdings auch auf der Straßenmitte zu Konfliktsituationen gekommen sein und zweitens könnten die entsprechenden Äußerungen auch einer generellen Problematik entsprungen sein, die nicht zwingend durch das Projekt hervorgerufen oder besonders verstärkt worden war.

3.6.2 Ergebnisse Raumentagebuch

Die Erhebungsprotokolle und die begleitende Fotodokumentation wurden anhand von festgelegten Kategorien codiert und zusammengefasst. Die dadurch entstandenen Kurzbeschreibungen verstehen sich als beispielhafte Momentaufnahmen, die die atmosphärischen Qualitäten des Raumesgeschehens vor und während des Versuchszeitraumes beschreiben.

Bewegung und Aufenthalt

u. a. Gehen, Spazieren, Stehen, Warten, Sitzen, Pausieren, Essen und Trinken, Beobachten, Radfahren etc.

- **vorher:** Bewegung und Aufenthalt stehen auf den Gehwegen in räumlicher Konkurrenz. Aufenthaltsorte sind hauptsächlich gastronomiebezogen. Aufgrund mangelnder konsumfreier Aufenthaltsmöglichkeiten werden informelle Orte, wie Treppenstufen, Hauseingänge und Vorzonen von Geschäften dafür angeeignet.
- **während des Projekts:** Der Straßenraum wird als neue großzügige Bewegungszone angenommen, vor allem von größeren Gruppen, Personen mit Fahrrädern, Kinderwagen oder Hunden. Radfahrende nutzen die Fahrbahnmitte, da dort die Fugen stärker verfüllt sind. Die Bordsteinkante wird als neue konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeit genutzt.

Die Straße als sozialer Raum

u. a. Kommunikation, Interaktion, Begegnung, Gespräche, soziale Kontrolle, etc.

- **vorher:** Begegnungen und spontane Interaktionen finden auf den Bürgersteigen, in den Vorzonen der gastronomischen Nutzungen und der Kioske statt. Das sog. Ottenser Kreuz dient als Treffpunkt und als Bühne für Straßenmusiker.
- **während des Projekts:** Interaktionen und Gespräche finden immer wieder auch gezielt im Straßenraum statt. Die Parklets werden zum kurzzeitigen Verweilen und Diskutieren über das Projekt genutzt. Die Sichtbarkeit unterschiedlicher gleichzeitig im Raum stattfindender Aktivitäten ist deutlich erhöht.

Sport und Spiel

u. a. sportliche und spielerische Aktivitäten, Eltern und Kinder im Straßenraum

- **vorher:** Für sportliche und spielerische Aktivitäten eignen sich nur wenige Orte. Vor allem an den Skulpturen am Ottenser Kreuz und der Spritzenplatz außerhalb der Marktzeiten spielen ab und zu Kinder.
- **während des Projekts:** Eltern mit Kindern spazieren gerne in der Straßenmitte. Kinder erkunden den Straßenraum. Die Parklets werden von spielenden und kletternden Kindern angenommen. Eine im Straßenraum aufgestellte Tischtennisplatte wird rege genutzt.

Hinweise auf stattfindende Aneignungsprozesse

u. a. eigenständige Nutzung und Gestaltung von Vorzonen und des Straßenraumes

- **vorher:** Einige Gewerbetreibende gestalten die Vorzonen ihrer Geschäfte bereits mit kleineren Begrünungselementen und Sitzgelegenheiten. Vorzonen, Hauseingänge, Stufen und umfunktionsiertes Stadtmobiliar wie Stromkästen und Müllboxen wird von Gewerbetreibenden zum Pause machen genutzt.
- **während des Projekts:** Die Gestaltungselemente in den Vorzonen haben zugenommen und sind raumgreifender geworden. Einige dienen der Begrünung, andere als Sitzgelegenheiten oder Kundenstopper. Auf einem Parklet findet ein spontaner Flohmarkt statt.

Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden

u. a. zwischen Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Pkw-Nutzer:innen sowie dem Lieferverkehr

- **vorher:** Immer wieder fahren Radfahrende auf den Gehwegen, vermutlich um das Kopfsteinpflaster und den Verkehr zu vermeiden. Dies ist nicht immer konfliktfrei. Der Lieferverkehr stört den fließenden Verkehr, während der ruhende Verkehr die Lieferzonen blockiert und querende Fußgänger:innen für durchfahrende Pkw oft erst spät sichtbar werden lässt.
- **während des Projekts:** Radfahrende nutzen öfter die Fahrbahnmitte, aufgrund des Kopfsteinpflasters nutzen allerdings weiterhin einige Radfahrende die Gehwege. Der Lieferverkehr kann weitestgehend ungestört am Fahrbahnrand bzw. auf den Seitenstreifen stattfinden. Ab und zu finden sich private Fahrzeuge ohne Zufahrtsberechtigung und teilweise mit überhöhter Geschwindigkeit im Bereich der temporären Fußgängerzone. Sie werden des Öfteren deutlich von Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, darauf hingewiesen.

Funktionale Anforderungen an den Straßenraum

u. a. Organisation des Lieferverkehrs und des ruhenden Verkehrs, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Müllentsorgung, Qualität des Straßenbelages

- **vorher:** An Straßenschildern und auf Gehwegen abgestellte Fahrräder beeinträchtigen den Fußverkehr. Radfahrende haben sichtbare Mühe mit dem Kopfsteinpflaster, vor allem bei Nässe und aufgrund der ausgespülten Fugenverfüllung. Gewerblicher Müll verstellt vormittags zusätzlich die Bürgersteige.
- **während des Projekts:** Die neu geschaffenen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden genutzt. Wo sich keine Fahrradbügel befinden, werden Fahrräder nun am Fahrbahnrand abgestellt. Nach starken Niederschlägen sammelt sich an einigen Stellen Wasser in Pfützen am Bordsteinrand, was das Queren der Straße erschwert.

Ungewöhnliches und Unerwartetes

sonstige oder besondere Beobachtungen

- **vorher:** Um schneller voranzukommen, weichen bereits vor dem Verkehrsversuch vereinzelt Fußgänger:innen von den engen Bürgersteigen auf die Fahrbahnmitte aus, vor allem in der Bahnenfelder Straße.
- **während des Projekts:** Die für das Projekt gestalteten Bereiche und Parklets werden zur Kommentierung des Projektes und Bewerben von Veranstaltungen etc. genutzt. Die Straße selbst wird zum Anziehungspunkt und Fotomotiv.

3.7 Zusammenfassung der Ergebnisse nach Kriterien

Wie in Kapitel 2.3 erläutert, werden die im Vorangegangenen präsentierten Ergebnisse für einen leicht zugänglichen Überblick dafür genutzt, die dort definierten Kriterien anhand der folgenden drei Kategorien zu bewerten (Anm.: Kriterien A.6 und B.5 basieren auf Daten aus Kapitel 4):

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist Folgendes zu berücksichtigen: die Umverteilung des Straßenraums in Quartieren wie Ottensen soll aus Sicht von Politik und Verwaltung zu einer insgesamt zukunftsfähigeren Stadt mit – unter anderem – hoher Lebensqualität und nachhaltiger und sicherer Mobilität beitragen. Daher ist es aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive generell als Erfolg zu bewerten, wenn die Erhebungen zeigen, dass das jeweilige Kriterium positiv oder neutral bewertet wurde und das Projekt somit zu einer Verbesserung oder keiner Verschlechterung geführt hat.

+	entspricht einer überwiegend positiven Bewertung des jeweiligen Kriteriums.
0	zeigt an, dass sich bei der Bewertung des Kriteriums positive und negative Ergebnisse in etwa die Waage halten bzw. dass neutrale Rückmeldungen überwiegen.
–	bezeichnet eine überwiegend negative Bewertung des genannten Kriteriums.

Tabelle 29: Perspektive der Anwohner:innen

	positiv	neutral	negativ
A.1 Auswirkungen auf die Wohnqualität (inkl. Belastung durch Verkehrs- und Freizeitlärm) im Projektgebiet (Zone A)	+		
A.2 Auswirkungen auf die Wohnqualität (inkl. Belastung durch Verkehrs- und Freizeitlärm) in direkt angrenzenden Straßen (Zone B)		0	
A.3 Auswirkung des Projekts auf die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung (Zone A)			–
A.4 Bewertung der Erreichbarkeit der eigenen Wohnung im Projektgebiet <i>während</i> des Projekts	+		
A.5 Auswirkung des Projekts auf das Quartier insgesamt aus Sicht der Anwohner:innen	+		
A.6 Wünsche der Bewohner:innen des Quartiers bezüglich einer Fortführung des Projekts (ggf. gekoppelt mit konkreten Anliegen zur Anpassung des Konzepts)	+		

Tabelle 30: Perspektive der Gewerbetreibenden

	positiv	neutral	negativ
B.1 Entwicklung der Kund:innenfrequenz bei Gewerben im Projektgebiet			-
B.2 Umsatzentwicklung bei Gewerben im Projektgebiet		0	
B.3 Erreichbarkeit der Gewerbe im Projektgebiet für Lieferverkehre			-
B.4 Auswirkung des Projekts auf das Quartier insgesamt aus Sicht der Gewerbetreibenden		0	
B.5 Wünsche der Gewerbetreibenden des Quartiers bezüglich einer Forführung des Projekts (ggf. gekoppelt mit konkreten Anliegen zur Anpassung des Konzepts)	+		

Tabelle 31: Effekte auf die Nutzung und Qualität des öffentlichen Raums

	positiv	neutral	negativ
C.1 Einfluss auf die Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets durch Anwohner:innen		0	
C.2 Einfluss auf die Häufigkeit der Nutzung des Projektgebiets durch Menschen, die nicht in Ottensen wohnen		0	
C.3 Auswirkung auf die Art der Nutzung des öffentlichen Raums im Projektgebiet für diverse Zwecke (z. B. Gehen, Verweilen, Essen und Trinken auf nicht kommerziellen Flächen, Aneignung)	+		
C.4 Auswirkung auf die Raumqualität und Straße als Ort für Begegnung, Gespräche, Spiele und für Gruppen und Familien	+		
C.5 Auswirkung des Projekts auf das Quartier insgesamt aus Sicht der Passant:innen	+		

Tabelle 32: Auswirkungen für den nicht-motorisierten Verkehr

	positiv	neutral	negativ
D.1 Auswirkung auf das individuelle, verkehrliche Sicherheitsgefühl im Projektgebiet	+		
D.2 Auswirkung auf die Verkehrssicherheit für Kinder im Projektgebiet	+		
D.3 Auswirkung auf die Situation für den Fußverkehr im Projektgebiet	+		
D.4 Auswirkung auf die Situation für den Radverkehr im Projektgebiet	+		
D.5 Entwicklung von Konfliktsituationen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen		0	

Tabelle 33: Auswirkungen für den motorisierten Verkehr

	positiv	neutral	negativ
E.1 Auswirkung auf Kfz-Zahlen im Projektgebiet	+		
E.2 Entwicklung der Parkraumsituation in der Umgebung		0	
E.3 räumliche Verlagerungseffekte im Kfz-Verkehr		0	-

Die Beobachtungen an den Knotenpunkten lassen sich nicht sinnvoll zusammenfassen und sind somit getrennt dargestellt. An Knoten 1 wurde keine Verlagerung auf die Strecke Rothestraße/Nöltingstraße beobachtet (neutral). An Knoten 2 war eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf der Beziehung Klausstraße/Eulenstraße auszumachen (negativ). An der Einmündung Kleine Rainstraße/Bahrenfelder Straße wurde eine relative Zunahme der Abbiegeverkehre beobachtet, die sich jedoch absolut in einem niedrigen Bereich bewegen (neutral/negativ).

4. Wünsche und Vorschläge für die Fortsetzung des Projekts Ottensen macht Platz

Eine der Fragen, die in der Berichterstattung zum Projekt am meisten Aufmerksamkeit erhalten hat, war diejenige nach den Meinungen zu einer (möglichen) Fortführung des Projekts nach seinem (ursprünglich) geplanten Ende im Februar 2020. Um einen Vergleich der Antworten der drei Zielgruppen der Befragungen zu ermöglichen, werden die Ergebnisse in diesem Kapitel einander gegenübergestellt.

4.1 Anwohner:innen

Die Antworten der Anwohner:innen auf die Frage zur Fortsetzung wurden in der Auswertung nach Wohnstandort differenziert (Abbildung 65, S.110). Interessanterweise zeigte sich hier jedoch eine recht konstante Verteilung der Rückmeldungen. Zwischen 79% (Zone A und B) und 86% (Zone C) befürworteten eine Fortführung des Projekts, wobei jeweils 56% bzw. 57% sich für diesen Fall Veränderungen am Konzept wünschten. Der mit – geringem – Abstand größte Anteil derjenigen, die eine Rückkehr zur Ursprungssituation wünschten, war mit 23% im Gebiet B zu finden.

In der Gesamtbetrachtung aller Antworten sprachen sich 27% der Befragten dafür aus, das Projekt genauso fortzuführen, wie es während der Versuchsphase gelaufen war und 56% befürworteten eine Fortführung mit Veränderungen. Diese konnten im Rahmen einer Freitextantwort näher beschrieben werden, eine Option, von der 918 Teilnehmende Gebrauch machten und dabei insgesamt 2.693 Vorschläge, Anliegen und Wünsche formulierten. Von diesen stellen 68 eine weitere Begründung oder eine Bekräftigung der zuvor gewählten Antwort dar (wie beispielsweise „Ich finde es eine super Idee. Ich wusste nicht, dass es mitten in der Stadt so friedlich sein kann.“ oder „Abschaffen! Und zwar gerne noch vor Februar!!!! Das, was ich erwartet habe, ist eingetroffen. Keine Vorteile!“). Die verbleibenden 2.625 Wünsche für Veränderungen ließen sich in die in Tabelle 34 (S. 111) aufgeschlüsselten sieben Kategorien aufteilen.

Die geäußerten Wünsche sind – erwartbarerweise – sowohl vielfältig als auch zum Teil widersprüchlich und setzen andere Schwerpunkte als aus der Gruppe der Gewerbetreibenden (Tabelle 35, S. 113). Der Schwerpunkt liegt hier auf Umgestaltungsmaßnahmen im Projektgebiet sowie Vorschlägen für dessen Ausweitung.

Zudem wünschen sich die einen eine striktere Durchsetzung der Zufahrtsbeschränkungen oder auch eine Verschärfung derselben, während andere für das genaue Gegenteil plädieren. Es wird jedoch deutlich, dass diejenigen in der Mehrheit sind, die die Idee des Projekts prinzipiell unterstützen und deren Wünsche darauf abzielen, das Konzept räumlich und/oder in der Priorisierung des nicht-motorisierten Verkehrs auszuweiten, die Angebote für den nicht motorisierten Individualverkehr zu verbessern und durch strukturelle bzw. bauliche Veränderungen deren Qualität zu steigern.

Abbildung 65: Wünsche der Anwohner:innen für die Zeit nach Projektende – wie soll es weitergehen? (differenziert nach Wohnstandort)

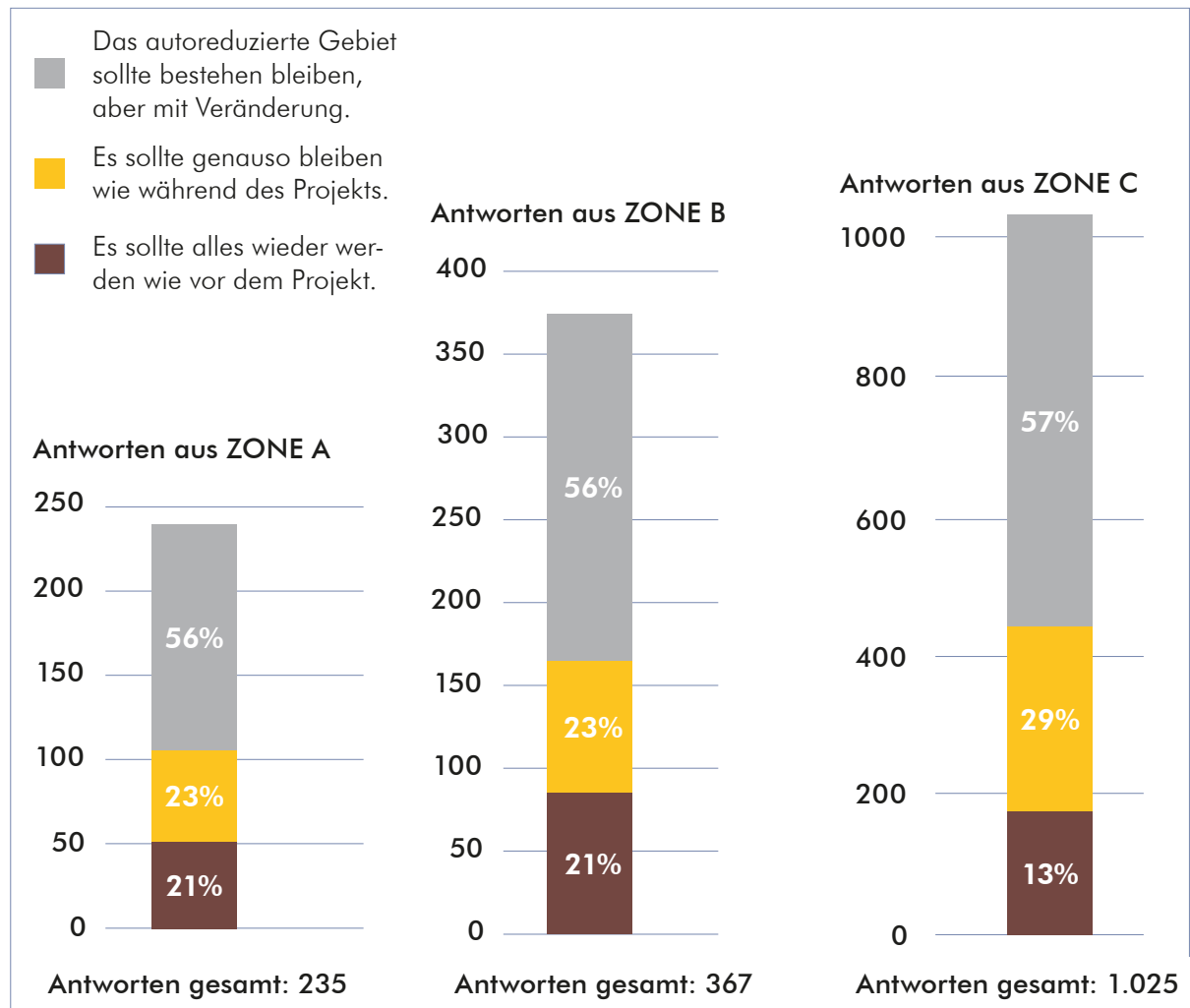


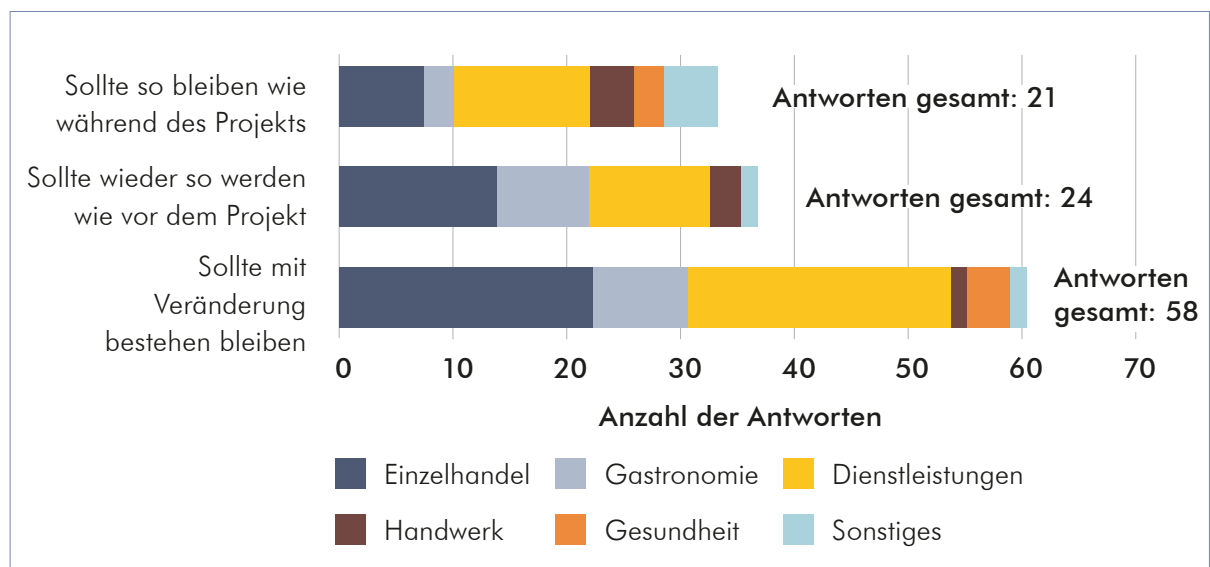
Tabelle 34: Wünsche bzw. Verbesserungsvorschläge für die Fortführung des Projekts seitens der befragten Haushalte (N = 2.625; Mehrfachnennungen möglich)

Kategorie	Inhalte (mit Anzahl der Nennungen)	Anzahl der Nennungen gesamt
Umbau/ Umgestaltung des Straßenraums im Gebiet	spezielle Fahrradspuren (187); Änderung des Straßenbelags (147); mehr Begrünung (148); mehr Straßenmobiliar/Sitzgelegenheiten (92); bauliche Trennung von Fahrbahn und Gehweg aufheben (68); mehr Fahrradstellplätze (44); Barrierefreiheit (13); allgemeine Anpassung des Straßenraums (6)	705
Ausweitung des Projektgebiets	allgemeiner Wunsch für eine Ausweitung oder konkrete Vorschläge	438
zusätzliche Zugangsrestriktionen bzw. besseres Durchsetzen der jetzigen Regeln	stärkere Kontrollen und Sanktionen (98); Autoverkehr physisch einschränken durch Poller etc. (55) bzw. Berliner Kissen, Zebrastreifen etc. (26); noch striktere Zugangsbeschränkung für Kfz-Verkehr (51); Geschwindigkeitsbeschränkungen besser durchsetzen (23); Zugangsbeschränkung für Fahrräder und E-Scooter (21); klarere Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Sondergenehmigung (15)	289
ergänzende Angebote für Kfz-Parken	Umsetzung Bewohnerparken Ottensen (199); Sonderkonditionen (in Parkhäusern) für Anwohner, gesonderte Angebote für Besuchsverkehr (71)	270
Zugangsrestriktionen lockern	Zufahrt frei für Anwohner:innen (49); Sondergenehmigungen für bestimmte Gruppen wie Handwerker, Mobilitätseingeschränkte etc. (36); Lockerung der Restriktionen für den Lieferverkehr (35); Kurzparken im Projektgebiet erlauben (16); sonstige Lockerungen (38)	174
veränderte Nutzung des öffentlichen Raums im Gebiet	mehr nichtkommerzielle Nutzung durch lokale Initiativen etc. (78); mehr (62) bzw. weniger (16) kommerzielle Nutzung durch Gastronomie oder Einzelhandel	156
Sonstiges	Die Mehrzahl der in dieser Kategorie enthaltenen Antworten beziehen sich auf weiter gefasste Änderungen und Handlungsebenen (z.B. allgemeinere Konzepte für Verkehrsprobleme in Ottensen, Verbesserung der ÖV Anbindung, mehr Sharing-Angebote, Entscheidungs- prozesse im Bezirk)	609

4.2 Gewerbetreibende

Abbildung 66 zeigt die Antworten von 103 Gewerbetreibenden auf die Frage nach einer Fortsetzung des Projekts. In diesem Fall werden auch die Rückmeldungen von außerhalb des Projektgebiets mit einbezogen, da auch angrenzende Bereiche auf indirekte Weise von den Veränderungen betroffen waren und dort möglicherweise der Wunsch nach Ausdehnung des Gebiets formuliert werden könnte. 20% waren der Ansicht, das Projekt solle genauso fortgeführt werden wie während der ursprünglichen Projektlaufzeit, gut 23% wünschten sich eine Rückkehr zum vorherigen Zustand und 56% befürworteten eine Fortsetzung, wünschten sich für diesen Fall jedoch Veränderungen. Somit sprachen sich gut drei Viertel dafür aus, das Konzept fortzuführen, von denen die Mehrheit Anpassungs- bzw. Verbesserungsbedarf sah. Die Verteilung der Branchen in den einzelnen Gruppen war relativ einheitlich.

Abbildung 66: Wünsche der Gewerbetreibenden für die Zeit nach Projektende – wie soll es weitergehen? (differenziert nach Branche)



Die konkreten Wünsche für Änderungen und Anpassungen bei einer Fortführung der autoreduzierten Zone (Tabelle 35) bezogen sich hauptsächlich auf unterschiedliche Lockerungen der Zugangsrestriktionen (in der Hauptsache für den Lieferverkehr und die Parkraumnutzung) sowie die Umgestaltung des öffentlichen Raums. Es gab jedoch auch Wünsche für zusätzliche Restriktionen bzw. effektivere Kontrollen der bestehenden Regelungen sowie Ausweitungen des Projektgebiets.

Tabelle 35: Wünsche bzw. Verbesserungsvorschläge für die Fortführung des Projekts seitens der Gewerbetreibenden (N = 122; Mehrfachnennungen möglich)

Kategorie	Inhalte (mit Anzahl der Nennungen)	Anzahl der Nennungen gesamt
Zugangsrestriktionen lockern	Ausweitung der Möglichkeiten für den Lieferverkehr (18) Kurzparken bzw. Anwohnerparken im Projektgebiet erlauben (13 + 7) sonstige Lockerungen (12) keine reine Fußgängerzone (7)	57
Umbau/Umgestaltung des Straßenraums im Gebiet	verbesserte Nutzbarkeit für Radverkehr (8) Änderung des Straßenbelags (5) bauliche Trennung von Fahrbahn und Gehweg aufheben (5) mehr Begrünung (3) allgemeine Umgestaltung (3) Barrierefreiheit (2) mehr Fahrradstellplätze (1)	27
zusätzliche Zugangsrestriktionen bzw. besseres Durchsetzen der jetzigen Regeln	Geschwindigkeitsbeschränkungen (besser durchsetzen) (8) noch striktere Zugangsbeschränkung für Kfz-Verkehr (3) stärkere Kontrollen und Sanktionen (2) Autoverkehr physisch einschränken durch Poller, Berliner Kissen, etc. (2)	15
Ausweitung des Projektgebiets	allgemeiner Wunsch für eine Ausweitung oder konkrete Vorschläge	7
veränderte Nutzung des öffentlichen Raums im Gebiet	mehr kommerzielle Nutzung durch Gastronomie oder Einzelhandel (1)	1
Sonstiges	Die Mehrzahl der in dieser Kategorie enthaltenen Antworten beziehen sich auf weiter gefasste Änderungen und Handlungsebenen (z.B. allgemeinere Konzepte für Verkehrsprobleme in Ottensen, Entscheidungsprozesse im Bezirk, mehr Sharing-Angebote).	15

4.3 Passant:innen

Da bei der Passant:innenbefragung explizit nur jene befragt wurden, die nicht vor Ort wohnen, wurde ihnen nicht die Frage gestellt, ob sie sich eine Fortführung des Projekts wünschen oder nicht. Dennoch hatten auch die Passant:innen die Möglichkeit, Vorschläge zu machen, für den Fall, dass eine Verstetigung des Projekts beschlossen werden sollte. Diese Möglichkeit nutzen insgesamt 88 der Befragten (Tabelle 36). Sie wünschten sich mehrheitlich Umbau- und Umgestaltungsmaßnahmen für das Projektgebiet und äußerten häufig auch Wünsche, die sich auf eine bessere Durchsetzung des bestehenden Konzepts bezogen. Auch eine Ausweitung des Projektgebiets wurde von einigen gewünscht, ebenso gab es jedoch auch Vorschläge für die Lockerung der bestehenden Zugangsregelungen. Das Thema Parken (außerhalb oder innerhalb des Projektgebiets) wurde von dieser Gruppe in diesem Kontext jedoch überhaupt nicht angesprochen, obwohl 21 % angegeben hatten, mit dem eigenen Auto gekommen zu sein (vgl. Abbildung 37, S. 77).

4.4 Zusammenfassung der Wünsche und Vorschläge zur Fortsetzung des Projektes

Insgesamt hat die Evaluation gezeigt, dass eine deutliche Mehrheit sich dafür ausspricht, einen autoreduzierten Bereich in der einen oder anderen Form vor Ort zu verstetigen. Eine Minderheit von 20% – 23% der Anwohner:innen und Gewerbetreibenden war dafür, das Gebiet wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen. Den Passant:innen war diese Frage nicht explizit gestellt worden, es äußerte sich jedoch auch im Rahmen der Freitextantworten niemand in diese Richtung.

Unter den befragten Anwohner:innen und Gewerbetreibenden, die sich für eine Verstetigung aussprachen, waren jeweils die in der Mehrheit, die für dieses Szenario einen oder mehrere Anpassungswünsche äußerten. Während dabei eine Vielfalt an Ideen zusammenkam, standen folgende Themenkomplexe im Vordergrund:

- Umgestaltung des Straßenraums für eine komfortablere und attraktivere Nutzung durch sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr: Rang 1 bei Haushalten und Passant:innen, Rang 2 bei den Gewerbetreibenden
- striktere Zugangsrestriktionen in Kombination mit einer besseren Durchsetzung geltender Regeln in Form von mehr Kontrollen: Rang 3 bei Haushalten und Gewerbetreibenden, Rang 2 bei Passant:innen
- Ausweitung des Projektgebiets: Rang 2 bei Haushalten, Rang 4 bei Gewerbetreibenden und Passant:innen
- Lockerung der Zugangsrestriktionen: Rang 1 bei Gewerbetreibenden, Rang 5 bei Haushalten und Passant:innen

Diese Evaluationsergebnisse können für Politik und Verwaltung wichtige Hinweise für die Etablierung eines Autoarmen Ottensens liefern, welche von der Bezirksversammlung Altona am 20.02.2020 beschlossen wurde (Drucksache 21-0689). Besonderes Augenmerk sollte dabei auf einer Umgestaltung des Straßenraums liegen, welche im autoreduzierten Bereich (in seiner vorläufigen oder auch einer anderen Ausdehnung) attraktive räumliche Qualitäten schafft und den Bedürfnissen von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen so gerecht wird, dass sowohl eine sichere Nutzbarkeit als auch gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden. Zudem wird

es wichtig sein, dafür zu sorgen, dass Belastungen durch den Kfz-Verkehr nicht lediglich räumlich verlagert werden. Auch der Umgang mit Parkständen im öffentlichen Raum und Regelungen für den Lieferverkehr sollten bei der weiteren Planung thematisiert werden.

Tabelle 36: Wünsche bzw. Verbesserungsvorschläge für die Fortführung des Projekts von Passant:innen (N = 167; Mehrfachnennungen möglich)

Themenkomplex	spezifische Inhalte (mit Anzahl der Nennungen)	Anzahl der Nennungen gesamt
Umbau/Umgestaltung des Straßenraums im Gebiet	mehr Straßenmobiliar/Sitzgelegenheiten (18) mehr Begrünung (15) spezielle Fahrradspuren (14) Änderung des Straßenbelags (10) bauliche Trennung von Fahrbahn und Gehweg aufheben (7) mehr Fahrradstellplätze (4) Barrierefreiheit (3) Beschilderung verbessern (3)	75
zusätzliche Zugangs- restriktionen bzw. besseres Durchsetzen der jetzigen Regeln	noch striktere Zugangsbeschränkung für Kfz-Verkehr (12) stärkere Kontrollen und Sanktionen (9) Autoverkehr physisch einschränken durch Poller etc. (6) Berliner Kissen, Zebrastreifen etc. (1) Geschwindigkeitsbeschränkungen besser durchsetzen (3) klarere Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Sondergenehmigung (2) Zugangsbeschränkung für Fahrräder und E-Scooter (1)	34
Veränderte Nutzung des öffentlichen Raums im Gebiet	Mehr nichtkommerzielle Nutzung durch lokale Initiativen etc. (9) Mehr kommerzielle Nutzung durch Gastronomie oder Einzelhandel (6) Weniger kommerzielle Nutzung durch Gastronomie oder Einzelhandel (1)	17
Ausweitung des Projektgebiets	allgemeiner Wunsch für eine Ausweitung oder konkrete Vorschläge	13
Zugangsrestriktionen lockern	Lockerung der Restriktionen für den Lieferverkehr (4) Zufahrt frei für Anwohner:innen (3) Sondergenehmigungen für bestimmte Gruppen wie Handwerker, Mobilitätseingeschränkte etc. (3)	10
Sonstiges	Die Mehrzahl der in dieser Kategorie enthaltenen Antworten beziehen sich auf weiter gefasste Änderungen und Handlungsebenen (z. B. Durchführung des Projekts im Sommer; allgemeinere Lösungskonzepte für Verkehrsprobleme in Ottensen; Entscheidungsprozesse im Bezirk)	18

4.5 Schlussbemerkung

Für das Projekt „Ottensen macht Platz“ ist es als Erfolg zu werten, dass sich so deutliche Mehrheiten der Anwohner:innen und Gewerbetreibenden grundsätzlich für eine Verstetigung des Projekts ausgesprochen haben – selbst wenn hierbei von den Meisten zugleich Anpassungen der konkreten Maßnahmen sowie eine frühzeitige Beteiligung gewünscht wurden. Die in diesem Bericht dargestellten Ergebnisse der wissenschaftlichen Evaluation stehen somit in Teilen im merklichem Kontrast zum öffentlichen Meinungsbild, das vor und während der Laufzeit des Projekts von bisweilen vehementer Kritik in sozialen Netzwerken und einer teilweise eher kritischen Berichterstattung in den Medien geprägt war.

Abschließend ist anzumerken, dass eine Umverteilung des Straßenraums weg vom motorisierten Individualverkehr und damit einhergehende verbesserte stadträumliche Qualitäten zu einer insgesamt zukunftsfähigeren Stadt mit (unter anderem) hoher Lebensqualität und nachhaltiger sowie sicherer Mobilität beiträgt – in Quartieren wie Ottensen wie auch andernorts. Somit ist es aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive nicht nur relevant, wenn Kriterien oder Maßnahmen positiv bzw. als Verbesserung bewertet werden. Auch eine neutrale Evaluation durch die relevanten Bevölkerungsgruppen (und mithin keine wahrgenommene Verschlechterung) sollten als Unterstützung eines entsprechenden Veränderungsbestrebens betrachtet werden.

Quellenverzeichnis

- Bezirksamt Altona; urbanista GmbH & Co KG;
Institut für Verkehrsplanung und Logistik (VPL)/TUHH (2020).
Ottensen macht Platz. Ausstellungstafeln der Evaluationsergebnisse.
Online verfügbar unter: www.hamburg.de/contentblob/13594640/fac87ad7a602e2ffb1c896d3fb5f7ad3/data/ausstellungstafeln-ottensen-macht-platz.pdf, zuletzt geprüft am 30.06.2021
- Förster, Agnes; Ackermann, Constanze & Fitschen, Katja (2017).
Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Evaluationsbericht.
München.
- Gehl, J.; Svarre, B. (2013). How to Study Public Life: Methods
in Urban Design. Island Press. New York.
- Hamburger Melderegister (2017). „Einwohnerabfrage“ im
Geoportal Hamburg am 28.04.2020
- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2018)
Mobilität in Deutschland 2017 – Hamburg und Metropolregion. Kurzreport.
Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
und Freie und Hansestadt Hamburg. Bonn.
Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/contentblob/11914984/66802cb6f20f2b2e9d84c3da37054f5f/data/mid2017-hamburg-kurzreport.pdf>
zuletzt geprüft am 03.04.2019
- ProQuartier Hamburg Gesellschaft für Sozialmanagement
und Projekte mbH (2020). Mitte Altona Info.
Online verfügbar unter: <https://mitte-altona.info/mobilitaet/>,
zuletzt geprüft am 06.06.2020
- Seggern, H. V. (2015). Creating knowledge: innovation strategies
for designing urban landscapes. Jovis. Berlin.
- Stadtteilarchiv Ottensen e.V. (2019). Geschichte Altona-Ottensen.
Online verfügbar unter <https://stadtteilarchiv-ottensen.de/schwerpunktthemen/geschichte-altona-ottensen/>,
zuletzt geprüft am 26.11.2019

Anhang 1 – Fragebögen

A 1.1 Fragenbogen Haushalte



im Auftrag von



Willkommen zur Haushaltsbefragung für das Projekt „Ottensen macht Platz“,

das vom 1. September 2019 bis Ende Februar 2020 läuft. Diese Umfrage wird im Auftrag des Bezirksamts Altona durch das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg (TUHH) durchgeführt.

Wir freuen uns, dass Sie sich die Befragung extra abgeholt haben. Bitte füllen Sie diesen Fragebogen nun aus und **senden Sie ihn uns** im dazugehörigen Umschlag **bis Montag, den 25.11.2019, zurück**. Sie müssen keine Briefmarken verwenden. Um Mehrfachteilnahmen auszuschließen, können wir jedoch nur Fragebögen berücksichtigen, die uns in diesem Umschlag erreichen.

Für die Beantwortung der Fragen brauchen Sie etwa 20 Minuten. Es müssen nicht alle Fragen beantwortet werden, aber je mehr Informationen Sie uns geben, desto besser wird die Qualität der Daten.

Was passiert mit den Ergebnissen?

Die Ergebnisse dieser Befragung sind Teil der Evaluation des Projekts „Ottensen macht Platz“. Die Ergebnisse werden der Politik vorgestellt und fließen mit in die Entscheidung ein, ob das Projekt über den Februar 2020 hinaus fortgeführt wird und wenn ja, in welcher Form. **Ihre Meinung ist dafür sehr wichtig!** Am Ende dieser Befragung erfahren Sie mehr darüber, wann und wo die Ergebnisse der Evaluation der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Hinweise zum Datenschutz:

Die Befragung ist vollständig anonym. Bitte achten Sie zu diesem Zweck auch darauf, dass Sie in den Freitextfeldern keine Namen von Privatpersonen oder Hinweise auf Wohnadressen eintragen.

Neben dem Bezirksamt werden die Daten zwei Studierenden im Masterstudiengang Stadtplanung der HafenCity Universität (HCU) für ihre Abschlussarbeit zur Verfügung gestellt. Dies geschieht selbstverständlich ebenfalls vollkommen anonym. Ein Rückschluss auf Ihre Person ist zu keiner Zeit möglich.

Wenn Sie weitere Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich gerne an ottensenmachtplatz@altona.hamburg.de

Wir sind gespannt auf Ihre Antworten!

Einstieg

Frage 1a: **Wie** haben Sie das erste Mal von dem Projekt „Ottensen macht Platz“ erfahren (bitte nur eine Antwort ankreuzen)?

- durch eine Postwurfsendung des Bezirksamts
 von Familie, Freunden, Bekannten
 aus der Presse
 Bisher wusste ich noch nichts davon.
- aus dem Internet / den sozialen Medien
 von Plakaten
 sonstige Quelle: _____

Frage 1b: **Wann** haben Sie zum ersten Mal von dem Projekt „Ottensen macht Platz“ erfahren (ggf. auch noch unter einem anderen Namen)?

Bitte geben Sie hier den Monat an: _____ 2019.

Frage 2: **In welchem Bereich** unseres Untersuchungsgebiets wohnen Sie?

Bitte suchen Sie auf der Karte nach der Straße, an der der Zugang zu Ihrer Wohnung liegt. Kreuzen Sie dann bitte den Buchstaben für den entsprechenden Bereich an:



Fragen zu Ihrer Mobilität

Frage 3: Wie oft nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

	mehrmals täglich	mindestens 1 x pro Tag	mindestens 1 x pro Woche	mindestens 1 x pro Monat	seltener oder nie
zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
eigenes Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Leihfahrrad / StadtRAD	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
öffentlicher Verkehr (Bus, U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motorrad / Moped etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E-Scooter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Privatauto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
CarSharing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 4: Mit welchem Hauptverkehrsmittel erreichen Sie seit Projektbeginn im September 2019 gewöhnlich Ihre Wohnung (bitte nur eine Antwort ankreuzen)?

Anmerkung: Das Hauptverkehrsmittel ist das, mit dem sie den längsten Anteil Ihres Wegs nach Hause zurücklegen.

- zu Fuß eigenes Fahrrad Leihfahrrad / StadtRAD E-Scooter
 Motorrad / Moped etc. Privatauto CarSharing
 öffentlicher Verkehr (Bus, U-/S-Bahn, Regionalbahn etc.) Taxi
 Sonstiges: _____

Frage 5a: Hat sich das Hauptverkehrsmittel, mit dem Sie normalerweise Ihre Wohnung erreichen, seit Beginn des Projekts im September im Vergleich zu davor verändert?

- Ja und zwar wegen des Projekts. [bitte weiter zu Frage 5.b]
 Ja, aber das hat nichts mit dem Projekt zu tun. [bitte weiter zu Frage 6a]
 Nein. [bitte weiter zu Frage 6]

Frage 5b: Mit welchem Hauptverkehrsmittel haben Sie vor dem Projektbeginn normalerweise Ihre Wohnung erreicht (bitte nur eine Antwort ankreuzen)?

Anmerkung: Auch hier ist das Hauptverkehrsmittel ist dasjenige, mit dem sie den längsten Anteil Ihres Wegs nach Hause zurücklegen.

- zu Fuß eigenes Fahrrad Leihfahrrad / StadtRAD E-Scooter
 Motorrad / Moped etc. Privatauto CarSharing
 öffentlicher Verkehr (Bus, U-/S-Bahn, Regionalbahn etc.) Taxi
 Sonstiges: _____

Frage 6a: Besitzt Ihr Haushalt ein oder mehrere Kraftfahrzeuge (Kfz)?

Pkw / Kleintransporter: Nein Ja, und zwar ____ (Anzahl eintragen)

Krafträder jeder Art: Nein Ja, und zwar ____ (Anzahl eintragen)

Die folgende Frage 6b bitte nur beantworten, wenn Sie ein oder mehrere Kfz besitzen.

Frage 6b: Verfügt Ihr Haushalt in Ottensen bzw. in Wohnortnähe über einen festen privaten Parkplatz (Privatbesitz oder gemietet, z.B. Garage, Tiefgarage, etc.)?

Nein. Nein, aber ich hätte / wir hätten gerne einen.

Ja, ich habe / wir haben aufgrund des Projekts ____ Stellplatz / Stellplätze angemietet.

Ja, ich miete / wir mieten unabhängig von dem Projekt dauerhaft ____ Stellplatz / Stellplätze.

Ja, ich besitze / wir besitzen unabhängig von dem Projekt ____ eigene(n) Stellplatz(e).

Frage 7: Wie beurteilen Sie die aktuelle Erreichbarkeit von / Zugänglichkeit zu Ihrer Wohnung?

sehr gut gut befriedigend

ausreichend mangelhaft ungenügend

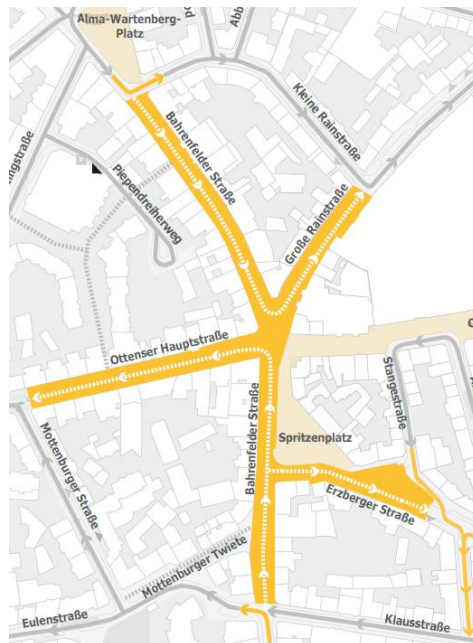
Frage 8: Wie hat sich die Erreichbarkeit / Zugänglichkeit zu Ihrer Wohnung durch das Projekt verändert?

deutlich verbessert geringfügig verbessert ist gleich geblieben

geringfügig verschlechtert deutlich verschlechtert

Fragen zum Projekt „Ottensen macht Platz“

Hier sehen Sie zur Erinnerung noch mal eine Karte vom Projektgebiet (dunkelgrau hinterlegte Straßen). Im Folgenden würden wir gerne etwas über Ihre Nutzung dieser Straßen erfahren sowie darüber, wie Sie die Veränderungen dort wahrnehmen und bewerten.



Frage 9: Zu welchen Zwecken und wie häufig nutzen Sie die Straßen im Projektgebiet seit dem Beginn von „Ottensen macht Platz“ im September 2019?

	sehr oft (täglich)	oft (mehrmals in der Woche)	gelegentlich (mehrmals im Monat)	selten (mehrmals im Jahr)	nie
für Einkaufen oder Erledigungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Besuche in Cafés, Kneipen oder Restaurants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
um Familie, Freunde oder Bekannte zu treffen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zum Spazieren, Schlendern oder Verweilen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Arztbesuche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für den Weg nach Hause	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Sonstiges und zwar: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 10a: Wie hat sich Ihre Nutzung der Straßen im Projektgebiet im Vergleich zu vor dem Beginn des Projekts am 1. September verändert?

	Ich nutze den Bereich jetzt <i>häufiger</i>	Ich nutze den Bereich jetzt <i>genauso oft</i>	Ich nutze den Bereich jetzt <i>weniger häufig</i>
für Einkaufen oder Erledigungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Besuche in Cafés, Kneipen oder Restaurants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
um Familie, Freunde oder Bekannte zu treffen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zum Spazieren, Schlendern oder Verweilen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Arztbesuche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für den Weg nach Hause	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Die Frage 10b auf der nächsten Seite bitte nur bei veränderter Nutzung der Straßen im Projektgebiet beantworten.

Frage 10b: Hat Ihre veränderte Nutzung dieser Straßen für die angegebenen Zwecke mit dem Projekt "Ottensen macht Platz" zu tun?

	Meine veränderte Nutzung hat etwas mit dem Projekt zu tun und zwar weil... (Bitte kurz begründen)	Meine veränderte Nutzung hat nur zum Teil mit dem Projekt zu tun.	Nein, meine veränderte Nutzung hat nichts mit dem Projekt zu tun.
Für Einkaufen oder Erledigungen		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Besuche in Cafés, Kneipen oder Restaurants		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
um Familie, Freunde oder Bekannte zu treffen		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zum Spazieren, Schlendern oder Verweilen		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Arztbesuche		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für den Weg nach Hause		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Sonstiges		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 11: Wie beurteilen Sie die folgenden Aspekte / Themen im Viertel aus heutiger Sicht?

	sehr gut	gut	mittelmäßig	schlecht	sehr schlecht	keine Antwort / weiß ich nicht
Ihre persönliche Wohnqualität	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Bereich des Projekts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
das Miteinander im öffentlichen Raum im Projektgebiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ihr persönliches Sicherheitsgefühl in Bezug auf den Verkehr in Ottensen allgemein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ihr persönliches Sicherheitsgefühl in Bezug auf den Verkehr im Projektgebiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrssicherheit für Kinder in Ottensen allgemein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrssicherheit für Kinder im Projektgebiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verkehrssituation für Fußgänger*innen in Ottensen allgemein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verkehrssituation für Fußgänger*innen im Projektgebiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verkehrssituation für Radfahrer*innen in Ottensen allgemein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verkehrssituation für Radfahrer*innen im Projektgebiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges: _____ _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<i>Fortsetzung Frage 11</i>	nicht vorhanden	gering	mittelmäßig	hoch	sehr hoch
Belastung durch Verkehrslärm in Ihrem direkten Wohnumfeld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belastung durch Freizeitlärm in Ihrem direkten Wohnumfeld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 12: Wie haben sich diese Aspekte aus Ihrer Sicht durch das Projekt verändert?

	deutlich verbessert	ein wenig verbessert	gleich geblieben	ein wenig verschlechtert	deutlich verschlechtert	keine Antwort / weiß ich nicht
Ihre persönliche Wohnqualität	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Bereich des Projekts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
das Miteinander im öffentlichen Raum im Bereich des Projekts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ihr persönliches Sicherheitsgefühl in Bezug auf den Verkehr im Bereich des Projekts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrssicherheit für Kinder im Bereich des Projekts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verkehrssituation für Fußgänger*innen im Bereich des Projekts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Verkehrssituation für Radfahrer*innen im Bereich des Projekts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges: _____ _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	deutlich weniger geworden	etwas weniger geworden	gleich geblieben	etwas stärker geworden	deutlich stärker geworden	keine Antwort / weiß ich nicht
Belastung durch Verkehrslärm in Ihrem direkten Wohnumfeld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Belastung durch Freizeitlärm in Ihrem direkten Wohnumfeld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 13: Durch welche Faktoren fühlen Sie sich *generell* gestört oder gestresst, wenn Sie sich in der Stadt im öffentlichen Raum aufhalten? (nicht speziell auf Ottensen bezogen)

	stört oder stresst mich oft	stört oder stresst mich manchmal	stört oder stresst mich nie
Platzverbrauch durch parkende Autos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
motorisierter Verkehr allgemein (Autos, Lkw, Krafträder)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoabgase, schlechte Luftqualität	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrslärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärm allgemein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
rücksichtslose Autofahrer*innen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
rücksichtslose Fahrradfahrer*innen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
rücksichtslose Fußgänger*innen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dichte und Enge, zu viele Menschen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu wenig Miteinander, Anonymität	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
wenig Grün (wie Bäume, Grünflächen, Pflanzcontainer)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
wenig Aufenthaltsmöglichkeiten oder Sitzgelegenheiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Müll, Verschmutzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
für Sonstiges _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 14: Welche der folgenden Faktoren sind für Sie wichtig, damit Sie sich in Ihrem Quartier wohlfühlen?

	finde ich sehr wichtig	finde ich ziemlich wichtig	finde ich nicht sehr wichtig	finde ich überhaupt nicht wichtig
Nicht-kommerzielle Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten (also z.B. öffentliche Bänke)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nachbarschaftliches Leben und soziales Miteinander	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grünflächen und Erholungsmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Straßenbäume	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ansprechende Architektur und Straßenbild	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<i>Fortsetzung Frage 14</i>	finde ich sehr wichtig	finde ich ziemlich wichtig	finde ich nicht sehr wichtig	finde ich überhaupt nicht wichtig
vielfältige Einkaufsmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cafés, Kneipen und Restaurants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
gute Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kfz-Abstellmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sichere Fahrradabstellanlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sauberkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
wenig Lärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
gute Luftqualität	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frage 15: Was fällt Ihnen im öffentlichen Raum im Projektgebiet seit Beginn des Projekts auf? Was gefällt Ihnen? Was gefällt Ihnen nicht? (bitte verwenden Sie Stichworte)

positiv	neutral	negativ

Frage 16a: Wie beurteilen Sie die Auswirkungen des Verkehrsversuchs für Ottensen insgesamt?

- sehr gut / sehr positiv gut / positiv neutral
 schlecht / negativ sehr schlecht / sehr negativ

Frage 16b: Was sind die wichtigsten Gründe für Ihre Meinung?

1. _____
2. _____
3. _____

Frage 17: Das Projekt „Ottensen macht Platz“ läuft bis Ende Februar 2020. Wie sollte es Ihrer Meinung nach dann weitergehen?

Das für das Pilotprojekt autoreduzierte Gebiet sollte genauso bleiben wie jetzt.

Das autoreduzierte Gebiet sollte bestehen bleiben, aber mit folgenden Veränderungen

Es sollte wieder alles so werden wie vor dem Projekt.

Frage 18: Haben Sie noch weitere Kommentare?

Fragen zum Haushalt

Ihre Antworten auf die folgenden Fragen helfen uns unter anderem festzustellen, wie gut die Ergebnisse der Befragung die Bevölkerung in Ottensen repräsentieren. Zudem kann auf diese Weise erfasst werden, ob das Projekt von bestimmten Bevölkerungsgruppen unterschiedlich wahrgenommen wird. Aus diesem Grund bitten wir Sie, diese persönlichen Informationen mit uns zu teilen. Natürlich ist der Datenschutz auch hier in vollem Umfang gewährleistet. Ihre Antworten können keiner Wohnadresse oder Einzelperson zugeordnet werden.

Frage 19: Ihr Geschlecht?

weiblich männlich divers

Frage 20: Wie alt sind Sie? _____ Wenn Sie Ihr genaues Alter nicht angeben möchten, runden die auf die nächsten 5 oder 10 Jahre (z.B. 30 statt 28).

Frage 21: Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

Ja, durch _____ Nein

Frage 22: Welches ist Ihr höchster Bildungsabschluss?

noch Schüler/in/(noch) ohne Abschluss Volks- oder Hauptschule

Mittlere Reife, Realschulabschluss Fachhochschulreife, Abitur, bzw.
Berufsausbildung mit Abitur

Fachhochschul-/Universitätsabschluss anderer Abschluss

Frage 23: Welche Bezeichnung für Ihre berufliche Situation trifft derzeit am besten auf Sie zu (bitte nur eine Antwort ankreuzen)?

- vollzeit berufstätig teilzeit berufstätig (aber kein Minijob)
 Minijob bzw. 450 € Job Schüler*in, Auszubildende*r oder Student*in
 Hausfrau / Hausmann zurzeit arbeitslos
 Rentner*in / Pensionär*in sonstiges: _____

Frage 24: Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen in Ihrem Haushalt?

Wir meinen damit die monatliche Summe aus Lohn, Gehalt, Einkommen oder aus selbständiger Tätigkeit, Rente oder Pension minus aller Abgaben wie Steuern. Eine auf 500€ oder 1000€ gerundete Angabe genügt:

_____ €

Frage 25: Wie lange wohnen Sie bereits in Ottensen?

- weniger als 1 Jahr 1 bis unter 5 Jahre 5 bis unter 10 Jahre
 10 bis unter 20 Jahre 20 Jahre oder mehr

Frage 26: Wie viele Menschen leben in Ihrem Haushalt (einschließlich Sie selber)?

Anzahl der Erwachsenen (18 Jahre und älter): _____

Anzahl der Jugendlichen (13 bis unter 18 Jahre): _____

Anzahl der Kinder (unter 13 Jahren): _____

Frage 27: Wenn Sie mit anderen Menschen zusammenleben: Wie einig sind Sie sich in Ihrer Meinung über das Projekt „Ottensen macht Platz“?

- Wir haben alle die gleiche Meinung zum Projekt.
 Unsere Meinungen zum Projekt unterscheiden sich ein wenig.
 Die Meinungen zum Projekt gehen in unserem Haushalt sehr weit auseinander.
 Weiß ich nicht. / keine Antwort

Ganz herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Die Evaluation des Projekts „Ottensen macht Platz“ wird Anfang Februar 2020 fertig gestellt sein. Aus Datenschutzgründen erfassen wir an dieser Stelle keine Kontaktdaten von Ihnen. Aktuelle Informationen zum Verkehrsversuch und zu öffentlichen Informationsveranstaltungen finden Sie jedoch unter www.ottensenmachtplatz.de

Die Ergebnisse dieser Befragung werden im Februar 2020 Vertretern der Bezirksversammlung Altona vorgestellt. Die Ergebnisse werden auch der Öffentlichkeit präsentiert und eine Zusammenfassung wird auf der oben genannten Webseite veröffentlicht.

A 1.2 Fragebogen Gewerbetreibende

Befragung der Gewerbetreibenden für das Projekt „Ottensen macht Platz“



Willkommen zur Befragung der Gewerbetreibenden zum Projekt „Ottensen macht Platz“,

das vom 1. September 2019 bis 29. Februar 2020 läuft. Diese Umfrage wird im Auftrag des Bezirksamts Altona durch das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg (TUHH) durchgeführt. Sie richtet sich an Inhaber*innen beziehungsweise Betreiber*innen von gewerblichen Betrieben, die sich in und um das Projektgebiet von „Ottensen macht Platz“ befinden.

Es ist schön, dass Sie sich diese Unterlagen extra abgeholt haben. Bitte füllen Sie den Fragebogen aus und senden Sie ihn uns im dazugehörigen Umschlag **bis Dienstag, den 21.01.2020 (Eingang bei der TUHH)**, zurück. Sie müssen keine Briefmarken verwenden, wir übernehmen das Rückporto. Um Mehrfachteilnahmen auszuschließen, können wir jedoch nur Fragebögen berücksichtigen, die uns in diesem Umschlag erreichen. Für die Beantwortung der Fragen brauchen Sie 20 bis 30 Minuten. Es müssen nicht alle Fragen beantwortet werden, aber je mehr Informationen Sie uns geben, desto besser wird die Qualität der Daten.

Was passiert mit den Ergebnissen? Die Ergebnisse dieser Befragung sind Teil der Evaluation des Projekts „Ottensen macht Platz“. Die Ergebnisse werden der Politik vorgestellt und fließen mit in die Entscheidung ein, ob das Projekt über den Februar 2020 hinaus fortgeführt wird und wenn ja, in welcher Form. **Ihre Meinung ist dafür sehr wichtig!**

Hinweise zum Datenschutz: Die Befragung ist vollständig anonym. Bitte achten Sie zu diesem Zweck auch darauf, dass Sie in den Freitextfeldern keine Namen von Privatpersonen oder Hinweise auf Gewerbeadressen eintragen. Ein Rückschluss auf Ihre Person bzw. Ihr Gewerbe ist zu keiner Zeit möglich. Wenn Sie weitere Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich gerne an ottensenmachtplatz@altona.hamburg.de

Wir sind gespannt auf Ihre Antworten!

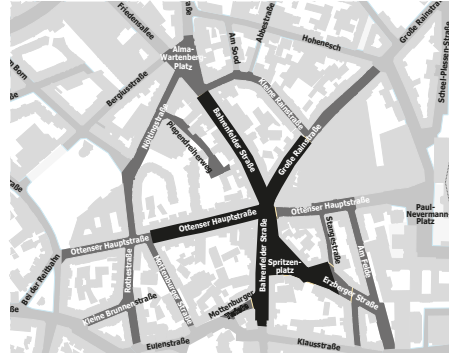
Einstieg

- 1a **Wie haben Sie das erste Mal von dem Projekt „Ottensen macht Platz“ erfahren?** *[Bitte nur eine Antwort ankreuzen.]*
- durch eine Postwurfsendung des Bezirksamts
 - aus dem Internet / den sozialen Medien
 - aus der Presse
 - von Plakaten
 - durch Kund*innen
 - durch Mitarbeiter*innen
 - von Familie, Freunden, Bekannten
 - sonstige Quelle: _____ *[Bitte eintragen.]*
 - Bisher wusste ich noch nichts davon.
- 1b **Wann haben Sie zum ersten Mal von dem Projekt „Ottensen macht Platz“ erfahren (ggf. auch noch unter einem anderen Namen)?**
Bitte geben Sie hier den Monat an: _____ 2019.

- 1 -

2 In welchem Bereich des Untersuchungsgebiets liegt der Zugang zu Ihrem Gewerbe?
 [Bitte ankreuzen]

- Im schwarzen Bereich, also dem Projektgebiet
 - Bahrenfelder Straße (zwischen Ottenser Hauptstraße und Kleiner Rainstraße)
 - Bahrenfelder Straße (zwischen Klausstraße / Eulenstraße und Ottenser Hauptstraße)
 - Erzberger Straße bzw. am Spritzenplatz
 - Große Rainstraße
 - Ottenser Hauptstraße
- Im dunkelgrauen Bereich
 - Am Felde, Stangestraße, Erzberger Straße, Beetsweg
 - Fußgängerzone in der Ottenser Hauptstraße
 - Kleine Rainstraße, Große Rainstraße, Alma-Wartenberg-Platz
 - Rothestraße, Kleine Brunnenstraße, Nöltlingstraße, Piependreierweg
 - Mottenburger Straße, Ottenser Hauptstraße



Fragen zu Mobilität & Erreichbarkeit

Die folgenden Fragen beschäftigen sich damit, wie Sie, Ihre Mitarbeiter*innen und Ihre Kund*innen jetzt und früher Ihr Gewerbe erreichen bzw. erreicht haben, und ob sich die Erreichbarkeit Ihres Standorts insgesamt aus Ihrer Sicht verändert hat. Außerdem geht es um Lieferverkehre und Stellplätze für gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge.

3a Mit welchen Hauptverkehrsmitteln erreichen Sie bzw. Ihre Mitarbeiter*innen gewöhnlich Ihr Gewerbe – und zwar A: vor dem Beginn des Projekts und B: seit Beginn des Projekts im September 2019?

Bitte vergeben Sie in der Tabelle jeweils die Ziffern 1-3 für die drei am häufigsten genutzten Verkehrsmittel (1 für das am häufigste genutzte usw.). Anmerkung: Das Hauptverkehrsmittel ist das, mit dem der längste Anteil des Wegs zur Arbeit zurückgelegt wird.

	Sie selbst		Ihre Mitarbeiter*innen	
	A: vor Projektbeginn	B: seit Projektbeginn	A: vor Projektbeginn	B: seit Projektbeginn
zu Fuß	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
eigenes Fahrrad	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Leihfahrrad / StadtRAD	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
öffentlicher Verkehr (Bus, U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn etc.)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Motorrad / Moped etc.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
E-Scooter	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Privatauto	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
CarSharing	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Taxi	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Sonstiges:	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

3b Falls sich die genutzten Hauptverkehrsmittel verändert haben, hat das mit dem Projekt zu tun?

bei mir selbst: ja nein

bei meinen Mitarbeiter*innen: ja nein Kann ich nicht sagen.

4a Mit welchen Hauptverkehrsmitteln erreichen Ihre Kund*innen gewöhnlich Ihr Gewerbe – und zwar

A: vor dem Beginn des Projekts und B: seit Beginn des Projekts im September 2019? Bitte vergeben Sie auch hier jeweils die Ziffern 1-3 für die drei am häufigsten genutzten Verkehrsmittel (1 für das am häufigste genutzte usw.).

A: vor Projektbeginn B: seit Projektbeginn

_____	_____	zu Fuß
_____	_____	mit dem Fahrrad
_____	_____	Leihfahrrad / StadtRAD
_____	_____	öffentlicher Verkehr (Bus, U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn etc.)
_____	_____	Motorrad / Moped etc.
_____	_____	mit dem Auto
_____	_____	Taxi
_____	_____	Sonstiges:

4b Falls sich die von Ihren Kund*innen genutzten Hauptverkehrsmittel verändert haben, hat das mit dem Projekt zu tun?

ja nein Kann ich nicht sagen.

5 Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit Ihres Gewerbes für Ihre Kund*innen heute im Vergleich zu vor Beginn des Projekts „Ottensen macht Platz“?

- deutlich verbessert geringfügig verbessert gleich geblieben (weiter zu Frage 6)
 geringfügig verschlechtert deutlich verschlechtert
 nicht relevant, weil unsere Kundschaft nicht zu uns in das Gebiet kommt

Begründung: [Mehrfachauswahl möglich]

- mehr Platz für Fußverkehr
 bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
 keine Möglichkeit mehr, mit einem Privatauto ins Projektgebiet zu fahren
 Wegfall der Parkmöglichkeiten im Projektgebiet
 Sonstige: _____

6 Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit Ihres Gewerbes für Ihre Lieferant*innen heute im Vergleich zu vor Beginn des Projekts „Ottensen macht Platz“?

- deutlich verbessert geringfügig verbessert gleich geblieben [weiter zu Frage 7a]
 geringfügig verschlechtert deutlich verschlechtert

Begründung: [Mehrfachauswahl möglich]

- bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder / Lastenräder
 mehr Platz für Anlieferungen
 legales/stressfreies Be- und Entladen während der Lieferzeiten
 Die Pick-up Points bieten zuverlässige Haltemöglichkeiten für unsere Zulieferer.
 Die offiziellen Lieferzeiten sind für unser Gewerbe nicht ausreichend.
 Die Pick-up Points sind für unsere Anlieferungen zu weit weg.
 Die Pick-up Points sind zu häufig belegt.
 Sonstige: _____

7a Besitzt Ihr Gewerbe ein oder mehrere betrieblich genutzte Kraftfahrzeuge (Kfz)?

- Lkw ab 3,5t: Nein Ja, und zwar _____ [Anzahl eintragen]
 Pkw / Kleintransporter: Nein Ja, und zwar _____ [Anzahl eintragen]
 Krafträder jeder Art: Nein Ja, und zwar _____ [Anzahl eintragen]

Die folgende Frage 7b bitte nur beantworten, wenn Ihr Gewerbe ein oder mehrere Kfz besitzt.

7b Verfügt Ihr Gewerbe in Ottensen über einen oder mehrere feste Stellplätze (Besitz oder gemietet, z.B. Garage, Tiefgarage, etc.)?

- Ja, ich miete / wir mieten unabhängig von dem Projekt dauerhaft Stellplätze: _____ [Anzahl]
 Ja, ich besitze / wir besitzen unabhängig von dem Projekt eigene Stellplätze: _____ [Anzahl]
 Ja, ich habe / wir haben aufgrund des Projekts Stellplätze angemietet: _____ [Anzahl]
 Nein. Nein, aber ich hätte / wir hätten gerne einen.

8 Haben Sie eine Durchfahrtserlaubnis für Ihr Gewerbe erhalten?

- Ja, für ein oder mehrere betriebseigene(s) Fahrzeug(e).
- Ja, ein oder mehrere Geschäftspartner hat/haben eine kennzeichenbezogene Erlaubnis erhalten.
- Nein, wir haben zwar eine beantragt aber der Antrag wurde abschlägig beschieden.
- Nein, wir haben keine beantragt oder den Antrag zurückgezogen..

Auswirkungen des Projekts „Ottensen macht Platz“ auf Ihre Geschäftslage

9 Wie beurteilen Sie die Entwicklung der Kundenfrequenzierung Ihres Gewerbes im Vergleich zum jeweiligen Monat in 2018?

	deutlich angestiegen	etwas angestiegen	gleich geblieben	etwas gesunken	deutlich gesunken	weiß ich nicht
August 2019 verglichen mit August 2018	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
September 2019 verglichen mit September 2018	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dezember 2019 verglichen mit Dezember 2018	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10a Wie hat sich der Umsatz Ihres Gewerbes im Vergleich zum jeweiligen Monat in 2018 verändert? Wenn Sie keine genaue Zahlen parat haben, reicht uns eine Rundung auf die nächsten 5 oder 10%.

Unser Umsatz ist	gestiegen um (in %)	ist gleich geblieben	ist gesunken um (in %)	weiß ich nicht
August 2019 verglichen mit August 2018	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
September 2019 verglichen mit September 2018	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Dezember 2019 verglichen mit Dezember 2018	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>

10b Wie hat sich der Umsatz Ihres Gewerbes insgesamt in den letzten 3 Jahren entwickelt (oder seit Sie Ihr Gewerbe an diesem Standort betreiben, falls es noch keine drei Jahre sind)?

stark gestiegen / sehr positiv	gestiegen / positiv	gleich geblieben	gesunken / negativ	stark gesunken / sehr negativ
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11 Wie haben sich die folgenden Aspekte aus Ihrer Sicht durch das Projekt verändert?

	deutlich verbessert	ein wenig verbessert	gleich geblieben	ein wenig verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß ich nicht
die Qualität des Projektgebiets als Geschäftslage allgemein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Begründung:	<input type="text"/>					
die Qualität der Geschäftslage für Ihr eigenes Gewerbe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Begründung:	<input type="text"/>					

weitere Auswirkungen des Projekts „Ottensen macht Platz“

12 Wie haben sich die folgenden Aspekte aus Ihrer Sicht durch das Projekt verändert?

	deutlich verbessert	ein wenig verbessert	gleich geblieben	ein wenig verschlechtert	deutlich verschlechtert	weiß ich nicht
die Qualität des öffentlichen Raums im Projektgebiet insgesamt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Atmosphäre im Projektgebiet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Zufriedenheit Ihrer Kund*innen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13 Welche Kommentare hören Sie von Ihren Kund*innen zum Verkehrsversuch am häufigsten?

1. _____
2. _____
3. _____

14 Was fällt Ihnen im öffentlichen Raum im Projektgebiet seit Beginn des Projekts auf?

Was gefällt Ihnen? Was gefällt Ihnen nicht? *[Bitte verwenden Sie Stichworte.]*

positiv	neutral	negativ

15a Wie beurteilen Sie die Auswirkungen des Projekts für Ottensen insgesamt?

sehr gut / sehr positiv	gut / positiv	neutral	schlecht / negativ	sehr schlecht / sehr negativ
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15b Was sind die wichtigsten Gründe für Ihre Meinung? *[Bitte verwenden Sie auch hier Stichworte.]*

1. _____
2. _____
3. _____

16 Das Projekt „Ottensen macht Platz“ läuft bis Ende Februar 2020.

Wie sollte es Ihrer Meinung nach dann weitergehen?

- Das für das Pilotprojekt autoreduzierte Gebiet sollte genauso bleiben wie jetzt.
- Das autoreduzierte Gebiet sollte bestehen bleiben, aber mit folgenden Veränderungen:

- Es sollte wieder alles so werden wie vor dem Projekt.

17 Haben Sie noch weitere Kommentare?

- _____
- _____
- _____
- _____

Fragen zu Ihrem Gewerbe

Ihre Antworten auf die folgenden Fragen sind unter anderem wichtig um festzustellen, ob das Projekt von unterschiedlichen Branchen unterschiedlich beurteilt wird.

Welcher Branche ordnen Sie Ihr Gewerbe zu?

- Einzelhandel und zwar: _____
- Gastronomie und zwar: _____
- Dienstleistungen und zwar: _____
- Handwerk und zwar: _____
- Gesundheit und zwar: _____
- Sonstiges und zwar: _____

Ist Ihr Gewerbe in Ottensen ein Einzelbetrieb oder ein Filialbetrieb?

- Einzelbetrieb, inhabergeführt Einzelbetrieb, inhabergeführt, dem Mercado zugehörig
- Einzelbetrieb, nicht inhabergeführt Einzelbetrieb, nicht inhabergeführt, dem Mercado zugehörig
- Filialbetrieb Filialbetrieb, dem Mercado zugehörig

Wieviele Mitarbeiter*innen (Vollzeit oder Teilzeit) hat Ihr Gewerbe an diesem Standort in Ottensen (ggf. inklusive Ihrer selbst)?

- 1 bis 3 4 bis 6 7 bis 9 10 oder mehr

Wie lange existiert Ihr Gewerbe bereits in Ottensen?

- weniger als 1 Jahr 1 bis unter 5 Jahre 5 bis unter 10 Jahre 10 bis unter 20 Jahre
- 20 Jahre oder mehr

Wann sind Ihre Öffnungs- bzw. Betriebszeiten (ggf. inklusive Mittagspause)?

Bitte nutzen Sie das 24 Stunden Format hh:mm.

	von	bis
Montags:	:	:
Dienstags:	:	:
Mittwochs:	:	:
Donnerstags:	:	:
Freitags:	:	:
Samstags:	:	:
Sonntags:	:	:

Wann wird Ihr Gewerbe gewöhnlich beliefert? Bitte nutzen Sie das 24 Stunden Format hh:mm.

- Wir erhalten an diesem Standort keine Lieferungen.
- Wir werden bedarfsabhängig an verschiedenen Wochentagen beliefert und zwar normalerweise zwischen ____:____ Uhr und ____:____ Uhr
- Wir werden normalerweise an folgenden Tagen zu folgenden Uhrzeiten beliefert:
- Montags: zwischen ____:____ Uhr und ____:____ Uhr
- Dienstags: zwischen ____:____ Uhr und ____:____ Uhr
- Mittwochs: zwischen ____:____ Uhr und ____:____ Uhr
- Donnerstags: zwischen ____:____ Uhr und ____:____ Uhr
- Freitags: zwischen ____:____ Uhr und ____:____ Uhr
- Samstags: zwischen ____:____ Uhr und ____:____ Uhr
- Sonntags: zwischen ____:____ Uhr und ____:____ Uhr

Ganz herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Die Evaluation des Projekts „Ottensen macht Platz“ wird Anfang Februar 2020 fertig gestellt sein. Aus Datenschutzgründen erfassen wir an dieser Stelle keine Kontaktdaten von Ihnen. Aktuelle Informationen zum Projekt finden Sie jedoch unter www.ottensenmachtplatz.de. Die Ergebnisse dieser Befragung werden im Februar 2020 Vertretern der Bezirksversammlung Altona vorgestellt. Die Ergebnisse werden auch der Öffentlichkeit präsentiert und eine Zusammenfassung wird auf der oben genannten Webseite veröffentlicht.

A 1.3 Fragebogen Passant:innen

Passant*innenbefragung Projekt „Ottensen macht Platz“



1. Wie haben Sie von dem Projekt „Ottensen macht Platz“ erfahren?

- von Familie, Freunden, Bekannten von Plakaten
 aus dem Internet / den sozialen Medien aus der Presse
 durch die Situation / Informationen vor Ort bisher wusste ich noch nichts davon.
 Sonstiges: _____

2. Wo wohnen Sie?

- Hamburg:
 Altona: Straße _____
 sonst: Stadtviertel und PLZ: _____
 Region Hamburg: Ort und PLZ: _____
 Deutschland Ausland

3. Arbeiten Sie im Bereich des Projektgebiets oder in der Umgebung?

- nein
 ja >> wo?
 im Projektgebiet selbst
 andere Straße: _____

4. Wie oft nutzen Sie normalerweise die folgenden Verkehrsmittel?

(alle abfragen, Mehrfachantworten sind möglich)

	mehrmals täglich	mindestens 1x pro Tag	mindestens einmal pro Woche	mindestens einmal pro Monat	seltener oder nie
zu Fuß					
eigenes Fahrrad					
Leihfahrrad / StadtRAD					
ÖV (Bus, U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn, etc.)					
Motorrad/Moped etc.					
E-Scooter					
Privatauto					
CarSharing					
Taxi					
Sonstiges:					

5. Wie sind Sie heute hierhergekommen (Hauptverkehrsmittel)?

Anmerkung: Das Hauptverkehrsmittel ist das Verkehrsmittel, mit dem der längste Anteil des Weges zurückgelegt wurde. Es ist nur eine Antwort möglich.

- zu Fuß eigenes Fahrrad Leihfahrrad / StadtRAD
 ÖV (siehe oben) Motorrad/Moped etc. E-Scooter
 CarSharing Privatauto Taxi
 sonstiges: _____

weiter auf der nächsten Seite >>>>>

6. Was tun Sie heute hier im Bereich des Projekts? (Mehrfachnennungen möglich)

- Einkaufen, Erledigungen Arztbesuch Tourist*in
 Mittagspause Ich bin beruflich / geschäftlich unterwegs
 Spazieren, Schlendern Verweilen, aufhalten, sitzen
 Café / Kneipe / Restaurantbesuch Familie / Freund*innen / Bekannte treffen
 Ich bin auf dem Weg zu / nach _____
außerhalb des Projektgebiets (Durchquerung)
 Sonstiges: _____

7. Wie häufig nutzen Sie den Bereich des Projekts?

- täglich mehrmals in der Woche mehrmals im Monat
 einige Male pro Jahr weniger als einmal pro Jahr einmalig / nur heute

8. Sind Sie seit Beginn des Projekts häufiger oder seltener hier als vorher?

- häufiger als vorher (weiter mit Frage 9) gleich häufig wie vorher (weiter mit Frage 10) seltener (weiter mit Frage 9)

9. Falls sich Ihre Nutzung der entsprechenden Straßen seit Anfang September / Beginn des Projekts verändert hat, liegt das am Projekt?

- Ja, weil _____

 Nein, sondern an _____

10. Wenn Sie das Gebiet des Verkehrsversuchs auch schon vorher kannten, sagen Sie mir jetzt bitte, wie sich die folgenden Aspekte aus Ihrer Sicht seit Beginn des Versuchs verändert haben. *Sonst geben Sie mir einfach Ihre Einschätzung der jetzigen Situation (kursiv).*

kannte das Gebiet schon	<input type="checkbox"/>	ver- bessert	gleich geblieben	ver- schlechtert	keine Antwort / weiß nicht
<i>aktuelle Einschätzung</i>	<input type="checkbox"/>	<i>positiv</i>	<i>neutral</i>	<i>negativ</i>	
Aufenthaltsqualität (attraktiver Ort, lädt zum Verweilen ein, etc.)					
das Miteinander im öffentlichen Raum					
Ihr persönliches Sicherheitsgefühl in Bezug auf den Verkehr					
Sicherheit für Kinder					
Verkehrssituation für Fußgänger*innen insgesamt					
Verkehrssituation für Radfahrer*innen insgesamt					
Belastung durch Verkehrslärm					
Belastung durch Freizeitlärm					

weiter auf der nächsten Seite >>>>

11. Was fällt Ihnen in den Straßen im Projektgebiet seit Beginn des Projekts auf? Was gefällt Ihnen? Was gefällt Ihnen nicht?

positiv	neutral	negativ

12.a Wie beurteilen Sie die Auswirkungen des Projekts für Ottensen insgesamt?

- sehr gut / sehr positiv gut / positiv neutral
 schlecht / negativ sehr schlecht / sehr negativ keine Antwort

12.b Was sind Ihre wichtigsten Gründe für diese Einschätzung Meinung?

1. _____
2. _____
3. _____

13. Das Projekt „Ottensen macht Platz“ läuft bis Ende Februar 2020. Haben Sie Anregungen, Wünsche oder Ideen für den Fall, dass die Bezirksversammlung Altona entscheidet, dass das Projekt verlängert oder verstetigt wird?

14. Wie alt sind Sie?

Wenn Sie Ihr genaues Alter nicht angeben möchten, runden Sie einfach auf die nächsten 5 oder 10 Jahre (z.B. 30 statt 28):

15. Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

- Ja, durch _____
 Nein

16. Geschlecht der/des Befragten: männlich weiblich divers

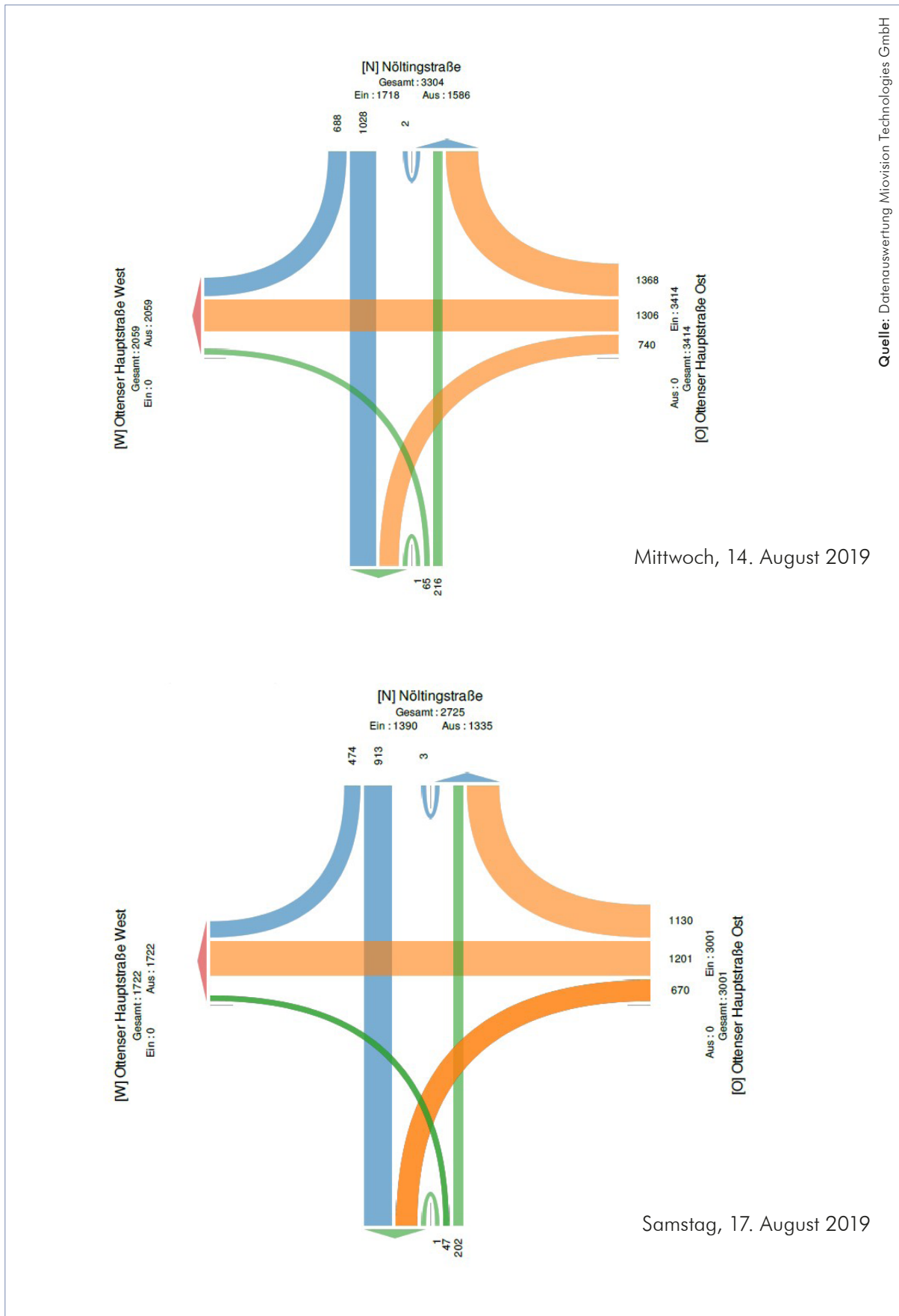
VIELEN DANK und einen SCHÖNEN TAG!

Erhebungstag: MI SA Uhrzeit: _____

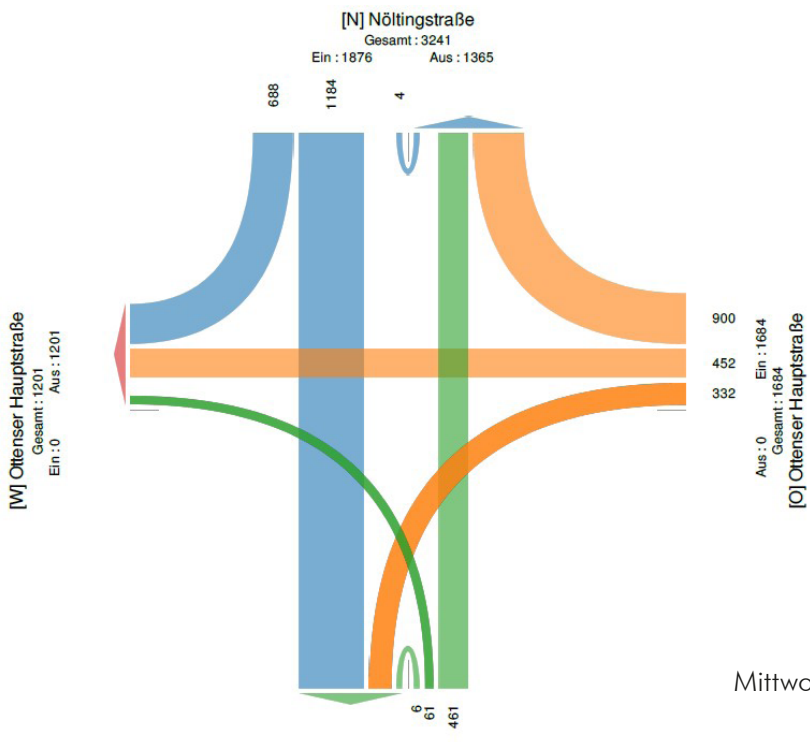
Antworten wurden von Befragter / Befragtem selbst ausgefüllt: ja

Anhang 2 – Knotenpunktdiagramme

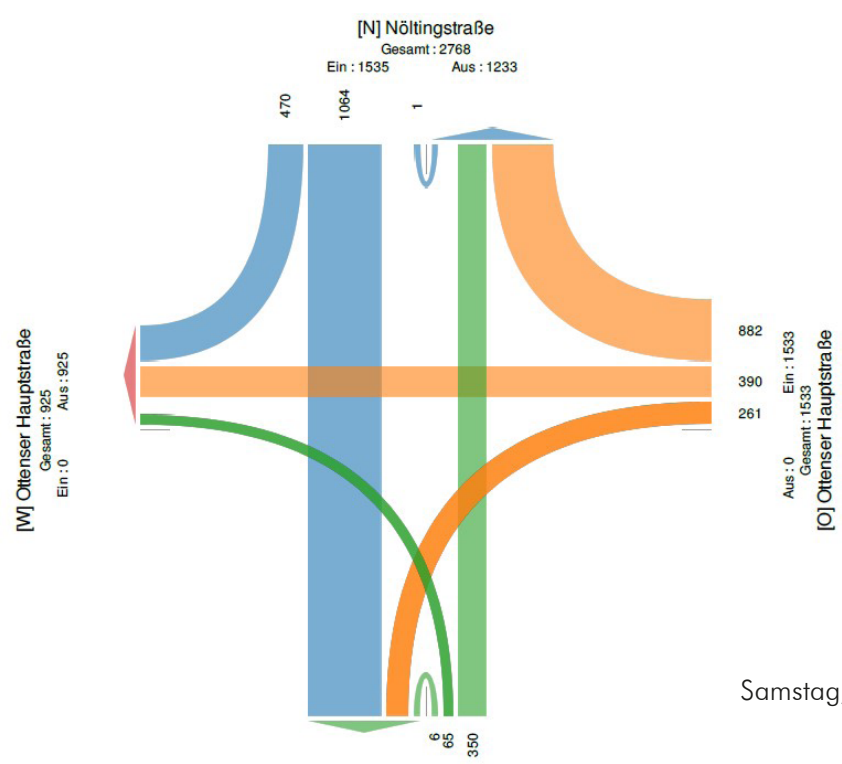
Knoten 1 Nöltingstraße – Rothestraße – Ottenser Hauptstraße



Quelle: Datenauswertung Miovision Technologies GmbH



Mittwoch, 25. September 2019



Samstag, 28. September 2019

Knoten 2: Klausstraße – Eulenstraße – Bahrenfelderstraße

