

# TUHH

*Technische Universität Hamburg*

Institut W-8 Verkehrsplanung und Logistik

## Die verkehrliche Umgestaltung des Ortskerns von Hamburg-Rissen

Bedürfnisse der Bevölkerung, mögliche Gestaltungen und nachhaltige Effekte

The traffic redesign of the town center of Hamburg-Rissen

Needs of the population, possible designs, and sustainable effects

**Bachelorarbeit**

Hamburg, 30. April 2021

**Vorgelegt von:**

Katrin Hansen

Matrikelnummer: 51032

E-Mail: [hansen.katrin@gmx.de](mailto:hansen.katrin@gmx.de)

Adresse: Rissener Dorfstraße 27  
22559 Hamburg-Rissen

Studiengang: B.Sc. Logistik und Mobilität

**Erstprüfer:**

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

**Zweitprüferin:**

Anja Berestetska M.Sc.

## Abstract

Der Verein Zukunftsforum Rissen e.V. arbeitet derzeit an einer potenziellen Aufwertung des Ortskerns von Hamburg-Rissen. Ziel ist es, die Nachhaltigkeit im Stadtteil durch Förderung des Fahrradfahrens und Zufußgehens voranzubringen. Die vorliegende Bachelorarbeit dient als Wegweisung für verkehrliche Umgestaltungen und zeigt Möglichkeiten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Ortskern von Hamburg-Rissen auf. Dazu wird folgende Forschungsfrage gestellt: Welche verkehrliche Umgestaltung bietet sich für den Ortskern von Hamburg-Rissen an? Es wurden zum einen zu erwartende nachhaltige Effekte sowie Erkenntnisse durch vergangene Fallstudien ausgewertet. Zum anderen wurden sowohl die Nutzenden als auch die Gewerbetreibenden des Rissener Ortskerns in zwei quantitativen Online-Umfragen befragt, um ein möglichst breites Meinungsbild der jeweiligen Gruppen zu möglichen Umgestaltungen und ihren Verhaltensmustern zu erhalten. Es hat sich herausgestellt, dass die Datenlage zu bisherigen autoreduzierenden Zonen in dörflichen Stadtteilen, die ähnlich zu Hamburg-Rissen sind, sehr gering ist. Die Literaturrecherche ergab jedoch, dass viele Erkenntnisse allgemein anwendbar sind. Aus den Befragungen wurde gezogen, dass von den Nutzenden des Ortskerns mehrheitlich eine verkehrliche Umgestaltung gewünscht wird. Die Gewerbetreibenden zeigen sich dazu zurückhaltend. Aus allen Erkenntnissen wurde eine Fahrradstraße als präferierte verkehrliche Umgestaltung abgeleitet. Bei weiteren Planungen und Analysen wird es fortan wichtig sein, alle Beteiligten zu integrieren.

The association Zukunftsforum Rissen e.V. is currently working on a potential upgrade to the town center of Hamburg-Rissen. The intention is to advance sustainability in the district by promoting cycling and walking. This bachelor thesis aims to guide traffic-related redesigns, showcasing opportunities to improve the quality of stay in the center of Hamburg-Rissen. The posed research question is: What kind of traffic redesign is suitable for the town center of Hamburg-Rissen? Expected sustainable effects, as well as findings from past case studies, were evaluated. Both the users and the traders of the Rissen town center were surveyed in two quantitative online surveys, resulting in a thorough understanding of possible redesigns and their behavioral patterns. There is very little data on previous car-reducing zones in village districts similar to Hamburg-Rissen. However, many findings are generally applicable according to the literature. The findings of the surveys hinted that most of the users of the town center want traffic to be redesigned, although the traders are more reluctant to change. Informed by the surveys, a bicycle boulevard was derived as the preferred traffic redesign. In future planning and analyses, it will be important to integrate all stakeholders.

## Inhaltsverzeichnis

ABSTRACT	I
I. ABBILDUNGSVERZEICHNIS	IV
II. TABELLENVERZEICHNIS	V
III. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	VI
1. EINLEITUNG	1
2. NACHHALTIGKEIT	4
2.1. Ökologische Nachhaltigkeit	4
2.2. Ökonomische Nachhaltigkeit	4
2.3. Soziale Nachhaltigkeit	5
3. DER STADTTEIL HAMBURG-RISSEN	6
3.1. Geografie	6
3.2. Verkehrliche Anbindung	7
3.3. Demografie	7
3.4. Der Ortskern rund um die Wedeler Landstraße	7
4. DER VEREIN ZUKUNFTSFORUM RISSEN E.V.	11
5. GESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN	12
5.1. Fahrradstraße	12
5.2. On-Demand-Shuttle	14
6. METHODIK	15
6.1. Literaturrecherche	15
6.2. Befragungen	16
6.2.1. Entstehung und Vorgehensweise	17
6.2.2. Anwerbung	18
6.2.3. Fragebogenaufbau	20
6.2.4. Stichprobe	22
6.2.5. Untersuchungsdurchführung	23
6.2.6. Datenanalyse	23

<b>7. VERGANGENE FALLSTUDIEN, ALLGEMEINE ERKENNTNISSE UND NACHHALTIGE EFFEKTE AUTOREDUZIERENDER ZONEN</b>	<b>24</b>
<b>7.1. Fallstudien</b>	<b>24</b>
<b>7.2. Allgemeine Erkenntnisse</b>	<b>26</b>
<b>7.3. Nachhaltige Effekte</b>	<b>28</b>
7.3.1. Ökologisch nachhaltige Effekte	28
7.3.2. Ökonomisch nachhaltige Effekte	28
7.3.3. Sozial nachhaltige Effekte	28
<b>8. AUSWERTUNG DER BEFRAGUNGEN</b>	<b>30</b>
<b>8.1. Befragung der Bürgerinnen und Bürger</b>	<b>30</b>
8.1.1. Modal Split	30
8.1.2. Sicherheitsempfinden zu Fuß und mit dem Fahrrad	31
8.1.3. Autoverzicht und Treue zur Wedeler Landstraße der Autonutzenden	33
8.1.4. Gewünschte Veränderungen	37
8.1.5. Altersgruppen	40
8.1.6. Mobilitätseingeschränktheit	43
8.1.7. Befürwortende und Ablehnende	44
8.1.8. Fazit der Bürger:innen-Befragung	44
<b>8.2. Befragung der Gewerbetreibenden</b>	<b>48</b>
8.2.1. Parkverhalten der Gewerbetreibenden	48
8.2.2. Gewünschte Veränderungen	49
8.2.3. Erwartete Umsatzentwicklung	49
8.2.4. Ostseite vs. Westseite	50
8.2.5. Art des Gewerbes	51
8.2.6. Befürwortende und Ablehnende	52
8.2.7. Fazit der Gewerbetreibenden-Befragung	52
<b>8.3. Noch ein paar Impressionen aus den Freitextantworten</b>	<b>55</b>
<b>9. GESTALTUNGSVORSCHLAG</b>	<b>56</b>
<b>10. FAZIT</b>	<b>63</b>
<b>11. LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>66</b>
<b>ANHANG</b>	<b>71</b>
<b>EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG</b>	<b>87</b>

## I. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Lage des Stadtteils Rissen in Hamburg (Quelle: Google Maps o.J.a)	6
Abbildung 2: Die Lage der Wedeler Landstraße in Hamburg-Rissen (Quelle: Google Maps o.J.b)	8
Abbildung 3: Ausweichmanöver in der Wedeler Landstraße (Eigene Aufnahme)	9
Abbildung 4: Durchfahrt am Marktplatz für Autos verboten (Eigene Aufnahme)	9
Abbildung 5: Die Wedeler Landstraße mit ihrer „Rissener Acht“ (Quelle: Google Maps o.J.c)	9
Abbildung 6: Pocket Park in der Wedeler Landstraße (Eigene Aufnahme)	9
Abbildung 7 Übergang von der Fahrbahn zum Fußweg (Eigene Aufnahme)	9
Abbildung 8: Schilderwald (Eigene Aufnahme)	9
Abbildung 9: Logo des Zukunftsforum Rissen e.V. (Quelle: Zukunftsforum Rissen e.V. o.J.b)	11
Abbildung 10: Fahrradstraße mit Lieferverkehr frei (Quelle: Eigene Darstellung)	13
Abbildung 11: Fahrradstraße mit Anliegenden frei (Quelle: Eigene Darstellung)	13
Abbildung 12: Zeitstrahl zur Verteilung der Bürger:innen-Umfrage (Eigene Darstellung)	19
Abbildung 13: Autonutzung, um in die Wedeler Landstraße zu kommen (Eigene Darstellung)	33
Abbildung 14: Gewünschte Gestaltungsänderungen der Bürger:innen (Eigene Darstellung)	37
Abbildung 15: Modal Split der Bürger:innen nach Altersgruppen (Eigene Darstellung)	41
Abbildung 16: Parkverhalten der Gewerbetreibenden und ihrer Mitarbeitenden (Eigene Darstellung)	48
Abbildung 17: Gewünschte Gestaltungsänderungen der Gewerbetreibenden (Eigene Darstellung)	49
Abbildung 18: Die beliebtesten Veränderungen der Gewerbetreibenden und Bürger:innen im Vergleich (Eigene Darstellung)	56

## II. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ziele und Beispiele der drei Fragenblöcke (Eigene Darstellung)	21
Tabelle 2: Stichproben und Grundgesamtheit (Eigene Darstellung nach Anders et al. 2018, S. 3; Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.a)	23
Tabelle 3: Der Modal Split in Hamburg-Rissen im Vergleich zu anderen Regionen (Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) 2020, S. 226f.; Follmer und Gruschwitz 2019, S. 13)	31
Tabelle 4: Autoverzicht und Treue im Vergleich (Eigene Darstellung)	35
Tabelle 5: Ablehnende und Befürwortende von Veränderungen des Ortskerns (Eigene Darstellung)	38
Tabelle 6: Vergleich der Bürger:innen-Stichprobe zur Grundgesamtheit nach Altersgruppen (Quelle: Eigene Darstellung nach Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.a)	40
Tabelle 7: Stimmungsbild der Altersgruppen (Eigene Darstellung)	42
Tabelle 8: Vergleich der Gewerbetreibenden der Ost- und Westseite (Eigene Darstellung)	50
Tabelle 9: Vergleich der Gewerbetreibenden-Stichprobe zur Grundgesamtheit nach Branche (Quelle: Eigene Darstellung nach Anders et al. 2018, S. 3; Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.a)	51

### III. Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
B-	Bürger:innen-
ebd.	ebenda
et al.	et alii (und andere)
etc.	et cetera (und so weiter)
f.	folgende
ff.	fortfolgende
G-	Gewerbetreibende-
o.J.	ohne Jahr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o.S.	ohne Seite
S.	Seite
TransZ	Transformation urbaner Zentren
usw.	und so weiter

## 1. Einleitung

*„Ich denke wir haben in den nächsten 10 Jahren wirklich wichtigere Probleme.“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-703)*

– so eine Aussage zu der Umgestaltung des Ortskerns von Hamburg-Rissen.

Die fünf wahrscheinlichsten Probleme der nächsten zehn Jahre sind laut Einschätzungen von Expert:innen durch den Global Risks Report 2020 des Weltwirtschaftsforums jedoch alles Umweltrisiken (Hall 2020).

„In einer ‚Welt der Städte‘ sind Städte die Verursacher, aber gleichzeitig auch die Lösung der Probleme.“ (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2017, o.S.) Hamburg möchte bis 2030 eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 55 Prozent erreichen – bis 2050 sogar die Klimaneutralität (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft o.J.). Aber das geht nur, wenn auch alle 104 Stadtteile aktiv dazu beitragen. Einer davon ist Hamburg-Rissen. Hamburg-Rissen bietet aufgrund seiner kurzen Wege hervorragende Voraussetzungen für eine 15-Minuten-Stadt: Ein Stadtteil, in dem alles innerhalb von maximal 15 Minuten mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichbar ist (Handelskammer Hamburg 2020). Die Menschen und ihr Lebensraum werden nach vielen Jahrzehnten der Ausrichtung auf das Autos also wieder in den Mittelpunkt gestellt (Moreno 2019).

Dies ist auch eines der Ziele des gemeinnützigen Vereins Zukunftsforum Rissen e.V., der sich insbesondere dem Thema Nachhaltigkeit in Hamburg-Rissen angenommen hat. Dazu arbeitet der Verein seit einigen Monaten auch an einer potenziellen Aufwertung des Rissener Ortskerns durch Förderung des Fahrradfahrens und Zufußgehens. Diese Bachelorarbeit ist die Vorarbeit für ein konkretes Konzept zu verkehrlichen – autoreduzierenden – Umgestaltungen im Ortskern von Hamburg-Rissen. Dazu werden die **Bedürfnisse der Bevölkerung** anhand von zwei Befragungen identifiziert, **mögliche Gestaltungen** vorgeschlagen und die zu erwartenden **nachhaltigen Effekte** durch vergangene Fallstudien dargestellt.



Dazu begleitet folgende zentrale Forschungsfrage die Bachelorarbeit:

*Welche verkehrliche Umgestaltung bietet sich für den Ortskern von Hamburg-Rissen an?*

Mehrere Untersuchungsfragen werden dabei durch die Kapitel führen:

*Welche Erkenntnisse und Effekte können aus bereits existierenden autoreduzierenden Zonen gezogen werden?*

*Was sind die Bedürfnisse der Nutzenden des Rissener Ortskerns?*

*Was sind die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden des Rissener Ortskerns?*

*Inwieweit erfüllen die vorgeschlagenen Gestaltungen alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit?*

Das Ziel der Bachelorarbeit ist, eine Wegweisung an Gestaltungsmöglichkeiten sowie eine exemplarische Auswahl an Verbesserungen der Aufenthaltsqualität für den Ortskern von Hamburg-Rissen zu geben. Am Ende wird es keinen präzisen, fertigen Gestaltungsentwurf geben, der dann nur noch umgesetzt werden muss, sondern es bedarf weiterer Iterationen der Entwicklung hin zu einem allgemein akzeptierten Gesamtkonzept. Diese Bachelorarbeit ist auch kein Leitfaden zur Attraktivitätssteigerung des ansässigen Gewerbes, sondern des öffentlichen Raumes. Um die Rissener Bevölkerung für den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu motivieren, muss ihr daher ein klarer Mehrwert angeboten werden. Die Erkenntnisse werden hoffentlich künftig Kleinstädten und Stadtteilen dabei helfen, ähnliche Umgestaltungen einzuleiten und durchzuführen, auch wenn sie nicht allgemeingültig auf alle möglichen Ortskerne anzuwenden sein werden.

Fallstudien zu autoreduzierenden Zonen gibt es aus Großstädten bereits einige, jedoch ist es das Bestreben dieser Bachelorarbeit, auf die besonderen Gegebenheiten von Rissen anwendbare Beispiele zu finden. Zur Beantwortung der Forschungsfrage wurde eine Literaturrecherche zu bisherigen Fallstudien, allgemeinen Erkenntnissen sowie nachhaltigen Effekten

durchgeführt. Aufbauend darauf wurden sowohl die Nutzenden des Rissener Ortskerns als auch die Gewerbetreibenden in zwei getrennten Umfragen befragt.

Zunächst wird ein theoretisches Fundament gebildet. Dazu werden in Kapitel 2 zum einen die drei Dimensionen der **Nachhaltigkeit** – Ökologie, Ökonomie und Soziales – definiert. Des Weiteren werden der **Stadtteil Hamburg-Rissen** (Kapitel 3) sowie der **Verein Zukunftsforum Rissen e.V.** (Kapitel 4) vorgestellt, um eine Grundlage des zu untersuchenden Gebietes zu schaffen. Kapitel 5 stellt zwei **Gestaltungsmöglichkeiten** – Fahrradstraße und einen On-Demand-Shuttle – für den Rissener Ortskern vor, ohne diese zu bewerten. In Kapitel 6 folgt die Vorstellung der beiden in dieser Bachelorarbeit angewandten **Methodiken** Literaturrecherche sowie Befragungen mit ihren zugehörigen Untersuchungsfragen. Anschließend werden in Kapitel 7 die **Ergebnisse der Literaturrecherche**, sowie in Kapitel 8 die **Ergebnisse der Befragungen** vorgestellt. Die Befragungen werden dabei zunächst nach Befragung der Bürger:innen und Befragung der Gewerbetreibenden getrennt ausgewertet, resümiert und die zugehörigen Untersuchungsfragen beantwortet. Das sich aus allen Ergebnissen ergebene **Gestaltungskonzept** wird in Kapitel 9 vorgestellt und nächste Schritte empfohlen. Zum Schluss folgt ein **Fazit** mit den wichtigsten Erkenntnissen, der Beantwortung der Forschungsfrage sowie Grenzen (Kapitel 10). Im **Anhang** finden sich zudem weitere Dokumente, wie die Fragebögen (Anhang A und B) oder Dokumentationen der Umfrageverteilung (Anhang C und D).

Zur ersten Grundlagenbildung wird kurz der Begriff „autoreduzierende Zone“ definiert:

Damit ist hier ein Bereich gemeint, in dem „der motorisierte Individualverkehr mit Autos auf ein notwendiges Minimum reduziert wird“ (Jugend im Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. o.J., o.S.). Gewisse Verkehre, wie beispielsweise Liefer- oder Anwohner:innen-Verkehre bleiben dabei immer in einem gewissen Rahmen erlaubt. Inwieweit auch weitere Autos, wie zum Beispiel Anlieger:innen erlaubt sind – wie also das „notwendige Minimum“ definiert wird –, ist dabei von Ort zu Ort unterschiedlich zu bewerten und wird im Folgenden nochmal aufgegriffen. In dieser Bachelorarbeit werden die Begriffe „autoreduzierend“, „autoarm“ sowie „autofrei“ synonym verwendet.

## 2. Nachhaltigkeit

Die meisten Personen assoziieren mit dem Begriff „Nachhaltigkeit“ die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit, also Umweltbewusstsein, Ressourcen- und Rohstoffschonung etc. (GfK Verein 2016). „Eine Entwicklung ist [aber] nur dann nachhaltig, wenn sie alle [drei] Dimensionen gleichberechtigt berücksichtigt.“ (Pufé 2017, S. 99) Dazu gehören neben der ökologischen Nachhaltigkeit auch die ökonomische und die soziale Nachhaltigkeit. Die gleichberechtigte und ganzheitliche Dreidimensionalität bedeutet entsprechend, dass beispielsweise „die Lösung ökologischer Probleme nicht zu ökonomischen und sozialen Risiken führen“ (Pufé 2017, S. 99) darf und sich die Wirtschaft (Ökonomie) nicht zu Lasten der Umwelt (Ökologie) und Gesellschaft (Soziales) entwickelt (ebd.). Insbesondere dieser Zusammenhang, hier auch als Trade-Off bezeichnet, spielt in der weiteren Betrachtung der Ergebnisse eine signifikante Rolle:

Trade-Offs sind sich gegenläufig bedingende Ziele (Pufé 2017, S. 32). Sie beschreiben in diesem Zusammenhang vorrangig den Rückgang des Umsatzes (Ökonomie) durch eine Minderung von Emissionen (Ökologie) und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Soziales) (ebd.). Zumindest ist dies eine oft genannte Hypothese, wie später noch deutlich wird.

Zur Einordnung der in dieser Bachelorarbeit verwendeten Begriffe der Nachhaltigkeit werden die Definitionen von Pufé (2017) zitiert:

### 2.1. Ökologische Nachhaltigkeit

*„Ökologische Nachhaltigkeit beschreibt die Nutzung eines Systems in einer Weise, dass dieses in seinen wesentlichen Eigenschaften dauerhaft erhalten bleibt und so sein Fortbestand gesichert wird.“* (Pufé 2017, S. 100)

Im Zusammenhang mit dieser Bachelorarbeit wird damit vorrangig die Reduzierung von Emissionen durch eine Verschiebung des Modal Splits<sup>1</sup> vom (emissionsausstoßenden) Auto- zum Fuß- und Fahrradverkehr betrachtet.

### 2.2. Ökonomische Nachhaltigkeit

*„Ökonomische Nachhaltigkeit beschreibt die betriebswirtschaftliche Nutzung eines Systems im Sinne eines [...] Unternehmens in einer Weise, dass dieses in seinen wesentlichen Eigenschaften dauerhaft erhalten bleibt und sein wirtschaftlicher Fortbestand so gesichert ist.“* (Pufé 2017, S. 101)

---

<sup>1</sup> „Die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsleistung“ (Umweltbundesamt 2021)

Es ist also nachhaltig, wenn der Erhalt einer lokalen kleinstädtischen Wirtschaft gegeben ist (Knox und Mayer 2012, S. 126). Im Folgenden ist mit der ökonomischen Nachhaltigkeit die wirtschaftliche Aufrechterhaltung oder sogar Stärkung des lokalen Gewerbes durch lokales Einkaufen beziehungsweise eine Nutzung der lokalen Dienstleistungen der Bevölkerung gemeint. In dem Zusammenhang wird gerne das Prinzip des globalen Denkens, aber lokalen Handelns genannt (Knox und Mayer 2012, S. 11). Wie bereits erwähnt, ist eine Attraktivitätssteigerung des ansässigen Gewerbeangebotes nicht Gegenstand dieser Bachelorarbeit und separat zu betrachten.

### 2.3. Soziale Nachhaltigkeit

*„Soziale Nachhaltigkeit beschreibt die auf Menschen ausgerichtete Nutzung eines Systems oder einer Organisation in einer Weise, dass dieses in seinen wesentlichen Eigenschaften dauerhaft erhalten bleibt und sein personalbezogener sowie gesellschaftlicher Fortbestand so gesichert ist.“ (Pufé 2017, S. 102)*

Lebensqualität, Aufenthaltsqualität sowie Attraktivität sind dazu im Folgenden die vorrangigen Stichwörter.

### 3. Der Stadtteil Hamburg-Rissen

Hamburg-Rissen wird gerne als „das Dorf am Rande der Großstadt“ (HafenCity Universität Hamburg o.J., o.S.) bezeichnet, der innerörtliche Bus heißt offiziell „Dorfkutsche“ und der Ortskern ist der „Dorfkern“. Zur besseren Einordnung des Hamburger Stadtteils folgt eine kurze Vorstellung.

#### 3.1. Geografie

Hamburg-Rissen ist ein Stadtteil des Stadtstaates Hamburg im Norden Deutschlands. Rissen bildet die westliche Abgrenzung des Bezirks Altona und somit ganz Hamburgs, etwa 16 Kilometer von der Innenstadt entfernt (siehe Abbildung 1). Als westlichster Stadtteil grenzt Rissen mit seinen 16,7 Quadratkilometern im Westen und Norden an das Bundesland Schleswig-Holstein mit dessen Stadt Wedel an (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.a).



Abbildung 1: Die Lage des Stadtteils Rissen in Hamburg (Quelle: Google Maps o.J.a)

### 3.2. Verkehrliche Anbindung

Die S-Bahn S1 sowie einige Buslinien schließen Hamburg-Rissen an das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel an. Innerhalb von etwa 25 Minuten erreicht die S-Bahn den Bahnhof Altona, in 40 Minuten den Hamburger Hauptbahnhof. Mit dem Auto ist die Hamburger Innenstadt je nach Verkehrslage im günstigsten Fall in 30 Minuten zu erreichen.

Konkurrierende Standorte zum Einkaufen sind das Elbe-Einkaufszentrum in Hamburg-Osdorf sowie die Ortskerne von Hamburg-Blankenese und Wedel, welche mit dem Auto in jeweils zehn bis 15 Minuten erreichbar sind.

### 3.3. Demografie

In Rissen leben etwa 15.900 Einwohner:innen in 7.900 Haushalten (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.a). Das Durchschnittsalter der Rissener Bevölkerung liegt mit 47,5 Jahren (ebd.) derzeit über dem Hamburger Gesamtdurchschnitt von 42,1 Jahren (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.b). Der Trend zeigt aber in die andere Richtung, denn es ziehen immer mehr junge Paare und Familien nach Rissen, deren Bedürfnisse bei zukunftsorientierten Planungen und Argumentationen einbezogen werden müssen (Anders *et al.* 2018, S. 6f.). Eine genaue Darstellung der Altersgruppen folgt in Kapitel 8.1.5. Da das Durchschnittseinkommen in Rissen verhältnismäßig hoch ist, besitzt der Stadtteil auch eine außerordentlich hohe Kaufkraft, von der allerdings mindestens ein Drittel in die eben genannten Konkurrenzstandorte abwandert (Anders *et al.* 2018, S. 10). Die Rissener Aktion „Kauf da, wo Dein Herz ist“ versucht bereits, hier ein Umdenken zu erreichen (Gorecki und Stoltenberg 2020, S. 2).

### 3.4. Der Ortskern rund um die Wedeler Landstraße

Die Wedeler Landstraße ist die zentrale Straße in Rissen, die in dieser Bachelorarbeit behandelt wird. Dabei ist nicht die gesamte Straße von Relevanz, sondern nur der Ortskern, wo – zusammen mit den Seitenstraßen – nahezu alle Rissener Gewerbe angesiedelt sind<sup>2</sup>. Die Wedeler Landstraße liegt sehr mittig in Rissen, wie auf Abbildung 2 (S. 8) als rote Markierung zu sehen ist (der Ortsbereich nördlich der Wedeler Au (Fluss) ist kaum besiedelt).

Auf die Bebauungsstruktur bezogen, ist der zentrale Ortskern geprägt von Mehrfamilienhäusern, die vorwiegend umgeben sind von Reihen- und Doppelhäusern. Südlich davon schließt sich eine Bebauung mit vorwiegend Einfamilienhäusern an, nördlich der Bundesstraße (siehe Abbildung 2) finden sich fast ausschließlich große Einfamilienhäuser bis hin zu Villen.

---

<sup>2</sup> Im Folgenden bezeichnet der Begriff „Wedeler Landstraße“ nur den relevanten Bereich und wird synonym zu „Ortskern“ verwendet.



Abbildung 2: Die Lage der Wedeler Landstraße in Hamburg-Rissen (Quelle: Google Maps o.J.b)

Erreicht wird die Wedeler Landstraße von allen Richtungen, jedoch als sogenannte „Risserer Acht“: Die Straße ist in zwei einspurige Einbahnstraßen geteilt, die zur Mitte hin aufeinander zulaufen und dann jeweils nach Norden (östlicher Teil) und Süden (westlicher Teil) abknicken (siehe Abbildung 5, S. 9). Dazwischen befindet sich ein kleiner Platz, der die beiden Einbahnstraßen für Zufußgehende und Fahrradfahrende verbindet (siehe Abbildung 4). Insgesamt ist die Wedeler Landstraße bereits verkehrsberuhigt. Einerseits wird durch die Risserer Acht Durchgangsverkehr verhindert. Andererseits ist die Straße (auch die Fußwege) mit Kopfsteinpflaster gepflastert (siehe Abbildung 7) und als Tempo-20-Zone ausgelegt (siehe Abbildung 8). Aktuell besteht Mischverkehr von Fahrrad- und Autoverkehr, wobei der Fahrradverkehr auch entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraßen erlaubt ist (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3: Ausweichmanöver in der Wedeler Landstraße  
(Eigene Aufnahme)



Abbildung 4: Durchfahrt am Marktplatz für Autos verboten  
(Eigene Aufnahme)



Abbildung 5: Die Wedeler Landstraße mit ihrer „Rissener Acht“ (Quelle: Google Maps o.J.c)



Abbildung 6: Pocket Park in der Wedeler Landstraße  
(Eigene Aufnahme)



Abbildung 7: Übergang von der  
Fahrbahn zum Fußweg  
(Eigene Aufnahme)



Abbildung 8: Schilder-  
wald  
(Eigene Aufnahme)



Neben 94 Längs- und Schrägparkplätzen entlang der zwei direkten Einbahnstraßen gibt es auch weitere Parkmöglichkeiten, die fast alle ohne Befahren der Wedeler Landstraße zu erreichen sind (Eigene Zählung in 2020): Die beiden großen Lebensmitteleinzelhandelsgeschäfte Rewe (im Ostteil) sowie Edeka und Budnikowsky (im Westteil) bieten ihrer Kundschaft jeweils um die 50 Parkplätze an (ebd.). Weitere Parkflächen für 54 Autos befinden sich in Hinterhöfen der Wedeler Landstraße (ebd.). Die Neben- und Parallelstraßen rund um den Ortskern sind mit etwa 262 Längs- und Schrägparkplätzen gesäumt, die auch von Anwohnenden genutzt werden. Insgesamt befinden sich außerhalb der Wedeler Landstraße also circa 420 Parkplätze, wovon 158 nur sehr wenig von Anwohnenden genutzt werden können, weil sie zum Beispiel für Kundschaft reserviert sind.

Die Erdgeschosse in der Wedeler Landstraße werden alle gewerblich genutzt, bis auf einige wenige Leerstände (Anders *et al.* 2018, S. 9f.). Es wird immer wieder beispielsweise von den Nutzenden sowie Gewerbetreibenden der Wedeler Landstraße oder der Presse erwähnt, dass der Westteil der Straße attraktiver sei und mehr Personen anziehe (Anders *et al.* 2018, S. 3).

„Ostseite ist jetzt schon ausgestorben !!!“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer G-34)

Das könnte daran liegen, dass dort mehr sogenannte Magnetbetriebe (zum Beispiel Edeka, Alnatura, Budnikowsky) ansässig sind (ebd.). Anders *et al.* fassen die Situation folgendermaßen zusammen: „Das Zentrum Rissen besitzt (noch) ein attraktives und breites Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot. [...] Der inhabergeführte Einzelhandel ergänzt das Angebot der ansässigen Magnetbetriebe.“ (2018, S. 3) In der Wedeler Landstraße haben sich 56 Einzelhandelsbetriebe sowie 71 Komplementärnutzungen<sup>3</sup> niedergelassen (ebd.), wovon 47 Arztpraxen sind (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.a).

Ausführlichere Informationen und eine eingehende Analyse Hamburg-Rissens sind im 2018 erstellten detaillierten Zentrenprofil des Projektes TransZ (Transformation urbaner Zentren) der HafenCity Universität Hamburg zu finden (Anders *et al.* 2018).

---

<sup>3</sup> Alle anderen Gewerbe, die kein Einzelhandel sind

## 4. Der Verein Zukunftsforum Rissen e.V.

Der eingetragene Verein Zukunftsforum Rissen wurde im August 2019 von Ehrenamtlichen als sogenannte Stadtteilinitiative gegründet und ist mittlerweile auch als gemeinnützig anerkannt (Zukunftsforum Rissen e.V. o.J.a). Die Hauptziele sind eine Senkung des ökologischen Rissener Fußabdruckes sowie die Förderung des Zusammenlebens (Zukunftsforum Rissen e.V. o.J.b). Konkret bedeutet das in Leitwörtern:

- „Gemeinschaft stärken“ (Zukunftsforum Rissen e.V. o.J.a, o.S.)
- „Stadtteil mitgestalten“ (ebd.)
- „Nachhaltig handeln“ (ebd.)
- „Nachbarschaftsprojekte vorantreiben“ (ebd.)
- „Voneinander lernen“ (ebd.)
- „Vorbild sein“ (ebd.)



Abbildung 9: Logo des Zukunftsforum Rissen e.V.  
(Quelle: Zukunftsforum Rissen e.V. o.J.b)

Das Zukunftsforum ist mittlerweile gut mit anderen Vereinen, Einrichtungen etc. in und um Rissen vernetzt, was unter anderem dem großen Rücklauf der hier durchgeführten Befragungen zugutekam (siehe Kapitel 6.2.4).

Innerhalb des Vereins wird in Fachforen gearbeitet. Dabei legt jedes Fachforum den Schwerpunkt auf ein Themengebiet, wie auch das Fachforum für Alternative Mobilität. Die mittlerweile sieben-köpfige Arbeitsgruppe mit Ehrenamtlichen aus ganz verschiedenen Altersgruppen beschäftigt sich seit August 2020 unter anderem mit einer potenziellen Umgestaltung des Rissener Ortskerns. Auch ich gehöre – als Rissener Bürgerin – seit August zu dieser Arbeitsgruppe, woraus schließlich die Motivation für diese Bachelorarbeit entstanden ist. Die Ziele der Arbeitsgruppe sind dabei die Erhöhung der sozialen, ökologischen und ökonomischen Attraktivität. Es geht konkret um eine Steigerung der Sicherheit für Zufußgehende und Fahrradfahrende sowie eine Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität. Dies soll unter anderem durch eine Reduzierung von emissionsausstoßendem Autoverkehr erreicht werden – allerdings nur bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung beziehungsweise stärkeren Bindung der lokalen Kaufkraft<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Mit lokaler Kaufkraft ist die Kaufkraft gemeint, die lokal in Rissen bleibt, beziehungsweise gebunden wird.

## 5. Gestaltungsmöglichkeiten

In den beiden Umfragen, die im Rahmen dieser Bachelorarbeit durchgeführt wurden und in Kapitel 6.2 genauer vorgestellt werden, wurden den Befragten verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten der Wedeler Landstraße vorgeschlagen: Diese sind der Radfahrstreifen, zwei verschiedene Ausprägungen der Fahrradstraße sowie die Fußgängerzone. Im Folgenden werden davon nur die beiden Fahrradstraßen genauer erklärt, da die anderen Möglichkeiten im Laufe des Befragungszeitraums als unrealistisch identifiziert wurden. Gründe dafür werden in Kapitel 9 erläutert. Zusätzlich wird ein On-Demand-Shuttle vorgestellt, der später bei der Vorstellung des Gestaltungsvorschlages (Kapitel 9) von Relevanz sein wird. Bei allen Modellen ist der Ansatz, die Lebensqualität der Wedeler Landstraße zu verbessern (soziale Nachhaltigkeit). Dabei muss zur Förderung der ökologischen Nachhaltigkeit der Schwerpunkt vom Autoverkehr auf den nicht-motorisierten Verkehr (Fahrradfahren und Zufußgehen) verlagert und die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmenden wesentlich verbessert werden. Durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie des Sicherheitsempfindens wird auch die lokale Kaufkraft profitieren (ökonomische Nachhaltigkeit) – auch wenn es Einschränkungen für den fahrenden und parkenden Autoverkehr gibt (siehe Kapitel 7.3 für die Effekte von autoreduzierenden Zonen).

### 5.1. Fahrradstraße

In einer Fahrradstraße haben Fahrradfahrende Vorrang und Autos haben sich unterzuordnen (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2019, S. 29). Ohne Zusatzschilder sind ausschließlich Fahrradfahrende erlaubt, jedoch werden meistens Ausnahmeregelungen für Lieferverkehre, Taxen und Anwohner:innen gegeben (ebd.). Fahrradfahrende dürfen offiziell nebeneinander fahren, was laut ADFC zur Geselligkeit und somit zur sozialen Nachhaltigkeit beitragen kann (ebd.). Alle Verkehrsteilnehmenden dürfen maximal 30 Kilometer pro Stunde fahren (ebd.) – was zehn Kilometer pro Stunde mehr als aktuell in der Wedeler Landstraße wäre. Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) „kommen [Fahrradstraßen] dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“ (Deutscher Bundestag 2021, S. 8). Der ADFC empfiehlt, dass Parkverbote bestenfalls beidseitig vorhanden sein sollten und nur im Einzelfall einseitig (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2019, S. 29).

Auf die Wedeler Landstraße bezogen, wurden in den Befragungen folgende beiden Ausprägungen der Fahrradstraße vorgeschlagen und sinnbildlich veranschaulicht:

Die Wedeler Landstraße wird zu einer offiziellen Fahrradstraße, die soweit möglich autofrei wird. Lieferverkehre, Taxen und Anwohner:innen sind weiterhin erlaubt. Die ehemaligen Parkplätze werden in Wohlfühlbereiche und Fahrradstellplätze umgewandelt.

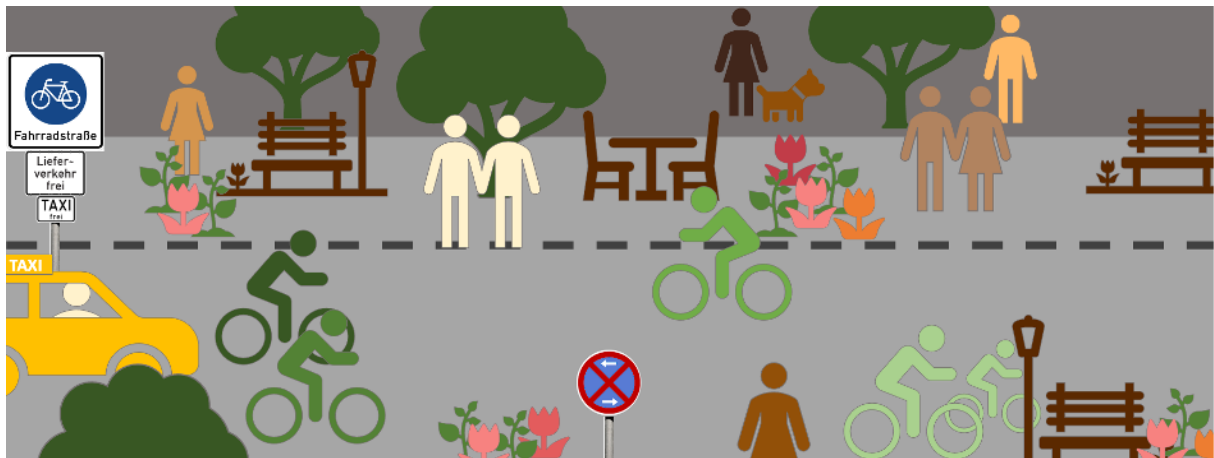


Abbildung 10: Fahrradstraße mit Lieferverkehr frei (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Wedeler Landstraße wird zu einer offiziellen Fahrradstraße. Anliegende (Anwohner:innen sowie Personen mit einem geschäftlichen Anliegen (Erledigung)) dürfen auf den nördlichen Parkplätzen bis zu drei Minuten halten. Die südlichen Parkplätze werden in Wohlfühlbereiche (Blumenbeete, Sitzgruppen etc.) und Fahrradstellplätze umgewandelt.

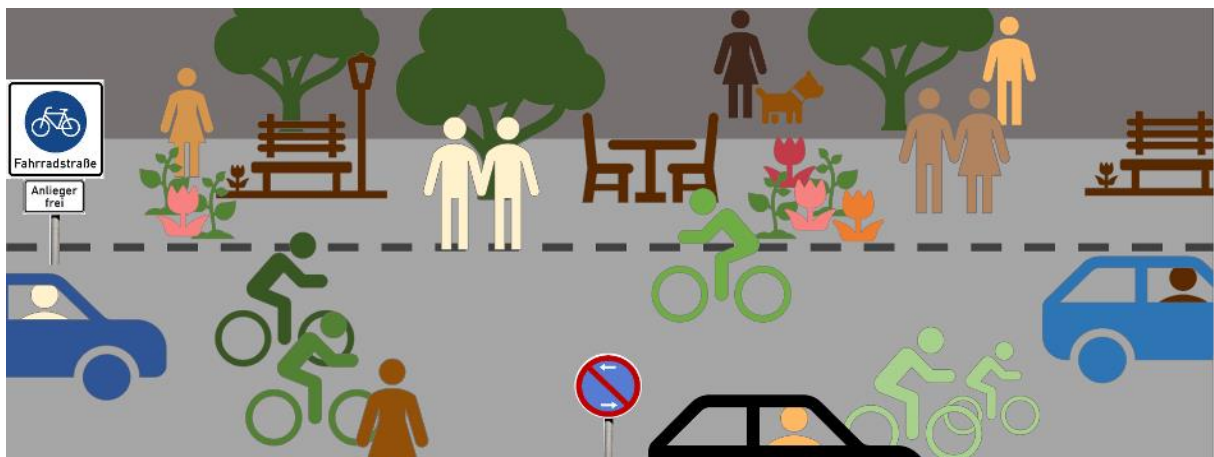


Abbildung 11: Fahrradstraße mit Anliegenden frei (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Unterschiede bestehen also darin, welche Autos noch erlaubt sind und wie viele Parkplätze einen neuen Zweck bekommen. Zur zweiten Variante muss gesagt werden, dass die „Beschränkung“ auf Anliegende wahrscheinlich keinen Unterschied zur aktuellen Situation darstellen würde, da der Durchgangsverkehr in der Wedeler Landstraße bereits jetzt durch die Rissener Acht minimiert wird. Deshalb wurde zusätzlich eine recht strenge Parkregelung in

den Vorschlag eingebaut. Ob diese letztlich realistisch und sinnvoll ist, wird im Gestaltungsvorschlag (Kapitel 9) gezeigt.

## 5.2. On-Demand-Shuttle

Ein On-Demand-Shuttle auf Basis von umweltfreundlichen Elektrofahrzeugen wird eher als begleitende Lösung gesehen. Dabei geht es vorrangig darum, denjenigen Personen, die nicht auf das Auto verzichten und entsprechend nicht auf ein ökologischeres Verkehrsmittel umsteigen können oder möchten, eine nachhaltigere Alternative zu bieten. Die Idee ist ein Shuttle-Service auf Abruf (on demand) – aufgrund der Altersstruktur in Rissen sowohl über App als auch telefonisch buchbar. Die Fahrzeuge pendeln zwischen dem Ortskern und den Zielorten hin und her. Zur Reduzierung der Dauerparkenden kann der Shuttle auch Arbeitnehmende der Wedeler Landstraße und in Rissen parkende Pendler:innen zu den gewünschten Orten bringen. Die bisher eigenen Shuttles der Seniorenheime könnten zusätzlich miteingebunden oder ersetzt werden und bei Bedarf können die Fahrzeuge noch andere Orte, wie die S-Bahn oder den Wittenbergener Strand im Süden Rissens, anfahren. Durch die geringen Entfernungen in Rissen ist der Ortskern in maximal fünf Minuten erreichbar. Dies verleiht einem Shuttle die nötige Schnelligkeit und Kurzfristigkeit, die notwendig sind, um eine echte Alternative zum eigenen Auto darzustellen.

Zu beachten bei der Schaffung von On-Demand-Angeboten ist die Verteilung der einzelnen Verkehrsmittel (Modal Split): Es sollte vorrangig eine Verschiebung vom Auto zum On-Demand-Angebot angestrebt und erreicht werden und nicht von den ohnehin schon nachhaltigen Verkehrsmitteln Fahrrad und Fuß (Gies und Langer 2021, S. 11). Dafür muss die Nutzung auch auf die Kosten gesehen attraktiv sein.

Es gibt bereits einige Angebote von On-Demand-Shuttles auf dem Markt. Ziel dieser Bachelorarbeit war es jedoch nicht, diese zu vergleichen. Das wäre ein nächster Schritt des Zukunftsforums Rissen. Es wäre auch möglich, einen eigenen Dienst zu etablieren, beispielsweise auf Basis von Ehrenamtlichen oder autonomen Fahrzeugen (zum Beispiel Haar 2017).

## 6. Methodik

Um herauszufinden, welche Umgestaltung die für den Ortskern von Hamburg-Rissen „optimale“ ist, wurden zwei Forschungsmethoden verwendet. Das Optimum ergibt sich dabei aus drei Ergebnissen:

- Aus den Erfahrungen vergangener Fallstudien (Kapitel 7)
- Aus den Meinungen und Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger (Kapitel 8.1)
- Aus den Meinungen und Bedürfnissen der Gewerbetreibenden (Kapitel 8.2)

Die Fallstudien wurden als Literaturrecherche qualitativ ausgewertet. Zur Meinungsbildgenerierung fiel die Entscheidung auf die Forschungsmethode der schriftlichen Befragung. Expert:inneninterviews kamen hierfür beispielsweise nicht in Frage, da ein breites Meinungsabbild aller Nutzenden der Wedeler Landstraße gewünscht wurde. Zählungen oder Beobachtungen wurden ausgeschlossen, da sie keine hypothetischen Verhaltensänderungen erfassen können. Die zwei Methoden der Literaturrecherche und der Befragungen werden in den folgenden Kapiteln weiter beschrieben und ausgeführt.

### 6.1. Literaturrecherche

Die Recherche von Fallstudien sowie Erkenntnissen und nachhaltigen Effekten wurde durchgeführt, um auf Grundlage dessen mögliche Umgestaltungen der Wedeler Landstraße in Erwägung zu ziehen, die hier durchgeführten Befragungen zu entwickeln und eine Einschätzung der zu erwartenden nachhaltigen Effekte vorzunehmen.

Dazu wird folgende Forschungsfrage gestellt und in Kapitel 7 beantwortet:

*Welche Erkenntnisse und Effekte können aus bereits existierenden autoreduzierenden Zonen gezogen werden?*

Einerseits wurden durch den Kontakt des Zukunftsforums Rissen mit der HafenCity Universität und dem dort stattfindenden Projekt TransZ bereits viele Zeitungsartikel und Berichte über autoarme und autofreie Zentren gesammelt und dem Zukunftsforum zur Verfügung gestellt. Die Materialien waren hilfreich, um einen ersten Überblick über die Möglichkeiten zu bekommen, jedoch fanden sich hier kaum auf Rissen anwendbare Beispiele. Deshalb wurde zusätzlich das Internet genutzt, um weitere, besser zu Hamburg-Rissen passende Fallstudien

aufzufinden. Dazu wurde sowohl die systematische als auch die sogenannte Schneeballmethode<sup>5</sup> angewandt. Diese Fallstudien sollten entweder seit Langem eine autoarme oder autofreie Zone haben oder im Rahmen eines zeitlich begrenzten Tests Erkenntnisse sammeln können – möglichst wissenschaftlich. Schließlich wurden einige Beispiele ausgewählt, die in irgendeiner Weise Ähnlichkeiten zu Rissen und seinem Ortskern aufweisen (Stichwort: Dorf am Rande der Großstadt) – also weniger „hippe“ Viertel mit einem überdurchschnittlich hohen Altersdurchschnitt.

Die Recherche war vorwiegend auf eher kleinstädtische Fallstudien ausgerichtet und erwies sich als Herausforderung, insbesondere durch ihre Fokussierung auf „dörfliche“ Stadtteile. Die Literatur berichtet überwiegend über bekannte Projekte aus großen und/oder für ihre Nachhaltigkeit bekannten Städten. Dabei handelt es sich zudem meistens um die Innenstädte und nicht einzelne Stadtteilkern, wie in Hamburg-Rissen. Hinzukommend ist die Wissenschaftlichkeit bei kleinstädtischen Projekten selten gegeben: Es gibt kaum Studien über konkrete Effekte, wissenschaftliche Umfragen oder ausführliche Berichte. Über diese wird dann auch fast ausschließlich in vereinzelt regionalen Zeitungsartikeln berichtet, teilweise für Ortskundige ohne Zusammenhang oder Folgeberichte.

Aufgrund dieser Herausforderungen lag der Fokus nicht darauf, einzelne Fallstudien detailliert zu beschreiben und analysieren. Vielmehr soll in Kapitel 7 ein Überblick über Stimmungen und mögliche Effekte gegeben werden, aus denen Schlüsse und Inspirationen zur Umgestaltung in Hamburg-Rissen gezogen werden können.

## 6.2. Befragungen

Zusätzlich zur qualitativen Literaturrecherche und teilweise aufbauend darauf wurden zwei quantitative Online-Befragungen erstellt und durchgeführt. Eine der Befragungen wandte sich an die Nutzenden (im Folgenden auch: Bürger:innen) der Wedeler Landstraße in Hamburg-Rissen (Anhang A), die andere an die Gewerbetreibenden dieser (Anhang B). Da die Umfragen eigenständig erstellt wurden, liegt hier eine induktive Vorgehensweise vor.

Am Ende der Auswertung sollen in Kapitel 8 folgende Forschungsfragen beantwortet werden:

*Was sind die Bedürfnisse der Nutzenden des Rissener Ortskerns?*

*Was sind die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden des Rissener Ortskerns?*

---

<sup>5</sup> Durchsuchen von Quellenangaben nach weiterer, passender Literatur

Die Methodik wird in den folgenden Unterkapiteln vorgestellt: Entstehung und Vorgehensweise, Anwerbung, Fragebogenaufbau, Stichprobe, Untersuchungsdurchführung sowie Datenanalyse

#### 6.2.1. Entstehung und Vorgehensweise

Bei den Mitgliedern des Fachforums für alternative Mobilität des Zukunftsforums Rissen ist schon länger der Wunsch vorhanden, im Rissener Ortskern etwas zu ändern. Es sollte herausgefunden werden, ob dieser Wunsch auch der allgemeinen Bevölkerung (also den Nutzenden der Wedeler Landstraße) entspricht. Daraus entstand der Vorschlag, eine sehr kurze und nicht repräsentative Umfrage mittels eines Fragebogens als Untersuchungsinstrument auf der eigenen Website zu platzieren. Zur Erstellung der Fragebögen wurden mithilfe eines Brainstormings zunächst sämtliche Fragen gesammelt und priorisiert (Bortz und Döring 2006, S. 253f.). Als immer mehr spannende Fragen hinzukamen, wurde beschlossen, doch eine „richtige“ und ausführlichere Umfrage aufzusetzen, die intensiv beworben wird und mit einem professionellen Umfragetool auch Querauswertungen ermöglicht. Auch die konkrete Entscheidung, die Umfrage im Rahmen dieser Bachelorarbeit unter wissenschaftlicher Begleitung durchzuführen, wurde hier gefällt. Anschließend erfolgten die finale Formulierung und Erstellung der Reihenfolge der Fragen (siehe Kapitel 6.2.3). In der weiteren Entwicklung fiel die Entscheidung, zusätzlich die Gewerbetreibenden der Wedeler Landstraße zu befragen. Auch deren Meinungen und Bedürfnisse sind essenziell und eine integrierende Befragung hält Widerstände so gering wie möglich (siehe Kapitel 7). Das Vorgehen zur Fragensammlung wurde dafür wiederholt. Als der grobe Entwurf der Fragebögen fertig war, wurde ein anderes Muster von Fragebögen – von dem Projekt „Ottensen macht Platz“ in Hamburg-Ottensen (Bezirksamt Altona o.J.) – hinzugezogen und die Rissener Fragebögen um einige passende Fragen ergänzt.

Es folgte ein erster Pre-Test innerhalb des Fachforums zur Identifikation sämtlicher Unklarheiten und Probleme. Anschließend wurden Verbesserungsvorschläge eingearbeitet. Unter anderem kam der Wunsch der Gemeinschaft Rissener Kaufleute, ebenfalls Stellung zum Umfrage-Entwurf nehmen zu können. Die dadurch entstandene Verschiebung des Umfragestarts um eine Woche und die Verkürzung des Befragungszeitraums von ursprünglichen vier Wochen auf drei Wochen führte aber nur zu einer einzigen Rückmeldung. Der Verbesserungsvorschlag wurde ebenfalls eingearbeitet und es wurde demnach ein zweiter Pre-Test durchgeführt. Dort folgten keine weiteren Anmerkungen und die Umfragen konnten auf der Website des Zukunftsforums Rissen onlinegestellt werden. Die Befragungen endeten pünktlich nach drei Wochen Durchführungsdauer.



### 6.2.2. Anwerbung

Im Zeitraum der Umfragen wurde weiterhin ein reger Kontakt mit Rissener Vereinen, Institutionen, Einrichtungen, Printmedien usw. gehalten – mit der Bitte, die Umfrage mit ihren Möglichkeiten zu verbreiten.

Die Gewerbetreibenden-Umfrage wurde ausschließlich über E-Mails beworben. Dabei konnte kein vollständiges Erreichen aller in der Wedeler Landstraße ansässigen Gewerbetreibenden gewährleistet werden, unter anderem, weil viele im Internet nicht zu finden waren und die Corona-Pandemie ein Aufsuchen in den Gewerben verhindert hat.

Die Anwerbung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte hauptsächlich über E-Mails, aber auch Soziale Medien, Printmedien und Websites wurden zur Verbreitung der Umfrage genutzt – in Anhang C und D sind zwei davon dokumentiert. Die verschiedenen Aktionen sind in Abbildung 12 (S. 19) auf einem Zeitstrahl chronologisch dargestellt. Oben sind alle bekannten E-Mail-Verteiler (neun Stück) eingetragen, unten entsprechend die anderen Vermarktungen (ebenfalls neun Stück). Dadurch ist gut erkennbar, dass in der ersten Woche besonders viele der vorhandenen Verteiler genutzt wurden, da der recht knappe Zeitraum von insgesamt drei Wochen ausgeschöpft werden sollte. Danach ebte die Motivation, weitere Verteiler um Verbreitung zu bitten, etwas ab, um dann kurz vor Ende der Umfrage nochmal zuzunehmen.

Erreicht werden konnte eine solch weite Verteilung durch die gute Vernetzung des Zukunftsforums Rissen und viel Telefon-Fleißarbeit. Höchstwahrscheinlich haben auch noch mehr Institutionen die Umfrage verteilt, dies jedoch nicht mitgeteilt. Trotzdem konnten auch bei den Nutzenden der Wedeler Landstraße nicht alle erreicht werden. Aufgrund der Online-Umfrage und des Wissens um das erhöhte Durchschnittsalter in Rissen wurde speziell versucht, ältere Personen einzubeziehen. Dazu wurden beispielsweise Seniorenheime kontaktiert. Diese sahen sich jedoch – verständlicherweise – nicht in der Lage, den Bewohner:innen beim Ausfüllen des Fragebogens zu helfen. Außerhalb der Corona-Pandemie besonders gut geeignete Anlaufstellen wie Senior:innen-Treffs oder Senior:innen-Computerkurse fielen auch weg und aufgrund des hohen Kosten- und Zeitaufwands wurde auf eine zusätzliche analoge schriftliche Befragung verzichtet. Daher musste auf das technische Geschick der älteren Personen vertraut werden.

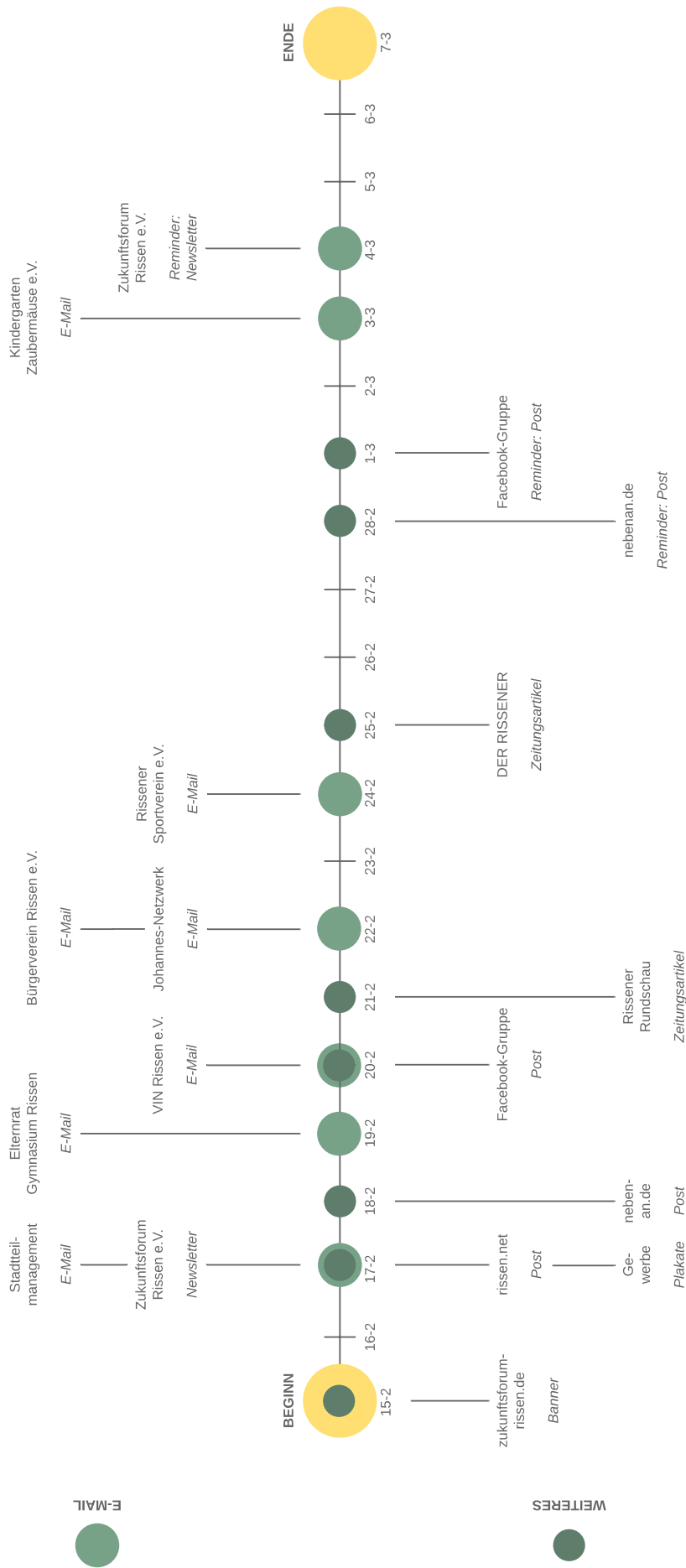


Abbildung 12: Zeitstrahl zur Verteilung der Bürger:innen-Umfrage (Eigene Darstellung)

### 6.2.3. Fragebogenaufbau

Die Fragebögen (siehe Anhang A und B) beginnen mit einer Beschreibung des Vorhabens, der Zielsetzung sowie Formalien (wie Dauer, Bearbeitungszeitraum, Kontakt, Datenschutzerklärung). Bei der Zielsetzung wurde klar formuliert, dass es sich um die anonyme Erhebung eines Meinungs- und Stimmungsbildes handelt (im Gegensatz zu einem Bürger:innenentscheid). Es wurde vor allem beachtet, dass die Fragebögen ohne weitere Erklärungen zu verstehen und zu bearbeiten sind (Bortz und Döring 2006, S. 236f.).

Es wurden sowohl geschlossene (quantitative) als auch offene (qualitative) Fragen gestellt. Die offenen Fragen (im Folgenden auch: Freitextantworten) waren freiwillig auszufüllen und ließen Spielraum für Begründungen, Anregungen und Kommentare. Die Kodierung der Freitextantworten erfolgte nicht wissenschaftlich – trotzdem fließen sie an einigen Stellen in die Auswertung ein, vorrangig als prägnante Zitate. Bei den geschlossenen Fragen wurde auf erschöpfende Antwortmöglichkeiten geachtet (Bortz und Döring 2006, S. 253).

Die Reihenfolge der Fragen wurde so gewählt, dass die Befragten so neutral und unvoreingenommen wie möglich antworten können (Bortz und Döring 2006, S. 253ff.). Insbesondere bei der Befragung der Bürgerinnen und Bürger ist folgendes Schema erkennbar:

1. Zuerst wurden allgemeine Fragen nach dem Nutzungsverhalten der Wedeler Landstraße und dem Sicherheitsempfinden in dieser gestellt.
2. Dann folgten hypothetische Fragen bezüglich eines Autoverzichtes und dem Verhalten bei eingeschränkten Parkmöglichkeiten.
3. Schließlich wurde die Frage nach der gewünschten Gestaltungsänderung des Ortskerns gestellt.
4. Zum Schluss wurden demografische Daten abgefragt.

Die Fragen der Fragebögen sind beide grob in drei Blöcke mit verschiedenen Zielen aufgeteilt<sup>6</sup>: Diese werden in Tabelle 1 (S. 21) mit den jeweiligen Zielen und Beispielen veranschaulicht.

---

<sup>6</sup> Dabei sind die Fragen der einzelnen Blöcke nicht zwangsläufig blockartig, also hintereinander, gestellt.

<b>Block</b>	<b>Ziel</b>	<b>Beispiel</b>
1. Nutzungsverhalten und Einschätzungen hypothetischer Gegebenheiten	Verständnis, Begründung und Rechtfertigung des Gestaltungsvorschlages	„Erwarten Sie durch eine Reduktion des Autoverkehrs in der Wedeler Landstraße Umsatzwachstum?“  „Nutzen Sie das Auto, um in die Wedeler Landstraße zu kommen?“
2. Gestaltungsvorschlag	Hauptzielsetzung der Fragebögen, um herauszufinden, was überhaupt gewünscht wird	„Welche der nachfolgenden Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung der Wedeler Landstraße sagt Ihnen am meisten zu?“
3. Demografische Daten	Prüfung der merkmalspezifischen Repräsentativität und Identifikation der Befürwortenden und Ablehnenden	Anzahl der Mitarbeitenden, Art und Ort des Gewerbes  Alter, Wohnort, Wohndauer

*Tabelle 1: Ziele und Beispiele der drei Fragenblöcke (Eigene Darstellung)*

Wenn ähnliche Elemente zwischen den beiden Umfragen auftraten, wurde zur transparenteren Vergleichbarkeit auf eine identische Formulierung geachtet, so zum Beispiel bei der Frage nach der gewünschten Veränderung oder der Branche des Gewerbes beziehungsweise den möglichen Nutzungen der Wedeler Landstraße („Einzelhandel: Lebensmittel, Drogerie“, „Einzelhandel: Apotheke“ usw.).

Um die Qualität einer Erhebung und Auswertung zu bewerten, gibt es drei Gütekriterien (Bortz und Döring 2006, S. 195): Objektivität, Reliabilität und Validität (ebd.)

- Objektivität ist gegeben, wenn der Fragebogen unabhängig vom Fragestellenden beantwortet und ausgewertet wird (ebd.). Bei den hier durchgeführten Befragungen ist sie also allein durch den Fakt der standardisierten schriftlichen Online-Umfrage mit einer immer gleichen Fragenreihenfolge und gleichen Antwortmöglichkeiten für alle Befragten gewährleistet.
- Reliabilität bezeichnet die Genauigkeit von Messungen – ob bei wiederholten Messungen also die gleichen Ergebnisse herauskommen würden (Bortz und Döring 2006, S. 196). Hier ist sie gegeben, da keine zeit-, ort- oder sonstigen spezifischen Fragen gestellt wurden und die Antworten bei einer weiteren Umfrage (es sei denn Einstellungen oder Verhalten ändern sich) gleich beantwortet werden sollten.

- Validität gilt als wichtigstes Gütekriterium (Bortz und Döring 2006, S. 200). Sie ist erfüllt, wenn die gewählte Methode für die Fragestellung geeignet ist und die Befragung das erfragt, was sie auch zum Ziel hat (ebd.). Die hier durchgeführten Umfragen sind valide, weil sie die Meinungsbildgenerierung zu Umgestaltungen des Rissener Ortskerns als Ziel haben. Die Frage nach der gewünschten Veränderung gibt Aufschluss darüber. Die anderen Fragen dienen der besseren Einschätzung der Antworten.

Somit sind alle drei Gütekriterien Objektivität, Reliabilität und Validität in beiden Fragebögen erfüllt.

#### 6.2.4. Stichprobe

Bei den hier durchgeführten Online-Umfragen handelt es sich aufgrund der freien Verfügbarkeit und Auffindbarkeit im Internet um Ad-hoc-Stichproben (Bortz und Döring 2006, S. 260f.). Ad-hoc-Stichproben gehören zu den nichtprobabilistischen Stichproben – das heißt, die Auswahlwahrscheinlichkeiten der einzelnen Elemente der Grundgesamtheit sind nicht bekannt und nicht kontrollierbar (Bortz und Döring 2006, S. 402). Repräsentativ kann eine Stichprobe nur dann sein, wenn sie auch merkmalspezifisch repräsentativ ist (Bortz und Döring 2006, S. 397f.). Dies ist der Fall, wenn einige relevante Merkmale (wie zum Beispiel die Altersverteilung) der Grundgesamtheit sehr ähnlich sind (ebd.). Die Repräsentativität der Bürger:innen-Befragung wird in Kapitel 8.1.5 geprüft.

Die Stichprobengrößen sind verständlicherweise sehr unterschiedlich groß (siehe Tabelle 2, S. 23): An der Gewerbetreibenden-Umfrage haben sich 34 Personen beteiligt. Die Grundgesamtheit sind alle 127 Gewerbetreibenden der Wedeler Landstraße (Anders *et al.* 2018, S. 3), was eine Beteiligungsquote von 27 Prozent ausmacht. An der Bürger:innen-Umfrage haben 932 Personen<sup>7</sup> teilgenommen. Die Grundgesamtheit der Bürger:innen-Umfrage umfasst alle Nutzenden der Wedeler Landstraße, für die allerdings keine Daten vorliegen. Da jedoch 850 Befragte angegeben haben, in Rissen zu wohnen, und die Grundgesamtheit dieser Gruppe bekannt ist (15.900 Personen), ergibt sich für Rissen unter Vernachlässigung der Kinder eine Beteiligungsquote von fünf Prozent.

---

<sup>7</sup> Vor der Bereinigung waren es 960 Fragebögen, jedoch wurden anhand der Freitextantworten 28 eindeutige Dopplungen erkannt und herausgefiltert. Die Gründe für diese Dopplungen sind unbekannt.

	Gewerbetreibende	Rissener Bürger:innen
Grundgesamtheit	127	15.900
Stichprobe	34	850
Beteiligungsquote	27 %	5 %

*Tabelle 2: Stichproben und Grundgesamtheit (Eigene Darstellung nach Anders et al. 2018, S. 3; Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.a)*

#### 6.2.5. Untersuchungsdurchführung

Durchgeführt wurden beide Umfragen im Zeitraum von drei Wochen zwischen Montag, dem 15. Februar 2021, und Sonntag, dem 7. März 2021. Der Link zu den Google-Formulare-Umfragen konnte durchgehend auf der Website des Zukunftsforums Rissen gefunden werden. Diese verwies auch auf der Startseite auf die Bürger:innen-Umfrage. Die Gewerbetreibenden-Umfrage wurde nicht öffentlich beworben, um die Teilnahme von Nicht-Gewerbetreibenden zu minimieren. In den versandten E-Mails und der sonstigen Anwerbung wurde immer auf die Website des Zukunftsforums Rissen verlinkt, auch damit Interessierte sich weiter informieren konnten. Besondere Vorkommnisse wie Störungen sind nicht bekannt und auch die angegebene E-Mail-Adresse für Rückfragen wurde von nur einer Person genutzt, um sich über den Datenschutz von Google zu informieren.

#### 6.2.6. Datenanalyse

Nach Beendigung der Umfragen erfolgte die Kodierung der Freitextantworten mit Microsoft Excel, ebenso wie der Export der Auswertungstabellen und die Erstellung weiterer Vergleichstabellen und Diagramme. Bereits vorhandene Excel-Kenntnisse erleichterten die Auswertung dort. Die größte Auswertung wurde allerdings mit IBM SPSS Statistics durchgeführt. Um eine professionelle Auswertung zu gewährleisten, war eine ausführliche Einarbeitung in das bisher unbekanntes Programm mithilfe von Videos, Foren und Online-Artikeln erforderlich. Als statistische Verfahren wurden hauptsächlich die deskriptive (beschreibende) Statistik und Kreuztabellen (Querauswertung) verwendet.

## 7. Vergangene Fallstudien, allgemeine Erkenntnisse und nachhaltige Effekte autoreduzierender Zonen

Hier werden zunächst einige Fallstudien zu autoreduzierenden Zonen zusammenfassend und kurz vorgestellt. Dabei ist es Zufall, dass viele dieser Fallstudien Fußgängerzonen sind. Es geht weniger um die konkret umgesetzte Umgestaltung als mehr um begleitende Faktoren. Der Fokus lag auf nachhaltigen Effekten (insbesondere in der Umsatzentwicklung), Verhaltensänderungen und weiteren Ideen zur Ergänzung des in Kapitel 9 vorgestellten Gestaltungsvorschlags. Die Fallstudien sind, wie bereits in Kapitel 6.1 erwähnt, möglichst so ausgewählt, dass sie zumindest ansatzweise zu den Eigenschaften Hamburg-Rissens passen. Hierzu wird nochmal betont, dass es bisher nur sehr wenige existierende ausführliche Studien und Daten gibt – und wenn, dann meistens von großen Städten, die wenig Ähnlichkeiten zu Rissen aufweisen (New York City Department of Transportation o.J., S. 9f.).

Im Anschluss an die Fallstudien werden dessen und weitere Erkenntnisse knapp auf den Punkt gebracht und es folgt eine Zusammenfassung der nachhaltigen Effekte durch autoreduzierende Maßnahmen. Dabei sind diese nicht vollständig und als Ansätze zu betrachten.

### 7.1. Fallstudien

*Achim, Deutschland, 31.400 Einwohnende, Durchschnittsalter 45,1 Jahre*<sup>8</sup> (Bertelsmann Stiftung o.J.a): In Achim besteht seit 40 Jahren eine Fußgängerzone (o.V. 2015). Die Politik und Gewerbetreibende haben nun angeregt, Autos reinzulassen, um die lokale Wirtschaft anzukurbeln (ebd.). Eine nicht repräsentative Straßenbefragung hat jedoch ergeben, dass dies von den meisten Befragten überhaupt nicht erwünscht ist (ebd.). Es gibt in der nahen Umgebung allerdings ausreichend Parkmöglichkeiten (ebd.).

*Gardelegen, Deutschland, 22.400 Einwohnende, Durchschnittsalter 47,1 Jahre* (Bertelsmann Stiftung o.J.b): In Gardelegen befindet sich ebenfalls seit Langem eine Fußgängerzone (o.V. 2014). Auch hier wurde eine Umfrage (allerdings deutlich größer) mit ähnlichem Ergebnis durchgeführt (ebd.): Es würden nicht viel mehr Personen die aktuelle Fußgängerzone besuchen, würde diese Autos und Kurzzeitparken erlauben (ebd.). Die Fußgängerzone soll also erhalten bleiben (ebd.).

*Weil am Rhein, Deutschland, 30.200 Einwohnende, Durchschnittsalter 43,7 Jahre* (Bertelsmann Stiftung o.J.c): In Weil wurde versuchsweise für drei Wochen eine Fußgängerzone eingerichtet (o.V. 2020). Die anschließenden Gespräche mit Gewerbetreibenden zeigten laut deren Aussage starke Umsatzeinbußen (ebd.). Da der Versuch allerdings in Zeiten von Corona durchgeführt wurde und keinerlei Vergleichszahlen genannt werden, sind diese

---

<sup>8</sup> Nochmal zum Vergleich: *Hamburg-Rissen, 15.900 Einwohnende, Durchschnittsalter 47,5 Jahre*

Ergebnisse unter Vorbehalt zu betrachten. Ansässige Dienstleistungen hatten beispielsweise kaum Umsatzveränderungen, die Gastronomie dagegen sehr negative (ebd.).

*Hamburg-Volksdorf, Deutschland, 21.000 Einwohnende, Durchschnittsalter 46,6 Jahre* (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.c): Für die Zukunft wird es interessant sein, das Projekt in Hamburg-Volksdorf zu verfolgen und sich auszutauschen. Der Hamburger Stadtteil am nordöstlichen Stadtrand ist Rissen sehr ähnlich. Hier soll ein autoarmes Zentrum getestet werden, der Zeitpunkt ist jedoch aktuell noch ungewiss (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 2021).

Die nächsten Städte wurden eher als Beispielinitiativen und Inspiration gewählt, weshalb die Bevölkerungszahlen irrelevant sind.

*Portland, Vereinigte Staaten von Amerika:* Dank einer monatlichen Autospernung mit Straßenfest hat sich eine kleine Nachbarschaft Portlands zum beliebten Viertel entwickelt (Arup 2016, S. 144).

*London, Vereinigtes Königreich:* London wird als Beispiel zur Errichtung sogenannter Pocket Parks gesehen (Arup 2016, S. 141). Das sind kleine vereinzelte Beete, die ein bisschen mehr Grün an bislang unbeachtete Orte bringen (ebd.). In der Wedeler Landstraße gibt es bereits einige, welche hauptsächlich von Ehrenamtlichen gepflegt werden (siehe Abbildung 6, S. 9).

*Melbourne, Australien:* In Melbourne wurden einige kleinere Seitenstraßen wegen des Platzmangels unter anderem auch vertikal begrünt (Arup 2016, S. 142).

*Griesheim, Deutschland:* Griesheim hat die Besitzbare Stadt ins Leben gerufen (Stadtverwaltung Griesheim o.J.). Dabei geht es darum, Bänke auf Wegen zu beliebten Orten aufzustellen, damit vor allem ältere und mobilitätseingeschränkte Personen sich zwischendurch ausruhen können (ebd.).

*Weltweit:* Der PARK(ing) Day ist eine internationale Initiative, in der *Autoparkplätze* an einem Tag in *Parks*, Aktionsstände und Sonstiges umgewandelt und besetzt werden (Arup 2016, 142).

*Welche Erkenntnisse und Effekte können aus bereits existierenden autoreduzierenden Zonen gezogen werden?*

Aus den Fallstudien ist zunächst abzuleiten, dass in Kleinstädten (beziehungsweise Stadtteilen) kein klarer Erfolg von autoarmen Zentren gegeben sein muss, wie es vielleicht in Großstädten der Fall ist. Dementsprechend kann auch über Umsatzentwicklungen keine



allgemeingültige Aussage getroffen werden. Die beiden Beispiele Achim und Gardelegen geben allerdings Hoffnungen für die Einführung autoarmer Zonen in Hamburg-Rissen. Sie verdeutlichen, wie gut sich die Fußgängerzonen in den Ortskernen mit höherem Durchschnittsalter etabliert haben und vom Großteil der Bevölkerung keine Veränderung hin zu mehr Autos gewollt ist. Die Beispieliniciativen tragen ergänzende Ideen bei, die eine Attraktivitätssteigerung von Ortskernen begünstigen. Die folgenden konkreten Erkenntnisse und Effekte von autoreduzierenden Zonen geben mehr Aufschluss zur Beantwortung der Untersuchungsfrage.

## 7.2. Allgemeine Erkenntnisse

Weitere, eher allgemeine Erkenntnisse werden hier zusammengefasst:

- Unter den betrachteten autoreduzierenden Fallstudien fand sich keine, in der anfänglich kein Widerstand von den Gewerbetreibenden erfolgte – unabhängig von Standort, Zeitpunkt und Sonstigem. Darauf gilt es sich also vorzubereiten und bestenfalls bereits im Vorhinein besänftigende Maßnahmen zu treffen. Die Gewerbetreibenden sind in jedem Fall hinzuzuziehen. Genauso normal ist aber auch die baldige Verstummung der Befürchtungen, die sogar in Befürwortungen umschwenken können (Pez 2000, S. 2).
- Die Abwehr ist unter anderem in der Angst vor Neuem, dem Ausbruch aus der Gewohnheit, falschem oder nicht vorhandenem Wissen und konservativem Denken begründet (Pufé 2017, S. 33).
- Gewerbetreibende haben diese meist unberechtigten Ängste vor Trade-Offs (beziehungsweise Veränderungen, die Autofahrende benachteiligen), weil sie glauben, dass das Parken in unmittelbarer Nähe zum Gewerbe essenziell für gute Umsätze ist (New York City Department of Transportation o.J., S. 9f.). Meistens zeigt sich jedoch das Gegenteil (ebd.).
- Allgemein schätzen Gewerbetreibende ihre Kundschaft oft falsch ein, so beispielsweise bei der Nutzung der Verkehrsmittel (Sustrans 2006, S. 1).
- Fahrradfahrende und Zufußgehende besuchen einen Ort häufiger und haben in lokalen Gewerben eine höhere Konsumbereitschaft als Autofahrende (Sustrans 2006, S. 5; New York City Department of Transportation o.J., S. 9f.). Beispielsweise geben Zufußgehende 65 Prozent mehr Geld aus als Autofahrende (Arup 2016, S. 55). Somit kompensieren Fahrradfahrende und Zufußgehende die Einnahmeausfälle und Umsätze entwickeln sich unabhängig von autobenachteiligenden Zonen (Pez 2000, S. 16f.).
- Fahrradfahrende sind bis zu einer Strecke von fünf Kilometern schneller als Autofahrende (Radbonus UG o.J.). Wird die Zeit zum Erwirtschaften der allgemeinen Kosten

(Anschaffung, Instandhaltung etc.) hinzugerechnet, ergibt sich ein noch stärkerer Unterschied (ebd.).

- Probleme bei autoarmen Zentren sind meistens in der Umsetzung begründet und nicht in der Wirkung (Pez 2000, S. 18). Um auch von den positiven ökonomischen Effekten profitieren zu können, sind eine gute Planung, positive Aufklärungs- und Marketingkampagnen, guter ÖPNV und ausreichend alternative Parkmöglichkeiten von Bedeutung (Sastre *et al.* 2013, S. 739).
- Die Angebotsvielfalt ist eines der wichtigsten Kriterien für funktionierende autoarme Zonen (Müller 2017, S. 73). Laut der Industrie- und Handelskammer Kassel scheitern Fußgängerzonen dann, wenn die Bedingungen vor Ort (anziehende Magnetbetriebe, attraktive Aufenthaltsqualität und ausreichend Parkmöglichkeiten) nicht optimal ausgerichtet sind (o.V. 2008).
- Studien der Untersuchung „Vitale Innenstädte“ zeigen, dass Innenstadtbesuchende das Freizeitangebot und den Erlebnischarakter der Innenstädte am mangelhaftesten bewerten. Andererseits besucht aber etwa ein Drittel die Zentren zur Freizeitbeschäftigung (Rehme 2020). Es offenbart sich also eine gewisse Angebots-Nachfrage-Lücke.
- Der ökonomische Erfolg ist von vielen individuellen Faktoren abhängig (New York City Department of Transportation o.J., S. 9f.). Jedoch bringen bessere Straßen grundsätzlich in den verschiedensten Vierteln Vorteile für das lokale Gewerbe (New York City Department of Transportation o.J., S. 41).
- Wann sich die Effekte zeigen, ist ganz unterschiedlich. Einige zeigen sich bereits nach wenigen Monaten, einige nach einem Jahr und andere erst viel später (New York City Department of Transportation o.J., S. 9f.).
- Zufahrtsbeschränkungen bringen einen größeren Effekt als beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Parkraummanagement (Pez 2000, S. 5f.). Dabei können die Beschränkungen verschiedene Ausprägungen haben, wie tageszeitliche Unterschiede oder Unterscheidungen in der Art des Verkehrs (ebd.). Parkraummanagement kann deshalb ineffizient sein, weil viele freie Parkplätze die Menschen eher dazu anregen, mit dem Auto zu fahren (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. 2019, S. 42; Pez 2000, S. 5f.).
- Viele Orte leiden heute darunter, nur auf Autos ausgerichtet zu sein (Arup 2016, S. 153).
- Der Fokus bei Umgestaltungen sollte auf dem Mehrwert liegen und nicht darin, was wegfällt (Rehme 2020).

### 7.3. Nachhaltige Effekte

Nachhaltige Effekte autoarmer beziehungsweise Fahrradfahrende- oder Zufußgehende-bevorzugender Zonen sind vielschichtig. Teilweise reicht bereits eine anderweitige Aufwertung, um diese Effekte zu erzielen:

#### 7.3.1. Ökologisch nachhaltige Effekte

- Der Ausstoß an Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sinkt bereits signifikant an einzelnen autofreien Tagen (Willsher 2015)
- Autofreie Sonntage senken Black Carbon (Ruß) um etwa 75 Prozent (Nieuwenhuijsen und Khreis 2016, S. 255)
- Eine Reduzierung von Luftverschmutzung führt zur Reduzierung der Mortalität (Sterblichkeit) und Morbidität (Health Effects Institute 2010, S. 8)
- Senkung von CO<sub>2</sub>- und anderen Treibhausgasen, sofern keine Verlagerung des Autoverkehrs stattfindet (Nieuwenhuijsen und Khreis 2016, S. 256)

#### 7.3.2. Ökonomisch nachhaltige Effekte

- Verschiebung des Modal Splits zum Zufußgehen (Pez 2000, S. 2)
- Steigende Besuchszahlen (New York City Department of Transportation o.J., S. 9f.)
- Steigende Umsätze (ebd.)
- Steigende Immobilienpreise (ebd.)
- Erweiterung des Angebotes durch Neuansiedlung von Gewerbe (Sastre *et al.* 2013, S. 738)

#### 7.3.3. Sozial nachhaltige Effekte

- Aufwertung der Aufenthaltsqualität (Pez 2000, S. 16f.)
- Geselligkeit und Stärkung der Gemeinschaft (Nieuwenhuijsen und Khreis 2016, S. 256)
- Ein um 22 Prozent reduziertes Risiko eines frühen Todes für Personen ab 60 Jahren durch 15 Minuten Aktivität pro Tag (Arup 2016, S. 35)
- 33 Prozent verbesserte psychische Gesundheit durch nicht mal zehn Minuten Gehen pro Tag (Arup 2016, S. 37)
- Allgemeine gesundheitliche Vorteile durch Bewegung (Rojas-Rueda *et al.* 2013, S. 573ff.)
- Weniger Unfälle (Arup 2016, S. 39)

- Reduzierung von Lärm um mindestens zehn Dezibel an autofreien Sonntagen (Bruxelles Environnement 2020)

## 8. Auswertung der Befragungen

Nach der Grundlagenbildung und der Betrachtung ausgewählter Fallstudien folgt final die Auswertung der beiden Befragungen. Zunächst werden die Bürger:innen-Umfrage und die Gewerbetreibenden-Umfrage getrennt ausgewertet. Der Fokus lag auf ausgewählten Merkmalen, welche die Unterkapitel bilden. Anschließend werden Befürwortende und Ablehnende identifiziert (Kapitel 8.1.7 und 8.2.6) und es folgt jeweils eine Zusammenfassung der Erkenntnisse (Kapitel 8.1.8 und 8.2.7).

Anmerkung: Wenn im Folgenden beispielsweise von „allen Gewerbetreibenden“ geschrieben wird, sind damit lediglich alle befragten bzw. teilnehmenden Gewerbetreibenden gemeint. Fast alle Prozentangaben wurden auf ganze Zahlen gerundet, es sei denn, es wurde als nötig empfunden, die geringen Unterschiede zu unterstreichen. Rundungsdifferenzen sind möglich.

### 8.1. Befragung der Bürgerinnen und Bürger

Bei jenen Auswertungen, denen hier keine Beachtung geschenkt wird, kann davon ausgegangen werden, dass die Erkenntnisse nicht überraschend sind beziehungsweise bestimmte Gruppen in ihren Antworten nicht stark vom Durchschnitt abweichen.

Bei der Bürger:innen-Umfrage wurden folgende Untergruppen speziell betrachtet: Modal, Split, Sicherheitsempfinden, Autoverzicht und Treue, gewünschte Veränderungen, Altersgruppen sowie Mobilitätseingeschränktheit.

#### 8.1.1. Modal Split

In Tabelle 3 (S. 31) wurde eine Betrachtung des Modal Splits der Stichprobe im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt und dem Durchschnitt ländlicher Regionen in Städten durchgeführt (wozu Hamburg-Rissen gezählt werden kann). Die Unterscheidung nach Zweck muss aufgrund fehlender Informationen vernachlässigt werden. Diese Betrachtung gibt Aufschluss darüber, dass die Fahrradnutzung in Rissen dominant und fast gleichauf mit der Autonutzung ist: Die Fahrradnutzung in Hamburg-Rissen ist 2,5-mal so hoch wie in ganz Hamburg und sogar dreimal so hoch wie in ländlichen Regionen in Städten. Im Vergleich zu letzteren ist die Autonutzung in Rissen sogar um Faktor 0,7 niedriger. Wird eine Gegenüberstellung mit dem deutschen Durchschnitt gemacht, der ausschließlich die Zwecke Geschäft und Einkauf umfasst, fallen die geringe Autonutzung sowie die hohe Fahrradnutzung in Rissen noch stärker auf. Der ÖPNV spielt innerhalb Rissens kaum eine Rolle. Deshalb werden in der folgenden Auswertung nur die Gruppen der meistens mit dem Auto (meist Autofahrende), mit dem Fahrrad (meist Fahrradfahrende) oder zu Fuß (meist Zufußgehende) Kommenden betrachtet.

	Zu Fuß	Mit dem Fahrrad	Mit dem Auto	Mit dem ÖPNV
<b>Stichprobe Hamburg-Rissen</b>	<b>22 %</b>	<b>38 %</b>	<b>40 %</b>	<b>2 %</b>
Hamburg	27 %	15 %	36 %	22 %
Ländliche Regionen in Städten	24 %	13 %	56 %	7 %
Deutschland, mit Zweck „Geschäft“ und „Einkauf“	20 %	8 %	62 %	8 %

*Tabelle 3: Der Modal Split in Hamburg-Rissen im Vergleich zu anderen Regionen*

*(Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) 2020, S. 226f.;*

*Follmer und Gruschwitz 2019, S. 13)*

### 8.1.2. Sicherheitsempfinden zu Fuß und mit dem Fahrrad

90 Prozent der Personen, die sich in der Wedeler Landstraße mit dem Fahrrad unsicher fühlen, fahren dort aber trotzdem Fahrrad. Es scheint also grundsätzlich vielen Bürger:innen wichtig zu sein, mit dem Fahrrad zu fahren. Dennoch sollte etwas verbessert werden, denn 36 Prozent aller Befragten fühlen sich mit dem Fahrrad und 14 Prozent zu Fuß unsicher.

Als Gründe für die Unsicherheiten zu Fuß werden in den Freitextantworten hauptsächlich folgende Aspekte benannt:

- Autoverkehr
- Geschwindigkeit der Autos
- Parkende Autos
- Fahrradverkehr auf dem Fußweg
- Die schmalen Fußwege
- Allgemeine Unübersichtlichkeit

Mit dem Fahrrad sind vorrangig

- der Autoverkehr,
- die schmale Autofahrbahn,
- unzureichender Platz,
- das Fahren gegen die Einbahnstraße und
- das Kopfsteinpflaster

Gründe für Unsicherheit. Die folgende Freitextantwort fasst die Probleme zusammen:

*„Keine Radspur, bei erlaubtem Fahren gegen die Einbahnstraßenrichtung Pöbeleien, außerdem zu viele zu fette Autos, die nicht auf Radfahrer achten. Wenn man auf breite Gehwege [...] ausweicht, schimpfen die Fußgänger. Auch für Kinder schwierig und unsicher...“*  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-371)

Die Gruppe der Personen, die meistens mit dem Auto in die Wedeler Landstraße kommen, fühlt sich im Vergleich zu den meist Fahrradfahrenden und meist Zufußgehenden besonders sicher: So fühlen sich beispielsweise die meist Autofahrenden, die 64 Jahre und jünger und nicht mobilitätseingeschränkt sind, zu nur fünf Prozent zu Fuß unsicher (im Vergleich zu 14 Prozent Gesamtzahl), obwohl diese zwangsläufig irgendwann zu Fuß gehen müssen (vom Auto zum Gewerbe). Ein Grund für diese Verlagerung wird sicherlich sein, dass die Strecken, die die Autofahrenden zu Fuß zurücklegen, im Vergleich deutlich kürzer sind und folglich weniger Gefahren bergen. Daraus wird interpretiert, dass die Sicht der meist Autofahrenden verzerrt ist. Auch die Betrachtung der Gründe für Unsicherheiten der meist Autofahrenden schließen auf eine ähnliche Vermutung: Nur zwölf Prozent dieser (im Vergleich zu 27 Prozent aller Kodierungen) sehen den Autoverkehr als Gefahr, beziehungsweise schreiben dies in den Freitextantworten.

Besonders unsicher fühlen sich dahingegen ältere (ab 65 Jahren) sowie mobilitätseingeschränkte Personen. Die Personen, die sich unsicher fühlen, wünschen sich viermal häufiger eine Gestaltungsänderung des Rissener Ortskerns als die, die sich sicher fühlen.

### 8.1.3. Autoverzicht und Treue zur Wedeler Landstraße der Autonutzenden

In die folgende Auswertung flossen nur Antworten von Personen ein, die allgemein das Auto nutzen, um in die Wedeler Landstraße zu kommen. Das sind 64 Prozent aller befragten Personen, wovon 38 Prozent meist Autofahrende sind (siehe Abbildung 13). Dementsprechend kommen 26 Prozent aller Bürger:innen gelegentlich mit dem Auto und 36 Prozent nie.

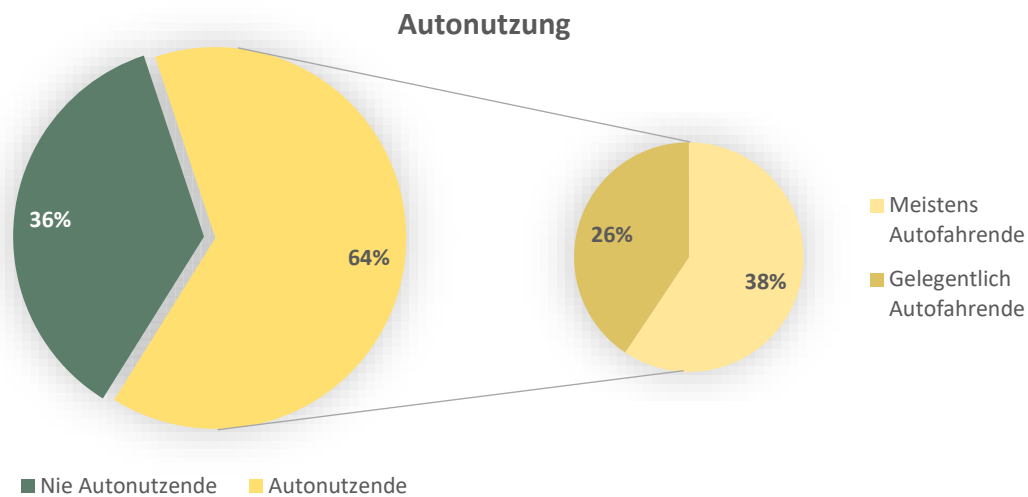


Abbildung 13: Autonutzung, um in die Wedeler Landstraße zu kommen (Eigene Darstellung)

Allgemein geben 63 Prozent aller Autonutzenden<sup>9</sup> an, nicht auf das Auto verzichten zu wollen, um in die Wedeler Landstraße zu kommen<sup>10</sup>. Für die, die bereit wären, auf das Auto zu verzichten und auf Fahrrad oder Fuß umzusteigen, (80 Prozent) wären folgende Maßnahmen Motivatoren:

- 25 Prozent müssten sich mit dem Fahrrad oder zu Fuß sicherer fühlen
- 22 Prozent möchten mehr Fahrradstellplätze
- 16 Prozent möchten mit einer Reduzierung der Parkplätze zum Umstieg gezwungen werden
- 13 Prozent würden das Verkehrsmittel bei Parkgebühren wechseln

*„Ich glaube, manchmal muss man Autofahrer (mich ausdrücklich eingeschlossen!) zwingen, das Auto stehen zu lassen!!“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-183)*

<sup>9</sup> Autonutzende (Personen, die allgemein das Auto nutzen, um in die Wedeler Landstraße zu kommen)  
≠ meist Autofahrende (Personen, die angegeben haben, meistens mit dem Auto in die Wedeler Landstraße zu kommen)

<sup>10</sup> Hier waren Mehrfachantworten möglich.



Dies zeigt, dass eine Erhöhung der Sicherheit für Fahrradfahrende und Zufußgehende einen starken Zuwachs dieser bringen kann. Auch die recht simple Errichtung von Fahrradstellplätzen könnte einen großen Zuwachs-Effekt haben.

43 Prozent der Autonutzenden<sup>11</sup> würden bei weniger Parkplätzen auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen (40 Prozent auf Fahrrad oder Fuß), um in die Wedeler Landstraße zu kommen. 53 Prozent würden gar nicht mehr kommen und 47 Prozent würden auf andere Parkplätze ausweichen. Besonders bei dieser Frage<sup>12</sup> zeigt sich eine Unentschlossenheit der Befragten, da oft mehrere Möglichkeiten angekreuzt wurden. Dies liegt sicherlich in wetter- und jahreszeitlichen Schwankungen begründet. Die Antworten hängen aber auch mit der Art der Nutzung zusammen, da der Arztbesuch zum Beispiel mit dem Fahrrad erledigt werden kann, der Großeinkauf aber nicht:

*„Bei Sonne und gutem Wetter kommen schon automatisch viele mit dem Fahrrad, wenn kein Großeinkauf ansteht. Aber den Familieneinkauf bekommt man nun mal nicht vernünftig nach Hause ohne Auto. Und bei Regen, dann kommt keiner mehr und alle fahren dann zu Famila [in Wedel], wenn die Parkplätze weg sind. Totes Rissen.“*  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-563)

Eine Betrachtung der Mehrfachantworten zeigt, dass 16 Prozent derjenigen, die angegeben haben, nicht auf das Auto zu verzichten, zusätzlich dazu noch andere Dinge angekreuzt haben (dass sie also doch verzichten würden). Genauso bei der Treue: Zwölf Prozent der Personen, die angegeben haben, bei eingeschränkten Parkmöglichkeiten nicht mehr in die Wedeler Landstraße zu kommen, würden zusätzlich aber auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus kommen und 27 Prozent würden außerdem in den Neben- und Parallelstraßen parken. Das relativiert die ablehnenden Antworten. Folglich hat nur ein Drittel der Autonutzenden angegeben, „definitiv“ nicht mehr in die Wedeler Landstraße zu kommen. Hieraus ergibt sich die Frage, ob die Personen, die gar nicht mehr in die Wedeler Landstraße kommen würden, diese vielleicht sowieso kaum besuchen. Dies sollte zukünftig noch näher untersucht werden.

---

<sup>11</sup> Auch hier waren Mehrfachantworten möglich.

<sup>12</sup> Im Folgenden wird sie einfachheitshalber auch mit „Treue“ (für die Wedeler Landstraße) abgekürzt.

Da die Antworten auf die Fragen nach einem Autoverzicht und der Treue zur Wedeler Landstraße korrelieren, werden sie hier gemeinsam betrachtet. Tabelle 4 zeigt die Korrelation übersichtlich, indem jeweils die Prozentzahlen in den zwei Spalten der Ablehnenden sowie der Befürwortenden ähnlich sind. Der Übersichtlichkeit halber sind nur hervorstechende Zahlen eingetragen.

	Eher Ablehnende		Eher Befürwortende	
	Personen, die <u>nicht</u> auf das Auto verzichten würden	Personen, die die Wedeler Landstraße nicht mehr besuchen würden („untreu“)	Personen, die auf das Auto verzichten würden	Personen, die auf andere Verkehrsmittel umsteigen würden („treu“)
<b>Gesamt</b>	<b>63 %</b>	<b>53 %</b>	<b>80 %</b>	<b>43 %</b>
a) Meist Z Fußgehende	45 %	22 %		68 %
b) Meist Fahrradfahrende	35 %	28 %		63 %
c) Meist Autofahrende	80 %	71 %		22 %
c1) Meist Autofahrende, die sich zu Fuß unsicher fühlen	72 %	56 %	100 %	72 %
c2) Meist Autofahrende, die sich mit dem Fahrrad unsicher fühlen	53 %	41 %		
d) 18- bis 24-Jährige*	44 %	19 %		
e) 65- bis 74-Jährige*	72 %			
f) 75-Jährige und Ältere*	43 %			

Tabelle 4: Autoverzicht und Treue im Vergleich (Eigene Darstellung)

\* und nicht Mobilitätseingeschränkte

Ein hervorstechendes Ergebnis bringen die meist Autofahrenden, die sich mit dem Fahrrad oder zu Fuß unsicher fühlen (siehe Tabelle 4, c1 und c2). Diese würden im Vergleich zu allen meist Autofahrenden überdurchschnittlich viel auf das Auto verzichten, beziehungsweise

häufiger auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Vielleicht fahren diese Personen also nur mit dem Auto, weil sie sich unsicher fühlen.

Auf das Alter bezogen, wo im Folgenden ausschließlich Personen betrachtet werden, die nicht mobilitätseingeschränkt sind, zeigen sich auch Unterschiede, die in Tabelle 4 dargestellt sind. So würden die 65- bis 74-Jährigen (e) am stärksten nicht auf das Auto verzichten und am ehesten gar nicht mehr in die Wedeler Landstraße kommen. Dafür würden die 75-Jährigen und Älteren (f) sowie die 18- bis 24-Jährigen (d) am ehesten auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen. Zudem bleibt die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen der Wedeler Landstraße bei eingeschränkten Parkmöglichkeiten besonders treu. Sicherlich auch, weil diese sowieso weniger mit dem Auto kommen und der Umstieg auf Fuß und Fahrrad nicht so eine große Hürde darstellt.

Die Betrachtung der Wohndauer im Zusammenhang mit der Treue für die Wedeler Landstraße ist ebenfalls erkenntnisreich: Je länger die Menschen bereits in Rissen wohnen, desto „untreuer“ sind sie der Wedeler Landstraße – desto eher würden sie bei eingeschränkten Parkmöglichkeiten also nicht mehr kommen. Somit konnte folgende Hypothese in der Stichprobe widerlegt werden: Die Personen, die besonders lange in Rissen wohnen und entsprechend auch lange bei den Gewerbetreibenden Kund:in oder Patient:in sind, wären dem Gewerbe bei Ortskernumgestaltungen treuer.

#### 8.1.4. Gewünschte Veränderungen

Allgemein wurde, wie in Abbildung 14 zu erkennen, zu 58 Prozent einer der vier vorgeschlagenen Gestaltungsvorschläge als favorisierte Umgestaltung gewählt. Ein Drittel der Befragten möchte keine Veränderung und zehn Prozent zwar schon eine Veränderung, aber keine der vier vorgeschlagenen Möglichkeiten. In den Freitextantworten der letzteren beiden Gruppen haben einige Personen angedeutet, dass sie nur wegen der so geringen Parkdauer von drei Minuten keinen der vier genannten Vorschläge gewählt haben.

Innerhalb der vier vorgeschlagenen Gestaltungen wurde die Fußgängerzone zu 40 Prozent am häufigsten als favorisierter Gestaltungsvorschlag gewählt, danach die Fahrradstraße, in der ausschließlich Lieferverkehr erlaubt ist. Auf ungefähr gleichem Niveau bilden der Radfahrstreifen und die Fahrradstraße, in der alle Anliegender erlaubt sind, die unbeliebtesten Umgestaltungen. Werden die beiden Varianten der Fahrradstraße kumuliert, ist die Fahrradstraße allgemein mit 46 Prozent der beliebteste Vorschlag.

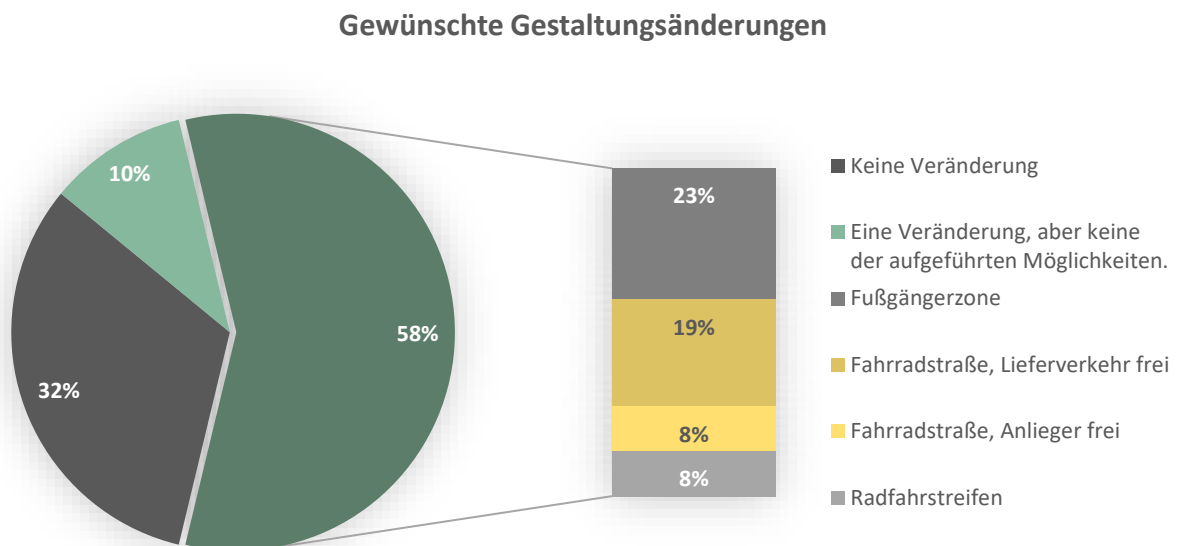


Abbildung 14: Gewünschte Gestaltungsänderungen der Bürger:innen (Eigene Darstellung)

Gewissermaßen geht die Rangfolge von der „radikalsten“ Veränderung – Fußgängerzone – zu den beiden am wenigsten verändernden – Radfahrstreifen und Fahrradstraße mit allen Anliegern frei.

	Eher Ablehnende	Eher Befürwortende
	Personen, die keine Veränderung wollen	Personen, die eine der vier vorgeschlagenen Veränderungen wollen
<b>Gesamt</b>	<b>32 %</b>	<b>58 %</b>
a) Meist Autofahrende	54 %	30 %
a1) Meist Autofahrende, die sich mit dem Fahrrad unsicher fühlen	25 %	60 %
a2) Meist Autofahrende, die „fit“ <sup>13</sup> sind und maximal 1.000 Meter entfernt wohnen	46 %	34 %
c) Personen, die nicht auf das Auto verzichten wollen	61 %	22 %
d) Personen, die seit maximal drei Jahren in Rissen wohnen	21 %	76 %

Tabelle 5: Ablehnende und Befürwortende von Veränderungen des Ortskerns (Eigene Darstellung)

Die Personen, die sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad unsicher fühlen, wollen entsprechend auch deutlich stärker eine Veränderung (siehe Tabelle 5, a1). Dies passt auch zu der zu Beginn gemachten Feststellung, dass diese Personen eher bereit wären, auf das Auto zu verzichten.

Knapp die Hälfte aller meist Autofahrenden, die 64 Jahre und jünger und nicht mobilitätseingeschränkt sind – also scheinbar „fit“ –, wohnen maximal einen Kilometer vom Ortskern entfernt. Der Fakt, dass diese Personen vermehrt keine Veränderung wollen (siehe Tabelle 5, a2), verdeutlicht Folgendes: Eine gewisse Nähe zum Ortskern ist für gewisse Faktoren, wie zum Beispiel das Erledigen von Einkäufen unterwegs (zum Beispiel auf dem Weg von der Arbeit nach Hause) oder die Last der Einkäufe, kein Argument.

Von den Personen, die nicht auf das Auto verzichten wollen, wünschen sich „nur“ 61 Prozent keine Veränderung und noch ein gutes Fünftel möchte eine der vier vorgeschlagenen Veränderungen (siehe Tabelle 5, c). Gründe hierfür gehen aus der Umfrage nicht hervor, sollten aber weiter untersucht werden.

<sup>13</sup> 64 Jahre und jünger und nicht mobilitätseingeschränkt

Personen, die erst vor Kurzem nach Rissen gezogen sind (drei Jahre und kürzer), wünschen sich im Vergleich zu den länger hier Wohnenden am stärksten eine Veränderung (siehe Tabelle 5, d). Sicherlich hängt das auch mit dem jüngeren Alter und einer entsprechend ökologischer geprägten Denkweise zusammen (Hall 2020).

Aufschlüsse geben auch die Personen, die meistens mit dem Fahrrad oder zu Fuß in die Wedeler Landstraße kommen und keine Veränderung wollen. Es bedeutet nämlich keinesfalls, dass alle meist Fahrradfahrenden oder Zufußgehenden die Vorhaben unterstützen oder Umgestaltungen für nötig halten. Folgende Betrachtung stützt die Feststellung: 41 Prozent der Personen, die meistens mit dem Fahrrad, und 49 Prozent derer, die meistens zu Fuß kommen, und keine Veränderung wollen, nutzen nie das Auto, um in die Wedeler Landstraße zu kommen. Das zeigt auch, dass die Ablehnung von Umgestaltungen nicht zwangsläufig mit einer Autonutzung zusammenhängt. Es sind also nicht nur meist Autofahrende die Ablehnenden von Veränderungen.

### 8.1.5. Altersgruppen

Die Altersverteilung ist in der Befragung der Bürger:innen nicht repräsentativ widerspiegelt. In Tabelle 6 wird ein Vergleich zur gesamten Rissener Bevölkerung gezogen, wobei damit natürlich nur die befragten Rissener Bürger:innen verglichen werden können (welche 91 Prozent der Befragten ausmachen). Die Altersgruppen der 29-Jährigen und Jüngeren sowie die der 65-Jährigen und Älteren sind unterrepräsentiert. Dementsprechend sind die 30- bis 64-Jährigen überrepräsentiert. Zudem kam die Umfrage nicht wirklich für Kinder unter 13 Jahren in Frage, von denen in Rissen aber sehr viele leben. Wären diese Personen rausgerechnet worden, würde sich die Altersverteilung der Umfrage besser der Realität anpassen. Aufgrund fehlender Daten wurden Kinder aber nicht rausgerechnet.

	Gesamte Rissener Bevölkerung Grundgesamtheit	Alle befragten Rissener Bürger:innen Rissener Stichprobe		Alle befragten Bürger:innen Gesamte Stichprobe	
17 Jahre und jünger	19,1 %	0,6 %		0,5 %	
18 bis 24 Jahre	5,7 %	3,1 %		3,9 %	
25 bis 29 Jahre	2,9 %	1,1 %		1,1 %	
30 bis 49 Jahre	22,0 %	38,0 %		38,5 %	
50 bis 64 Jahre	20,9 %	39,9 %		39,4 %	
65 bis 74 Jahre	29,2 %	12,7 %	17,4 %	12,3 %	16,6 %
75 Jahre und älter		4,7 %		4,3 %	

Tabelle 6: Vergleich der Bürger:innen-Stichprobe zur Grundgesamtheit nach Altersgruppen  
(Quelle: Eigene Darstellung nach Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.a)

Tabelle 7 (S. 42) zeigt die eher Befürwortenden und eher Ablehnenden nach Altersgruppen unterteilt. Die Kriterien dafür waren die Gruppen auf der Y-Achse, die im weiteren Verlauf erläutert werden.

Die 30-bis 64-Jährigen nicht mobilitätseingeschränkten Personen kommen verhältnismäßig selten meistens zu Fuß in die Wedeler Landstraße, die Personen bis 29 Jahre dafür besonders häufig und nur sehr selten mit dem Auto (siehe Abbildung 15 und Tabelle 7, S. 42 hier und im Folgenden). Auch die Personen, die 65 Jahre und älter und nicht mobilitätseingeschränkt sind, nutzen das Auto leicht weniger als der Durchschnitt aller nicht Mobilitätseingeschränkten.

Überdurchschnittlich viel mit dem Auto kommen die 50- bis 64-Jährigen. Dabei besteht keine Korrelation zwischen Alter und Entfernung zum Ortskern, wie aufgrund der Bebauungsstruktur (Mehrfamilienhäuser hauptsächlich in Nähe des Ortskerns) vermutet werden könnte. Auch in einer deutschlandweiten Studie ergab sich ein ähnliches Bild: Personen ab 60 Jahren sind häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs, Personen zwischen 30 und 59 Jahren besonders viel mit dem Auto (Follmer und Gruschwitz 2019, S. 23).

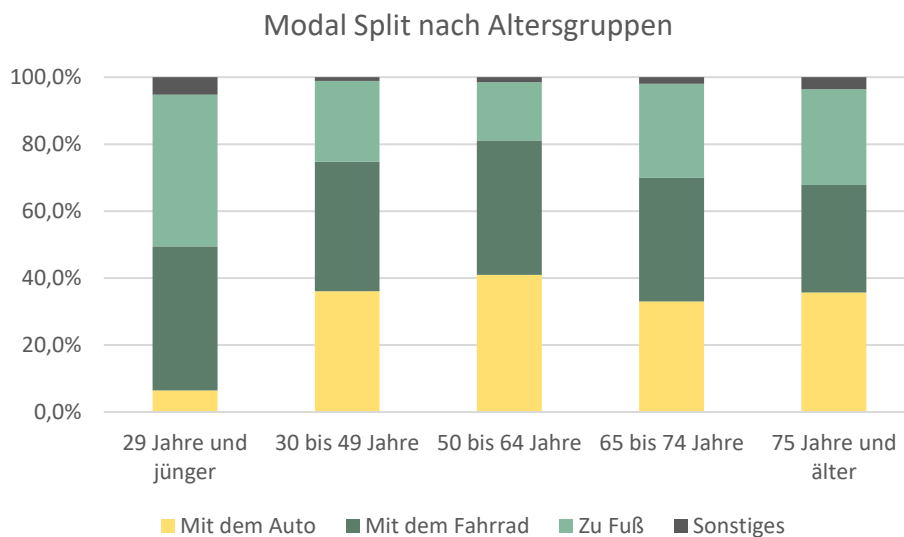


Abbildung 15: Modal Split der Bürger:innen nach Altersgruppen (Eigene Darstellung)

Ähnliche Unterschiede in der Nutzung des Autos zeigen sich wieder bei den 65-Jährigen und Älteren sowie bei den 29-Jährigen und Jüngeren (siehe Tabelle 7): Diese Altersgruppen nutzen das Auto besonders selten, um in die Wedeler Landstraße zu kommen. Dahingegen nutzen die 30- bis 64-Jährigen das Auto entsprechend häufiger. Eine Vermutung ist, dass in dieser Gruppe viele Berufstätige und Eltern sind, die die Wedeler Landstraße oft aufgrund mangelnder Zeit auf dem Weg von beispielsweise der Arbeit nach Hause anfahren. Die Betrachtung der Freitextantworten stützt die These: Besonders die 30- bis 49-Jährigen haben dies häufig als Begründung für die Autonutzung und zur Argumentation gegen Veränderungen genutzt.

*„Ich finde unsere Einkaufsstraße so prima. Nach der Arbeit kann ich z.B. kurz noch Besorgungen mit dem Auto machen. Sollte das geändert werden, werde ich woanders z.B. Famila in Wedel meine Einkäufe erledigen.“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-405)*



Von den 30- bis 49-Jährigen würden noch relativ viele Personen bei eingeschränkten Parkmöglichkeiten mit dem Fahrrad oder zu Fuß kommen (siehe Tabelle 7), was sich gewissermaßen mit der eben gemachten Vermutung widerspricht. Die 18- bis 24-Jährigen würden auch häufig vom Auto auf Fahrrad oder Fuß umsteigen.

	29-Jährige und Jüngere*	30- bis 49-Jährige*	50- bis 64-Jährige*	65- bis 74-Jährige*	75-Jährige und Ältere*
Meist Zufußgehende	Eher Befürwortende	Eher Ablehnende	Eher Ablehnende	Eher Befürwortende	Eher Befürwortende
Meist Autofahrende	Eher Befürwortende	Eher Ablehnende	Eher Ablehnende	Eher Befürwortende	Eher Befürwortende
Personen, die das Auto für die Wedeler Landstraße nutzen	Eher Befürwortende	Eher Ablehnende	Eher Ablehnende	Eher Befürwortende	Eher Befürwortende
Personen, die auf andere Verkehrsmittel umsteigen würden	Eher Befürwortende	Eher Befürwortende	Eher Ablehnende	(neutral)	Eher Befürwortende
Personen, die keine Veränderung wollen	Eher Ablehnende	Eher Befürwortende	Eher Ablehnende	Eher Ablehnende	Eher Befürwortende

Tabelle 7: Stimmungsbild der Altersgruppen (Eigene Darstellung)

\* und nicht Mobilitätseingeschränkte

Im Zusammenhang zwischen Alter und gewünschter Veränderung fällt auf, dass insbesondere die Altersgruppe der 50- bis 74-Jährigen mit 47 Prozent (im Vergleich zu 41 Prozent aller nicht Mobilitätseingeschränkten) gegen eine der vier vorgeschlagenen Umgestaltungen ist. Auch die 18- bis 29-Jährigen möchten mit 38 Prozent zu 32 Prozent überdurchschnittlich häufig keine Veränderung (siehe Tabelle 7). Sicherlich ist dafür ein Faktor, dass sich diese Altersgruppe tendenziell sicherer fühlt. Entgegen vieler Behauptungen sprechen sich die befragten Personen, die 75 Jahre und älter sind, fast doppelt so häufig wie der Durchschnitt für Veränderungen aus.

Zusammenfassend zeigen sich die Unterschiede der Altersgruppen – bis auf einige Ausreißer – folgendermaßen, wie auch Tabelle 7 veranschaulicht: Die beiden Enden der Skala (grün), also die jüngeren Personen bis etwa 29 Jahre und die älteren Personen ab 65 oder 75 Jahren sind meist offener für Veränderungen und einen Wechsel des Verkehrsmittels sowie treuer. Die Motivationen dahinter sind aber unterschiedlich: Junge Personen haben ein höheres Umweltbewusstsein (Hall 2020), sind fit und haben noch ausreichend Zeit, um beispielsweise mit

dem Fahrrad zu fahren. Senior:innen haben mehr Zeit und nutzen einen Einkaufsweg häufig als Spaziergang – gegebenenfalls, um überhaupt mal rauszukommen und sich zu bewegen. Dahingegen haben die Personen mittleren Alters (gelb) – insbesondere die 50- bis 64-Jährigen – andere Lebensumstände. Sie sind noch voll im Beruf eingespannt und haben sich vielleicht um Kinder sowie Eltern zu kümmern, wodurch die Zeit sehr begrenzt ist. Die 30- bis 49-Jährigen nutzen auch viel das Auto, sind aber deutlich aufgeschlossener für Veränderungen.

Interessant ist auch, dass auffällig viele (51 Prozent) der Personen, die sich in ihren Freitexten auf ältere und mobilitätseingeschränkte Personen bezogen haben, selbst 64 Jahre und jünger und nicht mobilitätseingeschränkt sind. Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen werden also oft als Begründung gegen Veränderungen genutzt. Die Stichprobe zeigt aber, dass die älteren Personen sogar toleranter sind und sich mehr Veränderung wünschen (die Mobilitätseingeschränkten jedoch nicht). Studien zeigen beispielsweise auch, dass nur 58 Prozent der 65- bis 85-Jährigen überhaupt (noch) Auto fahren (Göbel 2017) und dieses stark mit Zufußgehen und dem ÖPNV ersetzen (Arup 2016. S. 50).

#### 8.1.6. Mobilitätseingeschränktheit

In Deutschland sind sieben Prozent der Bevölkerung mobilitätseingeschränkt, wobei die Definition hiervon nicht ganz klar ist (Nobis und Kuhnimhof 2018). Wäre die Definition ähnlich zu der der Umfrage<sup>14</sup>, sind die mobilitätseingeschränkten Befragten mit 6,2 Prozent recht gut vertreten und der Durchschnitt ganz Deutschlands etwa getroffen (zu Hamburg und Rissen gibt es keine Vergleichszahlen). Die Umfrage ist also auf das Merkmal Mobilitätseingeschränktheit bezogen merkmalspezifisch repräsentativ.

Da die mobilitätseingeschränkten Personen meistens eher ablehnend geantwortet haben, werden hier nur zwei auffällige Erkenntnisse hervorgehoben:

- 19 Prozent der Mobilitätseingeschränkten besuchen die Wedeler Landstraße meistens mit dem Fahrrad und 12 Prozent meistens zu Fuß.
- 35 Prozent der Mobilitätseingeschränkten wünschen sich eine der vier vorgeschlagenen Möglichkeiten.

---

<sup>14</sup> „z.B. durch Rollstuhl, Gehwagen, allgemein ‚schlecht zu Fuß‘“

### 8.1.7. Befürwortende und Ablehnende

Um für die spätere Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit die Gruppen zu kennen, die konkret angesprochen werden sollten, wurden anhand der Umfrageergebnisse die Gruppen der Befürwortenden und die der Ablehnenden identifiziert.

Für mögliche Umgestaltungen **eher Befürwortende** sind folgende Gruppen:

- Meist Autofahrende, die sich unsicher fühlen
- Personen, die sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad unsicher fühlen
- 18- bis 24-Jährige würden eher zu Fuß/mit Fahrrad kommen, wollen aber weniger eine Veränderung
- 30- bis 49-Jährige
- 75-Jährige und Ältere
- Personen, die drei Jahre und kürzer in Rissen wohnen
- Eher Personen, die maximal 500 Meter entfernt wohnen

Als **Ablehnende** wurden folgende Gruppen identifiziert:

- 50- bis 64-Jährige
- 65- bis 74-Jährige (Autoverzicht)
- Mobilitätseingeschränkte Personen
- Personen, die elf Jahre und länger in Rissen wohnen

### 8.1.8. Fazit der Bürger:innen-Befragung

Zusammenfassend zeigt die Befragung der Bürgerinnen und Bürger, dass sich die Mehrheit (68 Prozent) eine Umgestaltung des Rissener Ortskerns wünscht. Viele Personen geben aber auch an, dann unter bestimmten Voraussetzungen nicht mehr in die Wedeler Landstraße zu kommen. Unter anderem die Erhöhung der Sicherheit für Zufußgehende und Fahrradfahrende sowie die Errichtung von Fahrradstellplätzen sind dabei wichtige Faktoren, um eine Abwanderung zu vermeiden und Motivatoren zum Zufußgehen und Fahrradfahren zu geben. Schließlich können sich dann 80 Prozent der Autonutzenden vorstellen, häufiger mit dem Fahrrad oder zu Fuß anstelle des Autos zu kommen. Interessant war vor allem die Betrachtung der Altersgruppen. Insbesondere die älteren Bürger:innen ab 75 Jahren sind entgegen vieler Behauptungen bereit, für Veränderungen auf das Auto zu verzichten. Und um nochmal auf die Repräsentativität der Stichprobe zurückzukommen: Wäre die Altersverzerrung in Richtung mittleren

Alters in den Auswertungen noch weiter berücksichtigt und gewichtet worden, würde sich vermutlich ein noch befürwortenderes Ergebnis zeigen.

Auch wenn in der obigen Auswertung nicht intensiv auf die Freitextantworten eingegangen wurde, war es doch sehr erfreulich, wie viele Personen sich die Zeit genommen haben, eine zu verfassen: Insgesamt gab es auf fünf Fragen verteilt 870 Freitextantworten – pro Frage waren es zwischen 120 und 200 Kommentare (bei 932 Befragten). Teilweise waren die Antworten Absätze lang und mit inspirierenden Beiträgen. Dies zeigt auch, dass das Thema die Bürgerinnen und Bürger bewegt, ihnen wichtig ist und sich einige bereits tiefgehende Gedanken dazu gemacht haben.

Es gab auch Stimmen, die die Umfrage als voreingenommen oder verzerrt wahrgenommen haben:

*„Die Umfrage ist relativ verzerrt in Richtung ‚Autofreies Rissen‘ und nicht neutral“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-281)*

*„Man hat ja schon fast ein schlechtes Gewissen, wenn man ankreuzt: ‚Ich werde nicht auf das Auto verzichten‘.“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-624)*

In der Tat wurde diese Umfrage im Hinblick auf eine Verbesserung der Nachhaltigkeit entworfen. Das Interesse des Zukunftsforums Rissen liegt darin, alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit in irgendeiner Weise zu fördern. Das Fachforum Mobilität hat sich mit dem Projekt „Rissener Ortskern“ auf die Förderung der Fahrradfahrenden und der Zufußgehenden und eine Reduzierung des Autoverkehrs fokussiert. Trotzdem wird nicht um jeden Preis versucht werden, den Autoverkehr zu verdrängen – denn ansonsten wären diese beiden Umfragen gar nicht erst durchgeführt worden. Wenn hier etwas schöngeredet werden würde, verändere das das „echte“ Verhalten der Bürger:innen auch nicht und nur wenige wären am Ende zufrieden. Außerdem lässt das Umfrageergebnis nicht darauf schließen, dass die Befragten sehr stark in eine Richtung gedrängt wurden, da immer noch viele Personen beispielsweise gegen eine Veränderung gestimmt haben. Die Antwortmöglichkeiten waren zudem erschöpfend.

## *Was sind die Bedürfnisse der Nutzenden des Rissener Ortskerns?*

Die Untersuchungsfrage kann also vorrangig mit einer Erhöhung der Sicherheit zu Fuß und mit dem Fahrrad beantwortet werden. Weitere Bedürfnisse sind bessere Fahrradabstellmöglichkeiten und laut Freitextantworten mehr Wohlfühlbereiche, mehr Möglichkeiten zu sozialen Treffpunkten sowie mehr Veranstaltungen. Zudem kann eine schnelle und bequeme Erreichbarkeit des Ortskerns ebenfalls als Bedürfnis identifiziert werden.

Auf die Befragung bezogen sind noch einige Erkenntnisse sowie Grenzen zu nennen:

- Wie bereits in Kapitel 6.2.2 erwähnt, konnte trotz der vielen verschiedenen Verteilungen nicht sichergestellt werden, dass alle Nutzenden der Wedeler Landstraße die Möglichkeit hatten, an der Befragung teilzunehmen.
- Einige potenziell spannende Gruppen waren zu klein (weniger als 50 Personen), um sie statistisch auszuwerten.
- Mehrfachabstimmungen konnten nicht verhindert werden, aber die offensichtlichen wurden aus der Stichprobe entfernt.
- Fragen mit Mehrfachantworten sind deutlich aufwendiger auszuwerten als Fragen mit nur einer Antwortmöglichkeit.
- An sich waren Befragungen der Bürger:innen die richtige Wahl der Forschungsmethode, da sich so ein breites Bild ergeben hat.
- Die Stichprobe hätte nur, wie bereits erwähnt, besser der Grundgesamtheit entsprechen können, auch um Argumente kräftiger zu stützen. Dazu hätten analoge Fragebögen sicher geholfen.
- Die Frage nach dem Geschlecht wurde nicht aus Versehen vergessen, sondern bewusst nicht gestellt, da sie für nicht relevant gehalten wurde. Im Nachhinein wäre es lediglich gut gewesen, die Frage zu stellen, um einen Abgleich zur Grundgesamtheit durchführen zu können und auf die merkmalspezifische Repräsentativität zu prüfen.
- Es wäre auch sinnvoll gewesen, bei den Fragen nach dem Autoverzicht und dem Verhalten bei eingeschränkten Parkmöglichkeiten zu erwähnen, dass die großen Parkplätze der Lebensmitteleinzelhändler weiterhin bestehen und erreichbar bleiben, um Missverständnisse zu vermeiden. Es ist nämlich auffällig, wie viele Personen Kommentare wie diesen geschrieben haben:

*„Sollte das Parken am Ende zu kompliziert werden, kaufe ich in Wedel bei Famila ein.“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-624)*

Dies verdeutlicht, dass sehr viele Personen nur wegen der Lebensmitteleinkäufe auf andere Standorte ausweichen würden und dabei vernachlässigen, dass in Rissen große Parkplätze vorhanden sind. Unter anderem deshalb war es bei der Auswertung schwierig, eine Balance zu finden aus „Ist ja nicht so schlimm, wenn die Bürger:innen weniger zu den großen Ketten, wie Edeka und Rewe, kommen.“ und dem auch in Kapitel 3.4 erwähnten Fakt, dass dies Magnetbetriebe sind, die die Menschen überhaupt zu den kleineren Gewerben ziehen.

## 8.2. Befragung der Gewerbetreibenden

Da die Stichprobe der Gewerbetreibenden mit 34 Personen gering ist und somit geringe Tendenzen als natürliche Streuung bewertet werden müssen, ist die Auswertung auch deutlich kürzer als bei der Befragung der Bürger:innen. Die Untergruppen sind bei der Gewerbetreibenden-Umfrage folgende: Parkverhalten, gewünschte Veränderungen, erwartete Umsatzentwicklung, Ost- vs. Westseite sowie Art des Gewerbes. Im Anschluss werden ebenfalls die Befürwortenden und Ablehnenden eingegrenzt und ein Fazit gegeben.

### 8.2.1. Parkverhalten der Gewerbetreibenden

Kein:e Gewerbetreibende:r hat angegeben, nur selten oder nie mit dem Auto zu seinem Gewerbe zu kommen oder weiter weg als in den Neben- und Parallelstraßen der Wedeler Landstraße zu parken. Dafür parken 56 Prozent der Befragten meistens in den Neben- und Parallelstraßen und 44 Prozent in unmittelbarer Nähe<sup>15</sup> zu ihrem Gewerbe (siehe Abbildung 16).

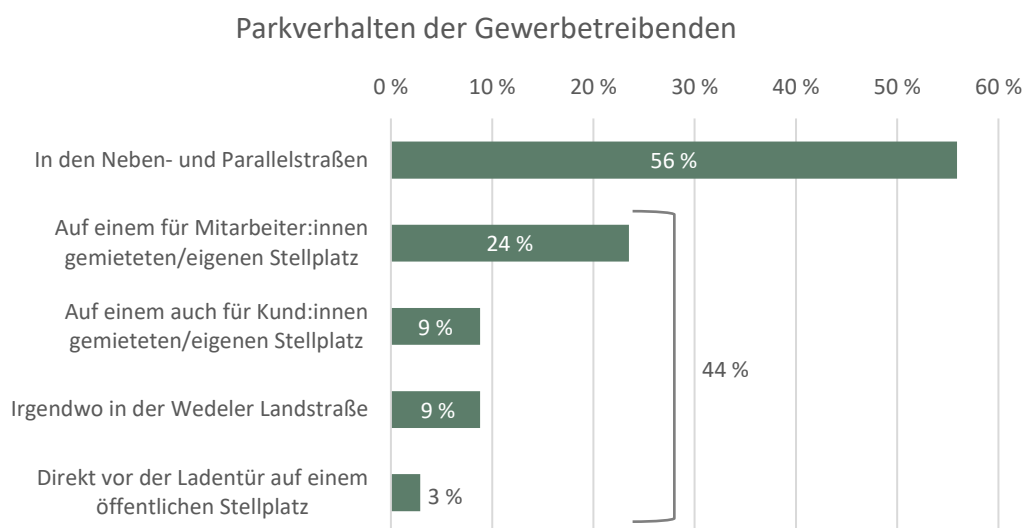


Abbildung 16: Parkverhalten der Gewerbetreibenden und ihrer Mitarbeitenden (Eigene Darstellung)

Da kein:e Gewerbetreibende:r angegeben hat, weiter weg als in den Neben- und Parallelstraßen zu parken, entsteht bei einer möglichen Umgestaltung folgendes Problem: Werden Parkplätze in der Wedeler Landstraße weggenommen (was wohl in jedem Umgestaltungsentwurf so sein wird), werden Bürger:innen zum Parken auch auf die Neben- und Parallelstraßen ausweichen. Wenn dort jedoch kaum freie Parkplätze sind, ist die Versuchung größer, für Erledigungen zu den Konkurrenzstandorten zu fahren. Gewissermaßen könnten sich die Gewerbetreibenden somit selbst schaden, wenn sie die „wenigen“ vorhandenen Parkplätze den ganzen Tag über besetzen.

<sup>15</sup> Auf einem für Mitarbeiter:innen oder für Kund:innen gemieteten/eigenen Stellplatz, direkt vor der Ladentür auf einem öffentlichen Stellplatz oder irgendwo in der Wedeler Landstraße

### 8.2.2. Gewünschte Veränderungen

Insgesamt wünschen sich 53 Prozent der Gewerbetreibenden keine Veränderung und 29 Prozent eine der vier vorgeschlagenen Möglichkeiten (siehe Abbildung 17). Darunter ist die Fahrradstraße mit 70 Prozent eindeutig die meistgewünschte Variante. Dementsprechend möchten 17 Prozent der Gewerbetreibenden zwar eine Veränderung, aber keine der vorgeschlagenen Möglichkeiten. Beim Lesen der dazugehörigen Freitextantworten fallen dazu vor allem der Wunsch nach mehr Parkplätzen sowie die Abschaffung der Rissener Acht auf.

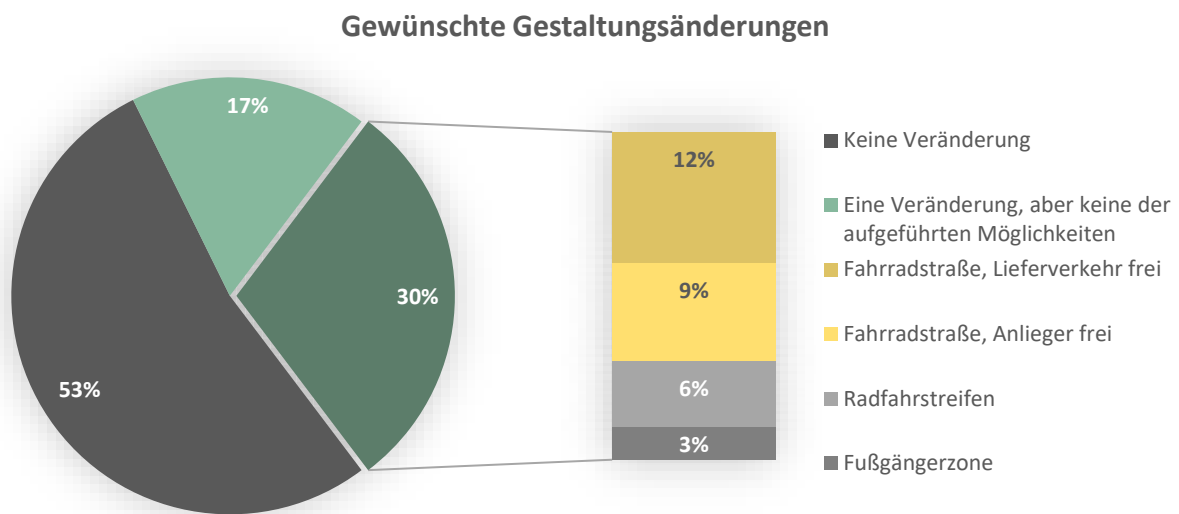


Abbildung 17: Gewünschte Gestaltungsänderungen der Gewerbetreibenden (Eigene Darstellung)

Unter den Gewerbetreibenden, die angegeben haben, meistens zu Fuß zu ihrem Gewerbe zu kommen, wünschen sich 36 Prozent (im Vergleich zu 29 Prozent Gesamtschnitt) eine der aufgeführten Möglichkeiten. Diese nur leichte Tendenz verdeutlicht, dass das Zufußgehen der Gewerbetreibenden kaum mit dem Wunsch nach Umgestaltungen zusammenhängt. Es zeigt sich hier also ein sehr ähnliches Bild wie bei den Bürger:innen: Auch da hing das Zufußgehen nur insignifikant mit dem Wunsch nach Veränderung zusammen. Die Sorge um Kundschaft bleibt bei den Gewerbetreibenden also präsenter. Schließlich empfinden es fast alle Gewerbetreibenden (94 Prozent) als essenziell, dass ihre Kundschaft mit dem Auto zum Gewerbe fahren kann. Immer noch jede:r fünfte dieser Gewerbetreibenden wünscht sich eine der vier vorgeschlagenen Veränderungen.

### 8.2.3. Erwartete Umsatzentwicklung

Kein:e Gewerbetreibende:r erwartet durch eine Reduktion des Autoverkehrs Umsatzwachstum. Immerhin ein Viertel erwartet keine Umsatzveränderung. Dementsprechend erwarten 75 Prozent der Gewerbetreibenden Umsatzeinbußen durch autoreduzierende Maßnahmen.



Wie die Erkenntnisse der Fallstudien in Kapitel 7 gezeigt haben, erfüllen sich diese negativen Erwartungen oft nicht.

Auch hier zeigt sich ein ähnliches Bild wie bereits zuvor: Die meist zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommenden Gewerbetreibenden erwarten mit 82 Prozent sogar leicht überdurchschnittlich Umsatzeinbußen. Das verdeutlicht also, dass die Gewerbetreibenden ganz unabhängig von ihrer eigenen Verkehrsmittelwahl Angst um ihren Umsatz haben, sicher auch, weil sie meinen, ihre Kundschaft noch am besten einschätzen zu können (dazu gleich mehr). Hier sind wieder die Fallstudien zu erwähnen: Diese haben schließlich gezeigt, dass Gewerbetreibende ihre Kundschaft oft falsch einschätzen, insbesondere deren genutzte Verkehrsmittel.

#### 8.2.4. Ostseite vs. Westseite

Werden die Gewerbetreibenden der Ostseite mit denjenigen der Westseite verglichen, zeigen sich bei vielen Fragen leichte Schwankungen: Diese lassen vermuten, dass die Ostseite leicht ablehnender ist (siehe Tabelle 8). Da die Stichprobe jedoch so klein ist, werden die Schwankungen als natürliche Streuung gesehen und es wird interpretiert, dass sich die Meinungen der Ost- und Westseite kaum unterscheiden. Die Behauptungen vieler, dass die Ostseite der Wedeler Landstraße unattraktiver sei (siehe Kapitel 3.4), kann in der Stichprobe also nicht gestützt werden: Die Gewerbetreibenden dieser zeigen kaum mehr Unzufriedenheit oder Ängste.

	<b>Alle Gewerbetreibenden</b>	Gewerbetreibende, die keine Veränderung wollen	Gewerbetreibende, die Umsatzeinbußen erwarten	Gewerbetreibende, die keine Verbesserung für ihre Lieferanten erwarten
Ostseite	<b>47 %</b>	56 %	54 %	54 %
Westseite	<b>53 %</b>	44 %	46 %	46 %

*Tabelle 8: Vergleich der Gewerbetreibenden der Ost- und Westseite (Eigene Darstellung)*

### 8.2.5. Art des Gewerbes

Die befragten Gewerbetreibenden sind aus allen möglichen Branchen vertreten. Tabelle 9 veranschaulicht, dass dabei die Komplementärnutzungen (zum Beispiel Dienstleistungen) überdurchschnittlich im Vergleich zur Grundgesamtheit vertreten sind. Insgesamt nahm ein gutes Viertel aller Gewerbetreibenden des Rissener Ortskerns an der Befragung teil.

	Grundgesamtheit (Prozente)	Teilnehmende der Gewerbetreibenden-Umfrage (Prozente)	Anteil der Umfrageteilnehmenden an Gesamtanzahl
Einzelhandelsbetriebe	56 (44 %)	8 (24 %)	14 %
Komplementärnutzungen	71 (56 %)	26 (76 %)	37 %
davon Arztpraxen etc.	47 (37 %)	7 (21 %)	15 %
<b>Gesamt</b>	<b>127 (100 %)</b>	<b>34 (100 %)</b>	<b>27 %</b>

*Tabelle 9: Vergleich der Gewerbetreibenden-Stichprobe zur Grundgesamtheit nach Branche*

*(Quelle: Eigene Darstellung nach Anders et al. 2018, S. 3; Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.a)*

Während in der Gesamtheit jede:r Vierte Umsatzeinbußen erwartet, ist es bei den Dienstleistungen jede:r Dritte. Es ist zu erwarten, dass diese Gruppe noch sensibler auf Veränderungen reagiert und einer besonderen Aufmerksamkeit bedarf.

Positiv auffallend sind hingegen Arzt-, Physiotherapiepraxen etc., da diese nur zu 57 Prozent (im Vergleich zu 75 Prozent Gesamtschnitt) Umsatzeinbußen erwarten – vermutlich, weil Patient:innen ihre Arztpraxen und Ähnliches meistens nicht wahllos aussuchen und somit eine stärkere Bindung und Treue besteht. Besonders befürwortend ist der weitere Einzelhandel. Dies ist die einzige Gewerbeart, die durch Autoreduzierungen kaum negativen Einfluss auf den Umsatz erwartet: 75 Prozent erwarten keine Veränderung des Umsatzes. Das ist nicht überraschend, weil Gemütlichkeit, Verweildauer und Stöbern die prägnantesten Eigenschaften des Einkaufserlebnisses im Segment des weiteren Einzelhandels sind.

### 8.2.6. Befürwortende und Ablehnende

Auch unter den Gewerbetreibenden wurden die Befürwortenden (beziehungsweise der weniger stark Ablehnenden) und die Ablehnenden identifiziert. Natürlich gilt hier nochmal besonders, dass die Anzahl der Teilnehmenden mit 34 Personen klein war und Zufälle nicht ausgeschlossen werden können.

Als **eher Befürwortende** wurden folgende Gruppen erkannt:

- Arzt-, Physiotherapiepraxen etc.
- Weiterer Einzelhandel

Mit dieser Kenntnis können die Gruppen speziell angesprochen werden, um sie für das geplante Vorhaben zu überzeugen und auch als offizielle Befürwortende zu gewinnen.

**Eher ablehnend** sind die Dienstleistungen. Dieses Wissen hilft, um geplante Vorhaben hier besonders sensibel anzusprechen, Gründe der Ablehnung weiter zu hinterfragen und diese Gruppe verstärkt in weitere Planungen einzubeziehen.

### 8.2.7. Fazit der Gewerbetreibenden-Befragung

Die Gewerbetreibenden des Ortskerns von Hamburg-Rissen sind deutlich zurückhaltender beziehungsweise ablehnender als die Bürger:innen, was Veränderungen, die Fahrradfahrende und Zufußgehende bevorzugen, betrifft. Dies liegt in der Angst vor Umsatzeinbußen durch den Wegfall von autofahrender Kundschaft begründet. Somit war es auch nicht überraschend, dass kein:e Gewerbetreibende:r Umsatzwachstum erwartet. Wie jedoch die Erkenntnisse in Kapitel 7 zeigten, geben Zufußgehende und Fahrradfahrende zum Beispiel pro Kopf mehr Geld aus als Autofahrende. Es ist wichtig, den Gewerbetreibenden diese positiven Effekte aufzuzeigen und ihnen Ängste zu nehmen. Eine weitere Erkenntnis ist das Parken der Gewerbetreibenden in naher Umgebung ihres Gewerbes. Somit besteht bereits ohne eine weitere Entfernung von Parkplätzen die Gefahr, dass die Gewerbetreibenden die Parkplätze ihrer potenziellen Kundschaft belegen.

Zusammenfassend sind die Erkenntnisse der Befragung der Gewerbetreibenden nicht so aufschlussreich, wie erhofft. Dies wird auch daran liegen, dass durch die Recherche der Fallstudien sowie vorherige Gespräche mit Gewerbetreibenden solche vorrangig ablehnenden Ergebnisse bereits erwartet wurden. Die Befragung ist aber ein wichtiges Signal der Integration in Planungen und war eine gute Entscheidung, um in das Thema einzuführen. Konkrete Gespräche mit den Gewerbetreibenden werden detailliertere Befürchtungen zeigen und mehr Aufschluss bringen. Um diese Gespräche konstruktiv führen zu können, ist es wichtig, handfeste Daten und Argumente zu haben – besonders auch aus der Bürger:innen-Befragung. Diese zeigt nämlich, dass viele Behauptungen und Befürchtungen der Gewerbetreibenden

nicht gestützt beziehungsweise bestätigt werden können. Sicherlich ist es richtig, dass Personen nicht mehr in die Wedeler Landstraße kommen, wenn sie nicht mehr in unmittelbarer Nähe parken können. Da dies aber in niemandes Interesse ist, werden dafür im Gestaltungsvorschlag (Kapitel 9) alternative Möglichkeiten aufgezeigt.

*Was sind die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden?*

Die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden können anhand der Umfrageergebnisse sehr klar auf eine Sicherung des Umsatzes fokussiert werden – schließlich hängt ihre Existenz davon ab.

Im Folgenden werden noch einige Grenzen der Umfrage aufgezeigt: Es ist anzumerken, dass sich an den Befragungen mit hoher Wahrscheinlichkeit kaum beziehungsweise gar keine der „Magnetbetriebe“ beteiligt haben. Nur ein Gewerbe angegeben hat, zum Bereich des Lebensmittel Einzelhandels oder der Drogerie zu gehören. Inwieweit eine Teilnahme das Ergebnis verändert hätte, kann und soll jedoch nicht eingeschätzt werden.

Die Frage „Empfinden Sie es als essenziell, dass Ihre Kundschaft mit dem Auto zu Ihrem Gewerbe fahren kann?“ beziehungsweise dessen Antwortmöglichkeiten<sup>16</sup> hätten besser formuliert werden sollen: In Rissen (und wahrscheinlich überall auf der Welt) ist immer ein Teil der Kundschaft mobilitätseingeschränkt. Aus den Antworten wird abgeleitet, dass der Anteil mobilitätseingeschränkter Kund:innen von den Gewerbetreibenden überschätzt oder zur besonders wichtigen Kundschaft gezählt wird. Gewerbetreibende aus den Bereichen der Arzt-, Physiotherapiepraxen etc., die dies wohl besser einschätzen können, bewerten die Relevanz anders: Nur eine der sieben Praxen betrachtet den Großteil ihrer Kundschaft als mobilitätseingeschränkt. Und auch die Statistik zu Mobilitätseingeschränkten zeigte, dass diese lediglich sieben Prozent der Bevölkerung ausmachen.<sup>17</sup> Es stellt sich also die Frage, warum von einem großen Anteil der Gewerbetreibenden angenommen wird, dass ihre Kundschaft ausschließlich mit dem Auto zu ihnen kommen wird.

Entweder bei der Frage, ob die Gewerbe beliefert werden, oder bei der Frage nach der erwarteten Verbesserung für Lieferanten wurden drei Falschantworten gemacht: Diese drei Gewerbetreibenden haben zuerst angegeben, nicht beliefert zu werden, bei der darauffolgenden Frage dies jedoch nicht angegeben, sondern welche Verbesserung sie für ihre (nicht vorhandenen) Lieferanten erwarten. Da die Stichprobe der Umfrage der Gewerbetreibenden jedoch

---

<sup>16</sup> „Ja, weil ein Teil meiner Kundschaft mobilitätseingeschränkt ist.“

„Ja, weil der Großteil meiner Kundschaft mobilitätseingeschränkt ist.“ etc.

<sup>17</sup> Hier soll nicht der Eindruck entstehen, dass Mobilitätseingeschränktheit zu vernachlässigen ist.

sowieso so klein ist und die Fragen für diese Auswertung nicht relevant waren, wurden die drei Gewerbetreibenden nicht aus der Stichprobe entfernt.

### 8.3. Noch ein paar Impressionen aus den Freitextantworten

*„über Teile der hier vorgeschlagenen Visionen bin ich sehr entsetzt“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-598)*

*„Bevor man an solche Änderungen denkt, lieber mal weniger Altenheime, Apotheken und Friseure und mehr für junge Leute denken!! Russen [sic] verkommt zu einem Altenheim, wundert mich, dass es noch keinen Friedhof gibt.... so ein Quatsch!“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-540)*

*„Auch wenn ich mit der gegenwärtigen Situation zufrieden bin finde ich es klasse, dass Sie sich für den Stadtteil engagieren.“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-647)*

*„Am meisten nervt mich das Dauergeparke der Mitarbeiter oder Ladeninhaber der Wedeler Landstraße.“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer B-552)*

*„Nochmals ganz deutlich: DIE WEDELER LANDSTRASSE DARF KEINE FUßGÄNGERZONE WERDEN! DAS BEDEUTET FÜR UNS EXTREME EINBUßEN!!! UND ES MÜSSEN AUCH SÄMTLICHE PARKMÖGLICHKEITEN BLEIBEN(ES SIND JETZT SCHON ZU WENIGE!) !!!“  
(Freitextantwort aus Fragebogennummer G-12)*

## 9. Gestaltungsvorschlag

Der folgende Gestaltungsvorschlag ist die Zusammenführung der Erkenntnisse der beiden durchgeführten Befragungen – mit den Gewerbetreibenden und mit den Nutzenden der Wedeler Landstraße. Dazu werden die Erkenntnisse der Literaturrecherche (Kapitel 7) hinzugezogen, um weitere Empfehlungen zu geben.

Nochmal zur Erinnerung: Werden die Personen vernachlässigt, die keine der vier vorgeschlagenen Veränderungen wollen, sind das 25 Prozent aller befragten Gewerbetreibenden und 58 Prozent aller befragten Bürger:innen. Dabei waren die Fahrradstraßen kumuliert sowohl bei Gewerbetreibenden als auch bei Bürger:innen die Favoriten:

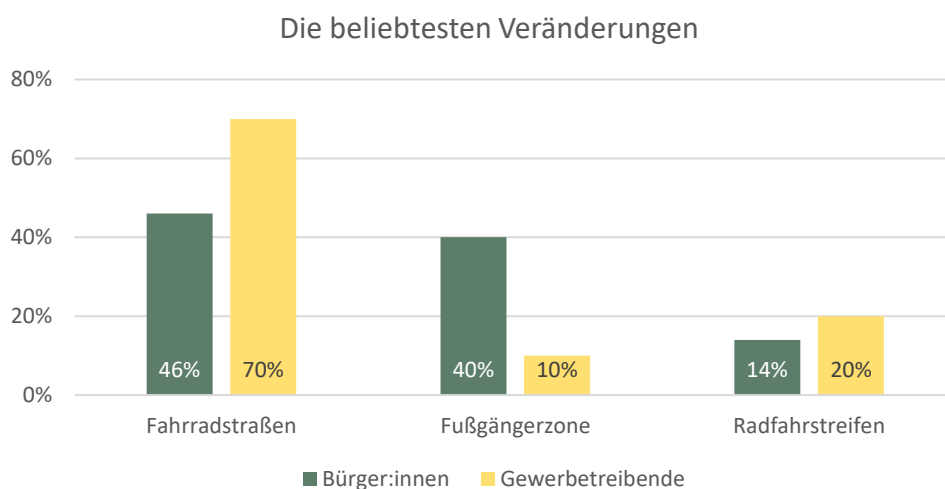


Abbildung 18: Die beliebtesten Veränderungen der Gewerbetreibenden und Bürger:innen im Vergleich (Eigene Darstellung)

Während der Umfrage zeigte sich, dass die Modelle der reinen Fußgängerzone und des Einziehens eines Radfahrstreifens nicht in der angedachten Form umsetzbar sind, da sich viele Parkplätze, die weichen müssten, im Privatbesitz befinden. Deshalb musste von beiden Gestaltungsalternativen wieder Abstand genommen werden und sie sind nicht Teil der weiteren Betrachtungen. Werden die beiden Varianten der Fahrradstraße getrennt betrachtet, ist die Fahrradstraße, in der nur Lieferverkehr erlaubt ist, beliebter als die Fahrradstraße, in der auch alle Anliegender erlaubt sind.

Um auf die StVO-Voraussetzung für die Errichtung von Fahrradstraßen zurückzukommen, wurde dafür das Fahrrad als vorherrschende Verkehrsart genannt (siehe Kapitel 5.1). In der Stichprobe der Bürger:innen-Befragung wurde neben dem Auto fast ebenso häufig das Fahrrad als das meistgenutzte Verkehrsmittel zum Erreichen des Rissener Ortskerns genannt. Es stellt sich also die Frage, ob die Dominanz des Autos im Verkehr weiterhin begründet ist oder ob sie zukunftsweisend auf das Fahrrad ausgerichtet werden sollte. Die Umsetzung einer Fahrradstraße erscheint demnach denkbar.

Allgemein hat die **Fahrradstraße** gutes Potenzial für die Wedeler Landstraße: Aktuell haben die Fahrradfahrenden keinen sicheren Platz im Verkehr und sind im Weg. Sie werden laut den Freitextantworten der Bürger:innen-Umfrage sowohl von Zufußgehenden als auch von Autofahrenden als störend empfunden. Gründe dafür sind unter anderem das Fahren auf den Gehwegen (um dem Autoverkehr auszuweichen) sowie das Fahren entgegen der Einbahnstraße, womit Autofahrende nicht rechnen. Durch die Fahrradstraße würden Fahrradfahrende einen klaren Vorrang vor dem Autoverkehr erhalten, was insbesondere auf der schmalen Fahrbahn beim Fahren entgegen der Einbahnstraßenausrichtung ein Sicherheitsgefühl verschaffen kann. Sie würden Zufußgehende zudem seltener auf den Gehwegen gefährden. Dadurch wird die Sicherheit der Zufußgehenden und Fahrradfahrenden im Gegensatz zur aktuellen Situation stark erhöht. Fahrzeuge können weiterhin problemlos einfahren und gegebenenfalls parken, da allein für die Fahrradstraße keine Parkplätze entfernt werden müssten.

Der Vorschlag sieht folgendermaßen aus: Die Fahrradstraße wird anstelle der aktuellen Autofahrbahn eingerichtet. An Fahrzeugen sind auf jeden Fall erlaubt:

- Lieferverkehr
- Anwohnende
- Taxen
- On-Demand-Shuttle

Ob auch Anliegende in die Fahrradstraße einfahren dürfen, sollte mit Bürger:innen und Gewerbetreibenden eingehend erörtert werden und könnte saisonal geregelt werden. Von dem in den Umfragen zugrunde gelegten Szenario der Fahrradstraße (Kapitel 5.1) sollte dahingehend abgewichen werden, dass besonders in den sonnigen Bereichen nördlich der Fahrbahn Wohlfühlbereiche anstelle von Parkplätzen eingerichtet werden sollten. Wie viele Parkplätze letztlich umgewandelt werden, soll hier nicht konkret festgelegt werden. Es wird lediglich nochmal auf die Empfehlung des ADFC in Kapitel 5.1 hingewiesen, bei Fahrradstraßen möglichst beidseitige Parkverbote einzurichten. Auch die konkrete Gestaltung sollte in enger Kommunikation und Zusammenarbeit mit den einzelnen Gewerbetreibenden erarbeitet werden, denn diese sind mit ihrer Sicht auf die Situation relevant und für die Akzeptanz der Umgestaltung einzubinden. Zudem können ihre Wünsche und Anregungen zu weiteren Verbesserungen führen, die bisher nicht identifiziert wurden. So wurde beispielsweise bereits vereinzelt der Wunsch nach Fahrradstellplätzen oder Sitzmöglichkeiten vor dem eigenen Gewerbe geäußert. Auch Haltezonen für Lieferverkehr (die es bisher nicht gibt) könnten so eingerichtet werden.



In jedem Fall sollte zuerst ein mindestens drei Monate langer Test, wie es heutzutage meistens üblich ist (Rehme 2020), durchgeführt und mit weiteren Umfragen evaluiert werden. Damit werden aufwendige und kostenintensive Umbaumaßnahmen verhindert, die am Ende nur von Wenigen genutzt werden. Dieser Test sollte bestenfalls in einem Zeitraum stattfinden, der die Gewerbetreibenden nicht noch zusätzlich zur Corona-Pandemie belastet. Optimalerweise liegt der Zeitraum zudem nicht ausschließlich im Winter, wo der Umstieg auf Fahrrad oder Fuß sowie das Verweilen im Ortskern nicht attraktiv wäre. Hinzukommend wird für eine isolierte Betrachtung der Umsatzentwicklung empfohlen, Vergleichsorte hinzuzuziehen (New York City Department of Transportation o.J., S. 11). Dafür könnten beispielsweise die eingangs erwähnten Konkurrenzstandorte von Rissen – zum Beispiel Hamburg-Osdorf oder Hamburg-Blankenese – gewählt werden, wo dann ein Zuwachs von Rissener Kundschaft verzeichnet werden könnte. An diesen Vergleichsorten sollte logischerweise keine Veränderung durchgeführt werden, damit Variablen, die nicht mit der Veränderung zusammenhängen (wie zum Beispiel jahreszeitliche Schwankungen) erkannt und bestmöglich eliminiert werden können (ebd.). Im Anschluss an den Test kann auch entschieden werden, ob die Beschränkung des Autoverkehrs beispielsweise im Winter aufgehoben wird oder uhrzeitliche Unterscheidungen gemacht werden sollen.

Ergänzend sollte überlegt werden, das **Kopfsteinpflaster** zu ändern, da es mit dem Fahrrad nicht angenehm zu befahren und für Personen, die sich zu Fuß unsicher fühlen, gefährlich ist (zum Beispiel Heier 2015; o.V. 2016, 2021a). Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, beispielsweise mit Rollator oder Rollstuhl bietet Kopfsteinpflaster eine hohe Gefahrenquelle (ebd.). Die Entfernung führt zudem zu einer Reduzierung von Geräuschen.

Es muss sichergestellt werden, dass die Zahl der Personen, die gar nicht mehr in die Wedeler Landstraße kommen würden, deutlich reduziert wird gegenüber den Angaben aus der Umfrage. Ein Verlust in dieser Dimension ist nicht zielführend und somit auch nicht akzeptabel. Emissionen werden nicht gesenkt, wenn diese Personen auf weiter entfernte Einkaufsmöglichkeiten ausweichen, ganz abgesehen von einem negativen Effekt für die lokale Ökonomie. Wenn lange nach einem Parkplatz gesucht oder in den Neben- und Parallelstraßen geparkt wird, werden Emissionen zudem nur verlagert. Dies kann durch weitere Anreize sowie einen **On-Demand-Shuttle** verhindert werden. Letzterer wurde bereits in Kapitel 5.2 ausführlich beschrieben, weshalb hier nur eine kurze Zusammenfassung folgt: Der elektrisch angetriebene Shuttle wird nur nach Bedarf per Telefon oder App gerufen, sammelt die Personen ein und bringt sie zügig zu ihren Zielorten. Besonders größere Einkäufe können so bequem transportiert werden und ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen brauchen kaum Fußweg zurücklegen. Die Preise müssen so lukrativ sein, dass der Shuttle eine echte Alternative zum eigenen Auto darstellt.

Zusätzlich und unabhängig von der Umgestaltung in eine Fahrradstraße sind folgende, teilweise aus Kapitel 7 inspirierte Möglichkeiten zur Aufwertung des Ortskerns sowie Förderung der Zufußgehenden:

- Errichtung von mehr Bänken auf dem Weg zum Ortskern, damit ältere Personen zwischendurch pausieren können (wie in Griesheim)
- Mehr Fahrradstellplätze
- Mehr Ladestellen für Elektrofahrzeuge zur Förderung dieser
- Etablierung eines innerörtlichen Lieferservices, vorzugsweise mit nachhaltigen Verkehrsmitteln, um große oder schwere Einkäufe nicht selbst transportieren zu müssen
- Mehr Begrünung, zum Beispiel auch vertikale Wandbegrünung, um Platz auszuschöpfen (wie in Melbourne)
- Bildung von Urban-Gardening-Flächen<sup>18</sup>, um einen spannenden Treffpunkt mit gemeinsamer Aktivität – auch für Kinder – zu schaffen
- Teilnahme am PARK(ing) Day<sup>19</sup>, um zu zeigen, welches Potenzial die Flächen von Parkplätzen bieten
- Car Free Days an Wochenenden und Feiertagen als minimale Veränderung (insbesondere, weil viele Personen in den Freitextantworten geschrieben haben, am Wochenende mehr Zeit zum Fahrradfahren zu haben)
- Monatliche Straßensperrung im Sommer mit Musik, Getränken etc. zur Belebung des Ortskerns (wie in Portland)

Häufige Wünsche der Freitextantworten waren zudem:

- (Irgendwann wieder) mehr Veranstaltungen, wie Straßenfeste oder Märkte
- Mehr soziale Treffpunkte, wie Sitzgruppen oder Spielgeräte
- Mehr Wohlfühlbereiche
- Mehr Gastronomie oder Cafés
- Mehr (attraktives) Gewerbe

---

<sup>18</sup> Gemeinschaftliches Gärtnern – im Vergleich zu Pocket Parks geht es hier wirklich um die Aktivität des Gärtners und nachrangig um den Anblick

<sup>19</sup> Der nächste PARK(ing) Day ist am 17. September 2021.

*Inwieweit erfüllen die vorgeschlagenen Gestaltungen  
alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit?*

Es kann nicht eindeutig gesagt werden, dass alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales – durch eine Fahrradstraße gefördert werden. Gerade zur Ökonomie, also den Umsatzentwicklungen, können einfach keine Vorhersagen getroffen werden. Die Erkenntnisse aus Kapitel 7 zeigen, dass durchaus positive Entwicklungen eintreten können, aber eben nicht garantiert. Auch die Bürger:innen-Befragung gibt nur gespaltene Vermutungen. Ähnlich ist es bei der Ökologie, also der Reduzierung von Emissionen. Es gab sehr gemischte Aussagen dazu, ob die Befragten bei Umgestaltungen mit dem Auto noch weiter weg fahren, einfach auf andere Parkplätze ausweichen oder auf ein nachhaltigeres Verkehrsmittel umsteigen würden. Zudem wurde hier noch nicht die Möglichkeit eines On-Demand-Shuttles vorgeschlagen, was Vorhersagen noch ungewisser macht – allerdings wohl eher in eine nachhaltigere Richtung treibt. Die soziale Nachhaltigkeit wird sich dagegen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit verbessern – sofern die Angebote von den Beteiligten auch genutzt werden. Gerade Lärmreduktionen oder die Schaffung von sozialen Treffpunkten haben sozial nachhaltige Auswirkungen, ganz abgesehen von den Vorteilen der Bewegung.

Weitere Schritte des Zukunftsforums Rissen sind unter anderem folgende:

- Konkrete Prüfung der vorgeschlagenen Umgestaltungsmöglichkeiten:
  - Kann die Nutzung der privaten, für Kundschaft vorgesehenen Parkplätze in der Wedeler Landstraße sichergestellt werden, ohne dass unnötiger Parkplatzsuchverkehr entsteht (zum Beispiel mit Anzeigetafeln der freien Parkplätze)?
  - Ist es möglich, die Kund:innen-Parkplätze von Edeka und Rewe auch für andere Kund:innen freizugeben?
  - Können die umliegenden Parkplätze (gerade bei Edeka und Rewe) besser für Besuchende gekennzeichnet werden?
  - Was sind die rechtlichen Rahmenbedingungen?
  - Welche Maßnahmen werden durch Programme von Stadt, Bund, EU etc. gefördert und wie können diese erlangt werden?
  - Wie kann die (Verkehrs-) Politik überzeugt werden?

- Gibt es passende Angebote von On-Demand-Shuttles? Wie können bereits bestehende Angebote (zum Beispiel Shuttle der Seniorenheime) eingebunden werden?
- Durchführung weiterer Analysen:
  - Wie viele Dauerparkende parken aktuell in der Wedeler Landstraße? Ist ein zusätzliches Parkraummanagement sinnvoll?
  - Würden die bisherigen Parkmöglichkeiten außerhalb der Wedeler Landstraße ausreichen?
- Zusammenarbeit mit anderen Rissener Interessensverbänden und -Gruppen (zum Beispiel Gemeinschaft Rissener Kaufleute, Bürgerverein Rissen e.V.)
- Weitere Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Gewerbetreibenden
- Erarbeitung einer Aufklärungskampagne, um der Bevölkerung die Vorteile des Zufußgehens und Fahrradfahrens nahezubringen und ihnen alternative Möglichkeiten aufzuzeigen
- Intensives und durchdachtes Marketing des On-Demand-Shuttles, sollte dieser umgesetzt werden
- Ausarbeitung eines konkreten Gestaltungsentwurfes

Es wird also durchaus für möglich und sinnvoll gehalten, auch trotz der Personen, die keine Veränderung wollen, eine erfolgreiche Umgestaltung des Rissener Ortskerns umzusetzen – ohne Einbußen für das lokale Gewerbe. Zusätzlich bietet Rissen mit seinen Magnetbetrieben und dessen Parkplätzen eine gute Grundlage für Veränderungen, da die Gefahr der Abwanderung weiter reduziert wird. Und wenn die Umsetzung ausführlich geplant wird, ist die Wahrscheinlichkeit eines Erfolges noch viel höher, wie die Erkenntnisse aus Kapitel 7 gezeigt haben. Motivierend dazu ist, dass die hier vorgeschlagenen Vorhaben zur Erfüllung von mindestens zehn der 16 Hamburger Mobilitäts-Handlungsziele beitragen (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2017, S. 13f.). So kann der Stadtteil Hamburg-Rissen seinen Beitrag zu Hamburgs Klimazielen leisten. Positive Verstärkung für nachhaltige Umgestaltungen bildet hier auch der am 27. April 2021 in Hamburg stattgefundene nationale Radverkehrskongress mit 2.700 digital Teilnehmenden (o.V. 2021b). Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer teilte hier mit, dass „bis 2023 knapp 1,5 Milliarden Euro in den Radverkehr investiert werden“ (o.V. 2021b, o.S.) sollen – so viel wie bisher noch nie (ebd.). Radwege, Sicherheit, Fahrradstellplätze und mehr sollen dazu beitragen, dass Menschen in Zukunft mehr Fahrradfahren – hoffentlich auch in Rissen.

Alles ist im Wandel: Das Bewusstsein für Nachhaltigkeit wird immer größer (Hall 2020), Rissen verjüngt sich (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein o.J.d) und Themen wie Gesundheit und Lebensqualität nehmen einen immer höheren Stellenwert ein (Zukunftsinstitut GmbH o.J.). Eine Anpassung des seit 40 Jahren nahezu gleichen Ortskerns ist nur eine konsequente und zeitgemäße Schlussfolgerung. Gewerbetreibende kommen und gehen in einem Ortskern. Es kann aber mit beeinflusst werden, wie viele es sind und ob neue kommen. „Es ist von entscheidender Bedeutung, dass Unternehmen [...] den Übergang zu [...] nachhaltigeren Geschäftsmodellen beschleunigen. Wie bereits zu beobachten ist, gehen Unternehmen zugrunde, die ihre Strategien nicht an veränderten Richtlinien und Kundenwünschen ausrichten.“ (Hall 2020, o.S.) Zwei Drittel der Rissener Kund:innen wünschen sich Veränderungen im Ortskern. Nur weil ein Teil der derzeitigen Gewerbetreibenden (laut der genannten Erkenntnisse unberechtigte) Bedenken vor nachhaltigen Veränderungen hat, heißt das nicht, dass keine Veränderung das Richtige für den zukünftigen Ortskern und deren Nutzende ist.

Auch wenn sich scheinbar nichts ändert, ändert sich trotzdem einiges. „Die Menschen ändern und gestalten Orte ständig neu, aber auch die Orte beeinflussen durch ihre Veränderungen ständig ihre Bewohner[:innen].“ (Knox und Mayer 2012, S. 76)

## 10. Fazit

Die wichtigsten Erkenntnisse dieser Bachelorarbeit werden im Folgenden zusammengefasst:

- Gewerbetreibende werden Gegenwehr zu nachhaltigen Veränderungen zeigen. Sie müssen aktiv in Gestaltungsprozesse eingebunden werden.
- Aus den kleinstädtischen Fallstudien ist keine klare Linie bezüglich zu erwartender Effekte erkennbar. Die ökonomischen Erfolge sind aber nicht so überragend wie in Großstädten. Pez (2000, S. 18) trifft es gut mit der Aussage, dass die Umsetzung entscheidend für den Erfolg von verkehrsberuhigenden Maßnahmen ist.
- Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit werden positive ökologische und soziale Effekte eintreten, die ökonomischen Effekte können nicht vorhergesagt werden.
- Bei der Kommunikation zu Umgestaltungen sollte der Fokus unbedingt auf dem Mehrwert liegen.
- Für den Erfolg essenziell ist eine Bevölkerungs-Aufklärung über positive Effekte des Zufußgehens und Fahrradfahrens.
- Rissens Bürgerinnen und Bürger zeigen im Großteil eine hohe Offenheit für Umgestaltungen des Rissener Ortskerns, wobei sich besonders die Altersgruppen in ihren Wünschen unterscheiden: Jüngere und Ältere sind offener und toleranter für autoreduzierende Veränderungen, die Personen mittleren Alters müssen mit besonderen Anreizen intensiver motiviert werden. Die Entscheidung, ob auf ein nachhaltigeres Verkehrsmittel umgestiegen wird oder die Wedeler Landstraße nicht mehr besucht wird, hängt von den unterschiedlichsten Faktoren ab – vom Sicherheitsempfinden über die Last der Einkäufe bis hin zum Wetter.
- Rissens Gewerbetreibende sind – wie erwartet – eher gegen autoreduzierende Veränderungen der Wedeler Landstraße. Sie befürchten zum Großteil Umsatzeinbußen, insbesondere wegen des angeblichen Fehlens der älteren Kundschaft – was aus der Bürger:innen-Befragung widerlegt werden kann.
- Was die Gewerbetreibenden mit den Nutzenden der Wedeler Landstraße verbindet, ist das Bedürfnis nach Sicherheit: Die Gewerbetreibenden möchten weiterhin sichere Einkünfte erzielen, wohingegen die Nutzenden sich insbesondere mit dem Fahrrad und zu Fuß sicherer fühlen möchten.
- Die Fahrradstraße hat sich als realistische Umgestaltung der Wedeler Landstraße herausgestellt. Empfohlen wird zusätzlich ein On-Demand-Shuttle, um auch bisher Autofahrenden eine nachhaltige und bequeme Alternative zu bieten.

- Zusätzlich muss der Rissener Ortskern attraktiver werden, damit ein Mehrwert überhaupt argumentiert werden kann. Dazu gibt es unterschiedlichste Ansätze.

*Welche verkehrliche Umgestaltung bietet sich für den Ortskern von Hamburg-Rissen an?*

Schließlich kann die Forschungsfrage folgendermaßen beantwortet werden: Innerhalb der Erkenntnisse dieser Bachelorarbeit hat sich die Fahrradstraße als die sinnvollste Gestaltungsmöglichkeit herausgestellt. Nach der Fußgängerzone – welche im Laufe der Recherche aufgrund der schwierigen Umsetzbarkeit ausgeschlossen wurde – wurde sie von den meisten Befragten als Favoritin gewählt. Sie vereint die Bedürfnisse der Nutzenden sowie der Gewerbetreibenden, indem die Sicherheit für Fahrradfahrende und Zufußgehende erhöht wird und die Umsatzentwicklungen mithilfe von zusätzlichen Anreizen bestmöglich stabilisiert werden können. Ob sich jedoch noch mehr verkehrliche Umgestaltungen anbieten, kann anhand der Umfrageergebnisse nicht schlüssig abgeleitet werden, ist aber als plausibel zu betrachten.

Aus den hier gewonnenen Erkenntnissen ergibt sich ein Mehrwert für die Wissenschaft, indem sich zukünftig andere dörfliche Stadtteile oder Kleinstädte am Beispiel Hamburg-Rissens orientieren können und es selbst nicht so schwer haben, vergleichbare Fallstudien zu finden. Die Praxis profitiert von dieser Erkenntnis durch die Identifizierung der Bedürfnisse der Rissener Bevölkerung in Bezug auf den Ortskern. Darauf aufbauend kann nun ein konkreter Gestaltungsvorschlag ausgearbeitet werden. Für weitere Entscheidungen kann auf eine fundierte Faktenlage zurückgegriffen werden.

Diese Bachelorarbeit weist einige Limitationen auf. Zum einen war die Recherche der Fallstudien nicht so erkenntnisreich wie erhofft. Trotzdem konnten einige Schlüsse daraus gezogen werden, wie zum Beispiel die Wichtigkeit der wissenschaftlichen Dokumentation für die Öffentlichkeit. Des Weiteren sind die Stichproben beider Befragungen – insbesondere die der Befragung der Gewerbetreibenden – trotz der hohen Beteiligungsquoten nicht repräsentativ. Das hätte durch ergänzende „analoge“ Befragungen erreicht werden können, wogegen sich aber bewusst entschieden wurde. Diese Erkenntnis sollte jedoch bei weiteren Befragungen berücksichtigt werden. Die vielschichtigen Betrachtungswinkel und unterschiedlichen Einflussfaktoren haben zudem dazu geführt, dass diese Bachelorarbeit einige Aspekte nur rudimentär betrachten konnte. So wurden beispielsweise viele weitere Möglichkeiten der Umgestaltung nicht bewertet, da sie bereits im Vorhinein vom Zukunftsforum Rissen ausgeschlossen wurden.

Schließlich ist positiv festzustellen, dass der Ortskern von Hamburg-Rissen gute Potenziale für nachhaltige Umgestaltungen aufzeigt und die Bevölkerung in großen Teilen auch bereit dazu ist. Als nächstes ist es wichtig, weitere Nachforschungen zu betreiben, noch mehr Argumente zu sammeln und alle Beteiligten einzubeziehen. Dabei sollte die wissenschaftliche Dokumentation fortgeführt werden, um ganz im Sinne der Nachhaltigkeit den Fortbestand des Wissens zu sichern.

Veränderungen sind unaufhaltbar. Es bleibt letztlich die Frage, ob sie nur wahrgenommen oder ob sie aktiv mitgestaltet werden.



## 11. Literaturverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Hrsg.) (2019): *So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr*, [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/So\\_geht\\_Verkehrswende\\_klein.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf) (letzter Zugriff: 03.03.2021).
- Anders, Sascha; Gehrke, Anne-Marie; Kreutz, Stefan und Krüger, Prof. Thomas (2018): *Zentrenprofil Rissen Stadtteilzentrum*, [https://transz.de/wp-content/uploads/2018/05/TransZ-Zentrenprofil\\_Hamburg-Rissen\\_07-05-18\\_web.pdf](https://transz.de/wp-content/uploads/2018/05/TransZ-Zentrenprofil_Hamburg-Rissen_07-05-18_web.pdf) (letzter Zugriff: 20.03.2021).
- Arup (Hrsg.) (2016): *Cities Alive: Towards a walking world*.
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (o.J.): *Klimaschutzgesetz: Senat beschließt Umsetzungsverordnung*, <https://www.hamburg.de/klimaschutzgesetz/> (letzter Zugriff: 23.04.2021).
- Bertelsmann Stiftung (o.J.a): *Demographischer Wandel - Achim*, <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/achim+demographischer-wandel+2014-2016+tabelle> (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- Bertelsmann Stiftung (o.J.b): *Demographischer Wandel - Gardelegen*, <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/gardelegen+demographischer-wandel+2016-2018+tabelle> (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- Bertelsmann Stiftung (o.J.c): *Demographischer Wandel - Weil am Rhein*, <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/weil-am-rhein+demographischer-wandel+2016-2018+tabelle> (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- Bezirksamt Altona (o.J.): *Downloads – Evaluation der TU Hamburg: Die Fragebögen*, <https://ottensenmachtplatz.de/downloads/> (letzter Zugriff: 22.04.2021).
- Bortz, Jürgen und Döring, Nicola (2006): *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*, 4. überarbeitete Auflage, Heidelberg: Springer Medizin Verlag.
- Bruxelles Environnement (Hrsg.) (2020): *Focus: acoustic evaluation of the 'car-free sunday' action*, <https://environment.brussels/state-environment/summary-report-2011-2012/noise/focus-acoustic-evaluation-car-free-sunday-action> (letzter Zugriff: 27.04.2021).
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2020): *Verkehr in Zahlen 2020/2021*, 49. Jahrgang, Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt.
- BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (2021): *Projekt autoarmes Volksdorf wird verschoben*, <https://www.gruene-wandsbek.de/fraktion/news/projekt-autoarmes-volksdorf-wird-verschoben/> (letzter Zugriff: 17.04.2021).

- Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2017): *Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft: Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen in Hamburg*, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/58508/umsetzung-der-nachhaltigkeitsziele-der-vereinten-nationen-in-hamburg.pdf> (letzter Zugriff: 23.04.2021).
- Deutscher Bundestag (2021): *Straßenverkehrsordnungsrechtlicher Rahmen zur Anordnung von Fahrradstraßen*, <https://www.bundestag.de/resource/blob/821844/814ed787b3c63eba44b944b8c68e19a6/WD-7-141-20-pdf-data.pdf> (letzter Zugriff: 14.04.2021).
- Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2019): *Mobility in Germany: Short report*, Bonn, Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-short-report.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-short-report.pdf?__blob=publicationFile) (letzter Zugriff: 20.04.2021).
- GfK Verein (2016): *Nachhaltigkeit: Mehr als eine Worthülse*, Nr. 12/2016, [https://www.nim.org/sites/default/files/medien/1288/dokumente/1612\\_nachhaltigkeit\\_downloadcharts\\_0.pdf](https://www.nim.org/sites/default/files/medien/1288/dokumente/1612_nachhaltigkeit_downloadcharts_0.pdf) (letzter Zugriff: 19.03.2021).
- Gies, Jürgen und Langer, Victoria (2021): *Mit On-Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren. Werkstattbericht zu Chancen und Herausforderungen*, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.
- Göbel, Stefan (2017): *Generali Altersstudie 2017: Generation der 65- bis 85-Jährigen mehrheitlich zufrieden, aktiv und engagiert*, <https://www.generalide/ueber-generalipresse-medien/pressemitteilungen/generali-altersstudie-2017---generation-der-65--bis-85-jaehrigen-mehrheitlich-zufrieden--aktiv-und-engagiert-79166/> (letzter Zugriff: 22.04.2021).
- Google Maps (o.J.a): *Rissen, Hamburg*, <https://www.google.com/maps/place/Rissen,+Hamburg/@53.5679637,9.9512157,10.94z/data=!4m5!3m4!1s0x47b1822ec9a43ff5:0x5263df27bd98ab0!8m2!3d53.5935339!4d9.766826> (letzter Zugriff: 20.03.2021).
- Google Maps (o.J.b): *Rissen, Hamburg*, <https://www.google.com/maps/place/Rissen,+Hamburg/@53.5930809,9.7864322,12.86z/data=!4m5!3m4!1s0x47b1822ec9a43ff5:0x5263df27bd98ab0!8m2!3d53.5935339!4d9.766826> (letzter Zugriff: 20.03.2021).
- Google Maps (o.J.c): *Wedeler Landstraße, Hamburg*, <https://www.google.com/maps/@53.5803282,9.7673972,14z> (letzter Zugriff: 20.03.2021).
- Gorecki, Martin und Stoltenberg, Luise (2020): *Eigentümer- und Gewerberunde „Zentrum Rissen“ am 29. Oktober 2020, 19.00 – 20.30 Uhr*, [https://rissen.de/images/Martin/Rissener\\_Runde\\_Downloads/20-10-29\\_EigentümerGewerberunde\\_Protokoll.pdf](https://rissen.de/images/Martin/Rissener_Runde_Downloads/20-10-29_EigentümerGewerberunde_Protokoll.pdf) (letzter Zugriff: 27.04.2021).
- Haar, Joey (2017): *The Mcity Driverless Shuttle Will Transport Michigan Students*, <https://www.trendhunter.com/trends/mcity-driverless-shuttle> (letzter Zugriff: 18.04.2021).

- HafenCity Universität Hamburg (o.J.): *Stadtteilzentrum Rissen*, <https://transz.de/projektgebiete/rissen/> (letzter Zugriff: 02.03.2021).
- Hall, Max (2020): *Burning Planet: Climate Fires and Political Flame Wars Rage*, World Economic Forum, <https://www.weforum.org/press/2020/01/burning-planet-climate-fires-and-political-flame-wars-rage> (letzter Zugriff: 21.04.2021).
- Handelskammer Hamburg (2020): *Stadt der Zukunft: 15-Minuten-Paris*, <https://hamburg2040.de/stadt-der-zukunft-15-minuten-paris/> (letzter Zugriff: 23.04.2021).
- Health Effects Institute (2010): *Verkehrsbedingte Luftverschmutzung: Eine kritische Sichtung der Fachliteratur zu Emissionen, Exposition und gesundheitlichen Auswirkungen*, Nr. 17, <https://www.healtheffects.org/system/files/SR17-Traffic-Review-ExecSummary-German.pdf> (letzter Zugriff: 27.04.2021).
- Heier, Magnus (09.04.2015): Hände weg vom Rollator?, *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, Online: <https://www.faz.net/aktuell/wissen/medizin-ernaehrung/gehilfen-pro-und-contra-haende-weg-vom-rollator-13522549.html> (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- Jugend im Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (o.J.): *AUTOFREIE INNENSTÄDTE*, <https://www.bundjugend.de/autofreie-innenstaedte/> (letzter Zugriff: 28.04.2021).
- Knox, Paul und Mayer, Heike (2012): *Kleinstädte und Nachhaltigkeit, Kleinstädte und Nachhaltigkeit*, Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser, <https://www.degruyter.com/document/doi/10.1515/9783034608985/html> (letzter Zugriff: 19.02.2021).
- Kossel, Michelle (28.02.2021): ZUKUNFTSFORUM RISSEN WILL ES WISSEN: WIE SIEHT EIN ATTRAKTIVER ORTSKERN AUS?, in: *Der Rissener*, Jg. 6, Nr. 100, Online: <https://www.der-rissener.de/news/zukunftsforum-rissen-will-es-wissen-wie-sieht-ein-attraktiver-ortskern-aus> (letzter Zugriff: 27.04.2021).
- Moreno, Carlos (2019): *The 15 minutes-city: for a new chrono-urbanism! – Pr Carlos Moreno*, <http://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/> (letzter Zugriff: 25.04.2021).
- Müller, Fabrice (2017): LEBENDIGE ORTSKERNE: AUTOFREI?, in: *Schweizer Gemeinde*, Nr. 7/8, S. 70-73.
- New York City Department of Transportation (Hrsg.) (o.J.): *The Economic Benefits of Sustainable Streets*.
- Nieuwenhuijsen, Mark J und Khreis, Haneen (2016): Car free cities: Pathway to healthy urban living, in: *Environment International*, Nr. 94, S. 251-262.
- Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): *Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht*, Bonn, Berlin, [http://mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](http://mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf) (letzter Zugriff: 11.04.2021).

- o.V. (14.04.2021a): Die Risiken von Erschütterungen, in: *RennRad*, Online: <https://www.rad-sport-rennrad.de/training/erschuetterungen-studie-risiken/> (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- o.V. (30.09.2014): Klare Mehrheit spricht sich für Erhalt der Fußgängerzone aus, *Volksstimme*, Online: [https://amp.volksstimme.de/nachrichten/lokal/gardelegen/1349550\\_klare-mehrheit-spricht-sich-fuer-erhalt-der-fussgaengerzone-aus.html](https://amp.volksstimme.de/nachrichten/lokal/gardelegen/1349550_klare-mehrheit-spricht-sich-fuer-erhalt-der-fussgaengerzone-aus.html) (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- o.V. (27.04.2021b): Radverkehrskongress: Scheuer stellt ehrgeizige Pläne vor, *NDR*, Online: <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Radverkehrskongress-Scheuer-stellt-ehrgeizige-Plaene-vor,radverkehr152.html> (letzter Zugriff: 27.04.2021).
- o.V. (19.01.2016): Sicher unterwegs mit Gehhilfen: Tipps zum Rollator-Gebrauch, *Berliner Woche*, Online: [https://www.berliner-woche.de/mitte/c-senioren/sicher-unterwegs-mit-gehilfen-tipps-zum-rollator-gebrauch\\_a93234](https://www.berliner-woche.de/mitte/c-senioren/sicher-unterwegs-mit-gehilfen-tipps-zum-rollator-gebrauch_a93234) (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- o.V. (02.09.2020): Temporäre Fußgängerzone bringt Umsatzeinbußen bis 50 Prozent, *Badische Zeitung*, Online: <https://www.badische-zeitung.de/temporaere-fussgaengerzone-bringt-umsatzeinbussen-bis-50-prozent--193443607.html> (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- o.V. (2008): Umfrage Fußgängerzone: pro und contra ausgeglichen, *Homberger Hingucker Magazin*, Online: <https://www.homberger-hingucker.de/umfrage-fusgangerzone-pro-und-contra-ausgeglichen/> (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- o.V. (10.04.2015): Warum zu Läden fahren, die es nicht gibt?, *kreiszeitung.de*, Online: <https://www.kreiszeitung.de/lokales/verden/achim-ort44553/umfrage-passanten-einbahnstrasse-autoverkehr-statt-fussgaengerzone-erdrueckende-mehrheit-dagegen-4897176.html> (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- Pez, Peter (2000): *Verkehrsberuhigung in Stadtzentren: Ihre Auswirkungen auf Politik, Ökonomie, Mobilität, Ökologie und Verkehrssicherheit – unter besonderer Berücksichtigung des Fallbeispiels Lüneburg*, Archiv für Kommunalwissenschaften, 39. Jahrgang, Band I.
- Pufé, Iris (2017): *Nachhaltigkeit*, 3. überarbeitete und erweiterte Auflage, Konstanz, München: UVK Verlagsgesellschaft mbH (UTB).
- Radbonus UG (o.J.): *EFFEKTIVE GESCHWINDIGKEIT – SCHNELLER ALS GEDACHT!*, <https://radbonus.com/fahrradblog/effektive-geschwindigkeit-schneller-als-gedacht/> (letzter Zugriff: 20.04.2021).
- Rehme, Frank (2020): *Autofreie Einkaufsmeile: Mehrwert oder Trauma für Händler?*, <https://zukunfdeinkaufens.de/autofreie-einkaufsmeile/> (letzter Zugriff: 20.04.2021).
- Rojas-Rueda, David; Nazelle, Audrey De; Teixidó, O. und Nieuwenhuijsen, Mark J. (2013): Health impact assessment of increasing public transport and cycling use in Barcelona:

- A morbidity and burden of disease approach, in: *Preventive Medicine*, Jg. 57, Nr. 5, doi: <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2013.07.021>, S. 573-579.
- Sastre, Julián; Sastre, Ana; Gamo, Ana Maria und Gaztelu, Tomás (2013): Economic Impact of Pedestrianisation in Historic Urban Centre, the Valdemoro Case – Study (Spain), in: *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Jg. 104, doi: 10.1016/j.sbspro.2013.11.168, S. 737-745.
- Stadtverwaltung Griesheim (o.J.): *Griesheim „Die besitzbare Stadt“*, <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/besitzbare-stadt/> (letzter Zugriff: 21.04.2021).
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (o.J.a): *Regionaldaten für Rissen*, [https://region.statistik-nord.de/detail/1110011111111111101111/2/1716/227710/#meine\\_region\\_section\\_12](https://region.statistik-nord.de/detail/1110011111111111101111/2/1716/227710/#meine_region_section_12) (letzter Zugriff: 08.01.2021).
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (o.J.b): *Regionaldaten für Hamburg*, <https://region.statistik-nord.de/detail/1110011111111111101111/2/> (letzter Zugriff: 20.03.2021).
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (o.J.c): *Regionaldaten für Volksdorf*, [online] <https://region.statistik-nord.de/detail/1110011111111111101111/2/0/227749/> (letzter Zugriff: 17.04.2021).
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (o.J.d): *Zeitreihe für Rissen*, [https://region.statistik-nord.de/detail\\_timeline/11/1108/51/2/1716/227710/](https://region.statistik-nord.de/detail_timeline/11/1108/51/2/1716/227710/) (letzter Zugriff: 26.04.2021).
- Sustrans (2006): *Shoppers and how they travel*, Nr. LN02, <https://cidadanialxmob.tripod.com/shoppersandhowtheytravel.pdf> (letzter Zugriff: 20.04.2021).
- Umweltbundesamt (2021): *Fahrleistungen, Verkehrsleistungen und „Modal Split“*, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#personenverkehr> (letzter Zugriff: 28.04.2021).
- Willsher, Kim (03.10.2015): Paris’s first attempt at car-free day brings big drop in air and noise pollution, *The Guardian*, Online: <https://www.theguardian.com/world/2015/oct/03/pariss-first-attempt-at-car-free-day-brings-big-drop-in-air-and-noise-pollution> (letzter Zugriff: 27.04.2021).
- Zukunftsforum Rissen e.V. (o.J.a): *Programmatik - Was uns antreibt zu handeln*, <https://zukunftsforum-rissen.de/programmatik.html> (letzter Zugriff: 02.03.2021).
- Zukunftsforum Rissen e.V. (o.J.b): *Gemeinsam im Ort nachhaltig handeln!*, <https://zukunftsforum-rissen.de> (letzter Zugriff: 02.03.2021).
- Zukunftsinstitut GmbH (o.J.): *Megatrend Gesundheit*, <https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-gesundheit/> (letzter Zugriff: 26.04.2021).

# Anhang

Anhang A: Fragebogen der Bürger:innen-Befragung (Eigener Inhalt, Darstellung durch Google Formulare)

## Befragung der Bürger:innen zur Aufwertung des Rissener Ortskerns

Herzlich Willkommen zur Befragung der Bürger:innen zur Aufwertung der Wedeler Landstraße in Hamburg-Rissen!

Diese Umfrage wird im Auftrag der Stadtteil-Initiative Zukunftsforum Rissen e.V. durchgeführt. Der Verein engagiert sich seit August 2019 auf vielen Ebenen für einen nachhaltigeren Stadtteil, wie zum Beispiel im Bereich der Ernährung oder auch der Mobilität. Auch der Ortskern in Hamburg-Rissen rund um die Wedeler Landstraße hat Potenzial für nachhaltige Aufwertungen, um ...

- die Attraktivität unseres Ortskerns zu verbessern,
- die lokale Kaufkraft zu stärken und
- Emissionen durch Pkw zu senken.

Um bei möglichen Umgestaltungen die Bedürfnisse ALLER Beteiligten zu berücksichtigen, führen wir diese Umfrage durch. Das Ziel ist es, ein Stimmungs- und Meinungsbild der Bürger:innen zu einer Aufwertung des Rissener Ortskerns zu erheben. Deshalb ist uns auch Ihre Meinung sehr wichtig!

Die Beantwortung sollte etwa 7 Minuten dauern und der Befragungszeitraum endet am 7. März 2021.

Wir freuen uns wirklich sehr über Ihre Teilnahme und sind auf Ihre Antworten gespannt.

Bei Rückfragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an [umfrage-mobilitaet@zukunftsforum-rissen.de](mailto:umfrage-mobilitaet@zukunftsforum-rissen.de).

Hinweise zur Bearbeitung:

Die Begriffe "Ortskern" und "Wedeler Landstraße" werden synonym verwendet. Damit ist hauptsächlich der Bereich der Wedeler Landstraße gemeint, der die Tempo-20-Zone und Kopfsteinpflaster hat. Mit einem roten \* markierte Fragen müssen ausgefüllt werden, um die Umfrage abzuschicken.

Hinweise zum Datenschutz:

Es werden ausschließlich anonyme, nicht personenbezogene Daten gespeichert und verarbeitet. Es sind keine Rückschlüsse auf Umfrageteilnehmer:innen möglich. Die Ergebnisse können in anonymisierter Form veröffentlicht werden. Die Teilnahme an dieser Umfrage ist selbstverständlich freiwillig. Sie können die Umfrage jederzeit ohne Angabe von Gründen abbrechen.

Durch das Klicken auf „Weiter“ bestätigen Sie, dass Sie alle obenstehenden Informationen gelesen und verstanden haben. Sie erklären sich mit der Teilnahme an dieser Befragung und mit der Analyse der Daten einverstanden.

\* **Erforderlich**

1. 1. Wofür nutzen Sie die Wedeler Landstraße? (Mehrfachauswahl möglich) \*

- Arzt-, Physiotherapiepraxis etc.
- Dienstleistungen (z.B. Friseur, Waschsalon, Schneiderei)
- Einzelhandel: Lebensmittel, Drogerie
- Einzelhandel: Apotheke
- Weiterer Einzelhandel
- Gastronomie
- Sonstiges

2. 2. Wie kommen Sie meistens in die Wedeler Landstraße? \*

- Zu Fuß
- Mit dem Fahrrad
- Mit dem Elektromobil / Seniorenmobil
- Mit dem Bus
- Mit der S-Bahn
- Mit dem Kraftrad (Motorrad, Motorroller etc.)
- Mit dem Auto
- Ich besuche die Wedeler Landstraße nicht oder nur sehr selten.

3. 3a. Fühlen Sie sich sicher, wenn Sie zu Fuß durch die Wedeler Landstraße gehen? \*

- Ja, ich fühle mich sicher.
- Nein, ich fühle mich unsicher weil (bitte nachfolgend 3b. beantworten):

4. 3b. Gründe, warum Sie sich in der Wedeler Landstraße zu Fuß unsicher fühlen:

---

---

---

---

---

5. 4a. Fühlen Sie sich sicher, wenn Sie mit dem Fahrrad durch die Wedeler Landstraße fahren?

- Ja, ich fühle mich sicher.
- Nein, ich fühle mich unsicher, fahre dort aber trotzdem mit dem Fahrrad.
- Nein, ich fühle mich unsicher und fahre deswegen dort nicht mehr mit dem Fahrrad.
- Ich fahre dort aus anderen Gründen nicht mit dem Fahrrad und zwar (bitte nachfolgend 4b. beantworten):

6. 4b. Andere Gründe, warum Sie in der Wedeler Landstraße nicht mit dem Fahrrad fahren:

---

---

---

---

---

7. 5. Nutzen Sie das Auto, um in die Wedeler Landstraße zu kommen? \*

- Nein, ich komme nie mit dem Auto in die Wedeler Landstraße.
- Ja.



8. 5a. Ich wäre bereit, auf das Auto zu verzichten oder häufiger mit dem Fahrrad oder zu Fuß die Wedeler Landstraße zu kommen, wenn ... (Mehrfachauswahl möglich) \*

- ich mich dort mit dem Fahrrad sicherer fühlen würde (z.B. durch weniger Autos oder einen Fahrradweg).
- der Bus 388 durch die Wedeler Landstraße fährt.
- die Geschäfte mehr Lieferservice anbieten.
- mehr Fahrradparkplätze vorhanden sind.
- weniger KFZ-Parkplätze vorhanden sind.
- Parkgebühren zu entrichten sind.
- Lastenfahrräder zur Gemeinschaftsnutzung vorhanden sind.
- mehr Sitzbänke zwischen meinem Zuhause und der Wedeler Landstraße vorhanden sind.
- Ich werde nicht auf das Auto verzichten.

9. 5b. Weitere Anregungen zu Frage 5a:

---

---

---

---

---

10. 5c. Wenn ich in der Wedeler Landstraße gar nicht mehr parken oder maximal 3 Minuten la halten könnte, würde ich ... (Mehrfachauswahl möglich) \*

- mit dem Fahrrad oder zu Fuß kommen.
- mit dem Bus kommen.
- mit dem Taxi kommen.
- mit dem Auto in den Parallelstraßen und bei Edeka/Rewe parken.
- gar nicht mehr in die Wedeler Landstraße kommen, sondern mir Alternativen (Ärzte, Restaurants, Einkaufsmöglichkeiten etc.) suchen.

11. 6a. Welche der nachfolgenden Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung der Wedeler Landstraße sagt Ihnen am meisten zu? \*

Bitte beachten Sie hierbei insbesondere, dass weiterhin die Tiefgarage bei Rewe sowie das Parkdeck bei Edeka bestehen bleiben. Die Skizzen zeigen sinnbildlich den östlichen Teil der Wedeler Landstraße.



Anstelle der südlichen Parkplätze der Wedeler Landstraße entsteht ein Radfahrstreifen, der von beiden Richtungen genutzt werden kann. Autos fahren wie bisher und dürfen auf den nördlichen Parkplätzen bis zu drei Minuten halten.



Die Wedeler Landstraße wird zu einer offiziellen Fahrradstraße. Anlieger (Anwohner sowie Personen mit einem geschäftlichen Anliegen (Erledigung)) dürfen auf den nördlichen Parkplätzen bis zu drei Minuten halten. Die südlichen Parkplätze werden in Wohlfühlbereiche (Blumenbeete, Sitzgruppen etc.) und Fahrradstellplätze umgewandelt.



Die Wedeler Landstraße wird zu einer offiziellen Fahrradstraße, die soweit möglich autofrei wird. Lieferverkehre, Taxen und Anwohner:innen sind weiterhin erlaubt. Die ehemaligen Parkplätze werden in Wohlfühlbereiche und Fahrradstellplätze umgewandelt.



Die Wedeler Landstraße wird zu einer offiziellen Fußgängerzone. Fahrräder dürfen hier im Schritttempo fahren. Es gibt über die gesamte Straße verteilt Wohlfühlbereiche und Fahrradstellplätze.





Ich wünsche mir eine Veränderung, aber keine der aufgeführten Möglichkeiten (bitte nachfolgend 6b. beantworten).

Ich wünsche mir keine Veränderung.

12. 6b. Hier haben Sie Platz, Anmerkungen zu den soeben aufgezählten Möglichkeiten zu machen, Anregungen zu geben und weitere Möglichkeiten vorzuschlagen.

---

---

---

---

---

13. 7. Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt (z.B. durch Rollstuhl, Gehwagen, allgemein "schlecht zu Fuß")? \*

Ja.  
 Nein.

14. 8. Wie alt sind Sie? \*

Bis 17 Jahre  
 18 bis 24 Jahre  
 25 bis 29 Jahre  
 30 bis 49 Jahre  
 50 bis 64 Jahre  
 65 bis 74 Jahre  
 75 Jahre und älter

15. 9. In welchem Stadtteil / In welcher Stadt wohnen Sie? \*

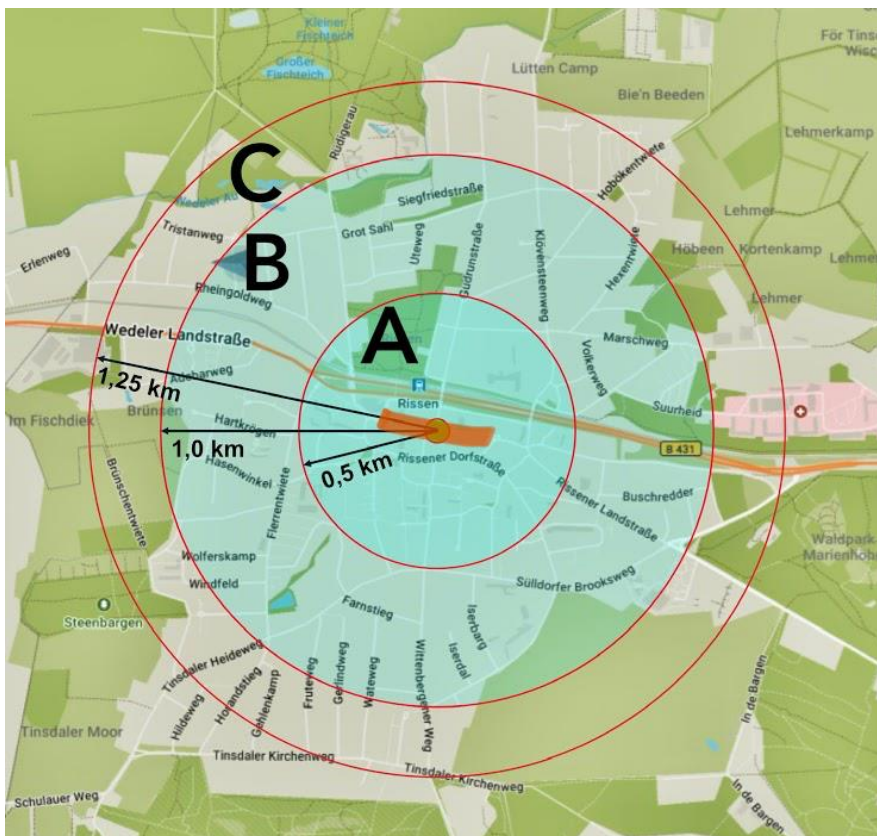
- Hamburg-Rissen
- Hamburg-Blankense
- Hamburg-Sülldorf
- Hamburg-Iserbrook
- Hamburg-Osdorf
- Wedel
- Sonstiges

Wohnort in Hamburg-Rissen

16. 10. Wie lange wohnen Sie bereits in Rissen (in ganzen Jahren)? \*

\_\_\_\_\_

17. 11. Wie weit wohnen Sie etwa vom Rissener Ortskern (orangene Markierung auf der Karte) entfernt? \*



Entfernungen zum Rissener Ortskern

- Ring A (0 bis 500 Meter)
- Ring B (501 bis 1.000 Meter)
- Ring C (1.001 bis 1.250 Meter)
- Außerhalb der Ringe (mehr als 1.251 Meter)

Wohnort außerhalb Hamburg-Rissens (Sonstiges)

18. 10. In welchem Stadtteil oder in welcher Stadt wohnen Sie? \*

---

**Fast geschafft!**

19. Wie sind Sie auf unsere Umfrage aufmerksam geworden? \*

- E-Mail
- Website des Zukunftsforum Rissen e.V.
- [rissen.de](http://rissen.de)
- [nebenan.de](http://nebenan.de)
- Facebook
- Flyer oder Plakat
- Zeitungsartikel
- Mund-zu-Mund-Propaganda, Empfehlungen, Gespräche
- Sonstiges

20. Hier haben Sie Platz für weitere Anmerkungen, Anregungen und Rückmeldungen.

---

---

---

---

---

**Schon geschafft! Nur noch auf "Senden" klicken:**

---

Dieser Inhalt wurde nicht von Google erstellt und wird von Google auch nicht unterstützt.

Google Formulare

# Befragung der Gewerbetreibenden zur Aufwertung des Rissener Ortskerns

Herzlich Willkommen zur Befragung der Gewerbetreibenden der Wedeler Landstraße in Hamburg-Rissen!

Diese Umfrage wird im Auftrag der Stadtteil-Initiative Zukunftsforum Rissen e.V. durchgeführt. Der Verein engagiert sich seit August 2019 auf vielen Ebenen für einen nachhaltigeren Stadtteil, wie zum Beispiel im Bereich der Ernährung oder auch der Mobilität. Auch der Ortskern in Hamburg-Rissen rund um die Wedeler Landstraße hat Potenzial für nachhaltige Aufwertungen, um ...

- die Attraktivität unseres Ortskerns zu verbessern,
- die lokale Kaufkraft zu stärken und
- Emissionen durch Pkw zu senken.

Um bei möglichen Umgestaltungen die Bedürfnisse ALLER Beteiligten zu berücksichtigen, führen wir jeweils eine Umfrage bei den Gewerbetreibenden und bei den Bürger:innen durch. Das Ziel ist es, ein Stimmungsbild beider Interessengruppen zu einer Aufwertung des Rissener Ortskerns zu erheben. Deshalb sind uns auch Ihre Beteiligung und Ihre Meinung sehr wichtig!

Die Beantwortung sollte etwa 5 Minuten dauern und der Befragungszeitraum endet am 7. März 2021.

Wir freuen uns wirklich sehr über Ihre Teilnahme und sind auf Ihre Antworten gespannt.

Bei Rückfragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an [umfrage-mobilitaet@zukunftsforum-rissen.de](mailto:umfrage-mobilitaet@zukunftsforum-rissen.de).

Und falls Sie die Wedeler Landstraße auch als Bürger:in bzw. Besucher:in (z.B. für Einkäufe oder Arztbesuche) besuchen, laden wir Sie dazu ein, auch an der Umfrage der Bürger:innen teilzunehmen! Diese finden Sie unter folgendem Link: ...

Hinweise zur Bearbeitung:

Die Begriffe "Ortskern" und "Wedeler Landstraße" werden synonym verwendet. Damit ist hauptsächlich der Bereich der Wedeler Landstraße gemeint, der die Tempo-20-Zone und Kopfsteinpflaster hat.

Mit einem roten \* markierte Fragen müssen ausgefüllt werden, um die Umfrage abzuschicken.

Hinweise zum Datenschutz:

Es werden ausschließlich anonyme, nicht personenbezogene Daten gespeichert und verarbeitet. Es sind keine Rückschlüsse auf Umfrageteilnehmer:innen möglich. Die Ergebnisse können in anonymisierter Form veröffentlicht werden. Die Teilnahme an dieser Umfrage ist selbstverständlich freiwillig. Sie können die Umfrage jederzeit ohne Angabe von Gründen abbrechen.

Durch das Klicken auf „Weiter“ bestätigen Sie, dass Sie alle obenstehenden Informationen gelesen und verstanden haben. Sie erklären sich mit der Teilnahme an dieser Befragung und mit der Analyse der Daten einverstanden.

\* Erforderlich

1. 1a. Wie kommen Sie und Ihre Mitarbeiter:innen meistens zu Ihrem Gewerbe? (Meh" achauswar möglich)

Wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus.

	Zu Fuß	Mit dem Fahrrad	Mit dem Bus	Mit der S-Bahn	Mit dem Kraftrad (Motorrad, Motorroller etc.)	Mit dem Privatwagen	Mit dem Dienstwagen
Sie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihre Mitarbeiter:innen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. 1b. Wo parken Sie und/oder Ihre Mitarbeiter:innen Ihr Auto meistens? \*

Markieren Sie nur ein Oval.

- Wir kommen selten oder nie mit dem Auto.
- Auf einem für Mitarbeiter:innen gemieteten/eigenen Stellplatz
- Auf einem auch für Kund:innen gemieteten/eigenen Stellplatz
- Direkt vor der Ladentür auf einem öffentlichen Stellplatz
- Irgendwo in der Wedeler Landstraße
- In den Neben- und Parallelstraßen
- Noch weiter entfernt

3. 2a. Welche der nachfolgenden Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung der Wedeler Landstraße sagt Ihnen am meisten zu? \*

Bitte beachten Sie hierbei insbesondere, dass weiterhin die Tiefgarage bei Rewe sowie das Parkdeck bei Edeka bestehen bleiben. Die Skizzen zeigen sinnbildlich den östlichen Teil der Wedeler Landstraße.

Markieren Sie nur ein Oval.



Anstelle der südlichen Parkplätze der Wedeler Landstraße entsteht ein Radfahrstreifen, der von beiden Richtungen genutzt werden kann. Autos fahren wie bisher und dürfen auf den nördlichen Parkplätzen bis zu drei Minuten halten.

Die Wedeler Landstraße wird zu einer offiziellen Fahrradstraße. Anlieger (Anwohner sowie Personen mit einem geschäftlichen Anliegen (Erledigung)) dürfen auf den nördlichen Parkplätzen bis zu drei Minuten halten. Die südlichen Parkplätze werden in Wohlfühlbereiche (Blumenbeete, Sitzgruppen etc.) und Fahrradstellplätze umgewandelt.



Die Wedeler Landstraße wird zu einer offiziellen Fahrradstraße, die soweit möglich autofrei wird. Lieferverkehre, Taxen und Anwohner:innen sind weiterhin erlaubt. Die ehemaligen Parkplätze werden in Wohlfühlbereiche und Fahrradstellplätze umgewandelt.

Die Wedeler Landstraße wird zu einer offiziellen Fußgängerzone. Fahrräder dürfen hier im Schrittempo fahren. Es gibt über die gesamte Straße verteilt Wohlfühlbereiche und Fahrradstellplätze.



Ich wünsche mir eine Veränderung, aber keine der aufgeführten Möglichkeiten (bitte nachfolgend 2b beantworten).

Ich wünsche mir keine Veränderung.



4. 2b. Hier haben Sie Platz, Anmerkungen zu den soeben aufgezählten Möglichkeiten zu machen, Anregungen zu geben und weitere Möglichkeiten vorzuschlagen.

---

---

---

---

---

5. 3. Erwarten Sie durch eine Reduktion des Autoverkehrs in der Wedeler Landstraße Umsatzwachstum? \*

*Markieren Sie nur ein Oval.*

- Ja.
- Nein.
- Nein, ich erwarte sogar Umsatzeinbußen.
- Kann ich nicht einschätzen.

6. 4a. Empfinden Sie es als essenziell, dass Ihre Kundschaft mit dem Auto zu Ihrem Gewerbe fahren kann? \*

*Markieren Sie nur ein Oval.*

- Ja, weil ich beispielsweise schwere oder sperrige Gegenstände verkaufe.
- Ja, weil ein Teil meiner Kundschaft mobilitätseingeschränkt ist.
- Ja, weil der Großteil meiner Kundschaft mobilitätseingeschränkt ist.
- Ja, aus anderen Gründen und zwar (bitte nachfolgend 4b. beantworten):
- Nein.

7. 4b. Meine Kundschaft muss mit dem Auto zu meinem Geschäft kommen, weil ...

---

8. 5. Wie viele Mitarbeiter:innen (inklusive Ihnen selbst) sind an dem Standort Ihres Gewerbes in Rissen angestellt? \*

*Markieren Sie nur ein Oval.*

- 1 bis 3 Mitarbeiter:innen  
 4 bis 6 Mitarbeiter:innen  
 7 bis 9 Mitarbeiter:innen  
 10 und mehr Mitarbeiter:innen

9. 6a. Wird Ihr Gewerbe beliefert? \*

*Markieren Sie nur ein Oval.*

- Ja, jedoch uhrzeitlich sehr unregelmäßig.  
 Ja, uhrzeitlich regelmäßig und zwar gegen (bitte nachfolgend 5b. beantworten):  
 Nein.

10. 6b. Mein Gewerbe wird meistens zu dieser Uhrzeit beliefert:

---

*Beispiel: 8:30 Uhr*

11. 7. Erwarten Sie eine Verbesserung für Ihre Lieferanten (z.B. durch mehr freie Haltezonen), wer der Autoverkehr in der Wedeler Landstraße reduziert wird? \*

*Markieren Sie nur ein Oval.*

- Ich werde nicht beliefert.  
 Ja.  
 Nein.

12. 8a. Zu welchem Bereich zählt Ihr Gewerbe? \*

Markieren Sie nur ein Oval.

- Arzt-, Physiotherapiepraxis etc.
- Dienstleistungen (z.B. Friseur, Waschsalon, Schneiderei)
- Einzelhandel: Lebensmittel, Drogerie
- Einzelhandel: Apotheke
- Weiterer Einzelhandel
- Gastronomie
- Sonstiges (Falls Sie möchten, können Sie nachfolgend 8b. beantworten, um Ihr Gewerbe genauer zu beschreiben. Dadurch wird jedoch möglicherweise Ihre Anonymität eingeschränkt.)

13. 8b. Genauere Beschreibung Ihres Gewerbes (freiwillig):

---

---

---

---

---

14. 9. Liegt Ihr Gewerbe im Ost- oder Westteil der Wedeler Landstraße? (freiwillig)

Markieren Sie nur ein Oval.

- Ostseite (ungefähr zwischen Hamburger Volksbank und Gudrunstraße)
- Westseite (ungefähr zwischen Dominos und Gudrunstraße)

15. Hier haben Sie Platz für weitere Anmerkungen, Anregungen und Rückmeldungen.

---

---

---

---

---

Schon geschafft! Nur noch auf "Senden" klicken:

---

Dieser Inhalt wurde nicht von Google erstellt und wird von Google auch nicht unterstützt.

Google Formulare



## Zukunftsforum Rissen will es wissen: Wie sieht ein attraktiver Ortskern aus?

**RISSEN.** Jetzt will sich auch das Zukunftsforum Rissen in die Diskussionen um einen attraktiveren Ortskern einbringen. Im Mittelpunkt steht das Thema Mobilität. So wollen die Mitglieder dazu ein Meinungsbild von Rissenerinnen und Rissenern erhalten. Es gebe viele kritische Anmerkungen von Bürgern zum Fahrzeugverkehr sowie zum Zustand der Bürgersteige und Radwege: „Das Staubilden durch verzweifte Parkplatzsuchereien, eine ungeordnete und enge Fahrradverkehrsregelung, die Unübersichtlichkeit durch parkende Autos, Lärmbelästigung und Gestank auf den Terrassen der Cafés und Restaurants, Hängenbleiben mit Gehhilfen im Kopfsteinpflaster...“, so heißt es in einer Pressemitteilung. Daher, so das Zukunftsforum, biete das Zentrum des Stadtteils viele Möglichkeiten zur Aufwertung, um die Lebensqualität zu steigern, Emissionen zu senken und die lokale Kaufkraft zu stärken. Wer Vorschläge hat und sich äußern möchte, kann dies im Rahmen einer Online-Umfrage des Zukunftsforums bis Sonntag, 7. März, tun. Mit Smartphone oder Tablet kommen Teilnehmer ganz einfach über den QR-Code zur Umfrage. Man kann ebenso

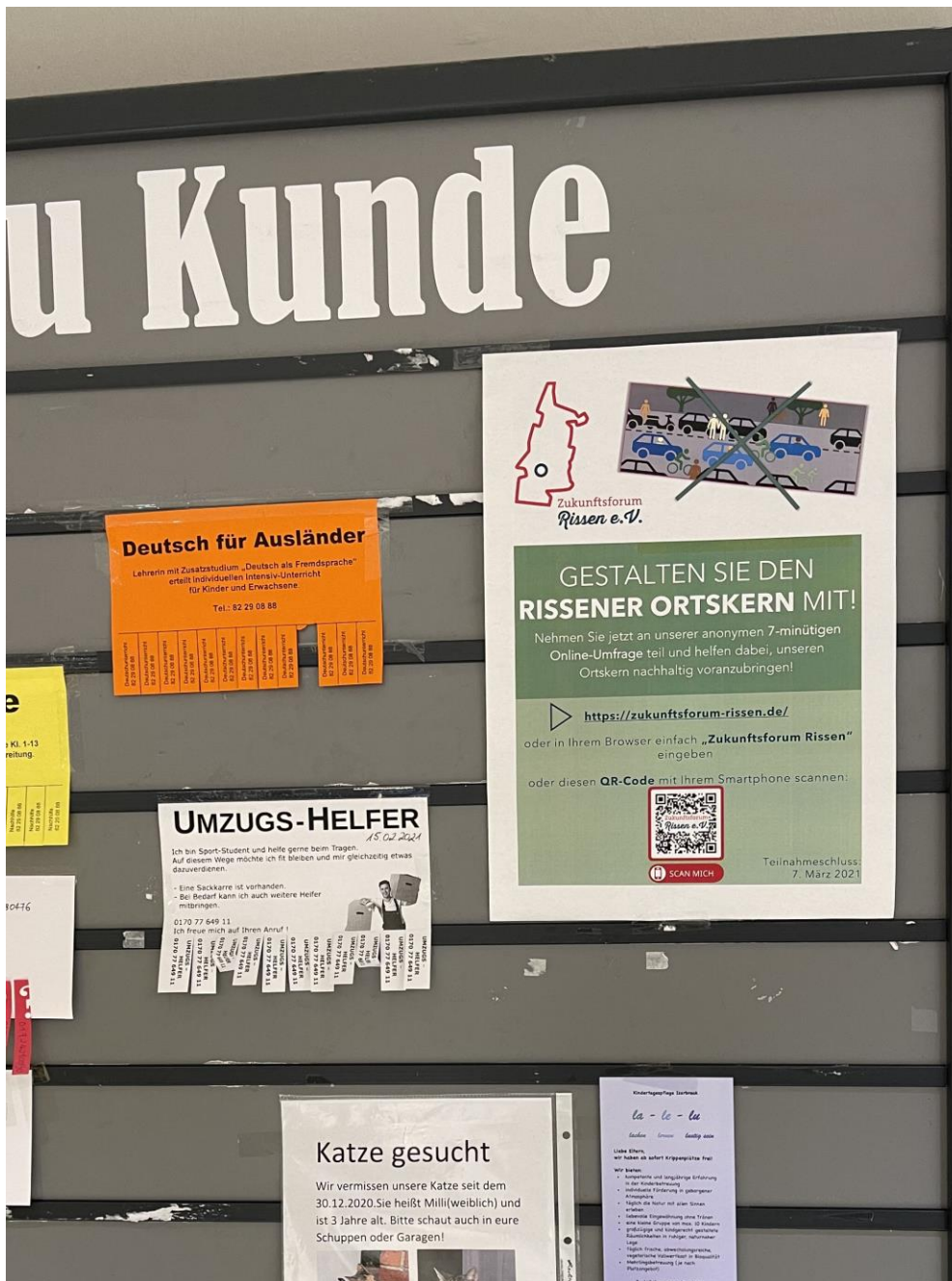


**Das Zukunftsforum Rissen fordert Bürger dazu auf, Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung des Ortskerns zu machen.** Foto: Zukunftsforum

„Umfrage Rissen“ in den Internet-Browser eingeben. Das Zukunftsforum Rissen engagiert sich seit August 2019 auf vielen Ebenen für einen nachhaltigeren Stadtteil, wie zum Beispiel im Bereich der Ernährung oder der Mobilität. **mk**



Anhang D: Plakat des Zukunftsforum Rissen e.V. zur Bewerbung der Bürger:innen-Befragung (Eigene Aufnahme)



## Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich an Eides Statt, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit eigenständig und ohne fremde Hilfe verfasst habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Diese Bachelorarbeit wurde bisher keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und noch nicht veröffentlicht.

Hamburg, 29. April 2021