



Ergebnisse des Studienprojektes (Kurzfassung)

Pkw-Freiheit im Stadtteil Hoheluft-Ost in Hamburg

Hintergründe, Faktoren und Zusammenhänge

Hamburg, im März 2021

Im Rahmen des Moduls „Integrierte Verkehrsplanung“ für Masterstudierende an der Technischen Universität Hamburg wurden im Wintersemester 2020/21 Studienprojekte zum Thema „Autobesitz und Autofreiheit in der wachsenden Stadt Hamburg: Hintergründe, Folgen und Interventionsmöglichkeiten“ durchgeführt.

Das hier thematisierte Studienprojekt beschäftigte sich mit Push- und Pull-Faktoren hin zu Pkw-Freiheit im Hamburger Stadtteil Hoheluft-Ost. Hierzu wurde eine Haushaltsbefragung, mit allen Haushalten in Hoheluft-Ost, durchgeführt.

Der Untersuchungsgegenstand

Stadtteil Hoheluft-Ost

Bezirk	Hamburg-Nord
Fläche	0,6 km ²
Einwohnerdichte	17.142 Ew./km ²
Pkw-Dichte	5.332 Pkw/km ²

Der Hamburger Stadtteil Hoheluft-Ost liegt im Nordwesten Hamburgs, ist der Stadtteil mit der dritthöchsten Bevölkerungsdichte sowie der höchsten Pkw-Dichte der Stadt Hamburg.¹ Aufgrund der daraus resultierenden Parkraumsituation und der geringen Größe des Stadtteils stellt Hoheluft-Ost einen interessanten Untersuchungsraum dar.

In verschiedenen Studien wurden bisher vor allem Push- und Pull-Faktoren hin zum Umweltverbund oder anderen alternativen Verkehrsmitteln zum Pkw untersucht. Außerdem gibt es eine Vielzahl an Untersuchungen zu strukturellen Faktoren, die auf den Pkw-Besitz einwirken. Gezielte Push- und Pull-Faktoren in Richtung Pkw-Freiheit wurden bisher allerdings weder fokussiert noch durch empirische Erhebungsmethoden untersucht. Push-Faktoren stellen im Kontext der Arbeit Restriktionen dar, die

¹ Vgl. Statistikamt Nord (Hrsg.) (2020): Hamburger Stadtteil-Profile Berichtsjahr 2019. S. 79-80

vom Pkw-Besitz zur Pkw-Freiheit lenken. Pull-Faktoren sind hingegen positive Anreize, die Pkw-Freiheit attraktiv machen und zu dieser hinziehen.

Unter Pkw-besitzend sind in der Arbeit Personen zu verstehen, die selbst einen Pkw besitzen, Einfluss auf den Pkw-Besitz in ihrem Haushalt haben oder sich zeitnah einen Pkw anschaffen werden. Pkw-Freie sind konträr dazu zu betrachten.

Die Erhebungsmethodik

Forschungsfrage

*Wie wirken Push- und Pull-Faktoren der Pkw-Freiheit im Hamburger Stadtteil Hoheluft-Ost auf die Bewohner*innen?*

Zur Beantwortung der Forschungsfrage wurde eine Haushaltsbefragung in Hoheluft-Ost durchgeführt. Hierzu wurde ein Online-Fragebogen entworfen und eine Postkarte mit dem Aufruf zur Teilnahme an alle Haushalte im Stadtteil verteilt.

Befragungszeitraum: 27.01.–14.02.2021



496

Teilnehmer*innen
Rücklaufquote: 8,9 %

Ergebnisse des Studienprojektes

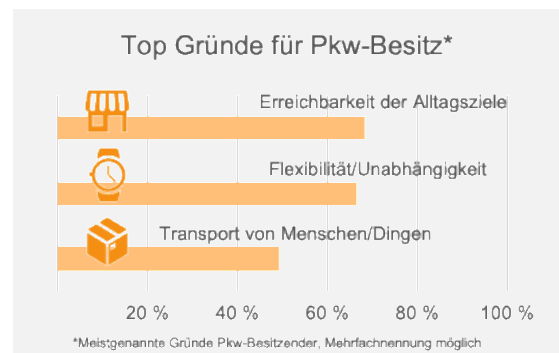
Ein Vergleich der verfügbaren soziodemografischen Daten des Stadtteils Hoheluft-Ost mit den Daten der Teilnehmenden der Befragung zeigt, dass die Stichprobe ähnliche soziodemografische Merkmale, wie die Bevölkerung in Hoheluft-Ost, aufweist. In der Stichprobe ist mit 74 % ein deutlich erhöhter Anteil an Personen mit Hochschulabschluss vertreten.

Die Stichprobe der Befragung setzt sich aus 65 % Pkw-besitzenden und 35 % Pkw-freien Bewohner*innen zusammen.

Anhand der Betrachtung des Anschaffungszeitpunktes des aktuellen Pkw wird bereits der Handlungsbedarf in Hoheluft-Ost deutlich. Knapp 50 % der Pkw-Besitzenden haben sich ihren derzeitigen Pkw angeschafft, während sie bereits im Stadtteil wohnten. Hoheluft-Ost weist dementsprechend keine ausreichenden Push- bzw. Pull-Faktoren auf, die die Bewohner*innen in Richtung Pkw-Freiheit lenken.

Gründe für Pkw-Besitz

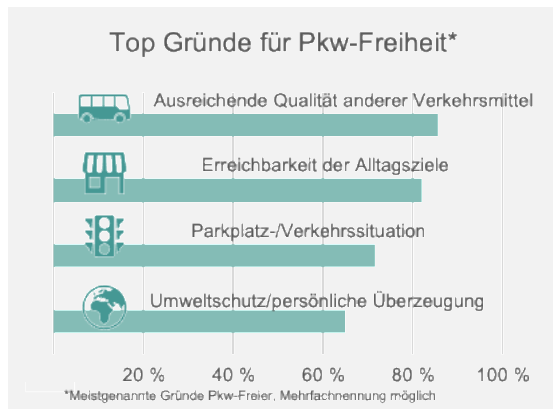
Zwei Drittel der Pkw-Besitzenden in Hoheluft-Ost gaben als Grund für den Pkw-Besitz die Erreichbarkeit von Alltagszielen, wie Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitaktivitäten oder den Weg zur Arbeit an. Daneben sind auch Flexibilität und Unabhängigkeit sowie der Pkw-Besitz zum Transport von Menschen bzw. Dingen unter den Top-Gründen für Pkw-Besitz in Hoheluft-Ost.



Gründe für Pkw-Freiheit

85 % der Pkw-freien Bewohner*innen gaben die Qualität anderer Verkehrsmittel als Grund an, Pkw-frei zu leben. Ebenfalls häufig genannte Gründe für Pkw-Freiheit sind die gute Erreichbarkeit von Alltagszielen

und die schlechte Parkplatz- und Verkehrssituation. Mehr als 60 % der Pkw-Freien gaben außerdem an, aus Gründen des Umweltschutzes bzw. der persönlichen Überzeugung Pkw-frei zu leben.



Auffällig ist der Widerspruch, dass in beiden Gruppen die Erreichbarkeit von Alltagszielen zu den am häufigsten genannten Gründen für Pkw-Besitz bzw. Pkw-Freiheit gehört. Während Pkw-Freie ihre Alltagsziele ohne Pkw als gut erschlossen sehen, sind für Pkw-Besitzende die Alltagsziele nur mit einem eigenen Pkw erreichbar.

➤ Wahrnehmung von Einflussfaktoren der Pkw-Freiheit

In der Befragung wurde außerdem nach der Wahrnehmung bestehender Einflussfaktoren auf die Pkw-Freiheit bzw. den Pkw-Besitz gefragt. Auffällig ist, dass sowohl Pkw-Besitzende als auch Pkw-Freie den ÖPNV gleich empfinden: Die Qualität wird als gut bis sehr gut wahrgenommen, wohingegen die Preise als etwas zu hoch eingeschätzt werden. Die Qualität und der Platz der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in Hoheluft-Ost werden von beiden Gruppen als eher schlecht wahrgenommen, wobei Pkw-Freie die Qualität und den

zur Verfügung stehenden Platz als noch schlechter empfinden als Pkw-Besitzende.

Einflussfaktoren, die den Pkw betreffen werden von Pkw-Besitzenden eher als angemessen angesehen, wie beispielsweise die Anzahl an Parkplätzen oder die Höhe der Parkgebühren.

➤ Effekt von Einflussfaktoren der Pkw-Freiheit

Auf Basis der Wahrnehmung der Einflussfaktoren in Hoheluft-Ost wurde der Effekt auf zukünftige Entscheidungen zur Abschaffung des Pkw oder zur Bestärkung in der Pkw-Freiheit durch Veränderungen der jeweiligen Einflussfaktoren abgefragt.

Auf die Frage, was Pkw-Besitzende in Richtung Pkw-Freiheit beeinflussen würde und was Pkw-Freie in ihrer Pkw-Freiheit bestärken würde, wurden folgende Einflussfaktoren von beiden Personengruppen am häufigsten ausgewählt:

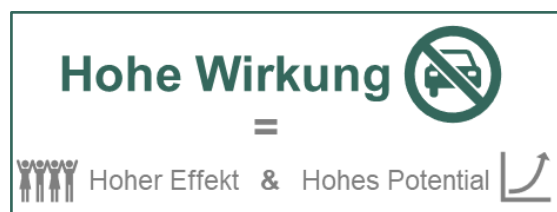
- Niedrigere Preise für den ÖPNV
- Mehr Transportmöglichkeiten für Gegenstände, außer dem eigenen Auto
- Bessere Qualität von Fuß- und Radwegen

Pkw-Besitzende wählten zudem häufig aus, dass bessere preisliche Anreize für die Nutzung des Fahrrads oder des ÖPNV und ein besseres Angebot von Sharing-Verkehrsmitteln und Mietmöglichkeiten sie in Richtung Pkw-Freiheit beeinflussen würden. Zudem gaben 40 % der Pkw-Besitzenden an, dass sie nichts in ihrem Pkw-Besitz beeinflussen würde.

Pkw-Freie dahingegen gaben zusätzlich zu den oben genannten Faktoren häufig an, dass auch mehr Platz für Fußgänger*innen und mehr Fahrradabstellanlagen bestärkend auf die eigene Pkw-Freiheit wirken würde.

➤ Wirkung von Einflussfaktoren der Pkw-Freiheit

In einem nächsten Schritt wurde eine Wirkungsabschätzung vorgenommen, um zu prüfen, welche Einflussfaktoren die meisten Bewohner*innen beeinflussen und zugleich noch deutliches Potential zur Verbesserung aufweisen würden. Dabei wurde zunächst das Push- bzw. Pull-Potential der vorgeschlagenen Einflussfaktoren ermittelt und anschließend in Verbindung mit dem Effekt des jeweiligen Faktors gebracht. Einflussfaktoren, die bei einer Verbesserung eine hohe Wirkung erzielen, haben ein hohes Push- bzw. Pull-Potential und beeinflussen einen großen Anteil der Bewohner*innen.



Ergebnis der Wirkungsabschätzung ist, dass vor allem Pull-Faktoren eine hohe Wirkung auf die Bewohner*innen in Hoheluft-Ost erzielen. Positive Anreize zu schaffen, um mehr Pkw-Freiheit zu erreichen, ist

somit voraussichtlich wirksamer als durch Restriktionen den Pkw-Besitz unattraktiver zu machen. Der ÖPNV wird generell schon als positiv und gut wahrgenommen.

Faktoren hoher Wirkung

 <p>niedrigere Preise für den ÖPNV</p>	 <p>mehr Transportmöglichkeiten für Gegenstände, außer dem Pkw</p>
 <p>bessere Qualität von Rad- und Fußwegen</p>	 <p>mehr Platz für Radfahrer*innen</p>

Aus der Auswertung der Haushaltsbefragung geht hervor, dass eine qualitativ hochwertige Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur besonders wichtig für mehr Pkw-Freiheit in Hoheluft-Ost ist.

Verfasser*innen: David Huber, Veronique Kring, Christopher Rahlf, Inken Slotta

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an uns unter veronique.kring@tuhh.de.

Die vollständige Arbeit ist auf der Webseite des Mobilitätslabors Hamburg (<https://www2.tuhh.de/mobillab-hh/wissenstransfer/>) veröffentlicht.

©2021 D. Huber, V. Kring, C. Rahlf, I. Slotta