

# Neuorganisation des öffentlichen Raums durch temporäre Fußgängerbereiche.

## Methoden zur Raumuntersuchung am Beispiel des Projektes Ottensen macht Platz

Masterarbeit

Erstellt von: Gabriele Hausmann

Matrikelnummer: XXXXXXXXXX

Hamburg, 02.12.2019

Erstbetreuung: Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

Zweitbetreuung: Prof. Antje Stokman

Betreuung: Dr. Philine Gaffron



## EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

**Diese Erklärung ist der Thesis beizufügen!**

**Name:** Hausmann  
**Vorname** Gabriele  
**Matrikelnummer** XXXXXXXXXX  
**Studiengang:** Stadtplanung, Master

Ich versichere, dass ich die vorliegende Thesis mit dem Titel

Neuorganisation des öffentlichen Raums durch temporäre Fußgängerbereiche.

---

Methoden zur Raumuntersuchung am Beispiel des Projektes „Ottensen macht Platz“.

---

selbstständig und ohne unzulässige Hilfe erbracht habe.

Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Im Falle einer Gruppenarbeit bezieht sich die Erklärung auf den von mir erarbeiteten Teil der Thesis.

---

Ort und Datum

---

Unterschrift der/des Studierenden

### VOM PRÜFUNGSAMT AUSZUFÜLLEN

Die o.g. Thesis wurde abgegeben am

||

**Eingangsstempel Infothek  
Studierendenverwaltung | Prüfungsamt**

# Inhaltsverzeichnis

I.	Abbildungsverzeichnis .....	VI
II.	Tabellenverzeichnis .....	VIII
III.	Abkürzungsverzeichnis .....	IX
1	Einleitung.....	1
1.1	Ausgangslage und Problemstellung .....	1
1.2	Erkenntnisinteresse und Zielsetzung .....	2
1.3	Methodik und Aufbau .....	3
2	Hintergrund: Öffentlicher Raum, Straßen und temporäre Autofreiheit .....	6
2.1	Öffentlicher Raum .....	6
2.1.1	Definition öffentlicher Raum und öffentliches Leben .....	6
2.1.2	Architekturentwicklungen und Funktionswandel .....	8
2.1.3	Bedeutung und Funktionen .....	10
2.1.4	Einflüsse auf den Aufenthalt und die Nutzung öffentlicher Räume.....	13
2.2	Öffentlicher Straßenraum .....	19
2.2.1	Definition Straßenraum .....	19
2.2.2	Entwicklung von Verkehr und Straßen .....	20
2.2.3	Förderung der Autodominanz.....	22
2.3	Temporäre Autofreiheit und Verkehrsversuche .....	23
2.3.1	Definition Realexperimente und Reallabore .....	23
2.3.2	Planungsverfahren der Straßenraumgestaltung .....	24
2.3.3	Nationale und internationale Beispiele .....	26
3	Methoden zur Raumuntersuchung.....	29
3.1	Momentaufnahme .....	31
3.2	Teilnehmende / Nicht-teilnehmende Beobachtung .....	33
3.3	Tracing.....	36
3.4	Shadowing / Tracking.....	38

3.5	GPS-Kartierung / Mapping .....	40
3.6	Spurensuche .....	41
3.7	Befragung .....	44
3.8	Mental Maps.....	46
3.9	Begehung mit Betroffenen.....	47
3.10	Zwischenfazit .....	48
4	Konzeptionierung und Durchführung der Raumuntersuchung im Rahmen des Verkehrsversuchs „Ottensen macht Platz“.....	50
4.1	Der Untersuchungsraum .....	50
4.2	Das Projekt „Ottensen macht Platz“ .....	51
4.3	Das Erhebungskonzept .....	52
4.4	Durchführung der Erhebung .....	56
5	Ergebnisse .....	59
5.1	Methode 1: Umfassende Raubeobachtung.....	59
5.1.1	Vor dem Verkehrsversuch .....	59
5.1.2	Fotodokumentation .....	62
5.1.3	Während des Verkehrsversuchs.....	74
5.1.4	Zusammenfassung.....	75
5.2	Methode 2: Shadowing.....	77
5.2.1	Werktags.....	77
5.2.2	Am Wochenende.....	80
5.2.3	Zusammenfassung.....	83
5.3	Ergebnisse Methode 3: Befragung .....	85
5.3.1	Zusammenfassung.....	97
6	Methoden- und Ergebnisreflektion .....	99
6.1	Methodenreflektion.....	99
6.2	Ergebnisreflektion .....	105
7	Schlussbetrachtung und Ausblick .....	108

8	Literaturverzeichnis.....	112
9	Anhang.....	116

### **Hinweis im Sinne des Gleichbehandlungsgesetzes**

Zur besseren Lesbarkeit wird in dieser Arbeit auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten jedoch gleichermaßen für beide Geschlechter und Personen, die sich nicht der dualen Geschlechterordnung zuordnen möchten.

# I. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Aufbau und methodisches Vorgehen. Eigene Darstellung. ....	4
Abb. 2: Spielende Kinder auf der Straße in den 1950er Jahren. Quelle: Schelling 2018, S.42. .....	20
Abb. 3: Überblick Planungsverfahren der Straßenraumgestaltung. Eigene Darstellung nach FGSV 1996. ....	25
Abb. 4: Momentaufnahme der Tätigkeiten Gehen, Stehen und Sitzen auf einem Platz. Quelle: Flükiger und Leuba 2015, S. 17. ....	32
Abb. 5: Untersuchung von Wegverläufen der Fußgänger auf einem Platz in Kopenhagen: Fast jeder wählt den kürzesten Weg über den Platz. Nur Fußgänger, die Fahrräder oder Kinderwagen schieben, machen Umwege um den tiefer gelegenen Bereich. (Quelle: Gehl 2012, S. 138).....	37
Abb. 6: Bewegungslinien von Fußgängern auf einem Platz in San José, Kalifornien. Quelle: Gehl Studio SF 2015, S. 20.....	39
Abb. 7: Links: Spuren im Schnee auf dem Kopenhagener Rathausplatz. Rechts: Ein typischer Trampelpfad (hier auf dem Gelände der <i>School of Architecture</i> in Kopenhagen). Quelle: Gehl und Svarre 2016, S. 30.....	42
Abb. 8: Besonders nach Veranstaltungen zeigt sich anhand der hinterlassenen Abfälle der Nutzungsdruck auf öffentliche Räume. Quelle: Nehls 2018. ....	43
Abb. 9: Darstellung der Ansprüche von Kindern an den öffentlichen Raum. Ergebnisse aus der Befragung „Stadträume 2010“. Quelle: Tiefbauamt der Stadt Zürich 2011, S. 24. ....	45
Abb. 10: Überblick über das Projektgebiet von „Ottensen macht Platz“. Quelle: Bezirksamt Altona 2019.....	51
Abb. 11: Das Erhebungskonzept im Überblick. Eigene Darstellung.....	52
Abb. 12: Ottenser Hauptstraße vor dem Verkehrsversuch. Eigene Aufnahme vom 14.08.2019. .....	62
Abb. 13: Ottenser Hauptstraße während des Verkehrsversuchs. Eigene Aufnahme vom 28.09.2019. ....	68
Abb. 14: Bewegungen von Fußgängern in der Ottenser Hauptstraße werktags vor Projektbeginn, n=10. ....	77
Abb. 15: Bewegungen von Fußgängern in der Ottenser Hauptstraße werktags während des Projekts, n=10. ....	77
Abb. 16: Bewegungen von Fußgängern in der Ottenser Hauptstraße sonntags vor Projektbeginn, n=10. ....	80

Abb. 17: Bewegungen von Fußgängern in der Ottenser Hauptstraße sonntags während des Projekts, n=10. ....	80
Abb. 18: Bewegungen einer vierköpfigen Familie sonntags während des Projekts. ....	82
Abb. 19: Bewegungen einer vierköpfigen Gruppe sonntags während des Projekts. ....	82
Abb. 20 Ein Pärchen fühlt sich zum Sonnenbad auf der Straße eingeladen. Eigene Aufnahme vom 22.09.2019. ....	83
Abb. 21: Geschlecht, Alter und Wohnort der Befragten. n=80. Eigene Darstellung. ....	85
Abb. 22: Nutzungshäufigkeit der Ottenser Hauptstraße. Eigene Darstellung. ....	86
Abb. 23: Verkehrsmittelwahl am Tag der Befragung. Eigene Darstellung. ....	86
Abb. 24: Nutzungszweck der Ottenser Hauptstraße am Tag der Befragung. Mehrfachnennungen möglich (Gesamtzahl: 155). Eigene Darstellung. ....	87
Abb. 25: Nutzungshäufigkeit und -dauer seit Beginn des Verkehrsversuchs. Eigene Darstellung. ....	88
Abb. 26: Geplante Nutzungen während des Verkehrsversuchs. Mehrfachnennungen möglich (Gesamtzahl: 147). Eigene Darstellung. ....	89
Abb. 27: Einschätzung der Auswirkungen auf die Fortbewegung im Projektgebiet und die Verkehrssituation im Stadtteil. Eigene Darstellung. ....	90
Abb. 28: Einschätzung der Konflikte und des Miteinanders unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer. Eigene Darstellung. ....	90
Abb. 29: Einschätzung der Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl auf der Straße. Eigene Darstellung. ....	91
Abb. 30: Einschätzung der Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Wohnung und die Wohnqualität in Bezug auf Lärm und Abgase. Eigene Darstellung. ....	91
Abb. 31: Nutzung der Straße für neue Aktivitäten / des gesamten Straßenraums. Eigene Darstellung. ....	92
Abb. 32: Einladung zu verstärkter Interaktion mit anderen Menschen. Eigene Darstellung. ....	93
Abb. 33: Häufigere Nutzung der Außengastronomie bzw. der Geschäfte als vor dem Versuch. Eigene Darstellung. ....	94
Abb. 34: Einschätzung der Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität des gesamten Fußgängerbereichs von „Ottensen macht Platz“. Eigene Darstellung. ....	94

## II. Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Verhältnis zwischen der Qualität des Außenraums und dem Vorkommen von Freizeitaktivitäten. Eigene Darstellung nach Gehl 2012, S.10.....	15
---	----

### III. Abkürzungsverzeichnis

BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Ew.	Einwohner
HWG	Hamburgisches Wegegesetz
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer
LGV	Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
StVO	Straßenverkehrsordnung
TUHH	Technische Universität Hamburg

*„Damit die Städte zukunftsfähige und lebenswerte Orte bleiben, muss sich die Mobilität in den Städten deutlich nachhaltiger entwickeln. Die verfügbare Fläche muss neu aufgeteilt werden. Es gilt, öffentliche Räume wieder vermehrt zu Begegnungsflächen zu entwickeln und vom Auto zurückzugewinnen.“ (Deutscher Städtetag 2019, S. 2)*

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage und Problemstellung

Das Zitat aus der Hauptversammlung des diesjährigen Deutschen Städtetags verdeutlicht: Urbane Mobilität befindet sich im Wandel und die zukünftige Organisation des Verkehrs ist zentrales Thema für die Stadt- und Verkehrsplanung. Dabei sind sich Politik und Wissenschaft einig: Eine notwendige Mobilitäts- und Verkehrswende kann nur durch viele, miteinander verzahnte Bausteine erreicht werden. Neben dem Einsatz technischer Innovationen für Fahrzeuge und smarterer Konzepte für nachhaltigeres Mobilitätsverhalten, werden auch die gerechte Aufteilung öffentlicher Flächen und multifunktionale Nutzungen des Straßenraums zunehmend als Teil der Lösung in Betracht gezogen (vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2019, S. 40; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) 2017, S. 27).

Der öffentliche Raum ist in dicht besiedelten und wachsenden Städten ein knappes Gut. Dies zeigt sich gerade in dynamischen Städten wie Hamburg, in denen ein ungebrochenes Wachstum herrscht, deutlich. Die nachhaltige und faire Aufteilung des öffentlichen Raums stellt daher eine wichtige Aufgabe der Stadtplanung dar, denn urbane Verdichtung verändert das Mobilitätsverhalten und führt damit zu einer Veränderung der Nutzungsmöglichkeiten und -formen des öffentlichen Raums (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) 2013, S. 3). Besonders der Platz, der für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Verbleib des ruhenden Verkehrs bereitgestellt wird, wird zunehmend in Frage gestellt (vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2019, S. 40). Dass nach Lösungen gesucht wird, wie man den Stadtraum neu organisieren und dabei auch den Straßenraum wieder verstärkt für die Menschen nutzbar machen kann, zeigt sich u.a. an der steigenden Zahl temporärer Verkehrsversuche, die eine Reaktivierung der Straße als Ort für Begegnung, Kommunikation und Spiel vorsehen (vgl. Bezirksamt Altona 2019).

Neue Ideen der Stadtentwicklung und ihre Auswirkungen lassen sich nur bedingt simulieren und prognostizieren, weshalb zu ihrer Entwicklung und Erprobung reale Experimente notwendig sind (vgl. Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, Universität Stuttgart 2018, S. 87). Die Einrichtung temporärer Fußgängerbereiche stellt einen Versuch dar, dem nicht-motorisierten Verkehr Vorrang zu gewähren und Menschen den öffentlichen Raum neu erleben zu lassen.

Der fließende Verkehr wird umgeleitet und parkende Autos verschwinden für eine Zeit lang aus dem gewohnten Straßenbild. Zu Fuß oder mit dem Rad kann der Raum mit einer dem menschlichen Maß entsprechenden Geschwindigkeit erkundet werden. Spiel und Sport, Verweilen und Flanieren sowie weiteren kreativen Nutzungen und Begegnungen der Menschen wird Raum gegeben, und zwar dort, wo sonst Autos fahren und abgestellt werden. (vgl. Bezirksamt Altona 2019) Eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Stadt empfinden die Menschen als urban, attraktiv und lebendig (vgl. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) 2019, S. 4). Nicht zuletzt, weil jeder Mensch tagtäglich selbst als Fußgänger unterwegs ist – wenn auch nur auf dem Weg zur Bahn oder zum Parkplatz. Studien belegen, dass qualitativ hochwertige Fußwegeverbindungen die Gehbereitschaft erhöhen (vgl. ebd.). Wird dem Autoverkehr Raum genommen, z.B. durch die Reduzierung von Parkplätzen und Fahrspuren, kann dieser Platz den Menschen zurückgegeben werden und es bieten sich neue Gestaltungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum. Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl fand in seinen Studien heraus, dass pro 14 m<sup>2</sup> Fläche, die für den Autoverkehr reduziert und zugunsten der Fußgänger umgestaltet wird, sich eine Person mehr im öffentlichen Raum aufhält (vgl. Gehl Architects o.J., S. 5). Attraktive öffentliche Räume und gute Bedingungen für das Zufußgehen und Radfahren ermöglichen demzufolge ein lebendiges Stadtleben und stellen die Grundlage für Lebensqualität und Wohlbefinden in der Stadt dar. (vgl. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) 2019, S. 4) In Städten wie Kopenhagen, Wien und München konnten durch temporäre Fußgängerbereiche zahlreiche positive Effekte auf das Mobilitätsverhalten der Menschen, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Lebensqualität erzielt und nachgewiesen werden (vgl. Bezirksamt Altona 2019).

## **1.2 Erkenntnisinteresse und Zielsetzung**

In Hamburg wurden in diesem Jahr kurzfristig zwei Realexperimente ins Leben gerufen, in denen temporäre Fußgängerbereiche erprobt werden: Im Rathausquartier waren zwei Straßen von August bis Oktober testweise autofrei und im Stadtteil Ottensen werden fünf Straßenabschnitte von September bis Februar für ein halbes Jahr zur temporären Fußgängerzone. Beide Projekte weckten das Interesse für diese Arbeit. Nachdem das Bezirksamt Altona die Umsetzung des Vorhabens in Ottensen noch für dieses Jahr bestätigte, fiel die Wahl des Untersuchungsgegenstands für diese Arbeit auf das Projekt „Ottensen macht Platz“.

Das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit gliedert sich in zwei Teile: das inhaltliche und das methodische Interesse. Zunächst wird das inhaltliche Interesse dargelegt.

Über ein Realexperiment kann, der Theorie zufolge, dem Wunsch nach mehr Fläche für urbanes Leben und Interaktionen für einen begrenzten Zeitraum – als Versuch – realer Raum gegeben werden (vgl. Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, Universität Stuttgart 2018, S.

87). Die tatsächlichen Auswirkungen der temporären Autofreiheit auf die Aufenthaltsqualität der Straße und insbesondere die Aufenthaltsaktivitäten der Menschen lassen sich nicht anhand verkehrlicher Auswirkungen allein bestimmen, weshalb eine genaue Untersuchung menschlichen Verhaltens notwendig ist. Damit begründet sich das inhaltliche Erkenntnisinteresse für diese Arbeit.

Als konkrete Fragestellung ergibt sich daraus:

*1. Welche Auswirkungen haben temporäre Fußgängerbereiche auf Raumnutzung und Raumwahrnehmung?*

Das methodische Interesse zur Herangehensweise in dieser Arbeit begründet sich wie folgt: Für die Beantwortung dieser Frage müssen zunächst Methoden identifiziert werden, die sich für eine solche Raumuntersuchung eignen. In den Verkehrswissenschaften wurden zur Evaluierung von Verkehrsversuchen klassischerweise Parameter wie z.B. Verkehrsstärke und -dichte sowie Geschwindigkeiten herangezogen und Methoden wie Verkehrszählungen und Parkraumbesichtigungen angewendet. Damit lassen sich Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität allerdings nur unzureichend erforschen. Seit der jüngeren Vergangenheit kommen verstärkt auch sozialwissenschaftliche Methoden zum Einsatz, um die Wechselwirkungen zwischen öffentlichem Raum und dem darin stattfindenden öffentlichen Leben zu erforschen. Derartige Raumanalysemethoden sollen innerhalb dieser Arbeit zusammengetragen und im Fallbeispiel „Ottensen macht Platz“ angewendet werden. Ziel ist es dabei, Aufwand, Erkenntnisgewinn und Grenzen der erprobten Methoden einzuschätzen.

Als konkrete zweite Fragestellung ergibt sich daraus:

*2. Welche Methoden eignen sich, um die Auswirkungen temporärer Autofreiheit auf Raumnutzung und Raumwahrnehmung wissenschaftlich zu untersuchen?*

### **1.3 Methodik und Aufbau**

Die Masterarbeit setzt sich aus sieben Kapiteln zusammen. Die Arbeit gliedert sich in drei aufeinander aufbauende Teile (s. Abb. 1). Zum Erkenntnisgewinn wurde grundlegend ein qualitativer Ansatz gewählt.

Teil	Aufbau	Methodik
1 Einleitung		
A: Grundlagen	2 Öffentlicher Raum, Straßen und temporäre Autofreiheit 3 Methoden zur Raumuntersuchung	Literatur- und Internetrecherche
B: Erhebung	4 Konzeptionierung und Durchführung der Raumuntersuchung 5 Ergebnisse	Literatur- und Internetrecherche Beobachtungen und Befragung Inhaltliche und statistische Auswertung
C: Erkenntnis	7 Methoden- und Ergebnisreflektion 8 Schlussbetrachtung und Ausblick	Verknüpfung Theorie- und Erhebungsergebnisse

Abb. 1: Aufbau und methodisches Vorgehen. Eigene Darstellung.

**Teil A** stellt den theoretischen Hintergrund der Arbeit dar. Dort werden die Grundlagen der Arbeit anhand einer Literatur- und Internetrecherche dargelegt. In **Kapitel 2** werden zunächst die Begrifflichkeiten „öffentlicher Raum“, „öffentliches Leben“, „Straßenraum“ und „Realexperiment“ erläutert. Dazu gibt es jeweils drei Unterkapitel. In Kapitel 2.1 werden die Bedeutung und Funktion des öffentlichen Raums im Wandel der Zeit dargestellt. Zudem werden Faktoren betrachtet, die die Nutzung öffentlicher Räume beeinflussen. In Kapitel 2.2 werden die historische und heutige Bedeutung des Straßenraums erläutert. Dabei werden die Massenmotorisierung und der dadurch hervorgerufene Funktionswandel thematisiert. In Kapitel 2.3 wird auf die Bedeutung von Realexperimenten für die Straßenraumgestaltung eingegangen. Dazu werden die Grundzüge regulärer Planungsverfahren in der Straßenraumgestaltung dargestellt und Beispielprojekte temporärer Autofreiheit aus dem In- und Ausland eingebunden. Anschließend

werden in **Kapitel 3** Methoden zur Raumuntersuchung vorgestellt und analysiert. Ein Zwischenfazit bildet den Abschluss des Theorieteils und die Überleitung zum praktischen Teil der Arbeit. An dieser Stelle wird die Auswahl der Methoden erläutert, die anschließend im Untersuchungsgebiet von „Ottensen macht Platz“ erprobt und ausgewertet werden.

Der sich anschließende **Teil B** stellt den praktischen Teil dieser Arbeit dar. Zunächst werden in **Kapitel 4** der Untersuchungsraum und das Fallbeispiel „Ottensen macht Platz“ vorgestellt. Im Anschluss wird das Erhebungskonzept dargelegt und die Durchführung der Untersuchung ausführlich beschrieben. **Kapitel 5** beinhaltet die Erhebungsergebnisse. In diesem Kapitel werden die Erkenntnisse über die Raumnutzung und Raumwahrnehmung dargestellt, die mit den angewandten Methoden zur Raumuntersuchung gewonnen werden konnten.

In **Teil C** werden die Ergebnisse aus der Theorie mit den Ergebnissen aus der Erhebung verknüpft. Dabei werden in **Kapitel 6** die angewandten Methoden, u.a. unter Bezugnahme auf den Erkenntnisgewinn sowie den Aufwand, reflektiert. Zudem werden die Ergebnisse, die mit Hilfe der Methoden gewonnen werden konnten, ausgewertet. **Kapitel 7** bildet den Abschluss dieser Arbeit. Darin werden die Forschungsfragen beantwortet und die in dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse und Schlussfolgerungen zusammengefasst. Die Schlussfolgerungen dienen zum einen dazu, sie für ähnliche Realexperimente nutzen zu können und zum anderen, um sie im weiteren Verlauf des Verkehrsversuchs „Ottensen macht Platz“ einfließen lassen zu können.

## **2 Hintergrund: Öffentlicher Raum, Straßen und temporäre Autofreiheit**

Öffentlichen Räumen wird eine große Bedeutung für die Städte, und damit für die Stadtplanung, beigemessen: Sie prägen das „Gesicht der Städte“ (Selle 2008, S. 4), sind „Spiegel der Gesellschaft“ (Klamt 2012, S. 755) und bilden die „Bühne für das urbane Leben“ (Reiß-Schmidt, S. 9). Dieses Kapitel beschreibt zunächst die Bedeutung des öffentlichen Raums im Allgemeinen. Anschließend wird die besondere Rolle von Straßen, als Teil des öffentlichen Raums, dargestellt. Dabei wird der Wandel des Straßenraums, von einem Aufenthaltsraum für Menschen hin zu einem monofunktionalen Verkehrsraum, thematisiert.

### **2.1 Öffentlicher Raum**

#### **2.1.1 Definition öffentlicher Raum und öffentliches Leben**

In Abhängigkeit vom fachlichen Zugang und Kontext der Fragestellung ergeben sich verschiedene Zugänge zu Begriff und Inhalt des „öffentlichen Raums“. Eine einheitliche Definition gibt es in der Literatur nicht. Nach Wentz (2002, S. 191) ist der öffentliche Raum die Stadt an sich. Danach bilden alle nicht ausdrücklich für Dritte unzugängliche Flächen einer Kommune ihren öffentlichen Raum. Auch Selle (2008, S. 2) vertritt dieses so genannte Gegenstandsverständnis und definiert öffentliche Räume ganz allgemein als Flächen, die für alle Menschen (die „Öffentlichkeit“) ohne besondere Befugnisse oder wesentliche Beschränkungen zugänglich und nutzbar sind. Dazu gehören demnach Plätze, Parks, Promenaden, Fußgängerzonen, Straßen, Wege, Grünzüge, Kanäle usw. Unabhängig von ihrem tatsächlichen Eigentümer steht das Kriterium der allgemeinen Nutzbarkeit im Mittelpunkt dieses Verständnisses, weshalb auch von „öffentlich nutzbaren Räumen“ die Rede ist (vgl. ebd.). Einige Autoren legen das Kriterium der Zugänglichkeit eng aus und erachten Räume nur dann als öffentlich, wenn sie jederzeit und für jedermann frei zugänglich sind, was beispielsweise Passagen und bestimmte Parks auf Grund ihrer Öffnungszeiten ausschließt (vgl. Reiß-Schmidt, S. 2). Das Kriterium der unbedingten Zugänglichkeit erweist sich jedoch auch in Zusammenhang mit der Widmung verschiedener Räume als „heimtückisch“ (Selle 2008, S. 2), da tatsächlich in vielen Räumen die Zugänglichkeit für jedermann nicht gegeben ist: Dies zeigt sich am Beispiel vieler Straßen, die dem motorisierten Verkehr gewidmet und für Fußgänger nur eingeschränkt nutzbar sind.

Die unterschiedlichen Definitionen verdeutlichen bereits die verschiedenen Anspruchshaltungen und „Nachfragen“, die verschiedene Nutzergruppen an den öffentlichen Raum als „Anbieter“ haben können. Diese „Nachfragen“ können sich z.B. nach der Art der Nutzung, den Zeiträumen, der Platzinanspruchnahme etc. unterscheiden (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 10).

Da es in dieser Arbeit insbesondere um Ansprüche an den Platz im öffentlichen **Straßenraum** geht, wird auf die Rolle und Funktion von Straßen sowie die „Nachfragen“ und Nutzungsrechte unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer – auch vor dem Hintergrund gewandelter Funktionen und Interessen – vertiefend unter Punkt 2.2 eingegangen. Damit wird der Zusammenhang zu der übergeordneten Fragestellung dieser Arbeit, nach einer gerechten Aufteilung und Organisation des öffentlichen Straßenraums, hergestellt.

## **Öffentliches Leben**

Das Leben, das im öffentlichen Raum, also auf den Plätzen und Straßen, in den Gassen und Parks stattfindet, wird in dieser Arbeit als öffentliches Leben verstanden und bezeichnet. Es handelt sich dabei um das komplexe und vielschichtige Leben, welches sich zwischen den gebauten Teilen der Umwelt entfaltet. Der dänische Stadtplaner Jan Gehl (2016, S. 2) fasst es wie folgt zusammen: „[...] alles, was zwischen den Gebäuden stattfindet, auf dem Weg zu und von der Schule, auf Balkonen, sitzend, stehend, gehend, radfahrend usw. Es ist also alles, was sich draußen vor unseren Augen abspielt [...].“ Öffentliches Leben sagt etwas darüber aus, wie Menschen die Städte „benutzen“, unabhängig davon, welche Stadt dabei der Ausgangspunkt ist (vgl. Gehl und Svarre 2016, S. 2). Das Leben in öffentlichen Räumen ist dabei von ständigen Veränderungen gekennzeichnet: im Laufe eines Tages, einer Woche, eines Monats und über die Jahre hinweg. Zudem ist die Nutzung öffentlicher Räume stark abhängig von ihrer Gestaltung und Aufenthaltsqualität sowie persönlicher Eigenschaften der Nutzer. (vgl. ebd.)

## **Raumstudien als akademisches Forschungsfeld – public life studies**

Die systematische Erforschung der Beziehung zwischen öffentlichem Raum und öffentlichem Leben rückte in den 1960er Jahren in den Fokus akademischer Forschung. Verschiedene Forscher und Journalisten in verschiedenen Ländern begannen die Entwicklungen in den Städten zu kritisieren: Verkehrsplaner fokussierten sich auf die Entwicklung autogerechter Infrastrukturen, Landschaftsplaner konzentrierten sich auf Parks und Grünanlagen und Architekten fokussierten sich auf die moderne Gestaltung von Gebäuden. Das Leben, das sich im öffentlichen Raum abspielt sowie die Beziehung zwischen öffentlichem Leben und öffentlichem Raum, wurden hingegen vernachlässigt. (vgl. Gehl und Svarre 2013, S. 3) Als Pioniere der Erforschung öffentlicher Räume sind die amerikanische Autorin und Städtebaukritikerin Jane Jacobs, der amerikanische Journalist und Anthropologe William H. Whyte, der amerikanische Architekt Christopher Alexander und der dänische Stadtplaner Jan Gehl zu nennen. Sie beschäftigten sich mit dem Verschwinden des Lebens im öffentlichen Raum, welches durch das

rapide Städtewachstum jener Zeit sowie die Massenmotorisierung verursacht wurde. Aus dieser Zeit stammen die wesentlichen Grundlagen und Methoden für die Erforschung öffentlicher Räume. (vgl. ebd.)

Das Forschungsfeld der *public life studies* zielt darauf ab, die Wechselwirkungen menschlichen Verhaltens in der gebauten Umwelt als wichtige Dimension der Planung sichtbar zu machen. Neben vermeintlich komplexeren Planungsetappen wie der Tragwerks- oder Verkehrsplanung für städtebauliche Vorhaben, soll die Bedeutung eines scheinbar simplen und auf natürliche Weise stattfindenden Phänomens, des Lebens zwischen Häusern, und der Einfluss der gebauten Umwelt auf die Lebensbedingungen der Stadtbevölkerung und die Lebensqualität in Städten aufgezeigt und die Wichtigkeit ihrer Integration in den Planungsprozess deutlich gemacht werden. (vgl. ebd. S. 2) Bis in die 1980er Jahre lag die Erforschung öffentlicher Räume in erster Linie in den Händen von Universitäten. Erst danach wurden die Methoden vermehrt im Planungsalltag angewandt. Es wurde zu einem strategischen Ziel von Planern und Politikern, die Lebensqualität in Städten zu verbessern, um gegenüber anderen Städten Standortvorteile zu erreichen. Seitdem gewinnt die Erforschung des urbanen Lebens sowie die Integration der daraus folgenden Erkenntnisse in Planungsprozesse an zunehmender Bedeutung.

Einer der Wegbereiter der menschenfreundlichen Stadtplanung, Jan Gehl, führte bereits in den 1960er Jahren umfassende Studien zum öffentlichen Leben auf Straßen und Plätzen in Kopenhagen durch. Das von ihm gegründete Büro *Gehl Architects* ist auf dem Gebiet der *public life studies* bis heute federführend und wurde von zahlreichen Städten auf der ganzen Welt für Studien und Projekte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität engagiert. Wahrscheinlich ist es kein Zufall, dass eine Vielzahl der Städte, in denen *Gehl Architects* tätig waren, sich weit oben in den Ranglisten der Städte mit hoher Lebensqualität wiederfinden lassen (vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V. 2017).

### **2.1.2 Architekturentwicklungen und Funktionswandel**

Historisch betrachtet bildeten öffentliches Leben und öffentlicher Raum ein Zusammenspiel und waren nicht unabhängig voneinander zu betrachten. Mittelalterliche Städte wuchsen über Jahrhunderte, stets in Abhängigkeit von den sich verändernden Rahmenbedingungen jener Zeit und den Bedürfnissen der Stadtbewohner. Sie wurden nicht im eigentlichen Sinne geplant, sondern entstanden durch einen Prozess, der eine permanente Anpassung der physischen Lebenswelt an die Stadtfunktionen zuließ. „Die Stadt war kein Ziel an sich, sondern ein Instrument, geformt von ihrer Nutzung“ (Gehl 2012, S. 41). Die Ausdehnung der Stadt veränderte

sich dabei stets auf einer Maßstabsebene, deren Distanzen sich anhand der fußläufigen Erreichbarkeit definierten. In die Entwicklung der Städte in jener Zeit flossen vielfältige Erfahrungen ein, weshalb sie auch heute noch besonders lebenswert sind. (vgl. Schelling 2018, S. 44)

### **Renaissance**

Die Grundlagen nach denen Städte geplant werden, haben sich seit dem Mittelalter mindestens zweimal radikal verändert. Zum einen ist in diesem Zusammenhang die Renaissance zu nennen, also die Stadtplanung erstmals in die Hände professioneller Planer übertragen wurde. Die Stadt war nicht mehr Instrument, sondern Kunstwerk, welches als Ganzes geplant wurde. Während dieser Zeit spielte insbesondere die Ästhetik einer Stadt eine Rolle, während die Funktionalität an Bedeutung verlor. (vgl. Gehl 2012, S. 41)

### **Funktionalismus**

Die zweite wichtige Veränderung trat in den 1930er Jahren mit dem Funktionalismus ein. In dieser Zeit dienten die physisch-funktionalen Aspekte von Gebäuden und Städten als wichtigste Planungsgrundlage für die Entwicklung gesunder und physiologisch geeigneter Architekturen. Wohnraum sollte gut belüftet und Zugang zu Licht, Sonne und offenen Flächen bieten. Die Abstände zwischen den Häusern wurden größer und Wohn- und Arbeitsbereiche wurden getrennt, um für den Einzelnen gesunde Wohnbedingungen zu schaffen und physische Vorteile gerechter zu verteilen. Soziale Aspekte der Gebäudegestaltung oder öffentliche Plätze verloren an Bedeutung und verschwanden in den Städten. Dies stellte ein Novum in der Städtebaugeschichte dar: Straßen und Plätze waren stets zentrale Punkte und Orte der Begegnung gewesen. Mit dem Funktionalismus wurden sie durch breite Straßen, Fußwege und Rasenflächen ersetzt. Bis in die 1980er Jahre hinein entstanden unter diesem Planungsverständnis die meisten Bauten in den Industrieländern. (vgl. ebd., S. 45)

### **Die Folgen: Das Verschwinden von Aktivitäten auf Straßen und öffentlichen Flächen**

Die Folgen der funktionalistischen Planung äußerten sich in den 1960er und 1970er Jahren: Die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten führte zu großen Distanzen zwischen Menschen, Ereignissen und fehlender Interaktion. Neben den funktionalistischen Hochhäusern entstanden zur gleichen Zeit zahlreiche Einfamilienhaussiedlungen mit Privatgärten, wodurch sich Aktivitäten im Freien zunehmend dorthin verlagerten. Parallel dazu wurden die gemeinschaftlichen Aktivitäten im Außenraum durch die Straßenstrukturen, den Autoverkehr und die zunehmende Zersiedelung auf ein Minimum reduziert. Als Nebenprodukt dieser Nachkriegsplanung wurde das Leben zwischen den Häusern aus den neuen Wohngebieten verdrängt. (ebd., S. 47). Zusätzlich förderten die Veränderungen der Industrialisierung sowie die daraus folgenden sozialen Entwicklungen die Reduzierung der Aktivitäten im Freien.

## **Gegenwärtiger Protest**

Schon seit den 1980er Jahren kritisieren Stadtbewohner die Folgen des Funktionalismus, die sich in der Vernachlässigung der öffentlichen Räume bis heute widerspiegeln. Vielerorts verbreitet sich daher öffentlicher Protest gegen die gegenwärtige Planungspraxis. Typische Forderungen beinhalten bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie für Kinder und ältere Menschen und allgemein bessere Bedingungen für erholsame und soziale öffentliche Räume (vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V. 2017). Auch gesellschaftliche Veränderungen, wie der demographische Wandel, veränderte Familienmuster und neue Einstellungen zur Arbeitswelt und zum Freizeitverhalten, tragen zu der Veränderung der Ansprüche an den öffentlichen Raum bei. Mehr Menschen haben mehr Zeit und die Wohngegend steht vor der Herausforderung, eine Vielzahl der an sie gestellten sozialen „Nachfragen“ zu befriedigen. (vgl. Gehl 2012, S. 49)

### **2.1.3 Bedeutung und Funktionen**

Öffentliche Räume haben eine Vielzahl an Bedeutungen inne und sind für eine Stadt essenziell. Spezifisch für sie, ist ihre Multifunktionalität als Ort des Handels, der Erholung, des Verkehrs usw. An dieser Stelle werden die identitätsstiftende, soziale, ökologische, ökonomische und politische Funktion öffentlicher Räume unterschieden und vorgestellt.

#### **A: Identitätsstiftende Funktion**

„Die europäische Stadt ist durch den öffentlichen Raum definiert“ (Reiß-Schmidt, S. 1). Öffentliche Räume bilden den „Grundriss“ einer Stadt und sind aus der Vogelperspektive sowie auf Stadtplänen meist direkt erkennbar (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 17). In einigen Städten können es besonders angelegte Plätze oder Parks sein, die der Stadt ihre unverwechselbare Identität verleihen, in anderen Städten hingegen sind es die Straßen, die das Stadtbild ausmachen, auch dort, wo vielleicht gerade keine so prägende städtebauliche Gestaltung wirksam war. Als Teil der urbanen Infrastruktur sind sie häufig Jahrzehnte oder gar Jahrhunderte alt und trotzen selbst gravierenden stadthistorischen Einschnitten wie Bürgerkriegen oder Stadtbränden. Sie zeugen von Traditionen, sind Orte der Erinnerung und noch heute wird auf ihnen Stadtgeschichte geschrieben. (vgl. ebd.) Reiß-Schmidt (o.J., S.1) bringt es folgendermaßen auf den Punkt: „Sie sind eine Art „physisches Gedächtnis“ der Stadt und damit Teil des kollektiven Gedächtnisses ihrer Bewohner“. Einerseits können die öffentlichen Räume einer Stadt somit ihre eigenen Identitäten besitzen und andererseits insgesamt identitätsstiftend für die gesamte Stadt bzw. einzelne Stadtteile wirken. Dies kann bis hin zu einer starken Identifikation der Nutzenden mit diesen Räumen führen und darin gipfeln, dass sich Bürger auf Grund des persönlichen Bezugs zu den Räumen um sie kümmern und zu deren Erhaltung und Pflege beitragen. (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 17)

## **B: Soziale Funktion**

Öffentliche Räume haben wichtige soziale Funktionen inne. Sie sind Begegnungsort verschiedenster Menschen aller Generationen. In ihnen werden Vielfalt und Diversität der Stadtgesellschaft sichtbar. „Öffentlich nutzbare Räume können, sofern ihre Struktur und Gestaltung dies zulassen, allen Gruppen in der Stadt Möglichkeiten zum Aufenthalt, zu Begegnungen und gemeinsamen Aktivitäten bieten“ (ebd., S. 18). Fremde Menschen können hier einander wahrnehmen und begegnen, was für die Bewältigung gesellschaftlicher Vielfalt wichtig ist. Die sozialen Funktionen für jüngere und ältere Menschen besonders wichtig. So sind öffentliche Räume die Orte, in denen vor allem heranwachsende Menschen entscheidende Sozialisations- und Aneignungserfahrungen machen (vgl. Kuklinski 2003, S. 45). Auch für ältere Menschen stellt der Aufenthalt im öffentlichen Raum in Abgrenzung zur privaten Wohnung häufig eine wichtige Möglichkeit dar, um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben und Kontakte zu pflegen. Gefährdungs- und barrierefreie sowie anregungsreiche Streifräume in der Wohnumgebung zu schaffen, stellt daher ein wichtiges Ziel einer menschenfreundlichen Stadt- und Freiraumplanung dar, die alle Altersgruppen bewusst miteinbeziehen möchte. (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 19)

Öffentliche Räume machen allerdings auch gesellschaftliche Probleme und Ausgrenzungen sichtbar. Diejenigen, die über keinen privaten Raum verfügen, lassen sich mitunter im öffentlichen Raum nieder. Dadurch kann es zu Nutzungskonflikten, Unsicherheitsgefühlen und der Meidung bestimmter Räume kommen. (vgl. ebd.) Gleichzeitig verändern Privatisierung und Kommerzialisierung die Zugänglichkeiten öffentlicher Räume: durch kommerziell genutzte und / oder privat erstellte und bewirtschaftete öffentliche Räume wie Shoppingpassagen oder Bahnhofshallen, aber auch Straßen und Plätze mit immer größer werdenden Flächen für Sondernutzungen wie Caféterrassen und Biergärten, wird der öffentliche Raum zwar einerseits belebt, andererseits werden nicht erwünschte Personengruppen wie Obdachlose, Bettler und Straßenmusikanten ausgegrenzt. Im Rahmen der Stadtentwicklung gilt es darauf zu achten, dass vormals allgemein nutzbare, vielfältig anzueignende Flächen nicht spezialisiert und in ihrer Zugänglichkeit nur auf Kunden und Konsumenten beschränkt werden (vgl. Reiß-Schmidt, 4 f.).

## **C: Ökologische Funktion**

Der ökologische Wert öffentlicher Räume wird seit dem 19. Jahrhundert vermehrt erkannt, als städtischen Grünräumen zum ersten Mal eine Bedeutung im Sinne der Gesunderhaltung der Menschen und später auch der Umwelt zugeschrieben wurde. Die Notwendigkeit, die unhygienischen, zum Teil noch mittelalterlichen Städte zu sanieren, war Anlass zu einer neuen Ein-

stellung gegenüber dem Vorhandensein urbaner Grünräume. Mit der Forderung nach „sanitärem“ Grün wurden in den 1920er Jahren Baustrukturen aufgelockert, um eine bessere Durchlüftung der Städte zu ermöglichen (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 19). Gleichzeitig wurden die ersten Volksparks im urbanen Umfeld angelegt. Neben ästhetischen und gesundheitsfördernden Funktionen wurden auch soziale Potenziale des Stadtgrüns erkannt. Heute zählt städtisches Grün zu den wichtigsten öffentlichen Räumen in einer Stadt. „Hieß es früher einmal „Betreten verboten“, so ist heute die „Besitzergreifung des Rasens“ grenzenlos. Park- und Grünanlagen sind heute öffentliche Flächen, auf denen sich unterschiedliche soziale Gruppen begegnen und miteinander austauschen“ (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2015, S. 24). Darüber hinaus erfüllen öffentliche Grün- und Blauräume vielfältige Ökosystemdienstleistungen, sind wichtig für den Nährstoffkreislauf und zur Stabilisierung des Klimas. Diese ökologische Bedeutung wird seit den 1970er Jahren mit der Hinwendung zu einer nachhaltigen Entwicklung zunehmend geschätzt. Vor dem Hintergrund des Klimawandels gewinnt das Freihalten von stadtklimatisch relevanten Flächen (Kaltluftschneisen) sowie die klimagerechte und stadtoökologisch angepasste Gestaltung von Freiräumen (Verschattung, Vermeidung von Hitzestauräumen) verstärkt Relevanz (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 19). Des Weiteren sind Grünflächen ein entscheidender Standortfaktor. Sie machen Wohn- und Arbeitsumfelder attraktiver, wirken sich auf Boden- und Immobilienpreise aus und tragen damit direkt und indirekt zur wirtschaftlichen Entwicklung urbaner Räume bei (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 2015, S. 15).

#### **D: Ökonomische und verkehrliche Funktion**

Historisch gesehen waren öffentliche Plätze und Straßen schon immer von großer Relevanz für die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen. Auf ihnen spielte sich der Handel ab. Warenumschlag und Konsum haben sich heutzutage, abgesehen von öffentlich stattfindenden Märkten, zwar zunehmend in die angrenzenden Gebäude verlagert, die Transportfunktion von Straßen dauert hingegen an. In ihrer Funktion als Orte des Transits, dienen öffentliche Räume der räumlichen Mobilität der Menschen sowie dem Transport von Waren und Gütern. (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 19) In Kapitel 2.2 wird auf diese Funktion gesondert eingegangen. Insgesamt sind Lage und Zustand öffentlicher Räume in hohem Maße standortprägend und beeinflussen angrenzende Grundstückswerte. Vernachlässigte oder stark verkehrsbelastete Räume können zu Wertminderungen führen. Demgegenüber können aufgewertete öffentliche Räume eine Attraktivitätssteigerung der gesamten Umgebung zur Folge haben. Neben dieser indirekten Gewinngenerierung, können Städte auch direkt über ihre öffentlich nutzbaren Räume Erträge erwirtschaften, indem sie z.B. für die Außengastronomie und das Aufstellen von Waren und Werbung im öffentlichen Raum Sondernutzungsrechte vergeben. Auch für das Abhalten

von Märkten und sonstigen Veranstaltungen können Kommunen Abgaben verlangen. (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 20). In der jüngsten Vergangenheit lösten Nutzungskonflikte durch das „Zustellen“ des öffentlichen Raums mit Leihfahrrädern und E-Scootern in einigen Städten, darunter Berlin, die Forderung einer Neuregelung zur Abgrenzung von Sondernutzung und Gemeingebrauch aus, um die „Übernutzung“ öffentlicher Flächen einzudämmen (vgl. Beikler und Hofmann 2019).

## **E: Politische Funktion**

Eine der ursprünglichsten Funktionen öffentlicher Räume besteht darin, politischer Repräsentation, Meinungsbildung und Demonstration eine Bühne zu geben. Auf öffentlichen Plätzen veranstalten Parteien ihren Wahlkampf und auf den Straßen bahnen sich Demonstrationzüge ihren Weg durch die Stadt. Nach Fugmann et al. (2017, S. 20) gilt die Freiheit zur politischen Meinungsäußerung geradezu als Gradmesser für die Öffentlichkeit eines Ortes.

Daneben offenbaren sich an der Gestaltungsweise des öffentlichen Raumes auch die unmittelbaren Absichten der lokalen Politik und die Wirksamkeit kommunalpolitischen Handelns: Die Kommunen verfügen über den Großteil der öffentlich nutzbaren Räume, womit ihnen auch weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten obliegen. An Pflege und Entwicklung der öffentlichen Räume kann sich somit – unübersehbar – zeigen, ob und auf welche Weise die vielfältigen Interessen, Bedürfnisse und Möglichkeiten der Stadtgesellschaft aufgegriffen und umgesetzt werden. (vgl. ebd.)

### **2.1.4 Einflüsse auf den Aufenthalt und die Nutzung öffentlicher Räume**

Über ihre spezifischen Funktionen hinaus, stellen öffentliche Räume vor allem Orte des Aufenthalts und Verweilens dar. Sie bieten Raum für Begegnungen und Kommunikation sowie vielfältige kulturelle, sportliche oder anderweitige Freizeitaktivitäten. Die Nutzung des öffentlichen Raums wird durch zahlreiche Faktoren beeinflusst. Verweilaktivitäten sind dabei an andere Voraussetzungen gekoppelt, als die Nutzung des Raumes zum bloßen Transit als Fußgänger. Neben dem individuellen Verhalten und Hintergrund einer Person, ist die Raumnutzung in besonderem Maße von den Rahmenbedingungen des Raumes abhängig: ist der Raum sauber, sicher und schön – kurz gefasst: ist die Aufenthaltsqualität hoch – wird der Raum stärker genutzt. Hinzu kommen äußere Faktoren wie Jahres- und Tageszeit sowie Wetter.

#### 2.1.4.1 Drei Arten von Aktivitäten im Freien: notwendige, freiwillige und soziale Aktivitäten

Jan Gehl differenziert die Aktivitäten im öffentlichen Raum in drei Kategorien: notwendige, freiwillige und soziale Aktivitäten. Alle drei stellen unterschiedliche Anforderungen an die physische Umgebung (vgl. Gehl 2012, S. 9). Die **notwendigen Aktivitäten** hängen am wenigsten von der räumlichen Umgebung ab, da sie mehr oder weniger unumgänglich sind. Dazu zählt z.B. der Weg zur Arbeit, einkaufen gehen oder auf den Bus warten. Notwendige Aktivitäten finden das ganze Jahr über unter fast allen Bedingungen statt. Die Beteiligten haben keine Wahl. Im Gegensatz dazu stehen die **freiwilligen Aktivitäten**. Sie finden nur unter günstigen äußeren Bedingungen statt, wenn Wetter und Ort dazu einladen und der Wunsch nach ihrer Ausübung besteht. Dazu zählen z.B. ein Spaziergang oder ein Sonnenbad. Gehl stellte fest, dass auf Straßen und in Räumen mit geringer Qualität nur das absolute Minimum an Aktivität stattfindet. „Ist die Gestaltung des öffentlichen Raums dagegen attraktiv, ereignen sich dort notwendige Aktivitäten zwar gleich häufig, allerdings dauern diese meist länger, weil die physischen Bedingungen angenehmer sind“ (Gehl 2012, S. 10). Zudem ergeben sich viele freiwillige Aktivitäten, weil Ort und Situation dazu einladen, stehen zu bleiben, sich hinzusetzen, zu spielen oder zu essen. In einem angenehmen Umfeld kann sich ein breites Spektrum menschlicher Aktivitäten zeigen. Darüber hinaus gibt es **soziale Aktivitäten**, deren Zustandekommen von der Anwesenheit anderer Personen im öffentlichen Raum abhängt. Sie treten spontan auf und resultieren aus dem zufälligen Aufeinandertreffen verschiedener Menschen am selben Ort. Dazu gehören das Spiel von Kindern, Begrüßungen und Gespräche sowie gemeinsame Aktivitäten verschiedenster Art. Die minimalste Form sozialer Aktivität besteht im bloßen Sehen und Hören anderer Menschen. Wenn öffentliche Räume von guter Qualität sind, finden freiwillige Aktivitäten häufiger statt, was in der Konsequenz zu einer Zunahme sozialer Aktivitäten führt, da sie aus den anderen Aktivitäten resultieren (s. Tab. 1).

In seinen Studien konnte Gehl nachweisen, dass verbesserte räumliche Bedingungen zu einem Anstieg der Fußgängerzahl, längeren Aufenthaltszeiten im Freien sowie zu einem breiteren Spektrum an Aktivitäten führten. Menschliche Aktivitäten verhalten sich demnach ähnlich wie der Autoverkehr beim Bau neuer Straßen: es kommt tendenziell zu einer Zunahme der Aktivität. In einem gewissen Maße kann die Stadtplanung demnach – abgesehen von regionalen, klimatischen und gesellschaftlichen Einflussfaktoren – beeinflussen, wie viele Personen öffentliche Räume nutzen, wie lange individuelle Aktivitäten dauern und welche Arten an Aktivitäten sich entwickeln können. (vgl. Gehl 2012, S. 13)

	Qualität der physischen Umgebung	
	schlecht	gut
<b>Notwendige Aktivitäten</b>	●	●
<b>Freiwillige Aktivitäten</b>	●	●
<b>„Resultierende“ Aktivitäten (soziale Aktivitäten)</b>	●	●

Tab. 1: Verhältnis zwischen der Qualität des Außenraums und dem Vorkommen von Freizeitaktivitäten. Eigene Darstellung nach Gehl 2012, S.10.

#### 2.1.4.2 Bedeutung äußerer Einflussfaktoren

Anhand der Literaturrecherche konnten Faktoren identifiziert werden, die die Nutzung des öffentlichen Raums positiv beeinflussen.

##### Lage und Attraktivität des Umfelds

Gut genutzte Räume befinden sich meist in zentralen Lagen an strategischen Punkten im Fußverkehrsnetz und erlauben eine freie Sicht in verschiedene Richtungen der städtischen Umgebung. Dadurch verhelfen sie den Gehenden und Verweilenden zur Orientierung und ermöglichen interessante Aussichten auf verschiedene Aktivitäten. Zudem befinden sie sich an Orten mit interessanten Erdgeschossnutzungen. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 10) Belastende Nutzungen in der Umgebung, beispielsweise durch Fabriken und Industrieanlagen, sowie ein fehlendes Sicherheitsgefühl aufgrund von Verkehr oder Kriminalität, Lärm und Immissionen wirken sich negativ auf die Raumnutzung aus und können diese stark einschränken bzw. zur gänzlichen Nicht-Nutzung führen. Das gilt in besonderem Maße für den ruhenden und fließenden Verkehr, der ein Gefährdungspotential für alte wie junge Menschen darstellt und zudem schwer überwindbare Hindernisse im System der öffentlichen Räume erzeugen kann. (vgl. Fugmann et al. 2017, 13 f.)

##### Bauliche Gestaltung und Ausstattung

Die gebauten Elemente und die Ausstattung eines Stadtraums mit Sitzgelegenheiten und Pflanzen haben wesentlichen Einfluss auf die Nutzung, insbesondere für Verweilaktivitäten.

Dank Sitzgelegenheiten halten sich Menschen länger im öffentlichen Raum auf, da sie ihnen mehr Nutzungsmöglichkeiten, wie z.B. Ausruhen, Essen, Lesen oder Sonnenbaden, ermöglichen. Soll der öffentliche Raum ohne großen Aufwand optimiert werden, werden häufig zuerst zusätzliche Sitzgelegenheiten geschaffen. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 12) Für die Anordnung und Auswahl der Sitzgelegenheiten gilt es die Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen zu beachten. Anstatt der Quantität geht es vor allem um die Qualität: „Während ältere Menschen komfortable Sitzmöglichkeiten vorziehen, von denen das Aufstehen leicht fällt, sitzen junge Personen gerne auf Rasenflächen, Boden, Treppen und Mäuerchen“ (ebd.). Bestimmte Nutzungen sind zudem an bestimmte räumliche Voraussetzungen geknüpft, wie beispielsweise feste Untergründe für Ballspiele oder Inlineskaten. Gibt es bestimmte baulich-gestalterische Voraussetzungen nicht, können bestimmte Nutzungen nicht oder nur erschwert stattfinden. Allerdings spielen auch Zweckentfremdungen, Improvisationen und kreative Umnutzungen eine wichtige Rolle: So werden beispielsweise Bänke zu Sprungschancen für Skateboarder und Spielplätze als Treffpunkte für Jugendliche genutzt. (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 14)

### **Präsenz anderer Menschen**

Zahlreiche Publikationen belegen, dass einer der wesentlichsten Faktoren für die Raumnutzung, die Präsenz anderer Menschen im Raum ist. Diese Beobachtung machte bereits William H. Whyte in den 1980er Jahren: „What attracts people most, it would appear, is other people“ (Whyte 1980, S. 19). Auch der Geograph Lars Wiesemann stellte in seinen Studien zum menschlichen Verhalten in Freiräumen fest, dass die meisten Menschen öffentliche Räume vor allem als Orte sozialer Begegnung sehen, die ein Zusammensein und den Austausch mit anderen Menschen ermöglichen (vgl. Wiesemann 2015, S. 196).

Demnach geht es bei vielen Aufenthaltsaktivitäten um das so genannte „Sehen und Gesehen werden“. Das Beobachten anderer Menschen zählt für die meisten als Lieblingsbeschäftigung im öffentlichen Raum (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 10). Das könnte daran liegen, dass das soziale Geschehen im Raum, die so genannte „Geschehensästhetik“, ständigen Veränderungen unterliegt und daher tagtäglich interessante, manchmal auch alltägliche aber nie exakt die gleichen Szenarien bietet (vgl. Tessin 2004, S. 105).

Auch Fugmann et al. (2017, S. 16) nennen die sozialen Prozesse als wesentliches Kriterium für die Aufenthaltsqualität, welche selbst die baulichen Eigenschaften eines Raumes in den Hintergrund rücken lassen.

## **Witterung**

Die klimatischen Bedingungen haben großen Einfluss auf die Anzahl und Dauer optionaler Aktivitäten im öffentlichen Raum. Temperatur, Niederschlag, Wind sowie Beschattung oder Besonnung können Verweilaktivitäten entweder begünstigen oder ihre Ausübung einschränken bis hin zur Nicht-Durchführung. Auf die Ausübung notwendiger Aktivitäten hat das Wetter, abgesehen von Extremwetterereignissen, kaum Auswirkungen.

Als unterer Grenzwert für Verweilaktivitäten wird in unseren Breiten eine Temperatur von 15 Grad Celsius angenommen. Der obere Grenzwert hängt vom Schattenangebot und der Luftfeuchtigkeit ab. Unabhängig von der Temperatur finden bei Bewölkung weniger Verweilaktivitäten statt, als bei Sonnenschein. Außerdem wirkt der Eindruck des Tages fort: Nach einem sonnigen Tag bleiben die Menschen auch abends länger draußen, unabhängig vom Wetter. Ebenso zieht es Menschen nach längeren Schlechtwetterperioden eher nach draußen. (vgl. Sauter 2009, S. 20)

## **Tageszeiten und Anlässe**

In Abhängigkeit von der Tageszeit verändern sich Art und Maß menschlicher Aktivitäten sowie die Präsenz von Menschen im öffentlichen Raum. Befinden sich in der Umgebung Restaurants und Bars, wird der öffentliche Raum gegebenenfalls auch abends stark frequentiert. Dominieren hingegen Geschäfte die Gegend, so nehmen tendenziell mit dem Ladenschluss auch die Aktivitäten in der Umgebung stärker ab. Daher ist eine Mischnutzung – sowohl hinsichtlich der Aktivitätsarten als auch deren zeitlicher Verteilung – für einen lebendigen öffentlichen Raum von Vorteil. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 11)

Zudem beeinflussen besondere Ereignisse wie Schulferien, Feiertage, Messen oder Demonstrationen die Aktivitäten im öffentlichen Raum. Bei Erhebungen gilt es daher stets, den Normalzustand eines Raumes – unabhängig von außergewöhnlichen Ereignissen – zu untersuchen.

### **2.1.4.3 Individuelle Nutzungsansprüche**

Neben äußeren Faktoren beeinflussen auch individuelle Aspekte wie Alter, soziales Milieu oder kultureller Hintergrund die Raumnutzung. Für die Ausübung freiwilliger Aktivitäten spielen zudem das individuelle Verständnis von Öffentlichkeit und Privatheit, sowie die daraus abgeleiteten Verhaltensweisen, eine Rolle.

## **Öffentlichkeit und Privatheit**

Im Hinblick auf die Nutzung öffentlicher Räume spielt die Abgrenzung von Öffentlichkeit und Privatheit eine grundlegende Rolle. Bis in die 1970er Jahre galt hier eine strikte Trennung, was sich auf die Verhaltensweisen und Nutzungsformen in öffentlichen Räumen auswirkte. Mit dem gesellschaftlichen Umbruch in Folge der 1968er-Bewegung, änderten sich jedoch die gesellschaftlichen Regeln und früher als „privat“ bezeichnetes Verhalten nahm im offenen Stadtraum zu (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 12). Heute sind „Öffentlichkeit und Privatheit nicht mehr einander ausschließend zu denken“ (Ebers 2014, S. 5), vielmehr überlagern sich die verschiedenen Sphären oder gehen fließend ineinander über. Insgesamt differenziert sich dadurch das Verhalten in öffentlichen Räumen je nach Nutzungskontext und sozialem Hintergrund stärker aus (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 12).

## **Gesellschaftliche Veränderungen**

Fugmann et al. (2017, S. 14) weisen darauf hin, dass sich Aktivitäten und Nutzungsformen häufig stark unterscheiden, abhängig von Altersgruppe, Geschlecht und sozialem Milieu. Dementsprechend ist das eigene Nutzungsinteresse nicht immer mit dem von anderen Nutzern verträglich, wodurch es zu Interessenkonflikten und infolgedessen zu Verdrängung kommen kann. Als besonders vulnerabel erweisen sich dabei „schwächere Gruppen“ wie Senioren oder Eltern mit Kleinkindern. Auch demographische Entwicklungen, die mit den Worten „weniger, älter und bunter“ (Kißler und Wiechmann 2009, S. 596) zusammengefasst werden können, führen zu einer veränderten Raumnutzung und erhöhen den Nutzungsdruck und die Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Raum. Eine veränderte Altersstruktur der Gesellschaft hat so beispielsweise Auswirkungen auf Fragen der Sicherheit, Barrierefreiheit und Platzansprüche im öffentlichen Raum (vgl. Fugmann et al. 2017, S. 14).

### **2.1.4.4 Indikatoren für die Qualität öffentlicher Räume**

Auf Grundlage der Studien von William H. Whyte und Jan Gehl, sowie der weiteren Literaturrecherche, lassen sich Faktoren zusammenfassen, die attraktive öffentliche Räume kennzeichnen und anhand derer sich Erhebungskriterien festlegen lassen. Die Abwesenheit dieser Indikatoren kann Hinweise auf strukturelle Probleme eines Raums geben.

- **Viele Gruppen:** Eine große Anzahl von Menschen in Gruppen (von mindestens zwei bis drei Personen) ist ein Hinweis auf die bewusste Wahl eines Ortes.

- **Verschiedene Altersgruppen:** Die Anwesenheit „schwächerer Gruppen“ wie Senioren, Kleinkinder oder Menschen mit Behinderungen, deuten auf einen als sicher eingeschätzten und barrierefreien Raum hin. Zudem deuten Menschen verschiedener Altersgruppen auf die Multifunktionalität eines Raumes für verschiedene Nutzergruppen hin.
- **Hoher Frauenanteil:** Frauen sind in der Wahl ihres Aufenthaltsorts tendenziell anspruchsvoller, u.a. was das Sicherheitsempfinden und den Pflegezustand eines Raumes betrifft.
- **Zuneigung / soziale Interaktion:** Generell wird in guten öffentlichen Räumen mehr gelacht, geküsst, umarmt, Hände geschüttelt, begrüßt etc. als in unattraktiven Räumen.
- **Menschliches Maß:** Von hoher Qualität sind Räume nach Gehl, wenn sie in ihrer Maßstäblichkeit auf die Menschen und in ihrem Erlebnisreichtum auf die Bewegung der Fußgänger abgestimmt sind.
- **Stehende Aktivitäten,** die länger als zehn Sekunden andauern, z.B. die Betrachtung eines Schaufensters.
- **Verweilaktivitäten,** vor allem sitzend oder liegend, sowie essen und trinken auch außerhalb gastronomischer Einrichtungen, lesen, rauchen, sonnenbaden, andere Menschen beobachten, an angrenzenden Fassaden lehnen etc.
- **Bewegungs- und Spielaktivitäten** von Kindern und Erwachsenen, **Sport**
- **kulturell, religiös oder politisch aktive Personen oder Gruppen** (z.B. Straßenmusiker)
- **Hunde ausführen**
- **Abwesenheit sichtbarer / hörbarer Konflikte:** z.B. zwischen Fuß- und Radverkehr oder mit dem motorisierten Verkehr, hupen, Bremsgeräusche, Beschimpfungen, etc.
- **Bäume und Bepflanzungen**  
(vgl. Whyte 1980; Gehl 2012; Project for Public Spaces 2005; Flükiger und Leuba 2015)

## 2.2 Öffentlicher Straßenraum

Straßen bilden einen Großteil des öffentlichen Raums. Sie sind die Lebensadern der Städte, allerdings haben sich ihre Bedeutung und Funktionen mit der Entwicklung des motorisierten Verkehrs weitreichend verändert. Diese Entwicklung wird nachfolgend dargestellt.

### 2.2.1 Definition Straßenraum

Der Begriff Straßenraum ist in den Straßen- und Wegegesetzen der Bundesländer definiert. Nach § 2 Hamburgisches Wegegesetz (HWG) gehören dazu alle Straßen, Wege und Plätze, die dem Gemeingebrauch gewidmet sind und nicht zu einer öffentlichen Grün- und Erholungsanlage gehören. Dazu gehören Flächen wie Geh- und Radwege, Parkplätze, Seitenstreifen, Verkehrszeichen und -anlagen. Wie aus den Straßengesetzen hervorgeht, sind öffentliche

Straßen grundsätzlich dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Damit ist nicht etwa der ÖPNV gemeint, sondern die Bewegung von Menschen im Raum. Öffentliche Straßen sind i.d.R. Eigentum der Städte und Gemeinden. Sie dienen dazu, von der Öffentlichkeit im Rahmen des Gemeingebrauchs genutzt zu werden. Daraus folgt, dass alle Menschen die Straße verkehrlich nutzen dürfen. (vgl. Canzler et al. 2018, S. 90) Dieser Grundsatz spiegelt den Wert des öffentlichen Raums als öffentliches, geteiltes Gut wider. Gleichzeitig wird jedoch mit der Widmung für den Verkehr festgelegt, dass die Straße in erster Linie der verkehrlichen Nutzung dient. Andere Nutzungen, wie Kinderspiel oder Aufenthalt, sind der Nutzung als Verkehrsraum untergeordnet. (vgl. ebd.)

### 2.2.2 Entwicklung von Verkehr und Straßen

Das Städtewachstum des industriellen Zeitalters und die fortschreitende Motorisierung führten dazu, dass sich die Funktionen und Dimensionen von Straßen im vergangenen Jahrhundert stark veränderten: Vom Aufenthaltsort und Lebensraum hin zur hauptsächlichlichen Ausrichtung als Verkehrsraum für den motorisierten Verkehr.

#### Vom Multifunktionsraum...

Bereits in der Antike bis ins Mittelalter diente der Straßenraum vielseitigen Nutzungen: als Marktplatz und Bühne, Ort der Begegnung und Kommunikation, wo sich informiert und ausgetauscht wurde, sowie als öffentlicher Wohnraum (vgl. Gehl 2012, S. 41).

Das Straßennetz von Städten und Dörfern war ursprünglich gedacht für Pferdefuhrwerke, Schubkarren, Fußgänger und Radfahrer sowie als Außenwohn-, Aufenthalts- und Arbeitsraum der anliegenden Wohngebäude und Kleinbetriebe (vgl. Schelling 2018, S. 44). Spielende Kinder, Begegnungen sowie geschäftiges Treiben und Handel gehörten zum Straßenbild dazu, wie sich auf Zeichnungen und Fotografien aus der Vergangenheit erkennen lässt (s. Abb. 2).



Abb. 2: Spielende Kinder auf der Straße in den 1950er Jahren.  
Quelle: Schelling 2018, S.42.

Der Aufenthalt auf der Straße ermöglichte es Kindern, innerhalb eines sicheren, gemeinschaftlichen Umfelds, selbstständig zu handeln und sich in ungezwungener, spontaner Weise sozial zu entwickeln. Die Kinder trafen sich nach Schulschluss mit den Spielkameraden auf der Straße vor den Wohnungen. Dies änderte sich auch mit den Anfängen der Motorisierung des Straßenverkehrs trotz möglichen Verkehrs und parkender Autos auf den Straßen nicht, wie sich anhand alter Fotografien feststellen lässt. Eltern ermöglichte dieser Aufenthaltsraum eine diskrete und informelle Kontrollmöglichkeit direkt aus der Wohnung auf die Straße hinaus, ohne dabei aus Sicherheitsgründen ständig anwesend sein zu müssen. (vgl. Schelling 2018, S. 46)

### **...zum monofunktionalen Raum**

Vor etwa 200 Jahren begannen der motorisierte Schienen- und Straßenverkehr die Städte und Landschaften grundlegend zu verändern. Zunächst vergrößerten sich das Straßennetz sowie das Verkehrsaufkommen in geringem Ausmaß, weshalb die störenden Begleiterscheinungen wie Lärm und Emissionen zunächst nicht als bedrohlich empfunden wurden. Im Gegenteil: Wohnen an einer Straße galt auf Grund der vielfältigen interessanten Begebenheiten, die sich auf der Straße beobachten ließen, lange Zeit als attraktiv. Dies änderte sich erst mit der drastischen Verkehrsentwicklung seit den 1960er Jahren, als mit dem steigenden Wohlstand das Auto zum Verkehrsmittel der Massen wurde. (vgl. Schelling 2018, S. 46)

Dadurch veränderten sich auch die Rechte der unterschiedlichen Straßennutzer: Während Fußgänger, Radfahrer und spielende Kinder bis Anfang des 20. Jahrhunderts gleichberechtigt auf der Straße unterwegs waren, veränderten sich mit der zunehmenden Motorisierung und der Einführung der Straßenverkehrsordnung (StVO) auch die Rechte der Verkehrsteilnehmer – zu Gunsten einer Privilegierung des Stärkeren, nämlich des motorisierten Verkehrs. (vgl. Canzler et al. 2018, S. 90; vgl. Holzapfel 2016, S. 26)

Im Laufe der Jahrzehnte nahmen die für den motorisierten Verkehr benötigten Infrastrukturen zunehmend mehr Fläche ein: vielerorts mussten Vorgärten zwischen Haus und Bürgersteig zugunsten breiterer Straßen weichen und der Platz für Fußgänger und Radfahrer wurde verringert. Das Leitbild der autogerechten Stadt sah eine klare Priorisierung des motorisierten Verkehrs vor. Umso breiter ein Verkehrsweg dabei wurde und je schneller der Verkehr auf ihm ablief, desto deutlicher wurde die Trennung von Straße, Fuß- und Radweg. Die großen Distanzen zwischen den Menschen und die auf das Auto ausgelegten Verkehrssysteme führten zu weniger zufälligen Kontakten und verminderter Aktivität im Außenraum. Das Leben zwischen den Häusern verschwand allmählich. Lediglich Fußgängerzonen in den Innenstädten, auf denen der motorisierte Verkehr ausgeschlossen wurde, boten noch die Möglichkeit, den

Straßenraum mit seinen ursprünglichen Qualitäten als Aufenthaltsort und Treffpunkt zu nutzen. (vgl. Holzapfel 2016, S. 8; Gehl 2012, S. 46)

### **2.2.3 Förderung der Autodominanz**

Die bis heute andauernde starke Präsenz privater Pkw, beruht vielfach auf Straßennutzungsregelungen, die aus einer Zeit stammen, in der die Massenmotorisierung angestrebt wurde. Neben den angesprochenen Problemen, die der rollende Verkehr verursacht, sei an dieser Stelle auf den enormen Platzbedarf für den ruhenden Verkehr verwiesen. Das Planungsverständnis der 1960er Jahre sah es vor, möglichst überall in den Städten Parkraum zu schaffen, um dem regelmäßig zu erwartenden Verkehrsbedarf entsprechen zu können – unabhängig davon, wie viele Wege tatsächlich mit dem Auto zurückgelegt wurden. Mit der Widmung des verkehrlichen Gemeingebrauchs, ist neben dem Befahren der Straßen auch das Abstellen betriebsbereiter Fahrzeuge an öffentlichen Straßen als legitimer Nutzungszweck erlaubt. (vgl. Canzler et al. 2018, S. 90) Die geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen ermöglichen es in aller Regel, private Kfz kostenlos und beliebig lange im öffentlichen Raum abstellen zu können. Das Straßenverkehrsrecht gewährt dieses Privileg zwar auch anderen Verkehrsarten wie Fahrrädern oder Motorrollern. Allerdings ist der Flächenverbrauch von Pkws deutlich höher als der von Fahrrädern und Motorrollern. Die massenhafte Bereitstellung kostenloser Parkmöglichkeiten, die auf der Entscheidung basiert, dass zum Gemeingebrauch der öffentlichen Straßen auch das Abstellen privater Pkw gehört, ist ein wesentlicher Grund für den heutigen Stellenwert privater Pkw als Hauptverkehrsmittel. Zudem fußt darauf wohl auch der weit verbreitete Anspruch, „naturgemäß“ überall und auf unbegrenzte Zeit Anrecht auf einen kostenfreien Parkplatz im öffentlichen Raum zu haben. Canzler et al. (2018, S. 91) weisen in diesem Zusammenhang auf die paradoxe Rechtsauffassung im Verkehrsrecht hin: Der Gesetzgeber will ausdrücklich verhindern, dass öffentlicher Straßenraum von Einzelnen für deren private Zwecke vereinnahmt wird. Auf der anderen Seite wird hingegen mit der Zuordnung des Parkens als Gemeingebrauch geduldet, dass der öffentliche Raum großflächig von Privatpersonen zum Abstellen ihrer Pkw genutzt werden darf – was einer Privatisierung des öffentlichen Raums für die Gruppe der Autobesitzer gleich kommt. Feldtkeller (1994, S. 24) sieht darin eine Gleichsetzung der Interessen der Autobesitzer mit den Interessen der Allgemeinheit. Demgegenüber stößt der „normale Gebrauch“ an seine Grenzen, wenn z.B. Restaurantbesitzer ihre Tische auf den Gehweg stellen. Dabei handelt es sich um eine Sondernutzung, für die eine Genehmigung benötigt und i.d.R. Gebühren gezahlt werden müssen. Für diese Nutzung darf die öffentliche Straße nicht von einer Privatperson „vereinnahmt“ werden. (vgl. Canzler et al. 2018, S. 89 ff.) Dies verdeutlicht nochmals die Privilegierung des Kfz: Kein anderer Gegenstand kann ohne weiteres dauerhaft im öffentlichen Raum abgestellt werden. Studien belegen, dass Fahrzeuge in Deutschland im Durchschnitt 23 Stunden am Tag still stehen (vgl. Schelling 2018, S. 27) –

zumeist auf öffentlichem Grund. Diese Zahl verdeutlicht, wie ineffizient öffentlicher Raum durch das Abstellen privater Pkw genutzt wird.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Basis, für die weit verbreitete Anspruchshaltung, überall im öffentlichen Raum einen in der Regel kostenlosen Parkplatz für den privaten Pkw vorzufinden, in der gerichtlich gestützten Interpretation des Gemeingebrauchs in den Straßengesetzen der Länder begründet liegt. Dieser allgemein angenommene Konsens wird allerdings zunehmend in Frage gestellt. Hierzu tragen beispielsweise die Entwicklungen in den Großstädten bei, wo immer mehr Leihfahrräder und elektrische Roller im öffentlichen Raum abgestellt werden. Im Zuge dessen wird darüber debattiert, inwieweit es sich noch um Gemeingebrauch handelt, wenn Unternehmen mit gewerblichen Absichten die Leihfahrzeuge in den öffentlichen Straßenraum stellen oder ob dies eine genehmigungspflichtige Sondernutzung darstellt. Dabei wirft die Diskussion im Kern eine Frage auf, die auch das Recht auf freies Parken in Frage stellt. Denn wie bereits angesprochen sind das hauptsächliche Problem der verdichteten Stadtteile nicht die Leihräder und E-Scooter, sondern die Millionen platzintensiven Privatautos. Wobei letztere im Gegensatz zu Leihfahrzeugen auch nur wenigen Personen zur Verfügung stehen. Diese Entwicklungen gaben maßgeblichen Anstoß dazu, den Begriff des Gemeingebrauchs und ganz allgemein die Nutzungsrechte in öffentlichen Räumen neu zu diskutieren. (vgl. Canzler et al. 2018, S. 91ff.)

## **2.3 Temporäre Autofreiheit und Verkehrsversuche**

Im Folgenden wird die Methode des Realexperiments vorgestellt, mit derer Verkehrsversuche zur Erprobung temporärer Autofreiheit in den Städten umgesetzt werden können. Zuvor wird der Ablauf regulärer Planungsverfahren der Straßenraumgestaltung dargestellt.

### **2.3.1 Definition Realexperimente und Reallabore**

Da die Umsetzung neuer Ideen in der Raumplanung häufig mit Ängsten und der Annahme von Beeinträchtigungen verbunden ist, ist es sinnvoll, Vorhaben zunächst zeitlich, räumlich und sachlich begrenzt zu erproben. In der Literatur finden sich für derartige Erprobungsphasen verschiedene Namen: Pilotprojekt, soziales Experiment, Simulationsprozess, Modellprojekt, usw. Als übergeordneter Begriff hat sich für derartige Testläufe im Forschungskontext der Begriff Realexperiment durchgesetzt. Realexperimente bieten die Möglichkeit Innovationen und Interventionen über eine begrenzte Zeit – als Versuch – unter realen Bedingungen zu erproben und ihre Auswirkungen wissenschaftlich auszuwerten (vgl. Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, Universität Stuttgart 2018, S. 87). Bei den zu erprobenden Sachverhalten kann es sich sowohl um neuartige soziale Praktiken wie das Teilen und gemeinsame Nutzen von Gü-

tern, aber auch um innovative Prozesse oder Produkte, die sich auf Alltagshandlungen auswirken, handeln (vgl. ebd.). Bei einem solchen Testlauf können Veränderungen für alle Beteiligten sinnlich erfahrbar gemacht werden, wodurch Vor- und Nachteile direkt erlebbar werden. Konkrete Änderungen werden dabei im Maßstab der Wirklichkeit 1:1 umgesetzt – bestenfalls unter Einsatz einfacher, provisorischer Mittel. Die Ausgangslage kann jedoch jederzeit wiederhergestellt werden. (vgl. Reutter und Reutter 1996, S. 227)

Erprobungsphasen bieten die Chance, praktische Erfahrungen zu gewinnen und Lernprozesse anzustoßen: Welche praktischen Probleme treten bei der Umsetzung auf? Welche zusätzlichen Maßnahmen sind örtlich notwendig? Zu welchen neuen Konflikten führt die Veränderung? Diese und viele weitere Fragen können nach einem Versuch konkret beantwortet werden und die Erfahrungswerte helfen dabei, die neuen Ideen weiterzuentwickeln und zu optimieren. Darüber hinaus haben Anwohner und Nutzer durch die Erprobungsphase größeren Spielraum selbst aktiv zu werden und sich in die Planungen einzubringen um sich an der Mitgestaltung ihrer Wohnumwelt zu beteiligen. Somit werden auch Kommunikationsprozesse in Gang gesetzt welche dabei helfen können, Ängste und Widerstände abzubauen. Reutter und Reutter (1996, ebd.) gehen davon aus, dass sich Bewohner Projekte somit nicht nur rational, sondern über die ausgelösten Identifikationsprozesse auch emotional aneignen können.

### **2.3.2 Planungsverfahren der Straßenraumgestaltung**

Um die Rolle von Pilotversuchen und Experimenten für die Straßenraumgestaltung zu beurteilen, sollen an dieser Stelle die Grundzüge regulärer Planungsverfahren in der Straßenraumgestaltung dargestellt werden.

Alle Planungsverfahren sind durch einen mehrstufigen Prozess gekennzeichnet. In der Regel beginnt jedes (Planungs-)Vorhaben mit einer Ermittlung der Grundlagen in dem festgelegten Projektgebiet bzw. -standort. In diesem Gebiet wird der Istzustand erfasst und analysiert. Parallel erfolgt die Beschreibung / Definition des Sollzustandes. Der Sollzustand leitet sich aus in Vorschriften zusammengefassten Anforderungen, z. B. den Richtlinien für die Ausbildung von Stadtstraßen RAS<sub>t</sub>, sowie individuellen, projektspezifisch festzulegenden Zielen ab. Anschließend erfolgt eine Gegenüberstellung des Ist- und des Sollzustandes. Es werden Qualitäten und Mängel herausgearbeitet, um zu klären, ob und in welchem Maße Planungsbedarf besteht. Als Ergebnis dieser Stufe 1 werden Grundsätze für die weitere Planung festgelegt und eine Planungsaufgabenstellung formuliert (s. Abb. 3).

In der nächsten Stufe erfolgt im Rahmen einer Variantenuntersuchung die Entwicklung von Vorentwürfen (Vorplanung) zur Straßenraumgestaltung am Projektstandort. Anhand festgelegter Kriterien, in der Regel Wirkung/Nutzen und Kosten, werden diese Vorentwürfe bewertet und im Ergebnis eine Vorzugsvariante festgelegt. In der folgenden Stufe 3 erfolgt die weitere planerische Umsetzung und Ausarbeitung der Vorzugsvariante. Stufe 3 beinhaltet die Genehmigung und Ausarbeitung der Planung bis hin zur Ausführungsreife. (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. 1996)

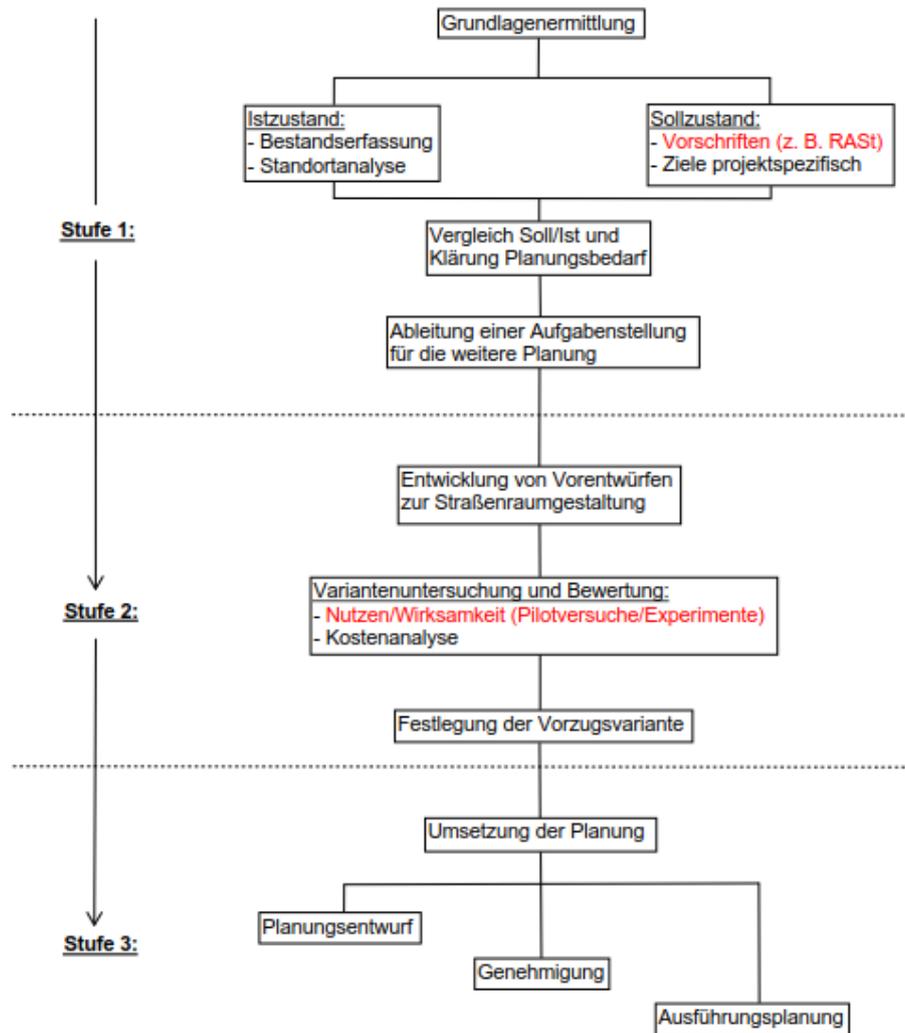


Abb. 3: Überblick Planungsverfahren der Straßenraumgestaltung. Eigene Darstellung nach FGSV 1996.

Pilotversuche und Experimente können in diesem Prozess in den Stufen 1 und 2 eingesetzt werden. In Stufe 1 erfolgt der Einsatz eher allgemein und ohne Projektbezug. So können großangelegte Versuche mit wissenschaftlichem Charakter dazu dienen, allgemeingültige Erkenntnisse zu sammeln, die dann in Vorschriften und Regelwerke einfließen. In Stufe 2 können

Pilotversuche und Experimente projektbezogen angewendet werden, um Wirkung und Nutzen einer Maßnahme in einem Vorentwurf zur Straßenraumgestaltung zu bewerten.

### **2.3.3 Nationale und internationale Beispiele**

In vielen Städten gibt es Projekte und Initiativen, die sich dafür einsetzen, dem nicht-motorisierten Verkehr und dem urbanen Leben auf öffentlichen Straßen und Plätzen wieder mehr Raum einzuräumen. Im Folgenden werden nationale und internationale Beispiele vorgestellt, bei denen Straßenraum – auf unterschiedliche Dauer – als Aufenthalts- und Lebensraum erlebbar gemacht wird. Die Zeitspanne der temporären Projekte variiert dabei zwischen einem Tag und einem Jahr.

#### **Weltweit: Internationaler Parking Day**

Unter dem Motto „Die Stadt gehört uns!“ wird seit 2005 jährlich wiederkehrend, in der Regel am dritten Freitag im September, der internationale PARK(ing) Day begangen. Dabei handelt es sich um ein eintägiges globales Experiment, um auf die Massen an parkenden Autos in städtischen Räumen aufmerksam zu machen und einen Beitrag zur Förderung lebendigerer Straßenräume und Innenstädte zu leisten. Die Idee stammt von Künstlern aus San Francisco: auf der Fläche eines Parkplatzes wird temporär ein öffentlich zugänglicher Ort zum Verweilen und Erholen geschaffen. Die Ausgestaltung ist den Stadtbewohnern überlassen. Einzige Bedingung: die Installationen sollten nicht kommerzieller Natur sein und müssen sich einfach auf- und abbauen lassen. Ziel des Aktionstags ist es, aufzuzeigen, wie Verkehrsflächen anders genutzt werden können und zum Diskurs darüber anzuregen, wie viel Fläche dem Autoverkehr eingeräumt werden soll. (vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V. 2019)

#### **Weltweit: Summer Streets**

Unter dem Namen „Summer Streets“ lassen sich weltweit verschiedene Projekte finden, bei denen Städte einige ihrer Straßen saisonal für den Autoverkehr schließen und für andere Zwecke nutzen. Als Vorbild für die Summer Streets dienten temporäre Straßensperrungen, wie sie beispielsweise an jedem Sonntag im Jahr in Kolumbiens Hauptstadt Bogotá (*Ciclovía*) oder alljährlich in den französischen Sommerferien in Paris am Ufer der Seine (*Paris Plage*) stattfinden. Ein Beispiel für die saisonale Umnutzung ist New York. Hier werden an drei Samstagen im August rund elf Kilometer des New Yorker Straßenraums für die Menschen zum Spielen, Spazieren, Radfahren und Essen geöffnet. Ziel ist es, den Menschen Raum für gesunde Erholung zu bieten und sie zu ermutigen, nachhaltigere Verkehrsmittel zu nutzen. Im Jahr 2018 nutzten fast 300.000 Menschen die offenen Straßen. (vgl. City of New York 2019) Auch in

Stockholm hat sich das Projekt Summer Streets bewährt. Hier werden schon seit Jahren im Sommer vier Monate lang Straßenabschnitte zur autofreien Zone erklärt. Neben mehr Platz für gastronomische Einrichtungen, wird den Menschen in der schwedischen Hauptstadt mehr Platz zum Spazieren und Flanieren gegeben. (vgl. Sverige Radio AB 2018)

### **Wien: Mariahilfer Straße**

Im Jahr 2013 wurde die bekannteste Einkaufsstraße Wiens zum Ausgangspunkt eines Verkehrsversuchs: Von August 2013 bis Mai 2014 wurden auf einem Abschnitt von rund 400 Metern eine Fußgängerzone sowie auf einem Abschnitt von knapp 1,5 Kilometern eine Begegnungszone, mit Vorrang für Fuß- und Radverkehr (auch Shared Space genannt), eingerichtet. Nach einer umfassenden Evaluierung mittels Raubeobachtungen und Verkehrszählungen wurden die Ausgestaltung der Fußgänger- und der Begegnungszone durch bauliche Maßnahmen angepasst und im Jahr 2015 aufgrund der Zustimmung der Bevölkerung dauerhaft eingeführt. (vgl. Netzwerk shared space 2014)

### **München: Sendlinger Straße**

In der Münchner Innenstadt wurde im Juli 2016 ein Verkehrsversuch gestartet, bei dem ein Teil einer Wohn- und Einkaufsstraße im historischen Zentrum für ein Jahr lang als temporäre Fußgängerzone eingerichtet wurde. Ähnlich wie in auch Ottensen, wurde dadurch eine bereits bestehende Fußgängerzone verlängert. Ziel war es, die besondere Atmosphäre und Identität der Innenstadt, die auf dem Miteinander von Einzelhandel, Gastronomie, Arbeitsplätzen, Wohnnutzung und touristische Anziehung beruht, durch die Verkehrsberuhigung zu pflegen und zu schützen.

Der Verkehrsversuch wurde ein halbes Jahr lang umfassend evaluiert. Um zu einer ausgewogenen und in der Breite tragfähigen Entscheidung zu gelangen, wurden die Meinungen und Bedürfnisse möglichst vieler Zielgruppen (Anwohner, Gewerbetreibende, Passanten und Verkehrsteilnehmer) erforscht. Die Ergebnisse der Evaluation zeigten weitgehende Zustimmung und positive Entwicklungen der Wohnqualität und der Umsätze der ansässigen Geschäfte. Als Ergebnis wurde im Herbst 2017 die dauerhafte Einrichtung der Fußgängerzone von der Stadt München beschlossen. (vgl. Förster et al. 2017, S. 5 ff.)

### **Hamburg: Rathausquartier**

Unter dem Motto „Stadtraum für Menschen“ fand von August bis Oktober 2019 ein dreimonatiges Reallabor in der Hamburger Innenstadt statt, für welches zwei Straßen temporär autofrei

wurden. Ziel war es, durch andere Nutzungen des öffentlichen Raums die Innenstadt zu beleben und eine Debatte über zukünftiges Leben in der Stadt anzustoßen. Die Besonderheit dieses Projekts besteht darin, dass es nicht von der Stadt, sondern von einer zivilgesellschaftlichen Initiative („Altstadt für Alle!“) ins Leben gerufen wurde. Der Evaluierung der Initiatoren zufolge wurde das Projekt äußerst positiv bewertet: Nach Ansicht der Befragten verbesserten sich das Image und die Qualität des Quartiers während der Testphase, die Umsätze von Gastronomen und Einzelhändlern stiegen und über 90 Prozent der Befragten wünschen sich eine Fortsetzung im Jahr 2020. (vgl. Patriotische Gesellschaft von 1765 2019)

### **3 Methoden zur Raumuntersuchung**

In diesem Kapitel geht es um die Frage, wie der öffentliche Raum untersucht werden kann. Dazu wird ein Überblick über verschiedene Methoden zur Raumuntersuchung gegeben und erläutert, wozu die jeweilige Methode eingesetzt werden kann und was es bei der Durchführung und Auswertung zu beachten gilt.

#### **Zweck und Ziele von Erhebungen im öffentlichen Raum**

Studien zur Erforschung des öffentlichen Lebens und der Zusammenhänge, die zu lebenswerten Städten führen, sind ein wichtiges Instrument für die Verbesserung und Qualifizierung urbaner Räume (Gehl und Svarre 2013, S. 2). Da bloßes Beobachten des Geschehens nicht ausreicht, um die Nutzung des öffentlichen Raums zu beschreiben und Aussagen zum öffentlichen Leben zu treffen, sollten mittels Erhebungen vergleichbare und quantifizierbare Fakten geschaffen werden. Voraussetzung dafür sind klare Zielsetzungen: Je nachdem was das genaue Ziel der Untersuchung ist, können unterschiedliche Fakten und Kennzahlen erfasst werden. So empfiehlt es sich beispielsweise zur Bewertung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume Aufenthaltsaktivitäten und Verweilqualitäten unter die Lupe zu nehmen (s. Punkt 2.1.4.4). Wissen und Daten aus Erhebungen sind für Planende und Politiker wichtige Hilfsmittel, um Handlungsbedarfe und Potenziale zu erkennen. Zudem können sie die Basis für Argumentationen in politischen Debatten bilden. Von besonderem Erkenntniswert sind wiederkehrende Erhebungen nach möglichst gleichem Muster über lange Zeiträume hinweg. Sie ermöglichen es, längerfristige Entwicklungen darzustellen, Trends sichtbar zu machen oder nach der Umsetzung von Maßnahmen deren Auswirkungen und Erfolg zu kontrollieren. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 5)

#### **Rahmenbedingungen und Vorüberlegungen**

Generell gilt es bei der Erhebung von Verweilaktivitäten die äußeren Bedingungen stets auszuweisen. Wie bereits beschrieben, sollte der Normalzustand eines Raums in Hinblick auf die Tageszeit, den Wochentag usw. erhoben werden. Da der öffentlich nutzbare Raum grundsätzlich allen Menschen offen steht (s. Kapitel 2.1), sind Raumuntersuchungen in den meisten Fällen leicht realisierbar. Empfehlenswert ist es, eine kurze Erklärung über das Forschungsvorhaben bereit zu halten, welche auf Nachfrage ausgegeben werden kann. In halböffentlichen Räumen ist die Einwilligung des Eigentümers einzuholen.

Sollten für die Beobachtung technische Hilfsmittel (z.B. Foto- oder Videoaufnahmen) eingesetzt werden, um beispielsweise die Reichweite der menschlichen Sinneswahrnehmung zu

erweitern, sind rechtliche und ethische Vorabklärungen unabdingbar und Datenschutzbestimmungen einzuhalten. Personen aus nächster Nähe sowie frontal zu fotografieren sollte vermieden werden. Auf Kinderspielplätzen sollte die Einwilligung der erwachsenen Begleitpersonen eingeholt werden. Im Rahmen von Verkehrsbeobachtungen sollten Fahrzeugdaten und Kennzeichen unmittelbar nach der Analyse gelöscht werden. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 23; Lamnek 2005, 548 ff.)

Die Legende erklärt vorab die in den Methodensteckbriefen verwendeten Symbole:

### **Kategorie** der Forschungsmethodik



**Zählen**



**Beobachten**



**Befragen**

### **Erhebungsort / Hilfsmittel**



**vor Ort**



**postalisch**



**per Internet**



**per Telefon**



**Fotoaufnahme**



**Videoaufnahme**



**Erhebungsbogen / Raumbuch / Notizen**



**Karte, Plan, GIS**

### 3.1 Momentaufnahme

Kategorie



- qualitativ
- quantitativ

Erhebungsort / Hilfsmittel



Erhebungsziel

- Art und Intensität der Nutzung
- Personenmerkmale und Aktivitäten
- Interaktionen
- räumliche Verteilung von Personen / Gegenständen (z.B. Sitzgelegenheiten, Bäume, Absperrungen, etc.)
- Einfluss von Klima (Besonnung, Schatten, etc.)

#### Hintergrund

Die Momentaufnahme hat verschiedene Namen, u.a. Blitzlicht-, Burano- oder Scanner-Methode. Sie wurde 1972 von Sozialwissenschaftlern im venezianischen Stadtteil Burano entwickelt, erlangte internationale Beachtung und bildet die methodische Basis der Beobachtungen im öffentlichen Raum. (vgl. Fugmann und Karow-Kluge 2017, S. 14; Flükiger und Leuba 2015, S. 17)

#### Durchführung und Erkenntnisgewinn

Bei diesem Verfahren werden alle zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort (z.B. Platz, Straßenabschnitt) befindlichen Personen und ihre Tätigkeiten auf einer Karte festgehalten. Die Erhebungsperson bewegt sich durch den festgelegten Erhebungsraum und „friert“ alle Aktivitäten ein, die in ihrem Blickfeld stattfinden. Das Verfahren wird innerhalb eines festgelegten Zeitintervalls, beispielsweise im Laufe einer halben Stunde, wiederholt. Dabei werden wesentliche Ereignisse und Veränderungen notiert.

Ist der Beobachtungsraum von einem Ort überblickbar, kann die Untersuchung auch stationär mittels Foto- oder Videodokumentation (evtl. Luftaufnahme) vorgenommen werden. Dadurch lassen sich auch über einen längeren Zeitraum absolute Nutzungszahlen erheben (Zeitausschnitt). Die Momentaufnahme wird häufig mit anderen Methoden (z.B. Befragungen) kombiniert.

Die Methode eignet sich sehr gut zur Analyse der in öffentlichen Räumen stattfindenden **Art und Intensität der Nutzung**. Dabei kann eine **Vielzahl von Kriterien** auch innerhalb eines größeren Umkreises aufgenommen werden. Durch die Momentaufnahme lässt sich mit **relativ geringem Zeitaufwand** die Qualität eines Ortes erheben und darstellen. (vgl. ebd.)

## Auswertung

Die Methode eignet sich sowohl zum Zählen als auch zum Beobachten. Die Resultate können sowohl quantitativ ausgewertet als auch räumlich präzise dargestellt werden (Karten). Das Verfahren eignet sich sehr gut für qualitative Analysen. Mit angepasster Systematik sind jedoch auch quantitative Aussagen möglich.

Je nach Aufgabenstellung können beispielsweise die Tätigkeiten der Personen anhand ihrer Merkmale (Geschlecht, Alter, etc.) oder anhand des Ortes im Raum miteinander verglichen werden. Die Kartierung ermöglicht es, die räumliche Situation und die Raumelemente mit den Personenaktivitäten in Bezug zu setzen und damit Rückschlüsse auf die Funktionalität einer räumlichen Situation und der darin stattfindenden Nutzungsmustern zu ziehen. Dadurch, dass zwischen Stehen, Gehen und Sitzen mittels Symbolen unterschieden wird sowie die Geh- bzw. Blickrichtung kartiert werden, können Interaktionen analysiert werden. (vgl. ebd.)

## Anwendungsbeispiele

- **Aufnahmen in Burano (Italien), 1972:** Einfluss qualitativer Aspekte auf soziale Interaktionen
- **„Project for Public Spaces“, New York, 2000:** Behaviour Mapping: Personenattribute und Aktivitäten im Raum (mittels zusätzlicher Tabelle)
- **Unterer Limmatraum, Schweiz, 2010:** Auswirkungen der Neugestaltung auf die Aufenthaltsnutzung
- **Stadt Zürich, 2013:** Seefeldstraße: Auswirkungen der Gleiserneuerungsarbeiten auf die Aufenthaltsnutzung

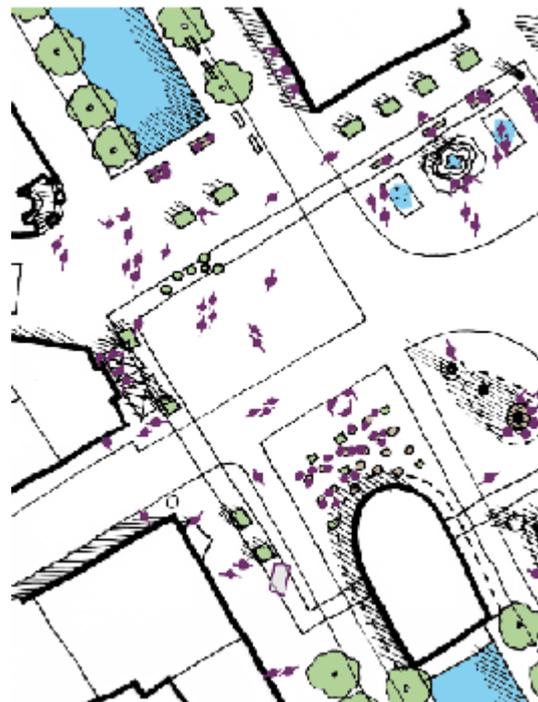


Abb. 4: Momentaufnahme der Tätigkeiten Gehen, Stehen und Sitzen auf einem Platz. Quelle: Flükiger und Leuba 2015, S. 17.

## 3.2 Teilnehmende / Nicht-teilnehmende Beobachtung

**Kategorie**



qualitativ

quantitativ

**Erhebungsort / Hilfsmittel**



**Erhebungsziel**

- Analyse nonverbaler Prozesse
- Art und Intensität der Nutzung
- Personenmerkmale und Aktivitäten
- Interaktionen / Konflikte
- Nutzungsspuren (z.B. Müll, zurückgelassene Gegenstände etc.)

### Hintergrund

Die teilnehmende Beobachtung zählt zur Gruppe der teilnehmenden Forschungsansätze und stammt aus dem Bereich der Ethnologie und Kulturanthropologie, wo sie Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelt wurde. Das wesentliche Kennzeichen dieser Methode ist ihr Einsatz in der natürlichen Lebenswelt der Untersuchungspersonen. Der Forschende taucht in das Alltagsgeschehen der ihn interessierenden Personen ein und versucht durch genaue Beobachtung u.a. deren Interaktionsmuster und Sozialverhalten zu explorieren und für die wissenschaftliche Auswertung zu dokumentieren. Bei der nicht-teilnehmenden Beobachtung wird der Beobachtende nicht Teilnehmer des Geschehens.

Als sich die Soziologie mit Subkulturen beschäftigte, wurde die „Participant Observation“ auch dort als Methode eingeführt, zunächst aber von Kritikern als mehr oder weniger unwissenschaftlich abgetan. Erst durch die Arbeiten der „Chicagoer Schule“, bei der die teilnehmende Beobachtung in einem urbanistischen Kontext angewandt wurde, erfuhr sie eine Aufwertung. Insbesondere die Arbeiten des Urbanisten William H. Whyte, bei denen er u.a. das Verhalten von Menschen auf Plätzen untersuchte, erlangten großes Ansehen. (vgl. Lamnek 2005, S. 547; Flükiger und Leuba 2015, S. 23)

### Durchführung und Erkenntnisgewinn

Bei der Beobachtung werden abhängig von der Funktion des Beobachters zwei Varianten unterschieden:

- teilnehmend: Der Forscher nimmt am Geschehen teil und erlangt eine Innensicht des untersuchten Raums und seiner Benutzer.

- nicht-teilnehmend: Der Forscher beobachtet den Raum von außen, d.h. aus einer unabhängigen Warte. Im öffentlichen Raum könnte das beispielsweise das Beobachten einer Straße von einem Balkon oberhalb der Straße aus bedeuten.

Sowohl der Beobachtungsgegenstand als auch der Beobachtungsraum müssen auf einen überschaubaren, auf die Reichweite der menschlichen Sinnesorgane abgestimmten, Bereich begrenzt werden, da die Aufnahmefähigkeit des Beobachtenden limitiert ist. Limitationen ergeben sich daraus ebenso für den Beobachtungszeitraum und die Beobachtungsdauer. Sie sollten je nach Kontext der Forschungsfrage sinnvoll festgelegt werden. Gleiches gilt für die Beobachtungsposition. Direktes Kartieren oder Notieren von Beobachtungsergebnissen ist – im Rahmen einer teilnehmenden Beobachtung – nicht immer möglich oder sinnvoll, weshalb es gelegentlich Sinn macht, die beobachteten Vorgänge unmittelbar nach der Beobachtung zu protokollieren. Sollten für die Beobachtung technische Hilfsmittel (z.B. Foto- oder Videoaufnahmen) eingesetzt werden, um beispielsweise die Reichweite der menschlichen Sinneswahrnehmung zu erweitern, sind Datenschutzbestimmungen einzuhalten. Im Rahmen von Verkehrsbeobachtungen sollten Fahrzeugdaten und Kennzeichen unmittelbar nach der Analyse gelöscht werden. In der Regel wird die Beobachtung mit anderen Methoden (z.B. Befragung, Inhaltsanalyse) kombiniert, um die Gültigkeit der erhobenen Daten abzusichern. (vgl. ebd.)

### **Auswertung**

Die Beobachtungen können qualitativ ausgewertet und räumlich dargestellt werden. Der wesentliche Vorteil der Methode, der sich allerdings auch in sein Gegenteil umkehren kann, besteht darin, dass sich die Forschenden mitten im Geschehen befinden und soziales Verhalten zu dem Zeitpunkt festhalten können, zu dem es sich tatsächlich ereignet. Damit sind Forschende nicht darauf angewiesen, dass Probanden fähig oder bereit sind, ihr eigenes Verhalten zu beschreiben. Sie erfassen, was die Leute tun, und nicht das, was sie angeben zu tun. Allerdings besteht die Gefahr, dass die Anwesenheit des Beobachters zu verändertem Verhalten oder Unterlassen bestimmter Tätigkeiten führt. Die erfassten Begebenheiten können beispielsweise vergleichend und anhand ihres wiederholten Auftretens nach Kategorien gruppiert werden, z.B. Aktivitäten, Interaktionen, Nutzergruppen oder benutzte Wege. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 23) Die Herausforderung besteht in der Interpretation der erfassten Daten, weil nur Ausschnitte aus der sozialen Realität erfasst werden können. Daher muss die Interpretation „methodisch kontrolliert, reflektiert und in bewusster Distanzierung von den angeeigneten Inhalten“ (Lamnek 2005, S. 551) erfolgen.

## **Anwendungsbeispiel**

- **Klaus Selle / RWTH Aachen, 2017:** Einsatz von Raumbesichtigungen zur Analyse öffentlicher Räume in stadugesellschaftlich vielfältigen Quartieren in Aachen, Essen und Saarbrücken

### 3.3 Tracing

**Kategorie**



qualitativ

quantitativ

**Erhebungsort / Hilfsmittel**



**Erhebungsziel**

- Bewegungsmuster
- Wegenutzung
- Richtungswahl
- Bewegungsfluss
- beliebte / gemiedene Wege, Bereiche, Eingänge, usw.

#### Hintergrund

Unter Tracing (auch als Wunschlinien / desire lines bezeichnet) wird das Aufzeichnen von Bewegungslinien verstanden. Durch das Aufzeichnen von Bewegung kann Grundwissen über Bewegungsmuster und konkretes Wissen über Bewegungen an einem bestimmten Ort erlangt werden. Im Bereich des *urban design* hat sich das Aufzeichnen von Bewegungslinien innerhalb städtischer Räume als geläufige Methode etabliert. (vgl. Gehl und Svarre 2016, S. 24)

#### Durchführung und Erkenntnisgewinn

Bei dieser Methode werden Bewegungslinien von Menschen auf einem Plan nachgezeichnet. Anhand der Bewegungslinien von Menschen lassen sich Informationen über Laufsequenzen, Richtungswahl und Bewegungsfluss erhalten. Zudem kann identifiziert werden, ob sich Menschen innerhalb oder außerhalb eines bestimmten Raums bewegen, ob sie eher den Rand oder die Mitte des Bürgersteigs bevorzugen oder welches der am meisten bzw. wenigsten genutzte Eingang eines Parks ist. Die Bewegungen werden innerhalb eines bestimmten Raums, der sich in voller Sichtweite des Beobachters befindet, verfolgt. Innerhalb eines festgelegten Zeitraums – Jan Gehl nennt beispielsweise zehn Minuten oder eine halbe Stunde – werden die Bewegungen als Linien auf dem Plan des Gebiets eingezeichnet. Jede Linie stellt die Bewegung einer Person im Raum dar. Bei der Aufzeichnung per Hand kann auf Transparentpapier über einem Plan gezeichnet werden. Ist der Raum gerade stark bevölkert, empfiehlt sich die Unterteilung in kleinere Abschnitte, um dennoch präzises Kartieren zu bewerkstelligen. In einem größeren Gebiet, wie etwa der gesamten Innenstadt, sowie über einen längeren Zeitraum kann ein GPS-Gerät zur Aufzeichnung der Bewegungen eingesetzt werden. Dabei sind Datenschutzbestimmungen einzuhalten. (vgl. ebd., S. 28)

## Auswertung

Durch Übereinanderlegen der Bögen ergibt sich ein Gesamtbild der Bewegungsmuster. Obwohl das Nachzeichnen von Bewegungen auf einer Karte nicht immer „maßstabsgetreu“ erfolgt, vermittelt Tracing ein klares Bild der dominanten und weniger wichtigen Bewegungslinien sowie beliebter und weniger beliebter Orte und Teilräume. (vgl. ebd.)

## Anwendungsbeispiele

- **Gehl Architects, Kopenhagen, 2008:** Bewegungen in verschiedenen Räumen der Innenstadt
- **Gehl Architects, Siena (Italien), o.J.:** Bewegungen auf der Piazza del Campo

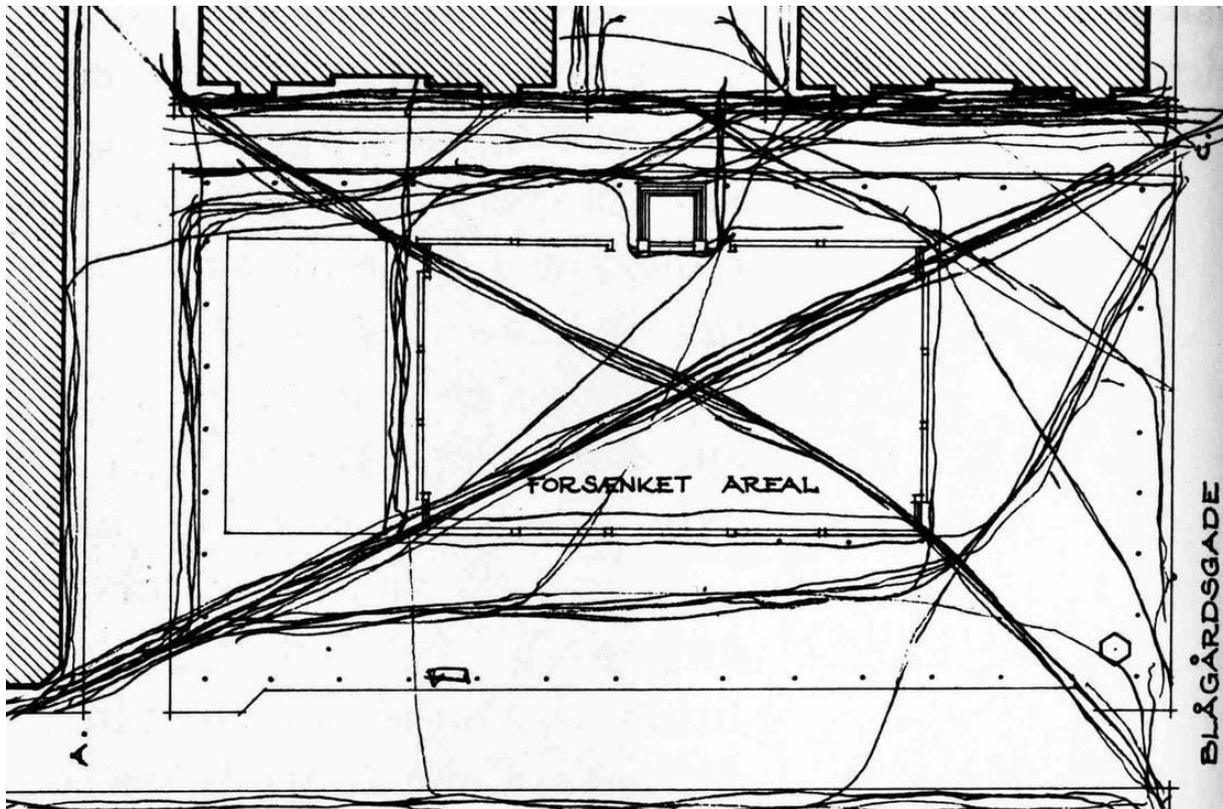


Abb. 5: Untersuchung von Wegverläufen der Fußgänger auf einem Platz in Kopenhagen: Fast jeder wählt den kürzesten Weg über den Platz. Nur Fußgänger, die Fahrräder oder Kinderwagen schieben, machen Umwege um den tiefer gelegenen Bereich. (Quelle: Gehl 2012, S. 138)

### 3.4 Shadowing / Tracking

**Kategorie**



qualitativ

quantitativ

**Erhebungsort / Hilfsmittel**



**Erhebungsziel**

- Bewegungsmuster (z.B. in Abhängigkeit des Geschlechts, etc. oder an bestimmten Orten)
- Gehtempo
- Verweilzeit
- Wegenutzung
- beliebte / gemiedene Orte und Wege

#### Hintergrund

Beim Shadowing (auch Tracking genannt), läuft man Personen eine Zeit lang hinterher, um ihr Gehverhalten zu erforschen. Dabei spielt auch die Erfassung der benötigten Zeit für bestimmte Aktivitäten eine Rolle. „Grundwissen darüber wie lange verschiedene Aktivitäten andauern können, kann auch dazu führen, dass ausgewählte öffentliche Räume darauf ausgerichtet werden Menschen einzuladen, länger zu verweilen, während andere Räume von flüchtigem Charakter sein werden“ (Gehl und Svarre 2016, S. 19). So ist es an manchen Orten wünschenswert, dass Menschen schnellstmöglich vorbei eilen, um Raum für andere zu schaffen. In der Stadtplanung wird Tracking beispielsweise eingesetzt, um Schulwege sicherer zu gestalten (vgl. ebd., S. 29).

#### Durchführung und Erkenntnisgewinn

Neben dem Beobachten von einem Ort aus, um Bewegungen anderer Personen aufzuzeichnen (siehe Tracing, S. 36), können Beobachtende auch ausgewählten Personen folgen, um expliziteres Wissen zu generieren: Zum Beispiel wo, wann und wie lange bestimmte Aktivitäten entlang eines Weges stattfinden. Dies können, abhängig von der Forschungsfrage, Verweilaktivitäten oder subtilere Handlungen, wie sich umdrehen oder plötzlich stoppen, sein.

Die Aufzeichnung der Gehgeschwindigkeit lässt sich mit bloßem Auge und einer Stoppuhr erfassen, indem man der entsprechenden Person folgt und dabei die Zeit misst. Eine andere Möglichkeit besteht darin, zu messen, wie lange die Person für eine bestimmte Strecke, deren Distanz man kennt, benötigt, um darüber ihr Gehtempo auszurechnen. Überschreitet die Person die imaginäre Ziellinie, bleibt die Uhr stehen. Die zu beobachtenden Personen sollten beliebig ausgewählt werden, um sicherzustellen, dass ein breites Spektrum an Personen abgebildet wird. (vgl. ebd.)

Besteht das Ziel darin, die Bewegungen einer Einzelperson über einen längeren Zeitraum zu verfolgen, kann ein Pedometer (Schrittzähler) oder Tracking per GPS zum Einsatz kommen. Dafür muss die zu beobachtende Person von der Erhebung wissen und einverstanden sein. Mittels moderner Pedometer oder Apps lassen sich die gelaufenen Schritte, die zurückgelegten Wege, die Netto-Gehzeit und die Gehgeschwindigkeit einfach bestimmen (vgl. Gasseng 2018). Bei der Verwendung von GPS-Daten können Wege einzelner Nutzender sowie Bewegungen zahlreicher Menschen ohne großen Aufwand aufgezeichnet und ausgewertet werden. Zudem sind sie nützlich zur Messung von Geschwindigkeiten auf bestimmten Strecken. (vgl. Gehl und Svarre 2016, S. 29)

## Auswertung

Aus den Daten über Gehtempo und Verweildauer lassen sich Erkenntnisse über die Aufenthaltsqualität verschiedener Räume gewinnen. Die zeitliche Dimension ist wichtig für das Verständnis von Leben in öffentlichen Räumen, womit die Frage nach dem wie lange zu einer Schlüsselfrage wird (vgl. Gehl und Svarre 2016, S. 19).

## Anwendungsbeispiele

- **Jan Gehl, Kopenhagen, 1968 / 2011:** „People on foot“: Studie zur Aufzeichnung der durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von Fußgängern über eine Distanz von 100 Metern in einer Fußgängerzone
- **Gehl Architects, San José, 2015:** „Favorite Places Survey“: Studien zur Aufzeichnung der Fußgängerbewegungen auf der City Hall Plaza
- **Stadt Aachen, 2011:** GPS-Tracking im Rahmen der Umgestaltung der Rehm-Plätze

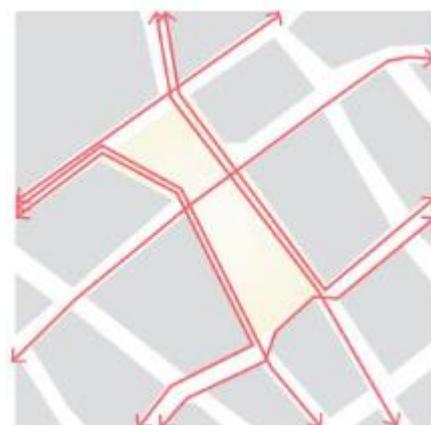


Abb. 6: Bewegungslinien von Fußgängern auf einem Platz in San José, Kalifornien. Quelle: Gehl Studio SF 2015, S. 20

### 3.5 GPS-Kartierung / Mapping

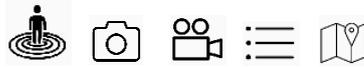
**Kategorie**



qualitativ

quantitativ

**Erhebungsort / Hilfsmittel**



**Erhebungsziel**

- Bewegungsmuster
- Art und Intensität der Nutzung bestimmter Orte
- beliebte / gemiedene Orte
- Überprüfung räumlicher Funktionalität, Feststellen von Fehlplanungen

#### Hintergrund

GPS bietet neben dem Erfassen von Bewegungslinien eine weitere nützliche Anwendung: „Mit Hilfe des Mappings lassen sich die Vorteile der virtuellen sozialen Medien nutzen. So können einerseits bestehende Daten zu Orten abgefragt, andererseits können diese gesammelt, eingetragen und veröffentlicht werden“ (Fugmann und Karow-Kluge 2017, S. 14).

#### Durchführung und Erkenntnisgewinn

Zur Erforschung von Räumen lassen sich beispielsweise Verlinkungen von bestimmten Orten und Plätzen in sozialen Medien (z.B. Instagram, Google, Flickr usw.) auswerten. Über die Häufigkeit des Verlinkens können beispielsweise Karten häufig frequentierter Plätze erstellt sowie interessante Orte auf Wegstrecken identifiziert werden. Anhand zusätzlich hochgeladener Fotos lassen sich Nutzungen erforschen, die an den jeweiligen Orten stattfinden. (vgl. Gehl Studio SF 2015, S. 58)

#### Auswertung

Interessant kann die Auswertung des Mappings insbesondere in Verbindung mit mental maps sein, die bewusst das subjektive Wahrnehmen von Räumen in den Vordergrund stellen und dadurch Wertungen anschaulich machen. In diesem Fall kann das Mapping eine objektive Datengrundlage liefern, „die eine Interpretation vereinfachen und objektivierend ergänzen könnte“ (Fugmann und Karow-Kluge 2017, S. 14).

#### Anwendungsbeispiele

- **Gehl Architects, San José, 2015:** „Favorite Places Survey“: Verlinkungen auf der City Hall Plaza

### 3.6 Spurensuche

**Kategorie**



- qualitativ
- quantitativ

**Erhebungsort / Hilfsmittel**



**Erhebungsziel**

- Art und Intensität der Nutzung
- Rauman eignung
- Umnutzungen
- Fehlplanungen / nicht funktionierende Elemente
- beliebte / gemiedene Wege und Orte
- Sicherheitsempfinden
- Überprüfung einer guten Stadtreinigung / der Verbundenheit der Anwohner mit ihrem Wohnort (Engagement in der Pflege des Wohnumfelds)
- Langzeitverhalten

#### Hintergrund

Seit den 1960er Jahren bereichern das „Umherschweifen“ (dérive) der Situationisten und die Spaziergangsforschung rund um Lucius Burkhardt die Methoden der Raumforschung. Seitdem konnte sich auch die Suche nach und Interpretation von Spuren im öffentlichen, urbanen Raum im Evaluierungsrepertoire etablieren (vgl. Fugmann und Karow-Kluge 2017, S. 14 f.).

Menschen hinterlassen Spuren. Die Spuren im öffentlichen Raum lassen sich in zwei Arten unterscheiden:

- Physische „Beweise“ wie **Abfälle** oder **zurückgelassene Gegenstände**: Die Art der Gegenstände (z.B. Getränkeflaschen, Kinderspielzeug), die Menge und der Zeitpunkt, zu dem sie anfallen (z.B. in der Mittagspause, in der Nacht) lassen Rückschlüsse über die Nutzungsart einzelner Standorte und Merkmale der Nutzer zu.
- **Erosionen**: Erosionsspuren auf Untergründen, Wänden oder Stadtmobiliar lassen sich interpretieren. Sie zeigen beispielsweise besonders frequentierte Wege (Trampelpfade auf Rasen (s. Abb. 8), punktuell besonders beanspruchter Straßenbelag) oder welche Sitzbänke oft benutzt, umfunktioniert (abgenutzte Ecken und Kanten durch Skateboards) oder nicht benutzt (Moosbefall) werden. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 25)

## Durchführung und Erkenntnisgewinn

Bei der Spurensuche werden Spuren menschlicher Aktivitäten gesammelt und interpretiert. Diese Spuren lassen sich durch Zählen, Fotografieren oder Kartieren festhalten und geben den Beobachtenden Aufschluss über das urbane Leben. (vgl. Gehl und Svarre 2016, S. 24)

Das Besondere dieser Methode ist die indirekte Vorgehensweise bei der Beobachtung. Diese setzt voraus, dass die Beobachter ihre Sinne schärfen, „genau wie Detektive auf den Spuren von möglichen menschlichen Aktivitäten (die auch ausbleiben können)“ (ebd., S. 30). Zudem sind Vorüberlegungen über das Leben im öffentlichen Raum, den realen Bedingungen in der Stadt und den Wechselwirkungen und interagierenden Elementen anzustellen, um zu überlegen, für welche Art von Spuren es sinnvoll sein könnte, um nach ihnen Ausschau zu halten. Dies kann je nach Ort, Tages- und Jahreszeit variieren.

## Auswertung

Im Winter kann es beispielsweise sinnvoll sein, Fußabdrücke im Schnee aufzuzeichnen, um Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie Menschen vorzugsweise einen Platz überqueren (s. Abb. 8). Spuren können auch in abgetretenen Wegen auf Wiesen, im Sand oder auf Kieselsteinen gefunden werden. Auch zurückgelassene Gegenstände wie Kinderspielzeug als Beweis für Kinderspiel, Müll oder leere Bierflaschen als Zeugnis einer Veranstaltung oder Reste von Kohle als Indiz für Lagerfeuer oder einen Grillabend, liefern interessante Informationen über Raumnutzung und -aneignung.



Abb. 7: Links: Spuren im Schnee auf dem Kopenhagener Rathausplatz. Rechts: Ein typischer Trampelpfad (hier auf dem Gelände der *School of Architecture* in Kopenhagen). Quelle: Gehl und Svarre 2016, S. 30.

Auch aufgehängte Wäsche auf zugänglichen Innenhöfen, das Abstellen von Fahrrädern oder am Abend draußen gelassene Tische, Stühle oder Blumenkästen in Wohnvierteln verraten einiges über das Sicherheitsempfinden ihrer Bewohnenden und deuten darauf hin, dass der Wohnraum in den öffentlichen Raum verlagert wird. Spuren können allerdings auch auf das genaue Gegenteil hindeuten: verriegelte Fensterläden und leer stehende Terrassen können auf eine verlassene Wohngegend ohne Lebensspuren schließen lassen. Allerdings können keine gefundenen Spuren neben gänzlicher Nichtnutzung auch Anzeiger einer sehr gut funktionierenden Stadtreinigung oder des Engagements der Anwohner in ihrem Wohnumfeld sein. (vgl. Gehl und Svarre 2013, S. 24)

Anhand der Spuren lassen sich Nutzungen nachweisen und Rückschlüsse ziehen, welche Räume im Sinne ihrer Planung oder auch gegen ihre Planung funktionieren. Damit bietet diese Methode Planenden Erkenntnisse für die Einschätzung von Fehlplanungen oder nicht funktionierenden Elementen, die sich an Spuren wie Trampelpfaden oder Verschmutzung bestimmter Orte ablesen lassen (vgl. Fugmann und Karow-Kluge 2017, S. 15). Die besondere Herausforderung bei dieser Methode besteht darin, zum einen die Sinne zu schärfen und auch kleine Spuren oder auf den ersten Blick irrelevant erscheinende Dinge als Spuren wahrzunehmen und zu erkennen. Zum anderen unterliegt die Auswertung zahlreicher subjektiver Interpretationen, sodass auch falsche Schlüsse zum menschlichen Verhalten getroffen werden können. Die Spurensuche eignet sich besonders gut für die Analyse des Langzeitverhaltens, da die Spuren über längere Zeiträume hinweg entstehen. Anhand von Erosionsspuren lässt sich beispielsweise die Qualität der Wegeführung überprüfen. „Das Beobachten des Abfallaufkommens hilft, sinnvolle Standorte für Abfalleimer oder Sitzbänke zu evaluieren“ (Flükiger und Leuba 2015, S. 25).

### Anwendungsbeispiele

- **Gehl Architects, Kopenhagen, 2016:** Spuren am Rathausplatz in Kopenhagen
- **Studien** zum Phänomen des so genannten „Litterings“ (der Vermüllung des öffentlichen Raums) im Auftrag einiger **kommunaler Stadtreinigungsunternehmen** z.B. in Köln, Frankfurt a.M., Hamburg und Berlin (vgl. Nehls 2018)



Abb. 8: Besonders nach Veranstaltungen zeigt sich anhand der hinterlassenen Abfälle der Nutzungsdruck auf öffentliche Räume. Quelle: Nehls 2018.

### 3.7 Befragung

<b>Kategorie</b>		<input checked="" type="checkbox"/> qualitativ <input checked="" type="checkbox"/> quantitativ
<b>Erhebungsort / Hilfsmittel</b>	    	
<b>Erhebungsziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzungsgewohnheiten</li> <li>• Informationen zu Dauer und Gründen bestimmter Aktivität</li> <li>• Nutzungsanforderungen und Bedürfnisse</li> <li>• Verbesserungsvorschläge</li> </ul>	

#### Hintergrund

Gewisse Erkenntnisse können nicht allein durch Beobachtungen gewonnen werden, weshalb für manche Informationen die Nutzer des öffentlichen Raums befragt werden müssen. Ihre Aussagen geben Aufschluss über Grund, Dauer und Regelmäßigkeit ihres Aufenthalts. Zudem ermöglichen sie qualitative Einschätzungen und das Einbringen von Verbesserungsvorschlägen. In den meisten Fällen sind die Befragten zudem die Experten vor Ort, da sie die Räume alltäglich nutzen. Sie können Planern wertvolle Hinweise geben. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 28)

#### Durchführung und Erkenntnisgewinn

Die qualitative Sozialforschung bietet verschiedene Methoden, um Gespräche zu führen. Vom standardisierten Fragebogen über das leitfadengestützte Interview bzw. Expertengespräch bis hin zum freien Interview, das eher wie ein „privates“ Gespräch vor Ort ablaufen kann, ist alles möglich. Unterschieden wird dabei, wie frei der Befragte in seinen Antworten ist:

<b>Standardisierte Befragung mit Fragebogen</b>	<b>Offenes Interview</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorrangig geschlossene Fragen mit vorgegebenen Antwortmöglichkeiten (sorgfältige Vorbereitung notwendig)</li> <li>• Skalenfragen bieten Möglichkeit den Grad der Zustimmung zu explorieren</li> <li>• große Stichprobe notwendig für quantitative Auswertung (Repräsentativität)</li> <li>• vielfache Verbreitungsmöglichkeiten: vor Ort, per Post, per Internet, per Telefon</li> <li>• Nachteile: Oberflächlichkeit, Kosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mehr Spielraum, um Fragen nach Bedarf anzupassen oder zu präzisieren</li> <li>• Rolle des Interviewers besteht darin, Gespräch auf den Forschungsgegenstand zu lenken</li> <li>• Begrenzte Größe der Stichprobe, die eine qualitative Auswertung erlaubt</li> <li>• ergibt reichhaltige Antworten und differenziertes Meinungsbild</li> <li>• vor Ort oder per Telefon möglich</li> </ul>

Des Weiteren besteht die Möglichkeit, Schlüsselpersonen bzw. Multiplikatoren zu befragen, die vertraut mit dem Ort und den Anwohnern sind. Je freier das Interview verläuft, desto wichtiger wird seine zeitnahe Dokumentation. Zudem kann eine Gruppendiskussion (auch Focus Group genannt) durchgeführt werden. Dabei kann auf Grundlage einer Liste von Punkten, die nach freier Reihenfolge durchgegangen wird, mit mehreren Personen gleichzeitig über ihre Erfahrungen gesprochen werden. In der Praxis werden häufig Methoden kombiniert und z.B. Abfragen über einen standardisierten Fragebogen mit stichprobenartigen qualitativen Interviews ergänzt. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 28)

## Auswertung

Dies Aussagen können Aufschluss über Grund, Dauer und Regelmäßigkeit der Nutzung geben, ermöglichen aber auch qualitative Einschätzungen und das Einbringen von Verbesserungsvorschlägen. Für eine quantitative Auswertung muss eine ausreichend große Datenbasis vorliegen. (vgl. ebd., S. 15)

## Anwendungsbeispiele

- **Klaus Selle / RWTH Aachen, 2017:** Schlüsselpersoneninterviews in Aachen, Essen und Saarbrücken
- **Stadt München, 2016:** Verkehrsversuch Sendlinger Straße: Anwohner-, Gewerbetreibenden- und Passantenbefragung
- **Gehl Architects, San José, 2015:** “Favorite Places Survey”: Anwohnerbefragung City Hall Plaza
- **Stadt Zürich, 2010:** „Stadträume 2010“: Anwohnerbefragung zur Zufriedenheit von zehn umgestalteten Plätzen
- **Stadt Aachen, 2009 / 2010:** Nutzerbefragung zur Umgestaltung der Rehm-Plätze

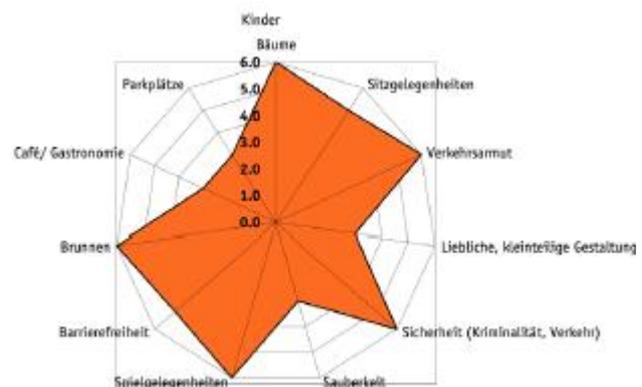


Abb. 9: Darstellung der Ansprüche von Kindern an den öffentlichen Raum. Ergebnisse aus der Befragung „Stadträume 2010“. Quelle: Tiefbauamt der Stadt Zürich 2011, S. 24.

### 3.8 Mental Maps

**Kategorie**



qualitativ

quantitativ

**Erhebungsort / Hilfsmittel**



**Erhebungsziel**

- empfundene Raumbeziehungen, Größenverhältnisse, Wirkungen
- Einfluss äußerer Reize auf Wahl der Aufenthaltsorte und Routenwahl
- räumliche Funktionalität
- Feststellen von Fehlplanungen

#### Hintergrund

Mental-Maps sind als subjektive und kognitive Karte zu verstehen. Diese eher unkonventionelle Methode dient zur Untersuchung von Zusammenhängen zwischen der kognitiven Repräsentation des Raumes und dem Verhalten von Individuen im Raum. Die Methode stellt einen verhaltens- und wahrnehmungsgeografischen Forschungsansatz dar, der sich auf das subjektive Empfinden des objektiven Raumes stützt. Menschliches Verhalten wird dementsprechend nicht ausschließlich ausgehend von rationalen Fakten und ganzheitlichen Informationen gelenkt, sondern ist vielmehr das Resultat einer subjektiven Wahrnehmung und Bewertung von objektiven Informationen. (vgl. Fugmann und Karow-Kluge 2017, S. 14)

#### Durchführung und Erkenntnisgewinn

Zur Erstellung von Mental-Maps zeichnen Stadtbewohner Karten der von ihnen besuchten Orte und Wege im Stadtraum, ihrer Wahrnehmung vom Quartier oder ihrer alltäglichen Umgebung aus dem Kopf auf. Interessant sind dabei die in den Darstellungen ausgedrückten Größenverhältnisse, Raumbeziehungen und bezeichneten Orte. (vgl. ebd.)

#### Auswertung

Die durch Mental-Maps gewonnenen Erkenntnisse sind in hohem Maße subjektiv: Ihre Interpretation kann nur mit Hilfe der Erläuterungen der Zeichnenden vorgenommen werden, da keine zuverlässigen Codes oder Darstellungsroutinen vorausgesetzt werden können. (vgl. ebd.)

#### Anwendungsbeispiel

- **Klaus Selle / RWTH Aachen, 2017:** Mental-Maps zur Analyse öffentlicher Räume in stadtesellschaftlich vielfältigen Quartieren in Aachen, Essen und Saarbrücken

### 3.9 Begehung mit Betroffenen

**Kategorie**



qualitativ

quantitativ

**Erhebungsort / Hilfsmittel**



**Erhebungsziel**

- Informationen zu Dauer und Gründen bestimmter Aktivität
- Nutzungsanforderungen und Bedürfnisse
- Verbesserungsvorschläge

#### Hintergrund

Ortsbegehungen bieten die Möglichkeit, etwas über die Wahrnehmung und Bedürfnisse der Nutzer eines Ortes herauszufinden. Dabei gehen Planer z.B. mit Anwohnern, Gewerbetreibenden, Politikern sowie Vertretern von Verbänden und Vereinen gemeinsam durch einen Stadtraum und beantworten gezielt vorher festgelegte Fragestellungen. Dadurch soll ein Austausch der verschiedenen Nutzergruppen angeregt werden. (vgl. Förster et al. 2017, S. 16)

#### Durchführung und Erkenntnisgewinn

Bei einer gemeinsamen Begehung von Planern und Nutzern wird alles aufgenommen und beschrieben, was man im Gehen wahrnimmt. Ziel ist es, insbesondere die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen zu erforschen. Die Nutzer wählen ihre Route innerhalb des festgelegten räumlichen Bezugsrahmens selbst. Für die Begehung empfiehlt sich eine Dauer von etwa zwanzig Minuten. Die Auswahl der Probanden sollte eine gewisse Diversität (Alters- und Nutzergruppen, etc.) widerspiegeln. Die gewonnen Erkenntnisse sollten durch eigene qualitative und quantitative Beobachtungen ergänzt werden. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 31)

#### Auswertung

Im Anschluss an die Begehung wird der zurückgelegte Weg mit der Person besprochen. Dabei wird die Wahrnehmungen (Stimmung der verschiedenen Orte, Vorkommnisse, Begegnungen, Nutzungsgewohnheiten. etc.) reflektiert. Anhand der Aussagen verschiedener Nutzer werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede analysiert. Planer können danach in den Raum zurückkehren und gezielt genannte Begebenheiten beobachten. (vgl. ebd.)

#### Anwendungsbeispiele

- **Stadt München, 2016:** Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße: Ortbegehung mit Gewerbetreibenden, Anwohnern, Nachbarn angrenzender Quartiere, Schülern, Politikern sowie Vertretern von Vereinen und Verbänden
- **Stadt Freiburg, 2016:** Neugestaltung der Grand-Places

### 3.10 Zwischenfazit

Anhand der vorangegangenen Kapitel konnte die Bedeutung des öffentlichen Raums für das öffentliche Leben herausgearbeitet werden. Zudem wurde der Funktionswandel des öffentlichen Straßenraums dargestellt. Die Bedeutung der Straße als Aufenthaltsort und Lebensraum wird zunehmend wiederentdeckt. Dies zeigt sich u.a. am zunehmenden Aufkommen von Veranstaltungen und Realexperimenten, bei denen dem nicht-motorisierten Verkehr mehr Platz sowie Vorrang auf den Straßen eingeräumt wird. Um Auswirkungen temporärer Fußgängerbereiche auf die Raumnutzung und -wahrnehmung wissenschaftlich untersuchen zu können, mussten zunächst geeignete Raumuntersuchungsmethoden identifiziert werden. In diesem Kapitel wurde ein Überblick über Methoden gegeben, welche sich innerhalb der qualitativen Sozialforschung bewähren konnten und innerhalb wissenschaftlicher Raumstudien Anwendung fanden. Dabei wurde herausgearbeitet, für welche Erhebungsziele die jeweiligen Methoden infrage kommen.

Durch die Literaturrecherche wurde herausgefunden, dass sich attraktive öffentliche Räume dadurch auszeichnen, dass sie eine Vielfalt von Aktivitäten ermöglichen. Insbesondere Verweilaktivitäten sind ein Anzeichen hoher Aufenthaltsqualität. Zudem können Verweilaktivitäten wiederum soziale Interaktionen auslösen, wodurch Öffentlichkeit entsteht. Verweilaktivitäten, wie Gehen, Sitzen und Stehen, sowie soziale Aktivitäten, wie Begegnungen und kommunikative Aktivitäten, sind daher geeignete Parameter, um die Qualität und Funktionalität von öffentlichen Räumen zu beurteilen. Anhand des Vorhandenseins dieser Parameter lässt sich schlussfolgern, ob ein Raum eher als Durchgangsort oder als Aufenthalts- und Lebensraum wahrgenommen wird. Innerhalb dieser Arbeit liegt der Fokus dabei auf Aktivitäten ohne Konsumzwang, die außerhalb gastronomischer Einrichtungen stattfinden.

Aus der vorangegangenen Recherche ging hervor, dass **Beobachtungen** als Methode offenbar von besonderer Relevanz sind, da sie ein Schlüsselement zahlreicher Raumstudien bilden (vgl. Fugmann und Karow-Kluge 2017, S. 15). Sie bieten die Möglichkeit, komplexe Forschungsfelder zu erschließen und umfassende Interaktionsmuster zu erfassen (vgl. Lamnek 2005, S. 547). Begibt sich der Forscher aktiv ins Feld bzw. in diesem Fall auf die Straße, ist er Teil des öffentlichen Lebens und kann mit allen Sinnen Eindrücke sammeln. Sorgfältiges und aufmerksames Zuschauen ist demzufolge das, was gebraucht wird, um aus dem Straßenleben nützliches Wissen über Aktivitäten, Interaktionen, Begegnungen sowie Konflikte zu gewinnen. (vgl. Gehl und Svarre 2013, XI)

Die Durchsicht von Studien zur Erforschung des öffentlichen Raums (Fugmann et al. 2017; Förster et al. 2017; Stadt Aachen 2016) zeigte zudem, dass für eine umfassende Untersuchung möglichst vieler Aspekte der Raumnutzung und Raumwahrnehmung eine kombinierte

Anwendung mehrerer Methoden notwendig ist. Durch die Anwendung verschiedener Forschungsmethoden, können gewonnenen Erkenntnisse bestätigt oder relativiert werden, wodurch eine höhere Belastbarkeit der Ergebnisse erreicht werden kann. Um offene Fragen aus einer Raubeobachtung thematisieren zu können, bietet sich als weitere Methode die **Befragung** an. Durch Befragungen können die Raumwahrnehmung, Nutzungsgewohnheiten sowie Meinungen und Wünsche der Straßennutzer erforscht werden. Bei der Wahrnehmung handelt es sich um innere Prozesse, die durch Beobachtungen nicht exploriert werden können. Weiteres Erhebungsinteresse innerhalb dieser Arbeit besteht darin, herauszufinden, wie das zusätzliche Platzangebot angenommen wird und ob die gesamte Straßenbreite von den Menschen als Raum genutzt wird. Um die Datenerhebung zu vervollständigen, wurde sich aus diesem Grunde als dritte Methode für das **Shadowing** entschieden, da es einen Überblick über räumliche Bewegungsmuster verschafft.

Durch die **Kombination** der Methoden können Ergebnisse aus den einzelnen Methoden verglichen und ggf. Übereinstimmungen oder Widersprüche aufgedeckt werden. Dadurch kann die Aussagekraft der Ergebnisse gesteigert werden und insgesamt eine umfassende Raumstudie durchgeführt werden, mit derer sich die Forschungsfragen beantworten lassen.

## **4 Konzeptionierung und Durchführung der Raumuntersuchung im Rahmen des Verkehrsversuchs „Ottensen macht Platz“**

Im Folgenden wird das Konzept für die Raumuntersuchung im Rahmen des Verkehrsversuchs „Ottensen macht Platz“ beschrieben. Dazu werden zunächst der Untersuchungsraum und das Projekt vorgestellt.

### **4.1 Der Untersuchungsraum**

Der Untersuchungsraum befindet sich im Hamburger Stadtteil Ottensen, im Bezirk Altona. Ottensen entwickelte vom einstigen Bauerndorf bis in die 1970er Jahre zu einem wichtigen Industriestandort und gehört heute zu den beliebtesten Wohngenden Hamburgs. (vgl. Stadtteilarchiv Ottensen e.V. 2019) In Ottensen leben 35.480 Menschen auf einer Fläche von 2,8 km<sup>2</sup>. Die Bevölkerungsdichte beträgt 12.693 Ew./km<sup>2</sup>. Verglichen mit der Bevölkerungsdichte von Altona (3.570 Ew./km<sup>2</sup>) und der Gesamtstadt Hamburg (2.491 Ew./km<sup>2</sup>), handelt es sich um einen sehr dicht bewohnten Stadtteil. Der Anteil der unter 18-Jährigen (15,7%) und der Anteil der Personen ab 65 Jahren (13,8%) liegen jeweils unter dem Altonaer und Hamburger Durchschnitt. Die Mehrheit der Einwohner Ottensens ist im Alter von 18 bis 64 Jahren. (vgl. Statistikamt Nord 2018)

Altona ist der Stadtteil Hamburgs, in dem der Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs am Modal Split am höchsten ist: 50% aller Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der MIV-Anteil liegt bei 30%, der des ÖPNV bei 20% (vgl. infas GmbH 2018, S. 9). Die Pkw-Dichte in Ottensen liegt bei 272 Pkw/1.000 Ew. und damit deutlich unter dem Durchschnitt von Altona (327 Pkw/ 1.000Ew.) und der Gesamtstadt Hamburg (334 Pkw/1.000 Ew.) (vgl. Statistikamt Nord 2018).

Für die Erhebungen wurde der Untersuchungsraum auf die Ottenser Hauptstraße eingegrenzt. Sie ist eine der vier autofreien Straßenabschnitte des Verkehrsversuchs (s. Abb. 11 auf S. 51). Die Ottenser Hauptstraße ist eine beliebte Wohn- und Einkaufsstraße. Der östliche Teil ist seit den 1970er Jahren eine Fußgängerzone (vgl. Stadtteilarchiv Ottensen e.V. 2019). Die heutige Bebauungsstruktur entlang der Ottenser Hauptstraße ist durch eine Blockrandbebauung und kleinteilige Gebäude im Blockinneren gekennzeichnet. Die Ottenser Hauptstraße ist durch eine Nutzungsmischung geprägt: In den Erdgeschossen befinden sich Einzelhandel und Gastronomie, darüber Wohnungen. Entlang der Ottenser Hauptstraße wohnen ca. 400 Menschen. (vgl. Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2019)

## 4.2 Das Projekt „Ottensen macht Platz“

Der Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“ beruht auf einem Beschluss der Altonaer Bezirksversammlung. Er sieht die Ausweisung von insgesamt vier Straßenzügen als temporäre Fußgängerzone vor. Für insgesamt 6 Monate, seit dem 1. September 2019 bis zum 29. Februar 2020, sind Teile der Ottenser Hauptstraße, der Bahrenfelder Straße, der großen Rainstraße sowie der Erzberger Straße weitgehend autofrei (s. Abb. 11).



Abb. 10: Überblick über das Projektgebiet von „Ottensen macht Platz“. Quelle: Bezirksamt Altona 2019

Mit der Einrichtung der temporären Fußgängerzone soll insbesondere mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer sowie Kinder, Familien und Ältere geschaffen werden. Zudem soll nachbarschaftlichen Begegnungen, entspanntem Flanieren und Verweilen sowie kreativen und neuen Nutzungen Raum gegeben werden. Die Idee hinter dem Experiment besteht im Erlebbarmachen des öffentlichen Raums: fast ohne Autos kann die Atmosphäre des Raums, sein Klang, sein Ausmaß usw. neu wahrgenommen und alternative Nutzungen erprobt werden. Wo vorher Autos parkten, sollen sich Menschen nahezu ungestört bewegen und aufhalten können. Das Radfahren ist in der ausgewiesenen Fußgängerzone mit Schrittgeschwindigkeit (5 km/h) gestattet. Dem Durchgangs-Autoverkehr ist das Befahren der Straßen untersagt. Lediglich Anwohnern, die über einen privaten Stellplatz im Projektgebiet und eine Ausnahmegenehmigung verfügen sowie Taxen, ist das Befahren der Fußgängerzone gestattet. Zudem dürfen Kfz zum Be- und Entladen nicht händisch transportierbarer Güter im Zeitraum von 23 bis 11 Uhr im

Projektgebiet halten, nicht aber parken. Grundsätzlich gilt Schrittgeschwindigkeit. Für Anwohner besteht die Möglichkeit, während der Projektlaufzeit vergünstigte Dauerstellplätze in drei Parkhäusern in der Umgebung zu nutzen. (vgl. Bezirksamt Altona 2019)

Der Beschluss der Bezirksversammlung greift eine Idee der Altonaer Bevölkerung auf, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung des EU-Projekts *Cities4people* hervorgegangen ist. Dabei ging aus einer Bürgerwerkstatt der Wunsch hervor, dass sich die Menschen in Altona mehr Platz für das Zufußgehen und Radfahren wünschen und mögliche Auswirkungen einer Fußgängerzone im Rahmen eines Verkehrsversuchs erproben möchten. Ziel des Verkehrsversuchs ist es, darauf aufmerksam zu machen, dass Mobilität gerade in Stadtteilen wie Ottensen mit kurzen Wegen und engen Straßen nicht immer mit dem Auto stattfinden muss und der öffentliche Raum mehr sein kann als eine kostenlose Fahrzeugabstellfläche. Durch die Bevorzugung des nicht-motorisierten Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des Straßenraums gesteigert, ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten angestoßen und dadurch eine Steigerung der Lebensqualität im Quartier erreicht werden. Die Auswirkungen des Verkehrsversuchs werden von der TU Harburg wissenschaftlich evaluiert und mit den gesammelten Erfahrungen noch vor Ende der Projektphase ausgewertet und öffentlich diskutiert. (vgl. ebd.)

### 4.3 Das Erhebungskonzept

Die Raumuntersuchung setzt sich aus drei methodischen Bausteinen zusammen: umfassende Raumbesichtigung, Shadowing und Befragung. Die Kombination der drei Bausteine dient dazu, ein möglichst vielfältiges Bild über die Nutzung und Akzeptanz des temporären Fußgängerbereichs zu erfassen.

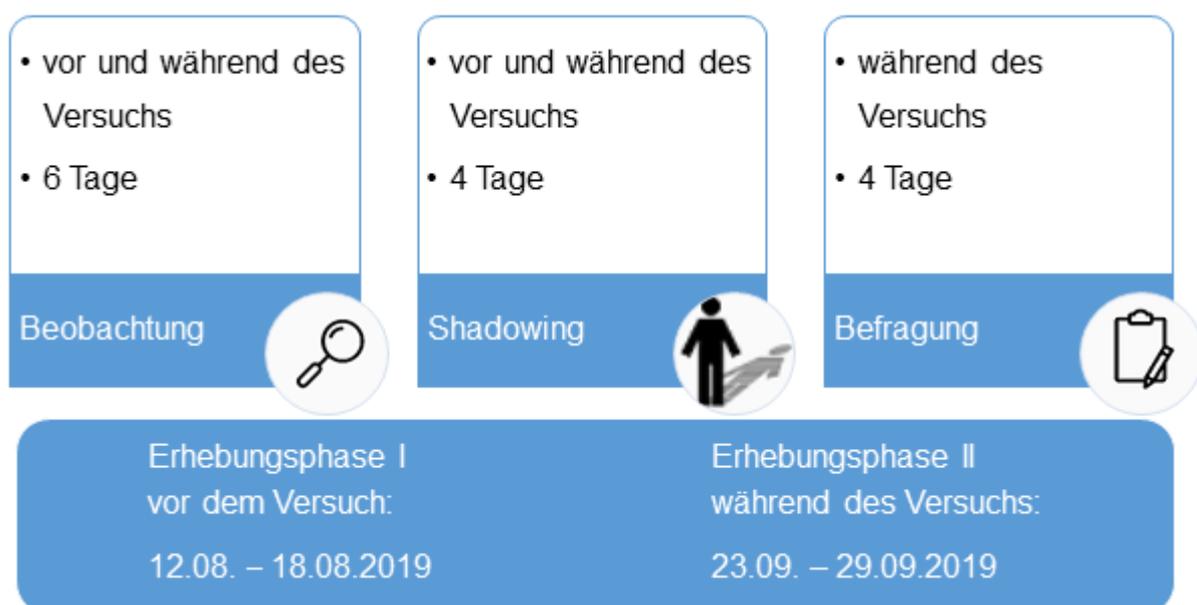


Abb. 11: Das Erhebungskonzept im Überblick. Eigene Darstellung.

## Erhebungsraum

Als Erhebungsraum wurde der Projektabschnitt der Ottenser Hauptstraße definiert, der sich an die reguläre Fußgängerzone der Ottenser Hauptstraße anschließt und an der Mottenburger Straße endet.

## Erhebungsphasen

Die Datenerhebung fand vor und während des Verkehrsversuchs statt. Die ersten Erhebungen wurden zwei Wochen vor Projektbeginn, in der 33. Kalenderwoche (12.08. – 18.08.2019) durchgeführt. Die zweite Erhebungsphase wurde drei Wochen nach Projektstart in der 39. Kalenderwoche (23.09. – 29.09.2019) realisiert. Beide Erhebungsphasen fanden in einem engen zeitlichen Abstand statt, um die Vergleichbarkeit der Witterungs- und Lichtverhältnisse zu gewährleisten. Um alltägliche Situationen und Nutzungen untersuchen zu können, wurde außerhalb der Schulferien erhoben, weshalb sich das Zeitfenster zwischen Sommer- und Herbstferien anbot.

## Erhebungszeitpunkte

Erhoben wurde unter der Woche und am Wochenende zu unterschiedlichen Tageszeiten, so dass ein Maximum an Aktivität im Erhebungsraum zu unterschiedlichen Zwecken erfasst bzw. verschiedene Nutzergruppen angetroffen werden konnten. Für die Raubeobachtungen im Rahmen der offiziellen Projektevaluation der TUHH wurden als Erhebungstage schwerpunktmäßig Mittwoch und Samstag definiert, um einen Tag unter der Woche und einen Tag am Wochenende abzudecken. Im Rahmen dieser Arbeit wurde zusätzlich der Sonntag betrachtet. Sonntage sind keine Werkzeuge und im Gegensatz zum Samstag sind die Geschäfte i.d.R. geschlossen. Traditionell werden sonntags andere Aktivitäten als unter der Woche ausgeübt, wie beispielsweise Spazieren und Flanieren. Aus diesem Grund stellt der Sonntag eine wichtige Ergänzung zu den anderen Untersuchungstagen dar, da mit einem veränderten Nutzungsverhalten der Fußgängerzone zu rechnen war.

Grundsätzlich sollte zur Beurteilung der Aktivitätstypen der Normalzustand eines Raumes betrachtet werden in Bezug auf Tageszeit, Wochentag, Jahreszeit, Witterung usw. (vgl. Flükiger und Leuba 2015, S. 11). Dies kann durch die gewählten Erhebungszeitpunkte und -phasen gewährleistet werden. Aus diesem Grund wurde an Tagen mit besonderen Events oder einer „Bespielung“ der Flächen durch die Projektinitiatoren, wie z.B. am Eröffnungstag, nicht erhoben, da es um alltägliche Nutzungsmuster bzw. Aktivitäten geht, die von den Straßennutzern selbst initiiert werden. Zudem standen Aktivitäten im Fokus, die ohne Konsumzweck stattfinden. Straßenbereiche mit Einrichtungen der Außengastronomie wurden daher nicht betrachtet.

Für die drei Methoden ergab sich damit der folgende **Erhebungsplan**:

### **Beobachtung**

Erhebungstage:	Mittwoch, Samstag, Sonntag vor und während des Projekts
Zeitintervall:	7 – 9 Uhr früher Vormittag, Arbeitswege (morgendliche Spitzenstunde)
	11 – 13 Uhr Mittagspause, Besorgungen
	13 – 15 Uhr früher Nachmittag
	16 – 18 Uhr später Nachmittag, Arbeitswege (Feierabend-Spitze)
	19 – 21 Uhr Ladenschluss, Feierabend, Nachtleben

Die Zeitintervalle ermöglichten eine ganztägige Erfassung der Nutzungen und Aktivitäten. Die Beobachtungsintervalle wurden auf zwei Stunden festgelegt, um zum einen die Konzentrationsfähigkeit des Beobachters zu gewährleisten und zum anderen um einen aussagekräftigen Zeitabschnitt aufnehmen zu können. Zwei der fünf Zeitintervalle wurden je Untersuchungstag von der Autorin übernommen. Die drei anderen Intervalle werktags wurden im Rahmen der offiziellen Projektevaluation der TUHH durchgeführt. Sonntags wurden zusätzlich zwei Zeitintervalle (7 – 9 und 15 – 17 Uhr) von der Autorin realisiert. Im ersten Intervall lag der Fokus auf der Identifikation möglicher Spuren nächtlicher Raumnutzungen. Insgesamt ergab sich eine Gesamtbeobachtungsdauer von **48 Stunden**, verteilt auf 6 Tage, von denen die Autorin 24 Stunden realisierte.

### **Shadowing**

Erhebungstage:	Mittwoch bzw. Freitag, Sonntag vor und während des Projekts
Zeitintervall:	sonntags: 13 – 15 Uhr früher Nachmittag, Spaziergänge
	werktags: 15 – 17 Uhr Nachmittag, Arbeitswege (Feierabendspitze)

Das Zeitintervall wurde je nach Wochentag so gewählt, dass mit hoher Frequentierung der Straße und Freizeitverhalten gerechnet werden konnte. Insgesamt ergab sich eine Erhebungsdauer von **acht Stunden**, verteilt auf vier Untersuchungstage.

## Befragung

Erhebungstage:	Dienstag, Freitag, Samstag, Sonntag während des Projekts	
Zeitintervall:	werktags: 10 – 12 Uhr	Vormittag, Mittagspause
	sonntags: 13 – 15 Uhr	früher Nachmittag, Spaziergänge
	werktags: 16 – 18 Uhr	später Nachmittag, Arbeitswege (Feierabend-Spitze)

Die Befragung wurde im Gegensatz zu den Beobachtungen nur während des laufenden Projekts durchgeführt. Das Zeitintervall wurde je nach Wochentag so gewählt, dass mit hoher Frequentierung der Straße und verschiedenen Nutzergruppen gerechnet werden konnte, um ein breites Meinungsbild erfassen zu können. Insgesamt ergab sich eine Erhebungsdauer von 12 Stunden, verteilt auf vier Tage. In diesem Zeitraum konnten 80 Personen befragt werden.

## Pretests

Im Vorfeld der Untersuchungen ist jede Methode einem Pretest unterzogen worden. Pretests dienen dazu, sich mit der Erhebungsmethodik vertraut zu machen sowie ggf. Erhebungsbögen auf ihre Praktikabilität und Vollständigkeit zu testen (vgl. Lamnek 2005, S. 553).

Für die **Beobachtung** wurde der Erhebungsbogen der offiziellen Projektevaluierung der TUHH (s. Anhang) verwendet. Dieser wurde nicht zusätzlich getestet. Vor der Beobachtung wurde sich mit grundsätzlichen Verhaltensregeln beim Beobachten und Fotografieren im öffentlichen Raum vertraut gemacht.

Die Methodik des **Shadowings** wurde eine Stunde innerhalb der offiziellen Fußgängerzone der Ottenser Hauptstraße erprobt. Der Pretest diente dazu, die Größe des Kartenausschnitts zu testen und zu prüfen, ob eine präzise Kartierung auch bei zügigem Gehen möglich ist. Der Maßstab des Kartenausschnitts erwies sich als gut anwendbar und wurde für den Kartenausschnitt des Projektgebiets übernommen (s. Anhang). Das Stoppen der Gehzeit per Smartphone erwies sich als problemlos. Als guter Beobachtungsabstand wurde eine Distanz von etwa zwei Pkw-Längen zur Beobachtungsperson identifiziert.

Da die Erstellung des Fragebogens von wesentlicher Bedeutung für die Durchführung der **Befragung** ist, wird darauf innerhalb der folgenden ausführlichen Methodenbeschreibung explizit eingegangen. Neben der wohl überlegten Konstruktion des Fragebogens, empfiehlt es sich, auch den Fragebogen nach der Erstellung zu testen. Insgesamt wurden zwei Testläufe durchgeführt, in denen der Fragebogenentwurf verschiedenen Personen zum Lesen und Kommen-

tieren vorgelegt wurde. Dabei sollte der Fragebogen hinsichtlich der Schlüssigkeit seines Aufbaus und der Stimmigkeit der Fragen und Antwortmöglichkeiten geprüft werden. Im Anschluss daran, wurden einzelne Begriffe ersetzt, Fragen umgestellt bzw. verworfen. In einer dritten Stufe wurde der fertige Fragebogen in Ottensen erprobt. Er erwies sich als gut anwendbar und wurde nur noch minimal angepasst.

#### 4.4 Durchführung der Erhebung

Im Folgenden wird die Durchführung der einzelnen Methoden im konkreten Fallbeispiel „Ottensen macht Platz“ beschrieben. Dabei wird aufgezeigt, welche Erhebungsziele mit den einzelnen Methoden verfolgt werden.

##### Methode 1: Umfassende Raubeobachtung

Als umfassende Raubeobachtung wird in dieser Arbeit die teilnehmende Beobachtung mittels Fotodokumentation, Raumtagebuch und Kartierungen bezeichnet. In der Literatur werden die Fotodokumentation, das Raumtagebuch sowie das Kartieren teilweise als eigenständige Methoden aufgeführt. Von der Autorin werden sie als sinnvolle, sich ergänzende Hilfsmittel für die Dokumentation des Beobachteten betrachtet und zu einer Methode zusammengefasst. Ziel der Beobachtung ist es, die natürliche Situation auf der Ottenser Hauptstraße an unterschiedlichen Wochentagen und zu verschiedenen Uhrzeiten zu erfassen. Dazu sollen **Orte und Arten des Aufenthalts und Verweilens, besondere Aktivitäten, Interaktionen und Nutzung der Straße als sozialer Raum, sportliche und spielerische Aktivitäten, Ungewöhnliches und Unerwartetes sowie Aneignungsprozesse und eigenständige Gestaltungen des Straßenraums** erforscht werden. Mit besonderen Aktivitäten sind Handlungen gemeint, die über die Nutzung der Straße als reiner Verkehrs- und Durchgangsraum hinausgehen. Zum Verweilen gehören Aktivitäten, die nicht nur im Vorbeigehen stattfinden, sondern mindestens zehn bis 15 Sekunden dauern (s. Kapitel 2.1.4.4). Ein weiterer Beobachtungsfokus liegt auf der Identifikation möglicher **Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern**, insbesondere zur morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde. Des Weiteren sollen **Nutzungsspuren** dokumentiert werden, anhand derer Rückschlüsse auf Aktivitäten, Nutzergruppen, kreative Umnutzungen usw. gezogen werden können. Diese Spuren können z.B. zurückgelassener Müll oder Gegenstände sowie Gebrauchsspuren sein. In der Literatur wird die Spurensuche als eigenständige Methode aufgeführt. In dieser Arbeit ist die Teil der umfassenden Raubeobachtung. Auf Spuren wird insbesondere spät abends und früh morgens am Wochenende geachtet, um Schlussfolgerungen auf nächtliche Nutzungen ziehen zu können. Innerhalb der zweistündigen Beobachtungsintervalle wird der Beobachtungsraum wiederkehrend durchschritten. Dabei werden relevante Beobachtungen notiert und ggf. foto-

grafiert und kartiert. Für die spätere Auswertung werden zudem der Zeitpunkt der Beobachtung, die Witterung sowie relevante Informationen über die Raumnutzer notiert. In der Karte werden die genauen Orte der Aktivitäten eingetragen.

## Methode 2: Shadowing

Das Shadowing stellt eine besondere Form der Beobachtung dar. Dabei wird das Raumnutzungsverhalten von Personen intensiver erforscht als bei der vorher beschriebenen umfassenden Beobachtung, da gezielt einer Person bzw. Personengruppe auf ihrem Weg durch den Untersuchungsraum gefolgt wird (s. Kapitel 3.4). Dabei stehen ebenfalls **Orte und Arten des Aufenthalts und Verweilens, besondere Aktivitäten, Interaktionen und Nutzung der Straße als sozialer Raum** im Fokus der Beobachtung. Darüber hinaus wird das **Gehtempo** erforscht, worüber Rückschlüsse auf die Aufenthaltsqualität des Raums gezogen werden können. Die Auswahl der Beobachteten erfolgt nach dem Zufallsprinzip, dabei wird an einem Ende der Erhebungsraums systematisch jede fünfte Person ausgewählt, die die Straße entweder aus östlicher Richtung (von der bestehenden Fußgängerzone kommend) oder aus der Gegenrichtung kommend (von der Kreuzung Ottenser Hauptstraße / Rothestraße / Nöltingstraße) betritt. Dadurch wird sichergestellt, dass unterbewusste Präferenzen die Auswahl der Beobachtungsperson nicht beeinflussen. Erfasst werden sollen etwa gleich viele Personen aus beiden Richtungen. Für die Beobachtung kommen alle Personen und Personengruppen (ab 2 Personen) infrage, die zu Fuß unterwegs sind. Nachdem die zu Beobachtenden die imaginäre Startlinie überschreiten, wird ihre gelaufene Route per Hand bzw. per Smartphone kartiert. Dabei wird eingezeichnet, auf welcher Straßenseite die Person läuft, ob sie dazu den Bürgersteig oder die Straße benutzt, wo sie stehen bleibt oder ggf. ausweicht usw. Halten sich die Personen an einer Stelle länger als zehn bis 15 Sekunden auf, wird dies auch bei dieser Methode als **Verweilort** zusammen mit der dort ausgeführten Aktivität dokumentiert. Zudem werden **Zielorte** dokumentiert. Im Shadowingbogen werden zusätzliche Informationen notiert, z.B. zur vermuteten Altersgruppe, ob die Person allein unterwegs ist sowie weitere, zur Einschätzung der Bewegung relevante Informationen, wie z.B. die Mitnahme eines Fahrrads, Kinderwagens, Gehilfe etc. Die **Durchquerungszeit** des Straßenabschnitts wird mit einer Stoppuhr erfasst. Auffällig schnelles oder langsames **Gehtempo** im Vergleich zu anderen Straßennutzern wird im Shadowingbogen vermerkt. Für die **Darstellung** werden die Bewegungslinien der Beobachteten übereinander gelegt und als schematische Übersicht dargestellt.

### Methode 3: Befragung

Über die Befragung sollen insbesondere Nutzungsgewohnheiten und Wahrnehmungen der Aufenthaltsqualität untersucht werden, die über eine Beobachtung nicht erschlossen werden können bzw. unklar geblieben sind. Dabei sollen insbesondere durch den Verkehrsversuch bedingte Veränderungen ermittelt werden. Zudem soll die generelle Akzeptanz des Verkehrsversuchs erforscht sowie Wünsche und Anregungen der Straßennutzer für eine mögliche dauerhafte Einführung der Fußgängerzone erforscht werden. Befragt werden sämtliche Straßennutzer. Dadurch wird eine breite Perspektive eingeholt und ein generelles Meinungsbild zu derartigen Verkehrsversuchen erzeugt. Systematisch wird jede fünfte Person angesprochen, um eine zufällige Auswahl der Befragten zu gewährleisten.

Befragt wird mit einem standardisierten Fragebogen (s. Anhang). Der Fragebogen besteht aus insgesamt 14 Fragen, von denen drei Fragen offen gestellt werden. Bei den anderen Fragen handelt es sich um geschlossene Fragen mit vorgegebenen Antwortmöglichkeiten. Nach einer Frage zum Bewusstsein über das Stattfinden des Verkehrsversuchs, folgen Fragen zum eigenen Nutzungsverhalten, die schnell und leicht zu beantworten sind. Auf der zweiten Seite geht es um die Meinung der Befragten zur verkehrlichen sowie Aufenthaltsqualität und zur Projektakzeptanz. Verschiedene Aspekte der verkehrlichen und Aufenthaltsqualität wurden in den Antwortvorgaben operationalisiert und sollen mittels Likert-Skalen mit vier bzw. fünf Abstufungen beurteilt werden. Drei Fragen werden dabei nur Anwohnern gestellt. Eine zu Beginn gestellte Filterfrage ermöglicht es, die Anwohner zu identifizieren. Geschlecht und Altersgruppe werden geschätzt. Für die Beantwortung des Fragebogens sind fünf bis sieben Minuten vorgesehen. Für die vorgegebenen Antwortmöglichkeiten bei den geschlossenen Fragen wurde auf vorhandenes Wissen aus anderen Fragebögen und Studien (Förster et al. 2017; infas GmbH 2018) zurückgegriffen.

## 5 Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Erkenntnisse zur Raumnutzung und Raumwahrnehmung dargestellt, die durch die Raumuntersuchung gewonnen werden konnten. Jedes Unterkapitel endet mit einer Zusammenfassung der Hauptideen der jeweiligen Untersuchungsmethode.

### 5.1 Methode 1: Umfassende Raubeobachtung

Durch die umfassende Raubeobachtung konnte herausgefunden werden, wo, wann und welche Aktivitäten sich entlang der Ottenser Hauptstraße abspielen. Es konnten **Orte und Arten des Aufenthalts und Verweilens, Interaktionen und Nutzungen der Straße als sozialer Raum, Sport und Spiel, Ungewöhnliches und Unerwartetes, Aneignungsprozesse, eigenständige Gestaltungen des Straßenraumes sowie Spuren des regelmäßigen Gebrauchs** identifiziert werden. Zunächst wird die Situation vor dem Verkehrsversuch textlich beschrieben. Die fotografische Dokumentation erfolgt auf den Seiten 62 bis 67. Zum besseren Vergleich folgt direkt im Anschluss die Fotodokumentation der Straße während des Verkehrsversuchs (S. 68 – 73). Im Anschluss daran folgt die textliche Beschreibung der neuen Situation.

#### 5.1.1 Vor dem Verkehrsversuch

##### Allgemeine Informationen

Der Parkraum ist über den gesamten Tagesverlauf stark ausgelastet: Pkw, Motorräder und Mofa parken auf beiden Seiten der Ottenser Hauptstraße. Fahrräder und Motorräder sind auf den Bürgersteigen abgestellt. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen reichen nicht aus. Die Bürgersteige sind morgens, mittags und zur Feierabendzeit sehr voll. Unter der Woche sind zu den Spitzenstunden morgens und abends viele Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs. Kinder laufen oder fahren morgens mit Rollern oder Fahrrädern auf dem Bürgersteig und kehren nachmittags zurück. Radfahrer nutzen morgens sehr häufig die Bürgersteige, im restlichen Tagesverlauf schieben sie dort eher ihr Rad oder fahren auf der Straße. Verkehrslärm wird gelegentlich vernommen, z.B. Hupen, Motorräder.

##### Orte und Arten des Aufenthalts und Verweilens

Die Bänke vor den Geschäften (z.B. Optiker und Eisladen) laden Menschen zum Sitzen ein, ohne dass sie dort zwangsläufig etwas konsumieren bzw. kaufen. Es wird sich u.a. mit dem Smartphone beschäftigt, kurz ausgeruht oder etwas Mitgebrachtes gegessen. Abends werden die Stufen und Bänke vor geschlossenen Läden und Hauseingängen genutzt, um dort Speisen

und Getränke zu verzehren. Ab und zu – besonders nach Ladenschluss – bleiben Personen kurz zur Schaufensterbetrachtung stehen. Zu allen Tageszeiten werden Hunde auf den Bürgersteigen ausgeführt.

### **Interaktionen und Begegnungen**

Begegnungen finden hauptsächlich auf den Bürgersteigen statt. Personen grüßen einander häufig im Vorbeigehen. Hin und wieder bleiben Personen für ein kurzes Gespräch stehen. Viele Begegnungen finden in Zusammenhang mit der Außengastronomie statt und Leute bleiben stehen, wenn sie Bekannte erblicken. Während der Übertragung von Fußballspielen am Wochenende kommen beispielsweise Personen auf dem Bürgersteig zum Stehen, um auf die Leinwand im Inneren einer Bar zu schauen. Dabei entstehen Gespräche mit den Personen in der Bar. Die Kreuzung Ottenser Hauptstraße / Bahrenfelder Straße wird abends zum Treffpunkt. Dort werden wartende Personen oder Gruppen beobachtet. Dabei konsumieren einige Personen Alkohol.

### **Sport und Spiel**

Abends und am Wochenende nutzen ein paar Jogger die Bürgersteige, vermutlich um zu ihren eigentlichen Laufstrecken zu gelangen. Morgens und nachmittags sind Kinder mit Rollern und Fahrrädern unterwegs.

### **Aneignungsprozesse und eigenständige Gestaltungen des Straßenraums**

Wenige Geschäfte stellen Aufsteller auf die Straße. Vor einem Fitnessstudio weisen auf dem Bürgersteig mit Kreide gemalte Pfeile und Herzen auf den Eingang. Vor einem Supermarkt und einer Bar stehen Trinknapfe für Hunde.

### **Spuren des regelmäßigen Gebrauchs**

Zwischen 7 und 8 Uhr wird regelmäßig die Straße von der Stadtreinigung gesäubert. Neben den Müllcontainern liegen morgens gelegentlich Müllsäcke, die dann mitgenommen werden. Ladenbesitzer fegen gelegentlich vor ihren Geschäften. Generell macht die Straße einen sauberen Eindruck. Die nachts draußen gelassenen Tische und Bänke vor einigen Geschäften und Restaurants, deuten auf ein hohes Sicherheitsempfinden und wenig Probleme mit Vandalismus hin. Ebenso Fahrräder, die abends vor den Türen geschlossener Läden geparkt werden. Samstagabends und sonntagmorgens häufen sich leere Bierflaschen, Glasscherben und Zigarettenkippen, die auf den Straßen zurückgelassen wurden. Müll wird über Nacht in Fahrradkörben „entsorgt“.

## Konflikte

Konfliktpotenzial bietet die morgendliche Rushhour (zwischen 7 und 8 Uhr) für Radfahrer und Fußgänger. Die Konflikte entstehen dadurch, dass die Radfahrer auf dem Bürgersteig fahren, vermutlich, um das Kopfsteinpflaster, insbesondere bei Regen, zu meiden. Dabei schlängeln sie sich je nach Fußgängeraufkommen quer durch Kinder und Erwachsene auf dem Bürgersteig. In den meisten Fällen scheinen die Fußgänger Verständnis für die Situation der Radfahrer zu haben. Diskussionen werden selten beobachtet. In der Mittagszeit halten auf der Kreuzung Ottenser Hauptstraße / Bahrenfelder Straße verschiedene Paketdienste und versperren dauerhaft den Weg für Fußgänger und Radfahrer. Auf Grund parkender Autos ist die Kreuzung Ottenser Hauptstraße / Nöltingstraße / Rothestraße stets unübersichtlich für alle Verkehrsteilnehmer. Es kommt immer wieder zu Missverständnissen über die Vorfahrt und Gefahrensituationen, wobei gehupt und scharf gebremst wird. Die Kreuzung Ottenser Hauptstraße / Bahrenfelder Straße ist ebenfalls unübersichtlich, besonders für Radfahrer. Auch hier kommt es gelegentlich beinahe zu Kollisionen. Einige Radfahrer fühlen sich durch einparkende Autos gestört und kommentieren dies.

## 5.1.2 Fotodokumentation

# Vor dem Verkehrsversuch



Abb. 12: Ottenser Hauptstraße vor dem Verkehrsversuch. Eigene Aufnahme vom 14.08.2019.



BEGEGNUNG



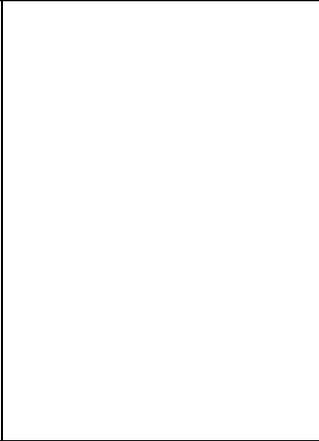
INTERAKTION



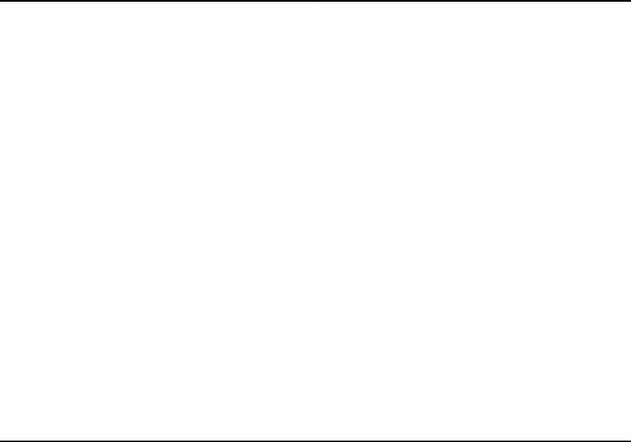
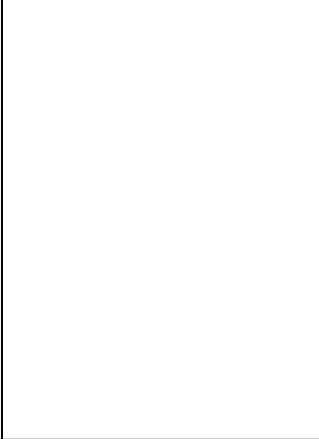
BEGEGNUNG



			
	<p>SPIEL</p>		
<p>SPORT</p>			
	<p>BEWEGUNG</p>		



ORTE DES  
VERWEILENS





EROBERUNG  
DER STRASSE



MÜLL





KONFLIKTE

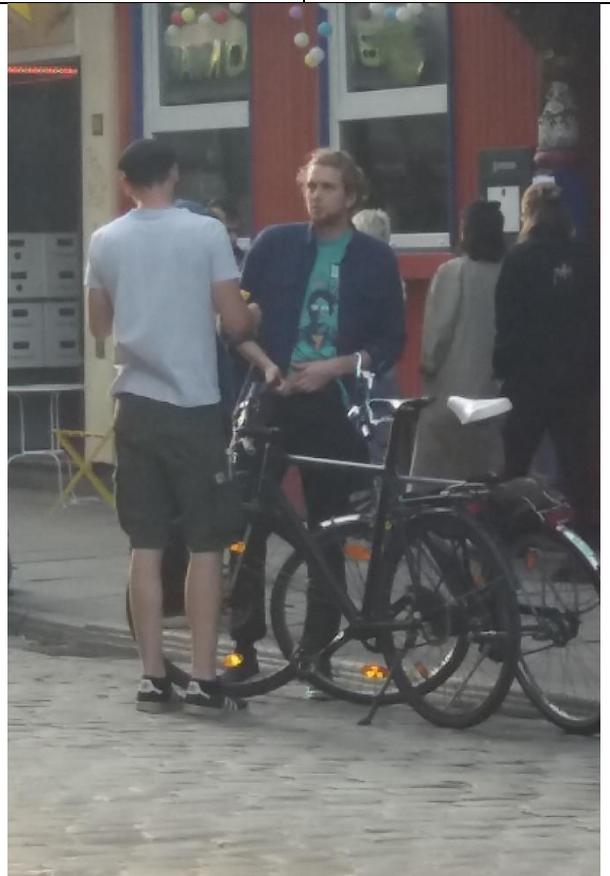
## Während des Verkehrsversuchs



Abb. 13: Ottenser Hauptstraße während des Verkehrsversuchs. Eigene Aufnahme vom 28.09.2019.



BEGEGNUNG

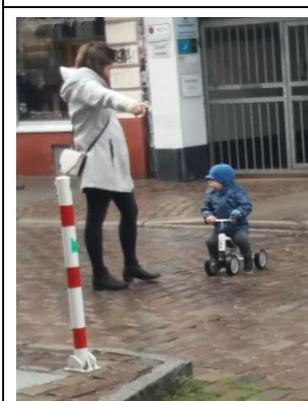


INTERAKTION



BEGEGNUNG

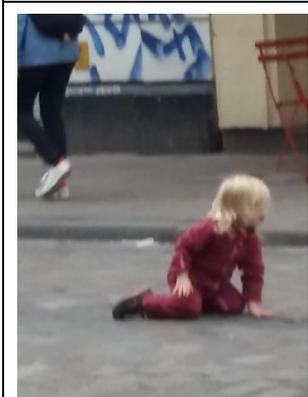




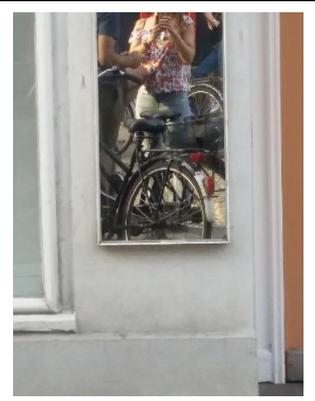
SPIEL



SPORT



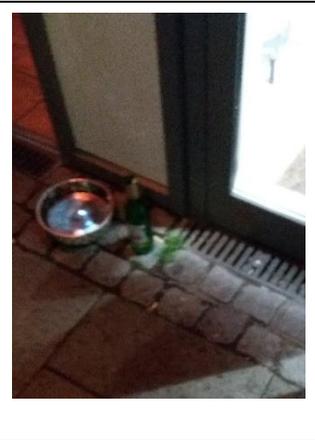




EROWERUNG  
DER STRASSE



MÜLL

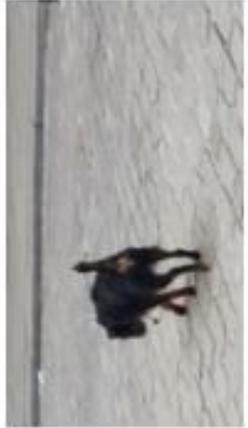




KONFLIKTE



KONFLIKTLÖSUNG



### 5.1.3 Während des Verkehrsversuchs

#### Allgemeine Informationen

Auch während des Verkehrsversuchs sind viele Fußgänger auf den Bürgersteigen unterwegs, insbesondere bei Regen. Radfahrer nutzen verstärkt die Fahrbahn, trotz des Kopfsteinpflasters. Bei schönem Wetter und am Wochenende gehen viele Menschen auf der Fahrbahn. Bis 11 Uhr werden die Geschäfte beliefert, manchmal auch länger. Einige Personen laufen bereits vor 11 Uhr auf der Fahrbahn. Fahrräder werden vermehrt auf der Straße abgestellt. Kurz hinter der Mottenburger Straße weisen eine offizielle Infotafel und gelbe Fahrbahnmarkierungen auf den temporären Fußgängerbereich hin. Zudem wurde dort Parklet (eine Holzkonstruktion, die zum Sitzen genutzt werden kann) vom Bezirksamt Altona aufgestellt. Die Verkehrsschilder sind abgedeckt. Verkehrslärm wird nicht beobachtet. Die Polizei kontrolliert hin und wieder das Vorliegen der Anwohnergenehmigungen und die Einhaltung des Schrittempos. Zu unterschiedlichen Zeitpunkten wird die Straße immer noch häufig von Pkw durchfahren. Hin und wieder parken Autos im Straßenraum, insbesondere gegenüber der Sparkasse.

#### Orte und Arten des Aufenthalts und Verweilens

Nahe des Kreuzungsbereichs Ottenser Straße / Bahrenfelder Straße sitzen bei schönem Wetter abends und am Wochenende viele Menschen auf den Bordsteinen. Einige von ihnen trinken mitgebrachte Getränke, essen, unterhalten sich, sonnen sich oder hören Musik. An einigen Tagen erweitern die Bars, bzw. die Gäste der Bars, die Außensitzbereiche und stellen Sitzmöglichkeiten auf die Straße. Hauseingänge und Bänke vor Geschäften werden z.B. zum Sitzen, Essen und Trinken, Telefonieren oder Lesen genutzt. Insbesondere Paare und Gruppen laufen auf der Fahrbahn, darunter viele Familien mit Kindern und Hundebesitzer. Personen, die einen Kinderwagen oder ein Fahrrad schieben, benutzen ebenfalls häufig die Fahrbahn. Auf dem Parklet und der Palette vor dem Blumenladen sitzen bei gutem Wetter regelmäßig Menschen. Schaufensterbetrachtungen finden insbesondere nach Ladenschluss statt.

#### Interaktionen und Begegnungen

Begegnungen finden nun auch auf der Fahrbahn statt und für Gespräche weichen viele Personen auf die Straße aus. Am Eingang des temporären Fußgängerbereichs, an der Infotafel und am Parklet kommt es zu spontanen Gesprächen, auch unter Fremden. Dabei wird häufig der Verkehrsversuch thematisiert bzw. als Gesprächseinstieg genutzt. Das Parklet wird für einen Flohmarkt genutzt.

## Sport und Spiel

Kinder nutzen die Fahrbahn und das Parklet zum Spielen und Toben. Dabei kommen trotz des Kopfsteinpflasters u.a. Fahrräder, Laufräder, Roller und Fußbälle zum Einsatz. Vor der Sparkasse wird eine Tischtennisplatte aufgestellt.

## Ungewöhnliches und Unerwartetes

Die Straße an sich wird zum Fotomotiv und ein paar Personen halten die Erinnerung an die temporäre Fußgängerzone fest. Einige Personen nutzen den Straßenraum zum Sonnenbaden und legen sich auf die Fahrbahn.

## Aneignungsprozesse und eigenständige Gestaltungen des Straßenraums

Die Vorsprünge des Bürgersteigs wurden bepflanzt. Mehrere Geschäfte und Bars haben mittlerweile Topfpflanzen herausgestellt. Vor einigen Geschäften stehen mittlerweile Stühle draußen. Mehr Geschäfte haben Waren draußen auf dem Bürgersteig. Der Blumenladen hat eine Palette als Ausstellungsfläche für Blumen aufgestellt.

## Spuren des regelmäßigen Gebrauchs

Das Parklet wurde mit Graffiti besprüht. Um es herum liegen regelmäßig Zigarettenkippen und Müll. Insgesamt werden mehr Müll und Bierflaschen auf der Straße zurückgelassen. Verlorene Spielzeug (Buch und Schaufel) wird ebenfalls entdeckt. In mehreren Hauseingängen stehen Kisten mit Dingen zum Verschenken. Überreste von Luftballons an einem Baum könnten auf eine Verschönerungsaktion der Straße hindeuten.

## Konflikte

Konflikte bestehen nun vorrangig zwischen nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern und Autofahrern. Einige Fahrer halten sich nicht an die Schrittgeschwindigkeit, worauf andere Verkehrsteilnehmer mit Kopfschütteln und Gesten reagieren. Hin und wieder fallen Kommentare über die Autofahrer. Teilweise wird dabei Verständnis geäußert (u.a. „schlechte Ausschilderung der Fußgängerzone“, „Probleme für Ortsunkundige“), teilweise geschimpft („uneinsichtige Autofahrer“ u.Ä.). Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf den Bürgersteigen werden, auch während der Rushhour, seltener beobachtet als vor dem Verkehrsversuch.

### 5.1.4 Zusammenfassung

Anhand der Raumbesichtigung wurde ersichtlich, dass die meisten Probleme und Konflikte in der Ottenser Hauptstraße auf Grund der Enge der Bürgersteige, des Kopfsteinpflasters auf der Fahrbahn und der schlechten Einsehbarkeit der Kreuzungen auf Grund parkender Pkw entstehen. Ohne die parkenden Autos entstehen neue Sichtverhältnisse, von denen sowohl

die Verkehrsteilnehmer, als auch die Anwohner profitieren: Andere Menschen, sowie die Geschäfte auf der gegenüberliegenden Straßenseite, sind nun erkennbar und können auch im Vorbeigehen betrachtet werden. Fahrräder seit dem Verkehrsversuch häufiger auf der ehemaligen Fahrbahn abgestellt und Personen, die für Gespräche stehen bleiben, weichen auf die Straße aus. Dadurch entspannt sich die Situation auf den stets gut besuchten Bürgersteigen. Nach Ladenschluss wird der Abschnitt westlich der Nöltingstraße sehr ruhig. Die Mehrheit der Leute hält sich dort nur noch in den Bars auf. Östlich der Nöltingstraße ist es abends belebter: hier wird der Straßenraum von wenigen Menschen auch bereits vor dem Verkehrsversuch zum Sitzen und Verweilen genutzt: Dazu wird sich vor geschlossene Geschäfte und in Hauseingänge gesetzt und getrunken, seltener gegessen. Spuren von diesem Verhalten, wie hinterlassener Müll, zerbrochene Bierfalschen und Zigarettenskippen, sind am nächsten Morgen – insbesondere samstags und sonntags – erkennbar. Je nach Wochentag und Wetter, nutzen seit dem Verkehrsversuch viele Menschen die Fahrbahn und verteilen sich im Raum. Besonders junge Paare und Familien nutzen das größere Platzangebot. Senioren nutzen weiterhin eher die Bürgersteige, was mit dem als unbequem empfundenen Kopfsteinpflaster zusammenhängen könnte. Besonders bei schönem Wetter zeigt sich eine klare Zunahme der Verweilaktivitäten. Diese finden – aufgrund fehlender Sitzmöglichkeiten – vorwiegend auf Bordsteinen und Stufen vor Hauseingängen statt. Die Konflikte haben sich seit dem Verkehrsversuch verlagert: Während sich die Enge der Ottenser Hauptstraße vor allem durch die Platzkonkurrenz zwischen Fußgängern und Radfahrern auf den Bürgersteigen bemerkbar machte, weichen sowohl Fußgänger als auch Radfahrer nun auf die Fahrbahn aus – trotz des Kopfsteinpflasters. Nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer geraten jetzt eher in Konflikt mit dem noch stattfindenden Autoverkehr.

## 5.2 Methode 2: Shadowing

Mit dem Shadowing konnte insbesondere Wissen über die **Straßenraumausnutzung, Ziel- und Verweilorte, Durchquerungszeit und Gehtempo** der beobachteten Fußgänger gesammelt werden. Zunächst werden beide Werkzeuge (vor und während des Versuchs) gegenübergestellt und textlich beschrieben. Im Anschluss folgt die Gegenüberstellung der Ergebnisse der beiden Sonntage.

### Symbolik der Darstellung

- Verweilorte      → Gehrichtung      - - - Personengruppen, die sich aufteilen

### 5.2.1 Werktags

#### Ergebnisüberblick

##### Vor dem Verkehrsversuch

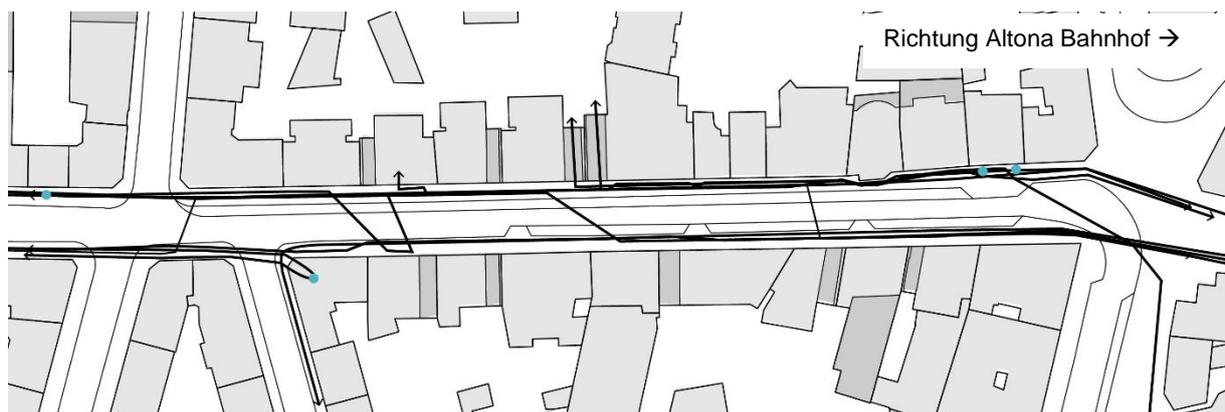


Abb. 14: Bewegungen von Fußgängern in der Ottenser Hauptstraße werktags vor Projektbeginn, n=10.

##### Während des Verkehrsversuchs

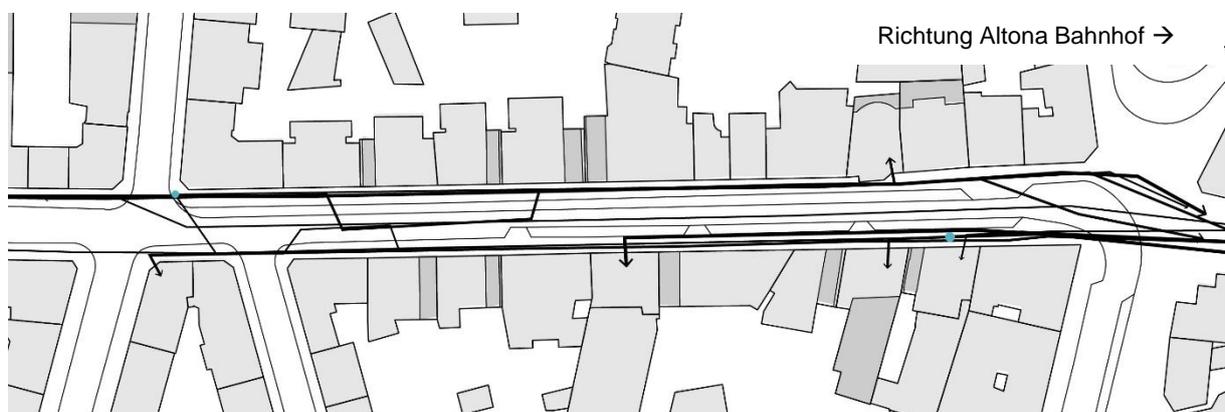


Abb. 15: Bewegungen von Fußgängern in der Ottenser Hauptstraße werktags während des Projekts, n=10.

## **Vor dem Verkehrsversuch**

**Datum und Zeitraum:** Freitag, 16.08.2019 von 15 bis 17 Uhr

**Wetter:** ca. 20 Grad, sonnig / leicht bewölkt

### **Allgemeine Informationen**

Auf den Bürgersteigen herrschte reges Treiben, viele Fußgänger waren unterwegs. Auf Teilen des Bürgersteigs waren Fahrräder abgestellt. Die Bars und Restaurants hatten Tische und Stühle draußen, an denen sich wenige Menschen aufhielten. Der Parkraum war stark ausgelastet. Auf der Straße fuhren wenige Autos. Einige Radfahrer schoben ihre Räder auf dem Bürgersteig. Konflikte waren nicht erkennbar.

Bei den Beobachteten handelt es sich um neun Einzelpersonen (Altersgruppen 21-30, 5x 31-40, 2x 41-50 sowie 51-60) und ein Duo (Altersgruppe 11-20).

### **Straßenraumnutzung**

Alle zehn Beobachteten gingen auf dem Bürgersteig (s. Abb. 14). Auf der Straße befanden sich lediglich kurzzeitig vier Personen zum Überqueren.

### **Ziel- und Verweilorte**

30 % der Beobachteten verweilten kurzzeitig im Straßenraum; beispielsweise für Schaufensterbetrachtung. 20 % der Beobachteten erreichten in der Ottenser Hauptstraße ihr Ziel: Orte des Konsums (Geschäfte und gastronomische Einrichtungen). 20 % bogen von der Straße ab.

### **Gehtempo**

Die durchschnittliche Gehzeit auf dem Straßenabschnitt betrug etwa 2 Minuten (02:02 Minuten, n = 6). Das Gehtempo wies keine Besonderheiten auf.

## Während des Verkehrsversuchs

**Datum und Zeitraum:** Mittwoch, 25.09.2019 von 15 bis 17 Uhr

**Wetter:** ca. 15 Grad, wolkig / leichter Regen, zum Zeitpunkt der Beobachtung regnerisch

### Allgemeine Informationen

Trotz des Regenwetters waren auf den Bürgersteigen stets Fußgänger unterwegs. Einzelne Fahrräder waren auf der Straße abgestellt. Die Bars und Restaurants hatten Tische und Stühle draußen, jedoch hielten sich dort verhältnismäßig wenig Menschen auf. Das Parklet war nass und niemand hielt sich dort auf. Einzelne Autos fuhren durch die Straße, wobei nicht alle Schritttempo einhielten. Kurzzeitig parkten zwei Fahrzeuge gegenüber der Sparkasse. Konflikte waren nicht erkennbar.

Bei den Beobachteten handelt es sich um sechs Einzelpersonen (Altersgruppen 2x 21-30, 2x 31-40, 2x 51-60), ein Pärchen (Altersgruppe 31-40) und drei Duos (Altersgruppen 21-30, 31-40 und 41-50). Eine der Einzelpersonen war mit einem Kinderwagen unterwegs.

### Straßenraumnutzung

30 % der Beobachteten gingen – zumindest teilweise – auf der Fahrbahn. Eine Person davon, mit Kinderwagen, lief die gesamte Strecke auf der Fahrbahn. Nach Ende des temporären Fußgängerbereichs lief sie weiter auf der Straße und ging erst ab der Nöltingstraße auf den Bürgersteig zurück (s. Abb. 15). Das Regenwetter hatte vermutlich Einfluss auf die Wegwahl, wodurch die geringe Zahl von Menschen auf der Fahrbahn erklärt werden könnte. Vermutlich suchten die Personen Schutz unter den Markisen und entlang der Häuserfassaden.

### Ziel- und Verweilorte

20 % der Beobachteten nutzten die Straße kurzzeitig zum Verweilen, z.B. um sich mit ihrem Smartphone zu beschäftigen. Die Hälfte der Beobachteten erreichte ihr Ziel auf der Ottenser Hauptstraße: Orte des Konsums (Geschäfte und gastronomische Einrichtungen).

### Geh tempo

Die durchschnittliche Gehzeit für den beobachteten Projektabschnitt betrug etwas mehr als 2 ½ Minuten (02:37 Minuten, n = 6). Die schnellste Person war diejenige mit Kinderwagen, die die gesamte Strecke auf der Fahrbahn lief (01:12 Minuten). Über die Hälfte der Beobachteten war auffallend schnell (drei Einzelpersonen und ein Pärchen) bzw. langsam (eine Einzelperson und ein Duo) unterwegs.

## 5.2.2 Am Wochenende

### Ergebnisüberblick

#### Vor dem Verkehrsversuch

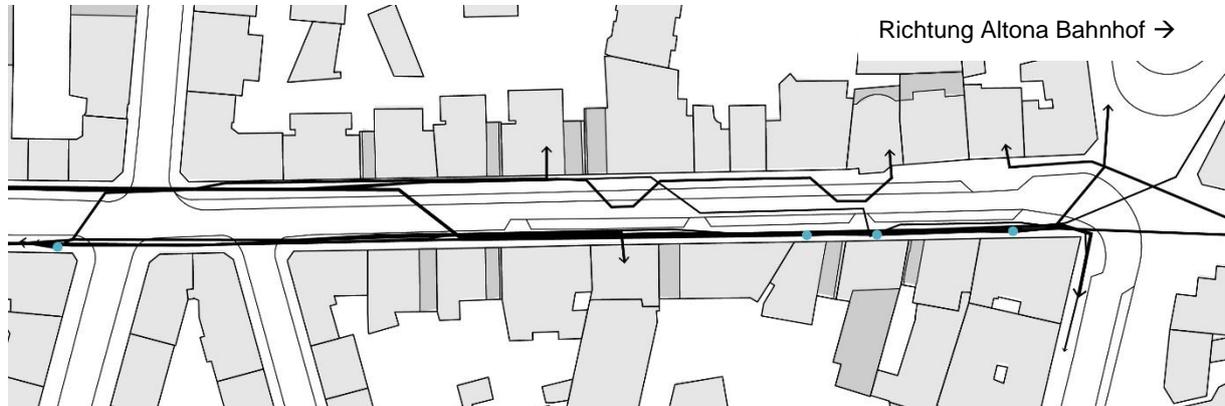


Abb. 16: Bewegungen von Fußgängern in der Ottenser Hauptstraße sonntags vor Projektbeginn, n=10.

#### Während des Verkehrsversuchs

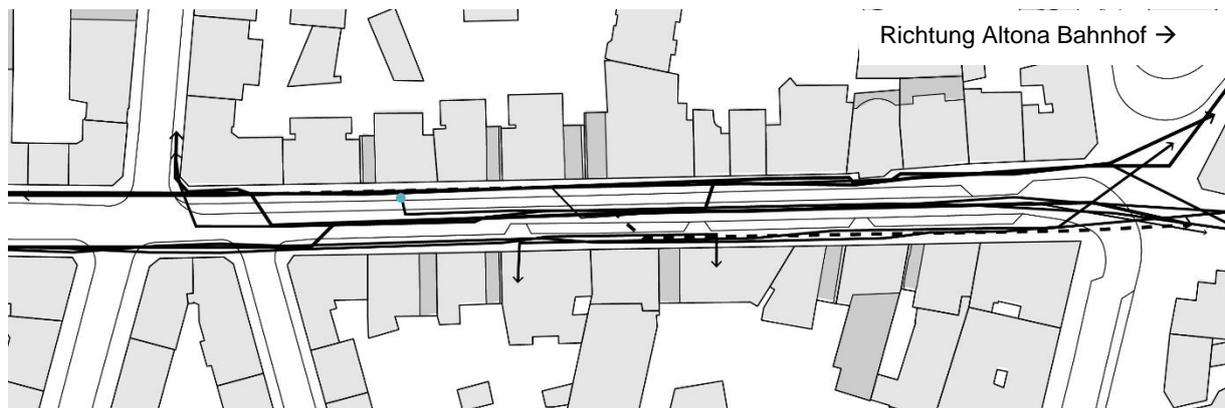


Abb. 17: Bewegungen von Fußgängern in der Ottenser Hauptstraße sonntags während des Projekts, n=10.

#### Vor dem Verkehrsversuch

**Datum und Zeitraum:** Sonntag, 18.08.2019 von 14 bis 16 Uhr

**Wetter:** ca. 17 Grad, wolkig / leichter Regen, zum Zeitpunkt der Beobachtung trocken

#### Allgemeine Informationen

Auf den Bürgersteigen waren trotz Regenwetters stets Fußgänger unterwegs. Auf Teilen des Bürgersteigs waren Fahrräder, Lastenräder und Kinderwagen abgestellt. Die Bars und Restaurants hatten Tische und Stühle draußen, jedoch hielten sich dort verhältnismäßig wenig

Menschen auf. Der Parkraum war stark ausgelastet. Es herrschte insgesamt wenig Verkehr. Konflikte waren nicht erkennbar.

Bei den Beobachteten handelt es sich um sieben Einzelpersonen (Altersgruppen 21-30, 3x 31-40, 41-50, 51-60 sowie 61-70), zwei Pärchen (Altersgruppen 21-30 und 51-60) und eine dreiköpfige Gruppe (Altersgruppe 21-30).

### **Straßenraumnutzung**

80 % der Beobachteten liefen die gesamte Strecke auf dem Bürgersteig (s. Abb. 16). 20 % der Beobachteten gingen zeitweise auf der Fahrbahn, darunter eine dreiköpfige Gruppe. Drei weitere Personen befanden sich kurzzeitig zum Überqueren auf der Fahrbahn.

### **Ziel- und Verweilorte**

30 % der Beobachteten verweilten kurzzeitig im Straßenraum für Schaufensterbetrachtungen. 40 % der Beobachteten erreichten ihr Ziel auf der Ottenser Hauptstraße: Zielorte waren konsumorientiert sowie Eingänge zu Wohnungen.

### **Geh tempo**

Die durchschnittliche Gehzeit für den beobachteten Projektabschnitt betrug etwa 2 ½ Minuten (02:31 Minuten, n = 6). Bei der Hälfte der Beobachteten konnte auffällig schnelles (zwei Einzelpersonen) bzw. langsames Gehen (zwei Pärchen, eine Einzelperson) beobachtet werden.

## **Während des Verkehrsversuchs**

**Datum und Zeitraum:** Sonntag, 22.09.2019 von 14 bis 16 Uhr

**Wetter:** ca. 25 Grad, sonnig

### **Allgemeine Informationen**

Im gesamten Straßenraum herrschte reges Treiben. Viele Fahrräder waren auf dem Bürgersteig abgestellt, vereinzelt auch auf der Straße. Die Tische und Stühle der Bars und Restaurants waren voll besetzt. Auf dem Parklet und den Paletten saßen immer wieder Menschen. Zudem setzten sich sehr viele Menschen in Hauseingänge, auf Stufen und Bordsteinkanten. Sehr wenig Autos fuhren durch die temporäre Fußgängerzone. Sie fuhren Schritttempo, was möglicherweise daran lag, dass sie auf Grund der vielen Menschen auf der Straße nicht schneller fahren konnten. Konflikte waren nicht erkennbar.

Bei den Beobachteten handelt es sich um drei Einzelpersonen (Altersgruppen 31-40, 51-60 sowie 61-70), fünf Pärchen (Altersgruppen 4x 21-30 sowie 31-40) und zwei Gruppen (vierköpfige Familie: Eltern mit Grundschulkind und Baby im Kinderwagen sowie dreiköpfige Frauengruppe mit Grundschulkind).

### Straßenraumnutzung

50 % der Beobachteten gingen den gesamten Projektabschnitt bzw. einen Großteil davon auf der Fahrbahn (s. Abb. 17). 20 % von ihnen gingen auch nach Ende des temporären Fußgängerbereichs weiter auf der Straße bis zur Nöltingstraße. Bei den Personen, die auf der Straße liefen, handelte es sich um drei Pärchen und zwei Gruppen.

Auffällig war, dass sich die beiden Gruppen im Verlauf der Straße beim Gehen aufteilten: im ersten Fall (s. Abb. 18) lief eine vierköpfige Familie zunächst gemeinsam auf der Straße, die Mutter mit Kinderwagen wechselte dann auf den Bürgersteig zurück (gestrichelte Linie). Vater und Kind blieben auf der Straßenmitte.

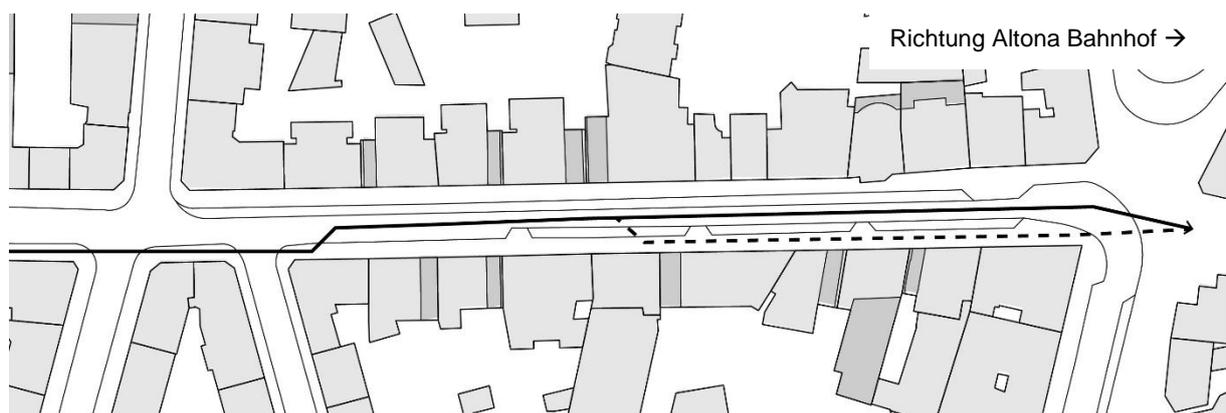


Abb. 18: Bewegungen einer vierköpfigen Familie sonntags während des Projekts.

Im zweiten Beispiel lief eine Gruppe zunächst auf dem Bürgersteig, wechselte dann jedoch auf die Straße. Ein Kind mit einem Roller blieb die ganze Zeit auf dem Bürgersteig (gestrichelte Linie, s. Abb. 19).

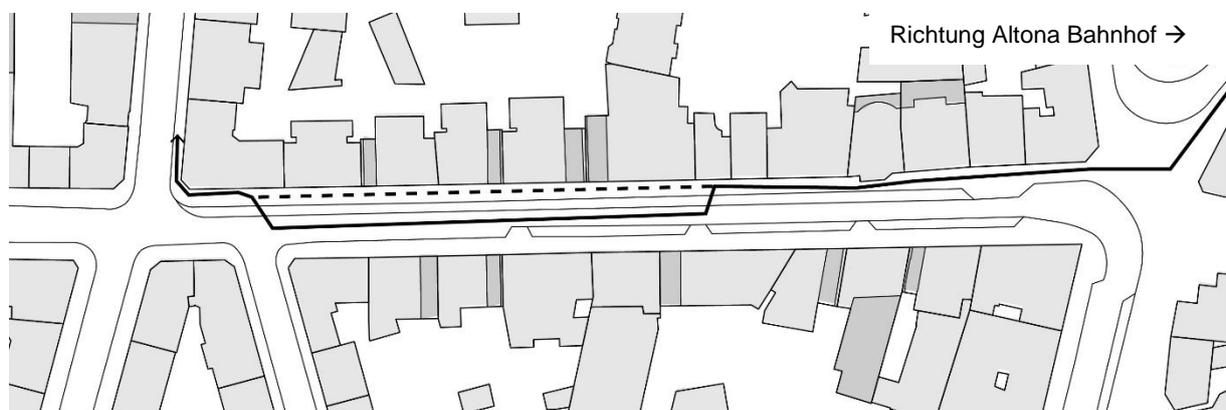


Abb. 19: Bewegungen einer vierköpfigen Gruppe sonntags während des Projekts.

## Ziel- und Verweilorte

Von den zehn Beobachteten nutzte ein Pärchen die Fahrbahn zum Verweilen und setzte sich kurz vor dem Ende des Fußgängerbereichs auf den Bordstein, um sich zu sonnen (s. Abb. 20). Die Verweildauer betrug deutlich länger als zehn Minuten.

20 % der Beobachteten hatten ihr Ziel auf der Ottenser Hauptstraße: Orte des Konsums (Geschäfte und gastronomische Einrichtungen).



Abb. 20 Ein Pärchen fühlt sich zum Sonnenbad auf der Straße eingeladen. Eigene Aufnahme vom 22.09.2019.

## Gehtempo

Die durchschnittliche Gehzeit für den beobachteten Projektabschnitt betrug deutlich über 3 Minuten (03:13 Minuten, n = 8). Auffällig langsam bewegten sich die beiden Gruppen, die mit Kind(ern) unterwegs waren.

### 5.2.3 Zusammenfassung

Das Shadowing zeigt deutliche Unterschiede der Straßennutzung vor und während des Verkehrsversuchs: im Vergleich zu vorher wird die ehemalige Fahrbahn intensiv von den Menschen für die Fortbewegung und für Aufenthaltsaktivitäten genutzt.

Zudem zeigt sich ein genereller Unterschied der Straßennutzung an Werktagen und am Wochenende: Am Wochenende wird der Raum generell intensiver genutzt. Bereits vor dem Versuch liefen ein paar Menschen am Wochenende auf der Fahrbahn.

Zusammenfassend lässt sich Folgendes festhalten:

### Straßenraumnutzung

- Vor dem Verkehrsversuch nutzen Fußgänger fast ausschließlich die Bürgersteige
- Seit dem Verkehrsversuch wird der ehemalige Straßenraum deutlich häufiger genutzt, besonders von Paaren und Gruppen (darunter auch Eltern mit Kindern)
- Bei Regen wird der ehemalige Straßenraum wenig genutzt (Kopfsteinpflaster!)
- Am Wochenende wird der Straßenraum häufiger genutzt als werktags
- Fußgänger, die von Beginn auf dem Bürgersteig laufen, bleiben meist dort

- Fußgänger, die von Beginn auf der Straße laufen, bleiben meist dort, es sei denn, sie schieben etwas auf Rädern (Fahrrad, Kinderwagen, Rollkoffer etc.) → wechseln auf Bürgersteig zurück
- Fußgänger, die ein Geschäft oder die Gastronomie besuchen wollen, laufen meist von Beginn auf dem Bürgersteig
- Die Mehrheit bewegt sich nach wie vor auf einer Straßenseite
- Der Bürgersteig ist nach wie vor höher frequentiert als ehemaliger Straßenraum

### Ziel- und Verweilorte

- Vor dem Verkehrsversuch kam es häufiger zum kurzzeitigen, konsumorientierten Verweilen (u.a. Schaufenster, Imbiss, Geldautomat)
- Seit dem Verkehrsversuch wird seltener im ehemaligen Straßenraum verweilt, wenn jedoch verweilt wird, dann länger als vorher und in Zusammenhang mit neuen Nutzungen (z.B. Sonne genießen, auf dem Bordstein sitzen)
- Der Straßenraum an sich wird zum Verweilort: Bordsteinkanten, Hauseingänge, Stufen sowie die Möblierung (Parklet und Paletten) werden zum Verweilen genutzt
- Zielorte veränderten sich nicht und sind weiterhin stark frequentiert (u.a. Bäckereien, Supermarkt, Gastronomie)

### Gehtempo

- Seit dem Versuch lassen sich die Menschen mehr Zeit, die Ottenser Hauptstraße zu durchqueren
- Am Wochenende lassen sich die Menschen mehr Zeit zum Gehen und betrachten eher die Schaufenster
- Zum schnellen Gehen wählen die Leute am Wochenende eher den Bürgersteig (Kopfsteinpflaster!), zum gemütlichen Schlendern die Straße; werktags ist es andersherum: zum schnellen Gehen wird die Straße gewählt

### 5.3 Ergebnisse Methode 3: Befragung

Mit der Befragung konnten **Nutzungsgewohnheiten** und die **Wahrnehmung der Aufenthaltsqualität** der Ottenser Hauptstraße sowie, durch den Verkehrsversuch bedingte Veränderungen, erforscht werden. Zudem konnte ein generelles Meinungsbild zur Akzeptanz des Verkehrsversuchs gewonnen werden.

#### Überblick über die Befragten

Abbildung 21 gibt einen Überblick über die Zusammensetzung der Befragten. Befragt wurden 80 Einzelpersonen, die an den Befragungstagen die Ottenser Hauptstraße nutzen. Davon waren die Hälfte Frauen und die Hälfte Männer, schätzungsweise im Alter zwischen 20 und 70 Jahren. Die am häufigsten vertretenen Gruppen waren die der 31- bis 40-Jährigen sowie der 21- bis 30-Jährigen. Am wenigsten vertreten waren die über 60-Jährigen. Personen im Alter unter 20 Jahren wurden bei der Befragung nicht angetroffen.

Etwa die Hälfte der Befragten waren Anwohner (38 Personen). Die andere Hälfte hat ihren Wohnort außerhalb von Ottensen (42 Personen). Dadurch lassen sich Meinungen von Anwohnern und Nicht-Anwohnern, nachfolgend als Passanten bezeichnet, differenziert betrachten.

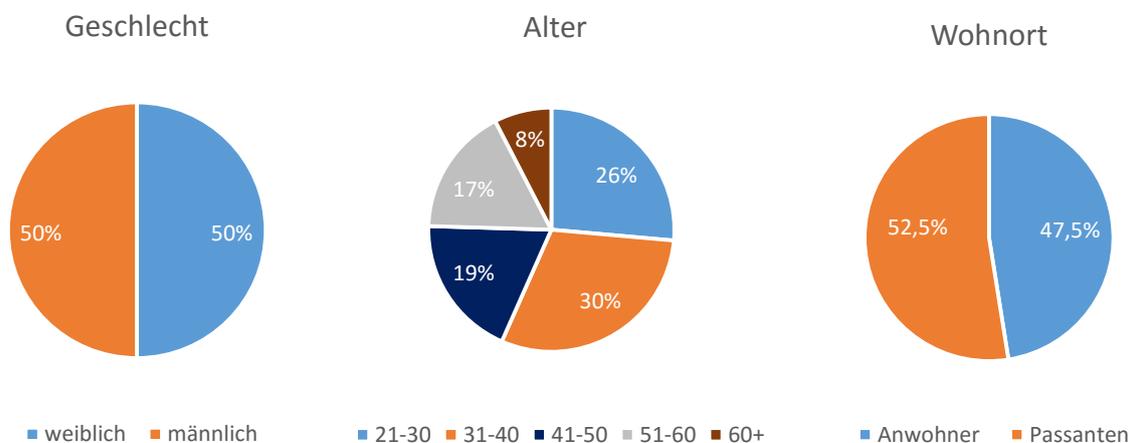


Abb. 21: Geschlecht, Alter und Wohnort der Befragten. n=80. Eigene Darstellung.

#### Wahrnehmung der Atmosphäre vor Ort

Die große Mehrheit aller Straßennutzer (75 von 80 Befragten) hatte den Verkehrsversuch bemerkt und war sich bewusst, dass sie sich zum Zeitpunkt der Befragung in einem „besonderen“ Raum aufhielt. Lediglich 5 der Befragten hatten die Veränderung noch nicht wahrgenommen. Die Atmosphäre vor Ort wurde mehrheitlich positiv eingeschätzt und am häufigsten mit den Worten „entspannt“, „ruhig“ und „angenehm“ beschrieben.

## Nutzungsgewohnheiten

### ➤ Nutzungshäufigkeit und Verkehrsmittelwahl

Der Großteil der Anwohner (79 %) nutzt die Ottenser Hauptstraße täglich oder fast täglich. Die restlichen Anwohner (21 %) sind dort ein- bis dreimal pro Woche unterwegs. Bei den befragten Passanten ist die Nutzungshäufigkeit sehr unterschiedlich (s. Abb. 22). 5 Passanten kamen extra nach Ottensen, um sich den Verkehrsversuch anzuschauen.

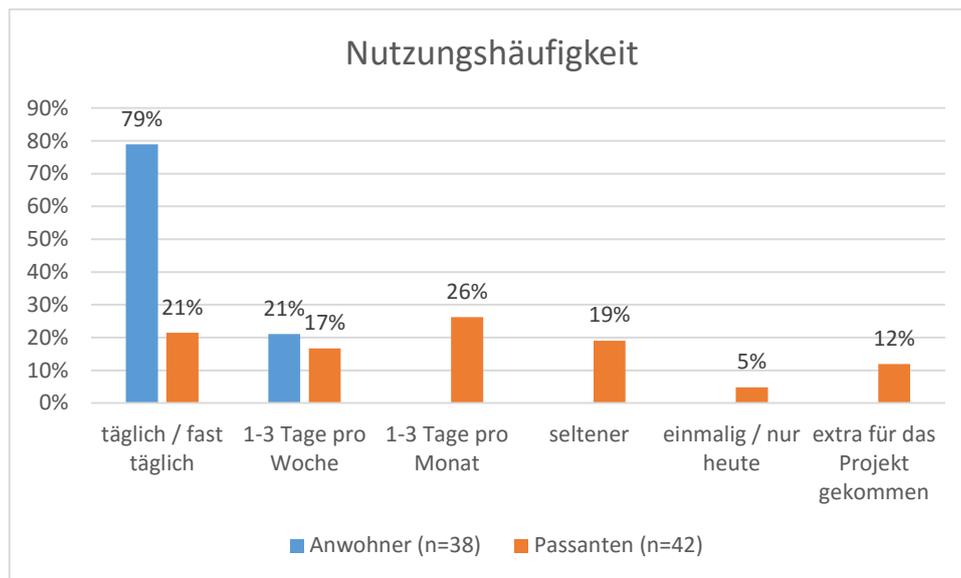


Abb. 22: Nutzungshäufigkeit der Ottenser Hauptstraße. Eigene Darstellung.

Am Tag der Befragung sind fast alle Anwohner zu Fuß (76 %) oder mit dem Fahrrad (18 %) in die Ottenser Hauptstraße gekommen (s. Abb. 23). Die Mehrheit der Passanten kam mit dem ÖPNV (48 %), jeder Vierte kam mit dem Auto.

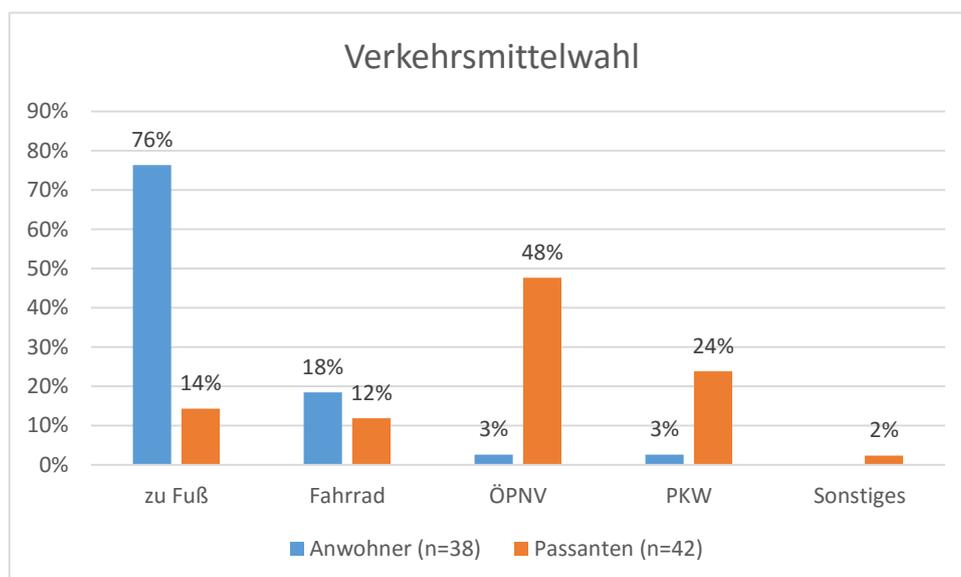


Abb. 23: Verkehrsmittelwahl am Tag der Befragung. Eigene Darstellung.

### ➤ Nutzungszweck

Die Nutzungen der Ottenser Hauptstraße sind am Tag der Befragung vielfach konsumorientiert: Fast die Hälfte der Anwohner (48 %) und jeder dritte Passant (30 %) ist zum Einkaufen oder für den Besuch gastronomischer Einrichtungen vor Ort (s. Abb. 24). Des Weiteren wird die Straße als Durchgangsraum für den Nachhause- oder Arbeitsweg genutzt. Freiwillige Aktivitäten, wie Spazieren und Flanieren, sowie Verweilaktivitäten werden selten als Nutzungszweck angegeben. Als Treffpunkt wird die Straße eher von Passanten als von Anwohnern genutzt.

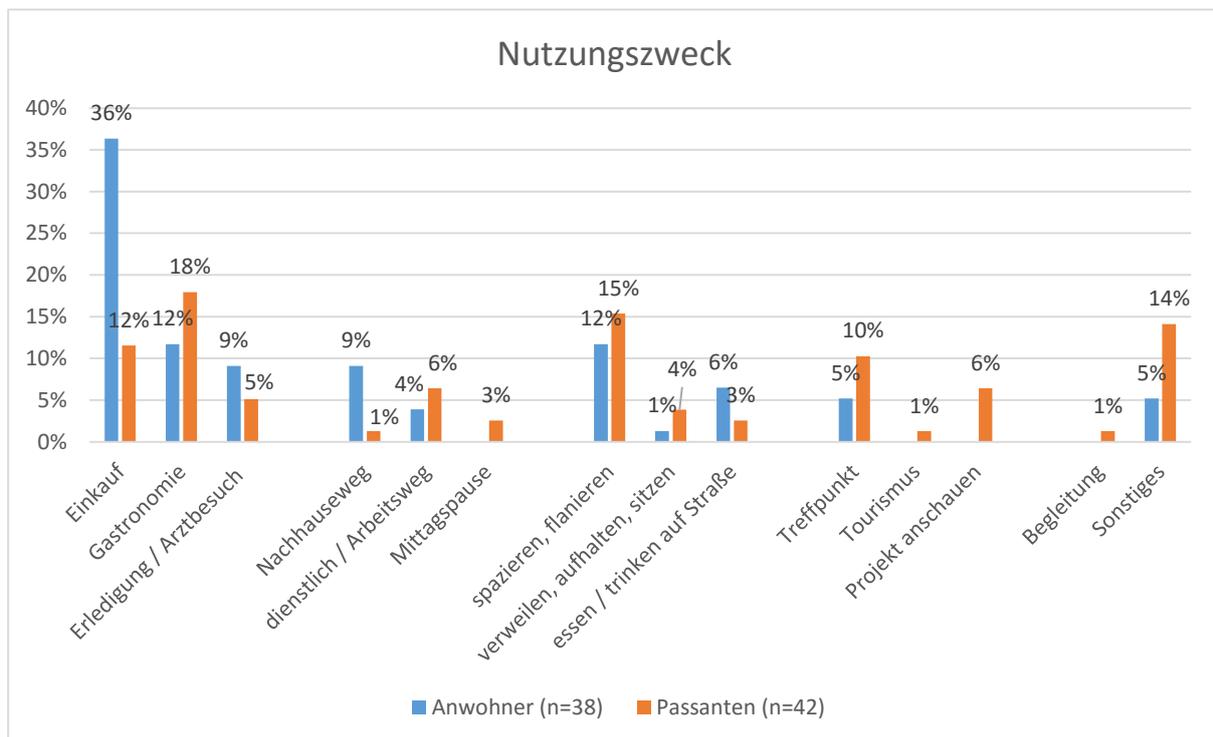


Abb. 24: Nutzungszweck der Ottenser Hauptstraße am Tag der Befragung. Mehrfachnennungen möglich (Gesamtzahl: 155). Eigene Darstellung.

### ➤ Nutzungshäufigkeit und -dauer seit Beginn des Verkehrsversuchs

Die deutliche Mehrheit der Befragten hat ihr Nutzungsverhalten in Bezug auf die Nutzungshäufigkeit und -dauer seit dem Verkehrsversuch nicht geändert. So geben 71 % der Anwohner und 62 % der Passanten an, dass sie sich seit Beginn des Verkehrsversuchs nicht länger oder häufiger in der Ottenser Hauptstraße aufhalten als vor dem Versuch (s. Abb. 25). Etwa jeder vierte Anwohner (26 %) und jeder fünfte Passant (19 %) hält sich seit dem Verkehrsversuch häufiger oder länger in der Straße auf.

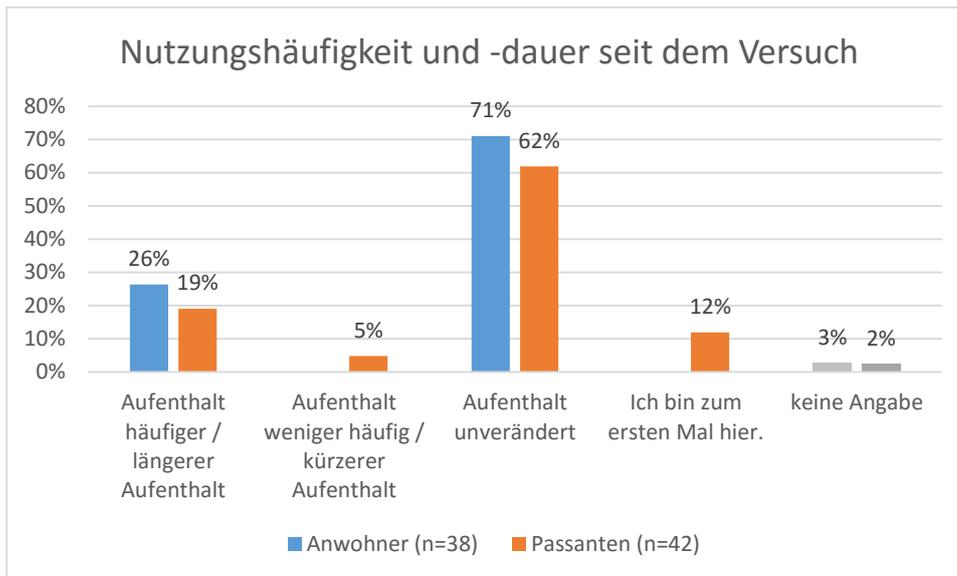


Abb. 25: Nutzungshäufigkeit und -dauer seit Beginn des Verkehrsversuchs. Eigene Darstellung.

### ➤ Geplante Nutzungen während des Verkehrsversuchs

Die Mehrheit der Befragten (77 % der Anwohner und 85 % der Passanten) plant oder wünscht sich Nutzungen während des Verkehrsversuchs, die über die verkehrliche Nutzung der Straße hinausgehen (s. Abb. 26). Genannt werden vor allem Aufenthaltsnutzungen wie „Spazieren und Flanieren“ sowie „Verweilen, Aufhalten und Sitzen“. Den Besuch gastronomischer Einrichtungen nennen 9 % der Anwohner sowie 12 % der Passanten. Das Verzehren mitgebrachter Speisen und Getränke wird von jeweils ungefähr 7 % der Anwohner und Passanten genannt. Das so genannte „Cornern“, also der Genuss von Alkohol auf der Straße, wird selten genannt (jeweils von 3 Anwohnern und 3 Passanten). 6 % der Anwohner und 5 % der Passanten planen spielerische und sportliche Aktivitäten. Als weitere geplante oder gewünschte Nutzungen wurden u.a. Tanzkurse, Streetart, malen, Musik machen, lesen, etwas anpflanzen oder mit Nachbarn oder Fremden ins Gespräch kommen genannt. Passanten (9 %) können sich eher vorstellen etwas auf der Straße zu organisieren (z.B. einen Flohmarkt, Straßenkonzerte oder eine Essenstafel) als Anwohner (3 %). Rund ein Viertel der Anwohner (23 %) und 15 % der Passanten lädt die Straße zu keinem besonderen Nutzungszweck ein.

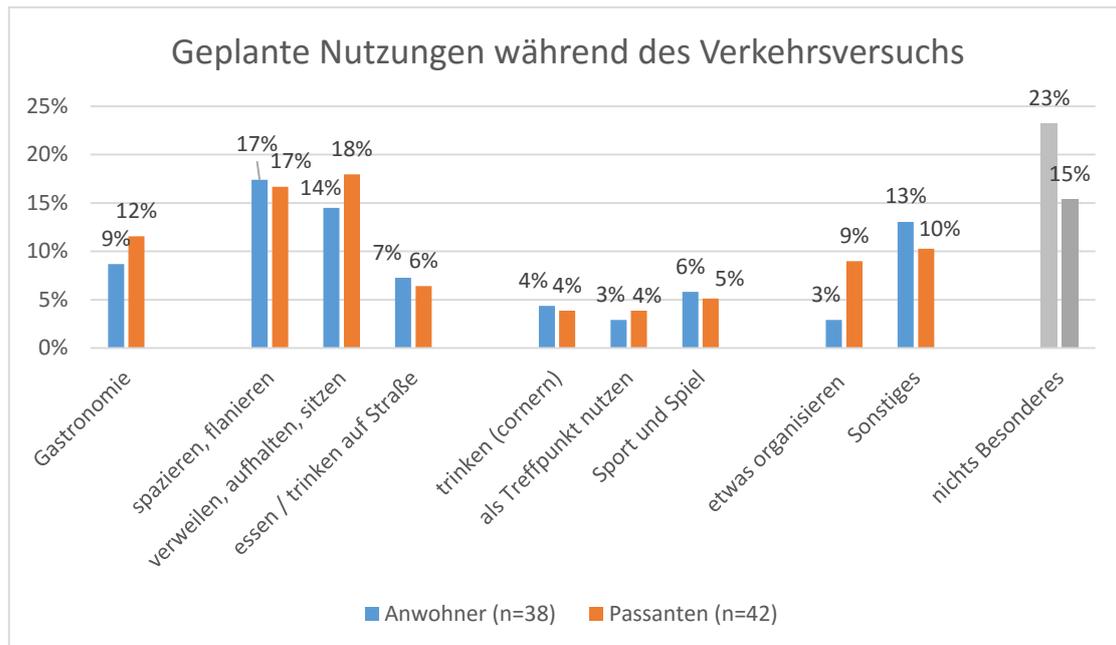


Abb. 26: Geplante Nutzungen während des Verkehrsversuchs. Mehrfachnennungen möglich (Gesamtzahl: 147). Eigene Darstellung.

### Veränderung verkehrlicher Qualitäten

Im Folgenden geht es um die Einschätzung der Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf verkehrliche Qualitäten, Konflikte verschiedener Verkehrsteilnehmer sowie das Sicherheitsempfinden und die Wahrnehmung verkehrsbedingter Emissionen. Die Befragten waren dazu aufgefordert, verschiedene Kriterien mit den folgenden Antwortmöglichkeiten einzuschätzen: „deutlich verbessert“, „gering verbessert“, „unverändert“, „gering verschlechtert“, „deutlich verschlechtert“.

#### ➤ Fortbewegung in der temporären Fußgängerzone und Verkehrssituation im Stadtteil

Drei Viertel der Anwohner (82 %) und Passanten (76 %) sind der Meinung, dass sich die Fortbewegung innerhalb der temporärer Fußgängerzone verbessert hat (s. Abb. 27). 13 % der Anwohner und 10 % der Passanten sehen weder eine Verbesserung noch eine Verschlechterung.

Bei der Einschätzung der Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Stadtteil, gehen die Meinungen deutlich auseinander: Die Mehrheit schätzt die Verkehrssituation im Stadtteil als unverändert ein (45 % der Anwohner, 17 % der Passanten). Etwa jeder vierte Anwohner (26 %) und Passant (22 %) schätzt die Verkehrssituation im Stadtteil als verschlechtert ein. 21 % der Anwohner und 12 % der Passanten schätzen die Situation als verbessert ein.

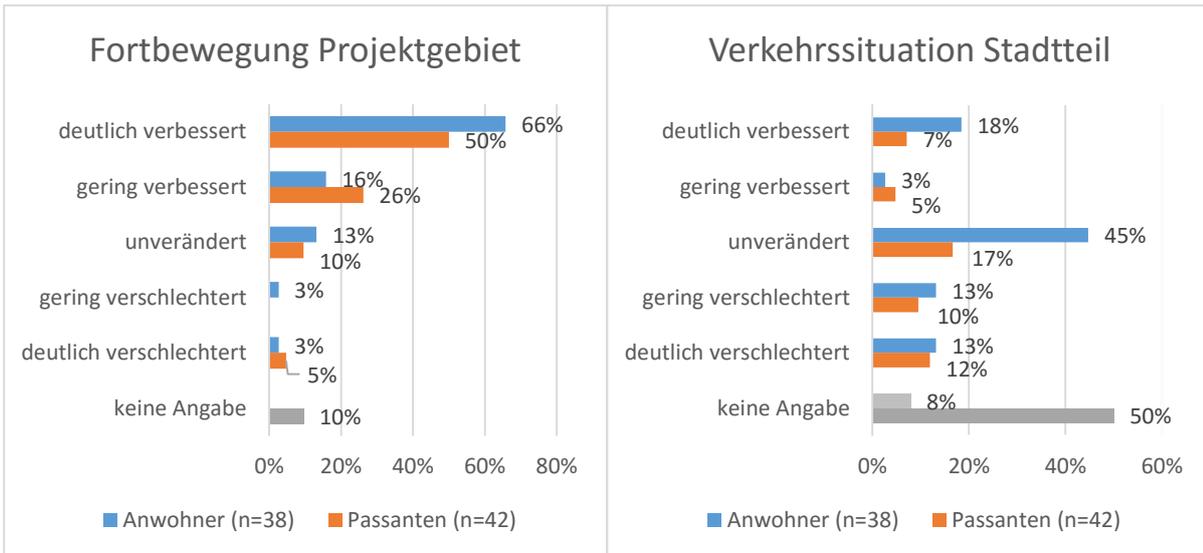


Abb. 27: Einschätzung der Auswirkungen auf die Fortbewegung im Projektgebiet und die Verkehrssituation im Stadtteil. Eigene Darstellung.

➤ **Konflikte unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und Sicherheitsgefühl**

Bei der Einschätzung der Konflikte und des Miteinanders unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer gehen die Meinungen weit auseinander (s. Abb. 28):

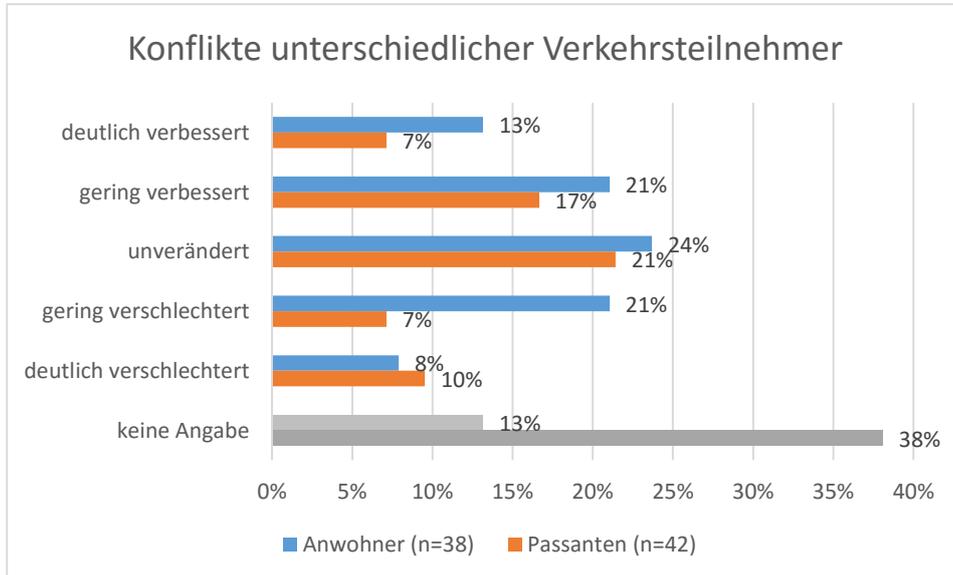


Abb. 28: Einschätzung der Konflikte und des Miteinanders unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer. Eigene Darstellung.

Das Sicherheitsgefühl auf der Straße – bezogen auf die Verkehrssituation – hat sich bei der deutlichen Mehrheit der Befragten verbessert (68 % der Anwohner, 60 % der Passanten, s. Abb. 29). Etwa jeder vierte Anwohner (24 %) und Passant (21 %) äußerte allerdings auch, dass das Sicherheitsgefühl vor dem Versuch bereits gut bis sehr gut gewesen sei, weshalb sich keine Veränderung durch den Verkehrsversuch feststellen lässt.

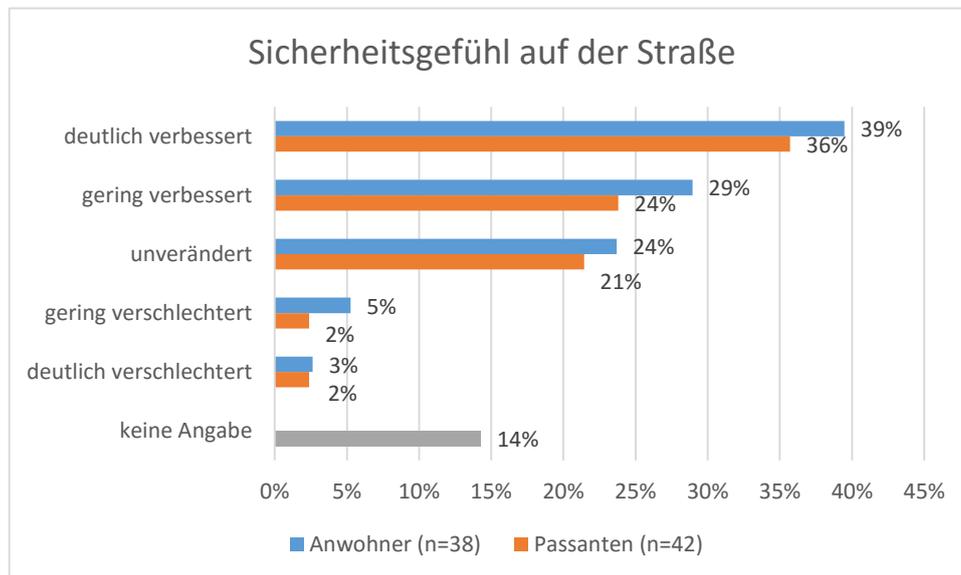


Abb. 29: Einschätzung der Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl auf der Straße. Eigene Darstellung.

➤ **Erreichbarkeit der Wohnung und Wohnqualität in Bezug auf Lärm und Abgase**

Die deutliche Mehrheit der Anwohner (84 %) schätzt die Erreichbarkeit ihrer Wohnung als unverändert ein (s. Abb. 30). Jeweils 8 % sind der Meinung, die Erreichbarkeit habe sich verbessert bzw. verschlechtert. Auch die Wohnqualität in Bezug auf Lärm und Abgase ist der Mehrheit (58 %) nach unverändert. Jeder dritte Anwohner (32 %) empfindet eine Verbesserung. Drei Personen schätzen die Wohnqualität als deutlich verschlechtert ein.

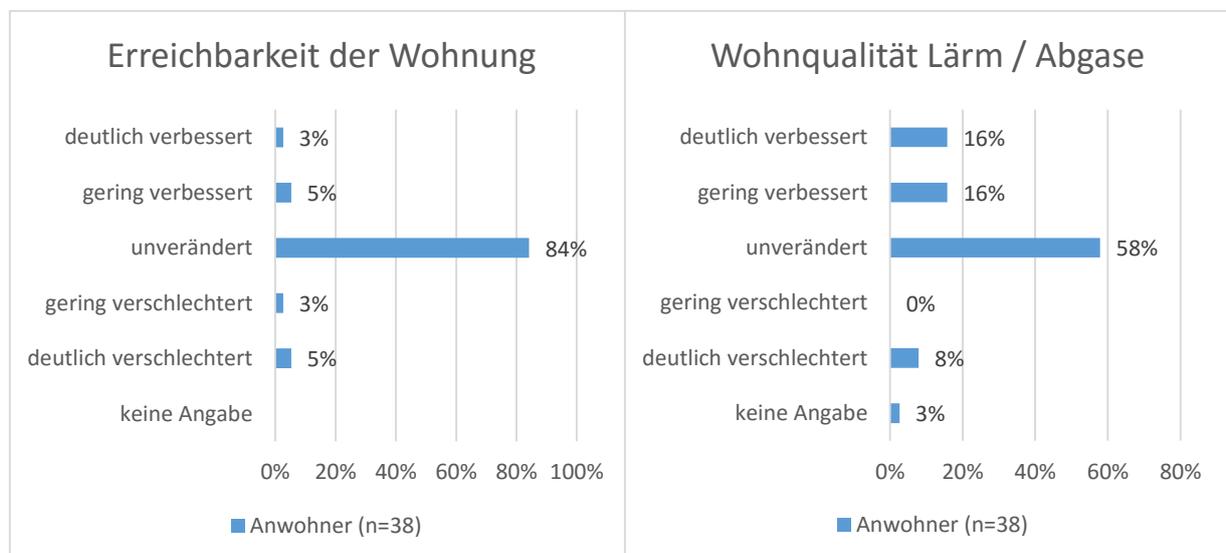


Abb. 30: Einschätzung der Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Wohnung und die Wohnqualität in Bezug auf Lärm und Abgase. Eigene Darstellung.

## Veränderung der Aufenthaltsqualität

Neben den Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die verkehrliche Qualität sollten auch die Effekte auf die Aufenthaltsqualität in der Ottenser Hauptstraße und dadurch bedingte Nutzungsänderungen untersucht werden. Zur Instrumentalisierung wurden Hypothesen über Nutzungsgewohnheiten formuliert, denen die Befragten zustimmen bzw. sie ablehnen konnten. Als Antwortmöglichkeiten konnte zwischen folgenden Abstufungen gewählt werden: „stimme voll zu“, „stimme eher zu“, „stimme eher nicht zu“ bzw. „stimme gar nicht zu“.

- **„Seit Beginn des Verkehrsversuchs... a) nutze ich die Straße für neue Aktivitäten / b) nutze ich den gesamten Straßenraum / -breite.“**

Neuen Nutzungen des Straßenraums stehen die Befragten zwiegespalten gegenüber (s. Abb. 31): Die leichte Mehrheit (55 % der Anwohner, 50 % der Passanten) lehnt dies eher ab.

Der Nutzung des gesamten Straßenraums stehen die Befragten hingegen offener gegenüber: Fast drei Viertel (72 %) der Anwohner und zwei Drittel der Passanten (69 %) nutzen seit dem Verkehrsversuch auch die ehemalige Fahrbahn, um sich darauf fortzubewegen.

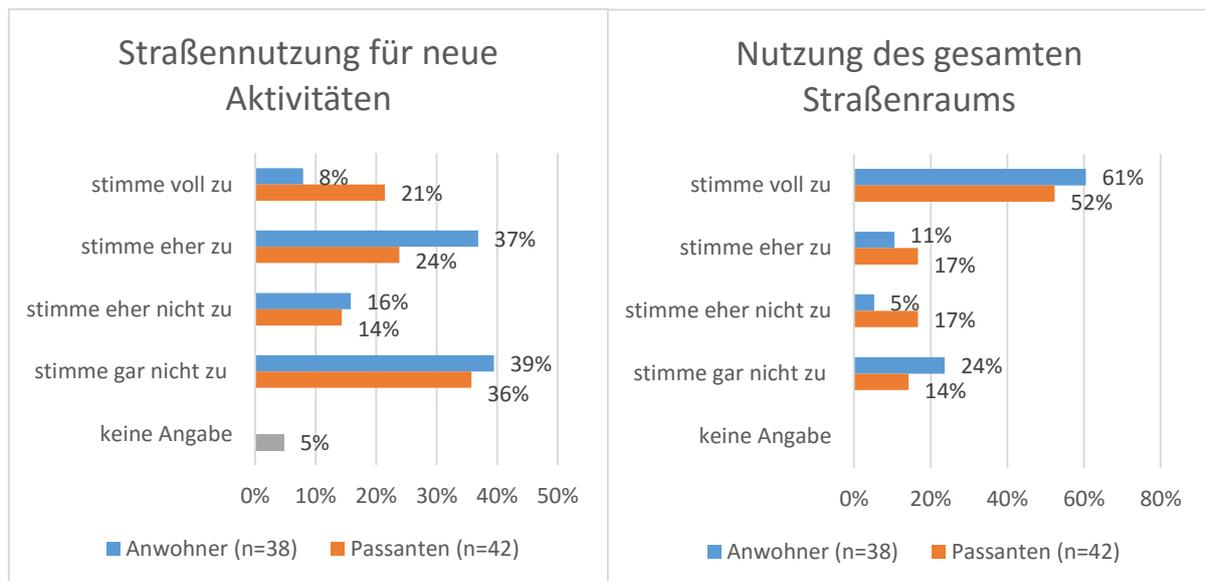


Abb. 31: Nutzung der Straße für neue Aktivitäten / des gesamten Straßenraums. Eigene Darstellung.

- **„Seit Beginn des Verkehrsversuchs... c) lädt die Straße stärker zur Interaktion mit anderen Menschen ein / d) lädt die Straße stärker zu nachbarschaftlichem Engagement ein.“**

Die Mehrheit der Anwohner (69 %) und Passanten (59 %) stimmt der Aussage zu, dass die autofreie Straße stärker zur Interaktion mit anderen Menschen einlädt (s. Abb. 32). Etwa jeder vierte Befragte (24 % Anwohner, 29 % Passanten) stimmt der Aussage gar nicht zu.

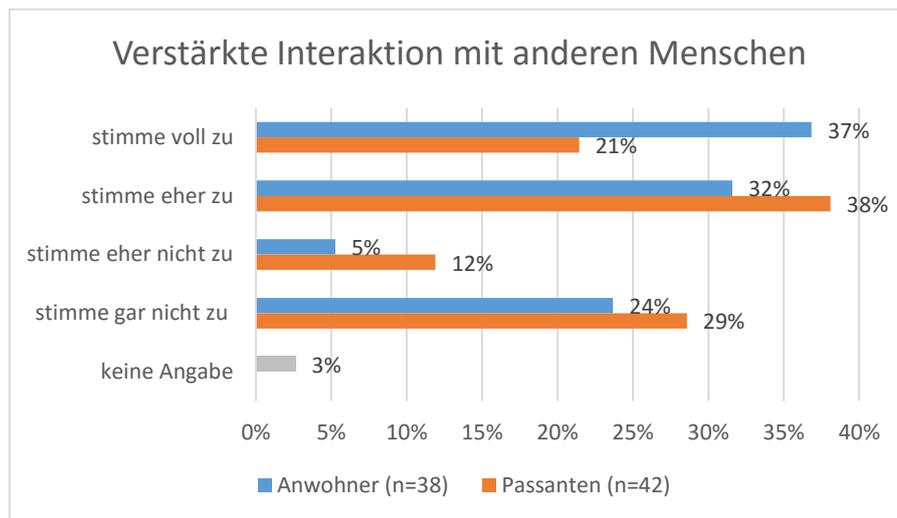


Abb. 32: Einladung zu verstärkter Interaktion mit anderen Menschen. Eigene Darstellung.

Knapp die Hälfte der Anwohner (53 %) lädt die autofreie Straße zu stärkerem nachbarschaftlichem Engagement ein (s. Anhang). Ein Viertel (26 %) der Anwohner stimmt dieser Aussage gar nicht zu.

- **„Seit Beginn des Verkehrsversuchs... e) nutze ich die Außengastronomie häufiger als vorher / f) besuche ich die Geschäfte / verweile vor den Schaufenstern häufiger.“**

Die Mehrheit der Anwohner (in beiden Fällen jeweils zwei Drittel) stimmt der Aussage, dass sie, bedingt durch die temporäre Autofreiheit, die Außengastronomie bzw. die Geschäfte häufiger nutzt als vor dem Versuch, nicht zu (s. Abb. 33). Jeder dritte Anwohner stimmt hingegen zu, die Außengastronomie (32 %) bzw. die Geschäfte (34 %) nun häufiger zu nutzen. Bei den Passanten sind es weniger: 29 % der Passanten stimmen zu, die Außengastronomie bzw. die Geschäfte (17 %) nun häufiger zu nutzen.

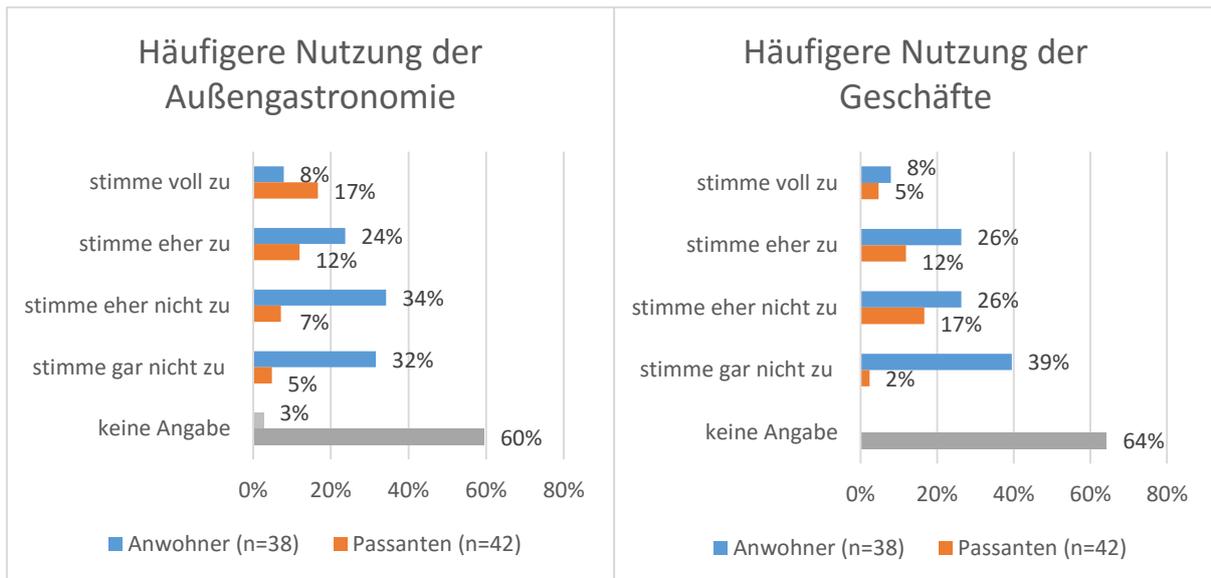


Abb. 33: Häufigere Nutzung der Außengastronomie bzw. der Geschäfte als vor dem Versuch. Eigene Darstellung.

➤ **Generelle Aufenthaltsqualität „Ottensen macht Platz“**

Abschließend sollten die Befragten die Aufenthaltsqualität des gesamten provisorischen Fußgängerbereichs von „Ottensen macht Platz“ beurteilen. Die große Mehrheit aller Befragten ist der Meinung, dass sich die Aufenthaltsqualität verbessert hat (84 % der Anwohner, 74 % der Passanten, s. Abb. 34). 14 % der Anwohner und 2 % der Passanten empfinden eine Verschlechterung der Aufenthaltsqualität.

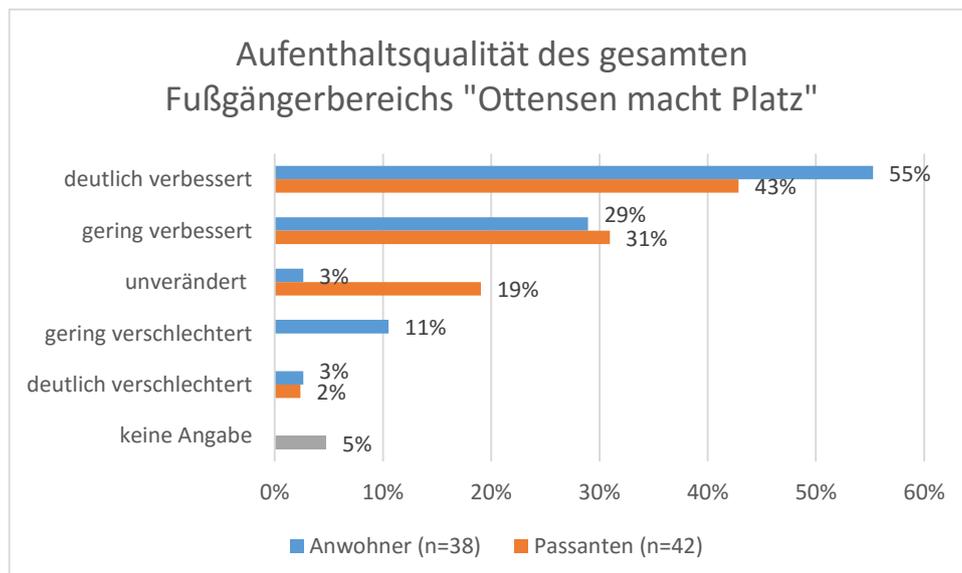


Abb. 34: Einschätzung der Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität des gesamten Fußgängerbereichs von „Ottensen macht Platz“. Eigene Darstellung.

## Akzeptanz

### ➤ Dauerhafte Einführung und Ausweitung der Fußgängerzone

Die deutliche Mehrheit (73 % Anwohner, 60 % Passanten) befürwortet die dauerhafte Einführung der Fußgängerzone und stimmt zudem einer Ausweitung des autofreien Gebiets zu (74 % Anwohner, 50 % Passanten, s. Anhang).

### ➤ Neuorganisation des öffentlichen Straßenraums

Ein ähnlich klares Ergebnis zeigt sich beim Thema Neuorganisation des öffentlichen Straßenraums zugunsten von Menschen ab. Die Befragten sollten Stellung zu folgender Aussage beziehen: „Grundsätzlich sollte Straßenraum auch für andere Zwecke als zum Parken und Befahren von Autos genutzt werden.“ Die große Mehrheit (jeweils 81 % der Anwohner und Passanten) stimmt der Aussage zu (s. Anhang). Etwa jeder Fünfte (19 % Anwohner, 17 % Passanten) stimmt dem nicht zu.

## Anregungen, Ideen und Wünsche

Zum Abschluss wurden die Befragten nach ihren Ideen, Anregungen und Wünschen gefragt, für den Fall, dass die Fußgängerzone dauerhaft eingeführt würde. Diese Frage wurde offen, also ohne vorgegebene Antwortmöglichkeiten, gestellt. Für die Auswertung wurden die häufigsten Antworten ermittelt und in Kategorien zusammengefasst. Dabei kristallisieren sich einerseits Wünsche an die Raumgestaltung und andererseits Verbesserungsvorschläge für die Neuregelung des Verkehrs heraus.

### ➤ Steigerung der Aufenthaltsqualität

Zwei Wünsche wurden deutlich häufiger genannt als andere: Der Wunsch nach mehr Begrünung und Pflanzen in der Fußgängerzone sowie nach mehr Sitz- und Verweilmöglichkeiten. In Zusammenhang mit der Bepflanzung wurde zudem die Pflege der Pflanzen angesprochen. Dabei wurde angemerkt, dass die Bepflanzung vom Eröffnungsfest zwar schön sei, sich danach jedoch niemand für die Pflege verantwortlich gefühlt habe. Diese Verantwortlichkeit sollte den Befragten zufolge in Zukunft geklärt sein. Die Mehrheit der Befragten wünscht sich, dass der gewonnene Platz nicht für eine Ausweitung der Gastronomie oder anderweitig kommerziell genutzt wird, sondern zum Verweilen sowie für konsumfreie Aktivitäten verbleibt. Einige wünschen sich leichte Spielgeräte, auch für Erwachsene (z.B. Tischtennisplatten) und Aktionen für Kinder und Ältere, wie Flohmärkte oder Livemusik. Durch solche Aktionen könne eine passive

Einladung zur Raumnutzung ausgesprochen werden. Im Gegensatz dazu wünschen sich viele der Befragten jedoch keine „künstliche Bespielung und Eventisierung“ und auch kein „Zustellen des Raums“ durch zu viel Möblierung, etc. Insbesondere direkte Anwohner wünschen sich Regelungen zum Umgang mit möglichen Partygästen („cornern“), z.B. Lärmschutz und geregelte Öffnungszeiten für die Außengastronomie. Außerdem wird der Verkehrsversuch mit dem Wunsch nach mehr gelebter Demokratie in Zusammenhang gebracht: Für die Auswertung, bzw. im Falle einer dauerhaften Einführung, werden sich Beteiligungsgremien, auch für Kinder und Jugendliche, gewünscht.

### ➤ **Neuregelung des Verkehrs**

In engem Bezug zu den Wünschen an die Raumgestaltung und Aufenthaltsqualität steht die Forderung der Anpassung des Bodenbelags: Sehr viele Befragte wünschen sich, dass das Kopfsteinpflaster entweder komplett entfernt bzw. abgefräst und ebenerdig gemacht wird. Nach Ansicht vieler Befragter nütze die angenehmste Aufenthaltsqualität nichts, wenn der Bodenbelag nicht zur Straßennutzung einladen würde – egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad bzw. für sonstige Zwecke.

Für die **praktische Umsetzung** einer dauerhaften Fußgängerzone werden sich zudem folgende Maßnahmen gewünscht:

- deutlichere Kennzeichnung der autofreien Zone,
- Straße und Bürgersteig optisch angleichen und Bürgersteige absenken,
- absenkbare Poller zur Absperrung,
- Trennung von Rad- und Fußverkehr,
- Fahrradabstellanlagen und Mülleimer,
- Sondergenehmigungen zum Befahren der Fußgängerzone für vor Ort Arbeitende,
- Lieferverkehr durchgehend zulassen,
- generelle Durchfahrtserlaubnis für alle und nur Parkraum wegnehmen,
- Parken auf jeweils einer Straßenseite für Anwohner erlauben,
- hohe Preise für Nicht-Anwohner-Parkplätze
- Kennzeichnung von drop off points für die Anlieferung,
- starke Kontrolle und Ahndung von Verstößen,
- Ausweitung des autofreien Gebiets.

Als **ergänzende Maßnahmen** im Falle der Einrichtung einer dauerhaften Fußgängerzone schlagen die Befragten darüber hinaus Folgendes vor:

- Anwohnershuttle,
- verkehrliches Gesamtkonzept für Ottensen,
- Ausbau des ÖPNV.

Einige der Befragten betonten den Wunsch nach mehr gegenseitiger Toleranz. Es dürfe nicht vergessen werden, dass momentan viele Menschen ein Auto haben und einige von ihnen auch darauf angewiesen sind. Großflächig angelegte Autofreiheit sei nach Meinung einiger Befragter weder wünschenswert noch realistisch. Demgegenüber stehen Wünsche einiger Befragter nach mehr Verkehrsversuchen dieser Art, um die Idee autofreier Straßen zu verbreiten, sowie einer generellen Zurückdrängung des MIV.

### **5.3.1 Zusammenfassung**

Generell war die Bereitschaft der Straßennutzer, an der Befragung teilzunehmen, sehr hoch. Dies zeigt, dass das Interesse am Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“, bzw. der grundsätzlichen Thematik der Neuorganisation des öffentlichen Raums, sowohl bei direkt betroffenen Anwohnern als auch nicht direkt betroffenen Passanten groß ist.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Mehrheit der Befragten dem Verkehrsversuch positiv gegenübersteht. Dies zeigt sich insbesondere am hohen Zustimmungsgang bei den Fragen zur Verstetigung und Ausweitung des Fußgängerbereichs sowie bei der Zustimmung zu einer generellen Neuorganisation des öffentlichen Raums zugunsten von Menschen. Die Mehrheit schätzt zudem die verkehrliche sowie Aufenthaltsqualität des gesamten Fußgängerbereichs von „Ottensen macht Platz“ als verbessert ein. Auswirkungen auf die Nutzung der ansässigen Außengastronomie und der Geschäfte hat der Verkehrsversuch für die meisten nicht. Zwischenmenschliche Beziehungen (Interaktionen mit anderen Menschen, nachbarschaftliches Engagement) werden jedoch durch den Verkehrsversuch positiv beeinflusst. Für mehr nachbarschaftliches Engagement spreche laut den Anwohnern vor allem eins: Die nicht mehr vorhandenen, parkenden Autos ermöglichen nun den Blick auf die gegenüberliegende Straßenseite und die dortigen Nachbarn. Demgegenüber steht die Aussage einer weniger Befragter, wonach die Straße jetzt mehr Platz bietet, um sich aus dem Weg zu gehen.

Zu neuen Aktivitäten und längerem Aufenthalt auf der Straße fühlt sich die Mehrheit der Befragten nicht eingeladen, jedoch zu einer Ausnutzung des neuen Platzangebots und mehr Verweilaktivitäten, was sich mit den Ergebnissen aus den Beobachtungen deckt. Im Zusammenhang mit der Nutzung der ehemaligen Fahrbahn und neuen Aktivitäten wurde von der Mehrheit

der Befragten darauf hingewiesen, dass insbesondere das Kopfsteinpflaster von neuen Nutzungen abhält, da sich wenige Aktivitäten darauf gut umsetzen lassen.

Es bestätigte sich, dass Ottensen ein Stadtteil ist, in dem der nicht-motorisierte Verkehr einen hohen Anteil aufweist und in dem viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestritten werden. Sowohl das Sicherheitsgefühl als auch die Fortbewegung, im Sinne eines allgemeinen Vorkommens auf der Straße, haben sich aus Sicht der meisten Befragten verbessert. Die Mehrheit äußerte, dass der Verkehrsversuch es ermöglicht, die Straße und die Platzaufteilung neu wahrzunehmen, wodurch deutlich wird, wie wenig Platz Fußgängern vorbehalten sei.

Die Erreichbarkeit der Wohnungen, die allgemeine Wohnqualität und die Verkehrssituation im Stadtteil sind von den Auswirkungen des Verkehrsversuchs weitestgehend unberührt. Die reduzierte Wahrnehmbarkeit verkehrlicher Emissionen wie Lärm und Abgase in der Ottenser Hauptstraße, die die Mehrheit der Befragten bestätigt, bringt für einige wenige direkte Anwohner offenbar neue Probleme mit sich: Sie wiesen darauf hin, dass Unterhaltungs- und Anlieferungsgeräusche seit der Abwesenheit der Autos deutlich stärker zu hören sind. Eine gesteigerte Nutzung der Straße zum „Cornern“ wurde durch die Befragung allerdings nicht festgestellt. Konflikte unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer haben sich nach Einschätzung der Befragten vor allem verlagert: Vor dem Verkehrsversuch ereigneten sich Konfliktsituationen vorrangig auf den engen Bürgersteigen zwischen Radfahrern und Fußgängern. Seit dem Verkehrsversuch finden sie eher zwischen dem nicht-motorisierten Verkehr und den Autofahrern statt. Autofahrer mit Sondergenehmigungen fühlten sich demnach zu Unrecht vertrieben und angegriffen. Fußgänger und Radfahrer fühlten sich wiederum von Autofahrern bedrängt, die sich nicht an das Schritttempo halten.

## 6 Methoden- und Ergebnisreflektion

In diesem Abschnitt werden das methodische Vorgehen bei der Raumuntersuchung und die daraus resultierenden Ergebnisse reflektiert. Zunächst wird für jede Methode einzeln eine Einschätzung zu deren Erkenntnisgewinn und -grenzen sowie zum Aufwand der Durchführung gegeben. Dabei geht es um eine allgemeine Einschätzung der Methoden und um die konkrete Anwendung im Fallbeispiel. Die Ergebnisse werden im Anschluss methodenübergreifend reflektiert. In diesem Zusammenhang werden Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen für den Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“ abgeleitet.

### 6.1 Methodenreflektion

#### Methode 1: umfassende Raubeobachtung

##### Erkenntnisgewinn

Mit der Raubeobachtung ließ sich das Nutzungsverhalten auf der Ottenser Hauptstraße zu verschiedenen Tageszeiten erfassen, sodass in den insgesamt 48 Beobachtungsstunden an sechs Tagen ein umfassender Eindruck der Nutzung und Atmosphäre der Ottenser Hauptstraße gewonnen werden konnte. Innerhalb der zweistündigen Beobachtungsintervalle kann je nach Tageszeit eine Vielzahl an Interaktionen und verschiedenen Nutzungen beobachtet werden. Stark und weniger stark frequentierte Orte konnten identifiziert werden. Zudem konnte der Hergang von Konflikten nachvollzogen und dadurch Ursachen identifiziert werden. Beliebte Aktivitäten und Wege sowie Umnutzungen von Raumelementen gaben Hinweise auf Nutzungsansprüche und Raumanforderungen.

Durch den ergänzenden Fokus auf die Spurensuche konnten auch Hinweise für die Beantwortung konkreter Fragestellungen, zum Beispiel zur Intensität von Kinderspiel oder abendlichem „Cornern“, gefunden werden. Zudem gaben im öffentlichen Raum zurückgelassene Gegenstände, z.B. Fahrräder und Mobiliar der Gastronomie, Hinweise in Bezug auf das Sicherheitsempfinden.

##### Grenzen

Die gewonnenen Eindrücke wurden an drei Tagen je Phase (vor und während des Verkehrsversuchs) gewonnen und stellen damit lediglich Momentaufnahmen dar. Die Erkenntnisse über die Nutzungsintensität und die Nutzungs- und Nutzervielfalt sind stark geprägt durch den Wochentag, die Witterungsbedingungen und sonstige Umstände, die an den Beobachtungstagen herrschten. Damit sind die Eindrücke nur bedingt zu verallgemeinern und übertragbar.

Die Schwierigkeit bestand vor Ort insbesondere darin, auf die Details des flüchtigen und alltäglichen Straßenlebens zu achten und Besonderheiten zu identifizieren. Besonders zu Beginn eines Intervalls, ist es für den Beobachter wichtig, seine Sinne zu schärfen. Des Weiteren muss die Konzentration bis zum Ende des Intervalls aufrechterhalten werden. Die Festlegung zweistündiger Beobachtungsintervalle kann weiterempfohlen werden, sollte allerdings nicht überschritten werden. Kürzere Zeitintervalle schränken hingegen die Chance der Beobachtung außergewöhnlicher Szenen ein.

Die Rückschlüsse aus der Spurensuche zu genauen Nutzungen und Aktivitäten unterliegen einem breiten Interpretationsspielraum und erweisen sich als sehr subjektiv und spekulativ. Zudem lassen sich die Spuren sehr leicht durch Witterungsbedingungen, menschliche Aktivitäten, zu denen auch eine engagierte Stadtreinigung gehört, verändern oder verschwinden komplett. Beobachtungszeitpunkte sind dementsprechend zu wählen. Leichte Gegenstände, wie Papier- oder Plastikmüll, werden außerdem leicht durch Wind weitergetragen, wodurch tatsächliche Nutzungsorte nicht zweifelsfrei zu ermitteln sind. In Ottensen wird täglich die Straße gereinigt, weshalb die Spurensuche vor acht Uhr morgens erfolgen musste.

### **Aufwand (zeitlich, materiell, personell)**

Für umfassende Beobachtungsstudien ist der Zeitaufwand sehr hoch. Allerdings können bereits kurze Beobachtungsintervalle (ein bis zwei Stunden) einen Eindruck vermitteln, durch welchen sich zumindest grobe Tendenzen zur Raumnutzung abschätzen lassen. Im Gegensatz zur Befragung besteht der Vorteil bei der Beobachtung darin, dass keine aktive Teilnahme der Straßennutzer notwendig ist. Die Suche besonderer Nutzungsspuren kann während des Beobachtens anderer Aktivitäten und Nutzungen erfolgen. Der materielle Aufwand ist gering: Gebraucht werden lediglich eine Karte (falls gewünscht), zum Verorten der Beobachtungen, Papier und Stift zum Notizen machen, ein Klemmbrett sowie eine Kamera bzw. ein Smartphone zum Fotografieren. Der zeitliche Aufwand verringert sich deutlich, wenn für die Beobachtung eine Kamera eingesetzt wird, deren Aufzeichnungen im Zeitraffer ausgewertet werden. Zudem können durch Kameras oder Drohnen Luftbilder erzeugt werden, die besonders bei schlecht einsehbaren Räumen oder zur Identifikation stark frequentierter und weniger frequentierter Orte im Raum helfen können. Der Einsatz einer Kamera unterliegt Datenschutzbestimmungen und bedarf in den meisten Fällen einer Genehmigung, daher ist bereits die Vorbereitung eines solchen Einsatzes mit Aufwand verbunden. Abhängig davon, wie viel erhoben wurde und wie die Ergebnisse präsentiert und ausgewertet werden sollen, fällt der Aufwand für die Auswertung der Beobachtung unterschiedlich aus. Ein sorgfältig geführtes Raumtagebuch mit Notizen sowie die direkte Zuordnung der Fotos helfen dabei, den Aufwand für die Auswertung zu reduzieren. Der Personaleinsatz ist abhängig von der Größe und Frequenz-

rung des Untersuchungsraums und der Beobachtungsdauer. Viel Vorbereitungszeit ist für Beobachtungen nicht notwendig, weshalb sie sich auch spontan, z.B. bei besonders günstigen Witterungsverhältnissen, realisieren lassen. Ein Beobachtungsbogen mit einer Kartengrundlage sowie den genauen Erhebungskriterien sollte allerdings vorher entworfen und ausgedruckt mit ins Feld genommen werden.

## **Methode 2: Shadowing**

### **Erkenntnisgewinn**

Mittels Shadowing ließen sich die Bewegungsmuster unterschiedlicher Straßennutzer analysieren. Im Fokus stand jedoch nicht, das Bewegungsverhalten einzelner Nutzer zu interpretieren, sondern in der Gesamtschau ein generelles Bild über die Raumnutzung zu erstellen. Aus der Gesamtschau ergibt sich ein Überblick über beliebte oder gemiedene Wege, Straßenseiten, Ziele, Querungsstellen, etc. In Ottensen konnte durch das Shadowing ein Überblick über die Nutzung der Fahrbahn vor und während des Projekts gegeben werden. Die Auswertung des Bewegungsverhaltens mittels schematischer Darstellungen macht die Ergebnisse sehr anschaulich. Durch den Einsatz einer Stoppuhr lassen sich zudem Durchquerungs- und Verweilzeiten ermitteln, anhand derer Rückschlüsse auf die Aufenthaltsqualität gezogen werden können. Zudem kann darüber die Gehgeschwindigkeit errechnet werden. Auffällig schnelles bzw. langsames Gehtempo lässt sich zumeist auch im direkten Vergleich mit anderen Passanten grob ermitteln.

### **Grenzen**

An jeweils zwei Tagen vor sowie während des Verkehrsversuchs wurden innerhalb zweistündiger Beobachtungsintervalle die Bewegungen von jeweils 10 Personen untersucht. Im Hinblick auf die starke Frequentierung der Ottenser Hauptstraße, wurde damit nur ein äußerst geringer Anteil der tatsächlichen Bewegungen im Raum untersucht. Für valide Ergebnisse ist die Analyse einer deutlich größeren Stichprobe notwendig. Die Resultate des Shadowings sind daher wenig belastbar, dennoch konnten eine Tendenz ermittelt und einige Aussagen abgeleitet werden. Die Untersuchung des Gehtempos erwies sich ebenfalls als wenig belastbar, insbesondere, weil das Gehverhalten generell von zahlreichen Einflussfaktoren abhängt. Äußere Bedingungen, wie Witterung und Tageszeit, sowie persönliche Faktoren, wie Alter und Gesundheitszustand, haben starken Einfluss auf Gehverhalten und -tempo. Rückschlüsse auf die Aufenthaltsqualität sind daher sehr subjektiv.

### **Aufwand (zeitlich, materiell, personell)**

Wie bereits bei der Beobachtung erwähnt, besteht der Vorteil auch beim Shadowing darin, dass für die Durchführung keine aktive Teilnahme der Straßennutzer notwendig ist. Der Zeitaufwand ist abhängig von der Frequentierung der Straße und dem gewünschten Stichprobenumfang. Ein erheblicher Einflussfaktor fiel bei der praktischen Anwendung auf: Die Ottenser Hauptstraße bietet viele Zielorte, weshalb etwa jede dritte „beschattete“ Person frühzeitig abbog und der Erkenntnisgewinn zu gering ausfiel. Dadurch kann das Shadowing sehr zeitintensiv werden. Innerhalb eines zweistündigen Beobachtungsintervalls, konnten in Ottensen durchschnittlich nur zehn Bewegungsmuster aufgezeichnet werden. Der materielle Aufwand ist relativ gering. Neben einer Stoppuhr, bzw. einer App zur Zeitnahme, wird ein großmaßstäblicher Kartenausschnitt benötigt. Dieser musste sich im Anwendungsfall dazu eignen, während des Gehens präzise einzeichnen zu können, ob die Person auf dem Bürgersteig bzw. auf der Fahrbahn läuft. Zur Kartierung eignet sich auch eine digitale Karte auf einem Smartphone oder Tablet. Für den Einsatz des Smartphones spricht dabei die geringere Auffälligkeit, da das Gerät kleiner als ein Klemmbrett oder Tablet ist. In Ottensen wurde sowohl mit einer analogen als auch einer digitalen Karte gearbeitet. Dabei bewährte sich die Kartierung per Smartphone, da damit ohnehin die Zeit gestoppt wurde. Zudem war es bei Regenwetter praktischer. Auch für die Darstellung schematischer Übersichten ist es nützlicher, da die digitalen Bewegungslinien direkt übereinander gelegt werden können.

### **Sonstiges**

Beim Einsatz jeglicher Beobachtungsmethoden sollten sich die Beobachteten natürlich nicht beobachtet fühlen, da sie ansonsten ihr Verhalten verändern können. Da beim Shadowing gezielt Einzelpersonen beobachtet werden, ist es besonders wichtig, als Beobachter diskret zu bleiben. Wichtig ist, ausreichend Distanz zur Beobachtungsperson einzuhalten und diese – auch bei hoher Frequentierung des Untersuchungsraums – nicht aus den Augen zu verlieren. Ein Abstand von etwa zwei Pkw-Längen wurde als angemessen eingeschätzt.

## **Methode 3: Befragung**

### **Erkenntnisgewinn**

Die Befragung ergänzt die Erkenntnisse, die durch die Beobachtungen gewonnen wurden und liefert darüberhinausgehende Informationen, die allein über die Beobachtungen nicht gewonnen werden konnten bzw. noch unklar waren, z.B. Nutzungsgewohnheiten, Wahrnehmung der Aufenthaltsqualität, Projektakzeptanz usw. Durch eine Befragung lassen sich Meinungen verschiedenen Nutzergruppen zuordnen. Die Befragung von Anwohnern ermöglicht es, die All-

tagserfahrungen mit dem Verkehrsversuch zu explorieren und dadurch besonders viele Informationen zu gewinnen. Nicht zuletzt konnten Wünsche, Ideen und Anregungen der Straßennutzer für eine mögliche dauerhafte Einführung des Fußgängerbereichs erforscht werden.

### **Grenzen**

Bei einer Befragung vor Ort müssen die Befragten direkt antworten. Dadurch haben sie weniger Zeit zum Nachdenken als bei einer schriftlichen Haushaltsbefragung und können ihre individuelle Meinung nicht anonym einbringen, was sich auf die Antworten auswirken kann. In Ottensen herrschte allerdings eine hohe Bereitschaft Fragen zu beantworten und die Befragten wirkten insgesamt sehr offen und gaben bereitwillig Auskunft. Insgesamt wurden 80 Personen befragt, wodurch eine gewisse Repräsentativität erreicht wird. Die Befragten wurden durch systematisches Abzählen ausgewählt, weshalb die Zusammensetzung zufällig ist. Es erwies sich als sinnvolle Strategie, die Befragten auf ihrem geplanten Weg zu begleiten, damit sie durch das Stehenbleiben keine Zeit verlieren.

### **Aufwand (zeitlich, materiell, personell)**

Der zeitliche Aufwand für eine Befragung ist sehr hoch. In Vorbereitung muss zunächst ein Fragebogen konstruiert werden, der im Anschluss auf seine Verständlichkeit und Schlüssigkeit getestet werden sollte (s. Kapitel 4.4). Anders als bei den Beobachtungsmethoden, ist bei der Befragung eine aktive Beteiligung der Straßennutzer notwendig. Die Länge des Fragebogens, die Art der Fragen und die Gesprächsbereitschaft der Befragten haben Einfluss auf die Dauer der Befragung. Diese wurde vorher mit fünf bis sieben Minuten eingeschätzt und konnte überwiegend eingehalten werden. Pro Stunde wurden etwa sieben Befragungen realisiert. Für die Befragung von 80 Personen wurden rund zwölf Stunden benötigt. Hinzu kommt der zeitliche Aufwand für die Auswertung der Befragungsbögen. Diese mussten zunächst codiert, anschließend in Excel ausgewertet und interpretiert werden. Für die Codierung wurden zwei Tage benötigt, für die Aufbereitung in Excel etwa drei bis vier Tage. Der materielle Aufwand wird von der Entscheidung beeinflusst, ob mit ausgedruckten Fragebögen oder digital, z.B. per Tablet, befragt wird. Für die digitale Konstruktion des Fragebogens ist ebenfalls Zeit einzuplanen. Diese kann bei der Befragungsauswertung, im Gegensatz zur manuellen Methode, kompensiert werden. Für diese Arbeit wurde ein ausgedruckter Fragebogen verwendet.

### **Methodenkombination**

Insgesamt ergibt sich durch die Methodenkombination ein umfassendes Bild über die Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Raumnutzung in der Ottenser Hauptstraße. Die Eingrenzung des Untersuchungsraums bewährte sich und ermöglichte eine tiefgründige Raumstudie. Die Befragung lieferte ergänzende Informationen zur Raumwahrnehmung, die durch

die Beobachtungen allein nicht gewonnen werden konnten. In der Gesamtschau konnten Erkenntnisse darüber gesammelt werden, wo, wann, welche Aktivitäten stattfinden werden. Durch die Anwendung der Beobachtungsmethoden vor und während des Verkehrsversuchs, lassen sich Veränderungen durch die temporäre Autofreiheit feststellen, wodurch die Forschungsfrage beantwortet werden kann.

Die Untersuchung vom Gehtempo erweist sich im Nachhinein als nicht zielführend, da die Stichprobe zu klein war, um generelle Schlussfolgerungen ziehen zu können. Auch, weil das Gehtempo von zahlreichen persönlichen und äußeren Faktoren, wie z.B. Alter der beobachteten Person und Witterungsverhältnissen, abhängt. Die Erweiterung der Raumbearbeitung um die Spurensuche, die in der Literatur als eigenständige Methode aufgeführt wird, stellt keinen Mehraufwand dar, da die Herangehensweise dieselbe ist. Die Interpretation der Spuren ist allerdings sehr subjektiv. Im Fallbeispiel wurden lediglich Müllspuren und keine Trampelpfade o.Ä. identifiziert, wodurch Rückschlüsse auf tatsächliche Aktivitäten sehr spekulativ sind.

Die schematischen Darstellungen der Shadowing-Ergebnisse ermöglichen einen visuellen Eindruck der Raumnutzung, der die teilweise subjektiven Erkenntnisse aus der Raumbearbeitung unterstützen kann. Ein zusätzliches Shadowing von Radfahrern könnte die Erkenntnisse sinnvoll ergänzen, um herauszufinden, ob die beobachtete häufige Benutzung der Bürgersteige eher auf das Kopfsteinpflaster auf der Fahrbahn oder die möglicherweise empfundene Gefahr durch den Autoverkehr auf der Straße zurückzuführen ist. Um eine größere Stichprobe mittels Shadowing zu untersuchen und damit validere Ergebnisse zu erzielen, sollte die Auswertung von Videoaufzeichnungen hinzugezogen werden.

Die Kombination aus Beobachtung und Befragung wird generell als sehr sinnvoll erachtet, da sich beide Ansätze ergänzen und Erkenntnisse dadurch relativiert oder bestätigt werden können. Die Beobachtung stellte eine gute Grundlage dar, um einen sinnvollen Fragebogen zu entwickeln, mit dem Nutzungsgewohnheiten, die Meinung zum Verkehrsversuch und zur Einschätzung der Aufenthaltsqualität erforscht werden konnten. Dadurch ließen sich Fragen, die durch die Beobachtungen offen blieben, adressieren. Dadurch, dass nicht nur Anwohner, sondern generell Straßennutzer befragt wurden, konnte eine breitere, über die Quartiersgrenzen hinausgehende Meinung zu temporären Fußgängerbereichen erforscht werden. Dadurch lassen sich Meinungen direkt Betroffener und nicht direkt Betroffener in der Auswertung differenziert betrachten. Dass sich sowohl Anwohner als auch Passanten rege an der Umfrage beteiligten, verdeutlicht das Interesse an der Thematik. Als erfolgreichste Befragungszeiten wurden Freitag- und Sonntagnachmittag identifiziert. Zum Beobachten erwies sich ebenfalls das Wochenende als besonders geeignet, da dort die höchste Frequentierung der Ottenser Haupt-

straße verzeichnet wurde. Zudem war es wichtig, innerhalb der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden zu beobachten, da dort ebenfalls Aktivitätsspitzen verzeichnet und Nutzungskonflikte besonders deutlich wurden.

Der Aufbau des Fragebogens erwies sich größtenteils als sinnvoll und die Formulierung der Fragen als verständlich. Für die Auswertung erwies es sich als zielführend, den überwiegenden Teil der Fragen geschlossen und mit vorgegeben Antwortmöglichkeiten zu stellen. Insgesamt wird der Fragenkatalog jedoch als zu umfangreich eingeschätzt. Insbesondere bei den Fragen zur verkehrlichen und Aufenthaltsqualität hätten Unterfragen zusammengefasst bzw. reduziert werden können. Eine Reduzierung der Antwortmöglichkeiten bei den Skalen, sowohl im Hinblick auf das Befragen als auch die Auswertung, wäre ebenfalls sinnvoll gewesen:

- Frage 11: drei statt fünf Antwortmöglichkeiten: „verbessert“ / „unverändert“ / „verschlechtert“,
- Frage 12: zwei statt vier Antwortmöglichkeiten: „stimme zu“ / „stimme nicht zu“.

Inhaltliche Verständnisschwierigkeiten verursachten die Fragen zu geplanten Nutzungen während des Verkehrsversuchs (Frage 10) sowie zur Nutzung der Straße für neue Aktivitäten (Frage 12A). Die Reaktionen der Befragten verdeutlichten, dass die Themen alternative Nutzungen des Straßenraums bzw. Neuorganisation öffentlicher Flächen noch eines breiteren gesellschaftlichen Diskurses bedürfen.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Umfang der Raumuntersuchung für die Durchführung als Einzelperson in Zukunft reduziert werden sollte, da neben den Erhebungen insbesondere für die gründliche Auswertung und Interpretation der Ergebnisse viel Zeit eingeplant werden sollte. Eine Reduzierung der Befragungsteilnehmer und / oder der Beobachtungsstunden wäre rückblickend sinnvoll gewesen.

## **6.2 Ergebnisreflektion**

In beiden Erhebungsphasen herrschten ähnliche Witterungsverhältnisse. Die äußeren Bedingungen für Aktivitäten auf der Straße waren demzufolge vor und während des Verkehrsversuchs vergleichbar. Der grundsätzliche Einfluss der Witterung zeigte sich allerdings während der beiden Erhebungsphasen an Regentagen. Die Nutzung der Fahrbahn ist davon stark betroffen, wie sich durch alle drei Untersuchungsmethoden zeigt. Der Grund hierfür ist wahrscheinlich das Kopfsteinpflaster. Anhand der Raumuntersuchung wurde deutlich, dass der Fahrbahnbelag wesentlichen Einfluss auf die Nutzung und die Art der Aktivitäten hat, die darauf ausgeübt werden. Sowohl im Falle einer Verlängerung des Projekts, als auch für die dau-

erhafte Einrichtung der Fußgängerzone, sollte hierfür eine Lösung gefunden werden. Das Abschleifen der Oberfläche, wie es auch im Bereich der bestehenden Fußgängerzone durchgeführt wurde, stellt eine mögliche Lösung dar.

Der Straßenraum der Ottenser Hauptstraße war vor dem Verkehrsversuch von abgestellten und durchfahrenden Autos gekennzeichnet. Es stellte sich heraus, dass in der Ottenser Hauptstraße bereits vor dem Verkehrsversuch ein reges Straßenleben stattfand. Dieses spielte sich auf den Bürgersteigen ab: Fußgänger, Radfahrer, Mütter und Väter mit Kinderwagen, Café- und Restaurantbesucher, Touristen und Hunde teilten sich den vorhandenen Platz. Zudem wurden Fahrräder und Aufsteller auf dem Bürgersteig abgestellt. Insbesondere in der Rush-hour kam es aufgrund der Platzkonkurrenz zu Nutzungskonflikten, Gedrängel und beinahe zu Kollisionen. Verweilaktivitäten fanden größtenteils in den Bereichen der Außengastronomie statt. Nach Ladenschluss wurden auch die Stufen und Bänke vor Geschäften zum Sitzen, Essen und Trinken genutzt. Bereits vor dem Verkehrsversuch bot die Straße Möglichkeiten zu Begegnungen verschiedener Straßennutzer. Sie fanden zumeist in Form flüchtiger Begrüßungen im Vorbeilaufen und kurzer Gespräche auf dem Bürgersteig statt.

Besonders der westliche Teil der Ottenser Hauptstraße, der außerhalb des Projektgebiets liegt, hatte vor dem Verkehrsversuch den Charakter eines Durchgangsraums. Der östliche Teil, der innerhalb des Projektgebiets liegt, hatte den Charakter eines Aufenthaltsraums, der zum kurzzeitigen Verweilen einlud. Mit der Einrichtung des temporären Fußgängerbereichs verschwanden die parkenden Autos an beiden Straßenseiten. Allein dadurch entstand ein anderer Eindruck der Straße, die nun Platz auf der ganzen Straßenbreite und -länge bietet. Auf Grund der verbesserten Einsehbarkeit des gesamten Straßenabschnitts, können Bekannte und Nachbarn sich leichter erblicken, wodurch Begegnungen gefördert werden. Dies konnte beobachtet werden und bestätigte sich durch die Befragung.

Je nach Tageszeit und Wochentag wird der zusätzliche Platz auf der Fahrbahn unterschiedlich stark genutzt. An regnerischen Tagen ist der Unterschied zum Vorherzustand nicht so stark erkennbar, da sich die meisten Fußgänger und Radfahrer dann auf den Bürgersteigen fortbewegen. Bei guten Wetterbedingungen – insbesondere am Wochenende – lässt sich allerdings ein Unterschied zu vorher spüren: Die ehemalige Fahrbahn wird zur Fortbewegung genutzt, insbesondere von Paaren, Gruppen, Hundebesitzern und Radfahrern, sowie zum Aufenthalt. Menschen, die sich begegnen, verlagern ihre Gespräche zumeist auf die Fahrbahn. Zudem werden die Bordsteine zum Sitzen genutzt. Auch das Parklet wird als Sitzgelegenheit, Spiel- und Handelsplatz (Flohmarkt) genutzt. Wenn sich die Menschen zum Verweilen auf der Straße entschließen, verweilen sie seit dem Verkehrsversuch nicht nur für zweckgebundene Tätigkeiten wie Schaufenster- oder Speisekartenbetrachtungen, Smartphonennutzung, etc.

Kreative Nutzungen der Straße und neue Aktivitäten finden, laut den Befragten, weniger statt, wurden allerdings beobachtet (u.a. Sonnenbad und Flohmarkt auf der Straße). Häufigerer oder längerer Aufenthalt findet laut den Befragten nicht statt. Beobachtet werden konnten längere Aufenthaltsaktivitäten als bei den Beobachtungen vor dem Verkehrsversuch. Das großzügigere Platzangebot wird stark genutzt, was sich sowohl in den Beobachtungen zeigte, als auch aus der Befragung hervorgeht. Mehr Geschäfte haben Waren, Blumentöpfe und Sitzgelegenheiten auf die Bürgersteige gestellt, als vor dem Versuch. Auch ein leicht gestiegenes Müllaufkommen deutet auf eine verstärkte Nutzung der Straße hin.

Kritik wird hauptsächlich an den fehlenden Sitzgelegenheit und Pflanzen geübt. Dadurch fühlten sich einige Personen nicht eingeladen, auf der Straße zu verweilen. Dies sollte sowohl im Falle der Fortführung als Versuch, als auch im Falle der dauerhaften Einrichtung als Fußgängerzone, unbedingt verändert werden. Es zeigte sich in der Raumuntersuchung deutlich, dass ältere Menschen den Straßenraum deutlich weniger zum Sitzen und Verweilen nutzen, als junge Leute. Junge Menschen setzten sich auf die Bordsteinkanten und Stufen und funktionierten sie zum Sitzen um. Die Ambivalenz in Beurteilungen mancher Kriterien, z.B. des Miteinanders verschiedener Verkehrsteilnehmer, verdeutlicht, dass Einschätzungen stark vom eigenen Mobilitätsverhalten sowie unterschiedlichen Betroffenheitsgraden geprägt sind.

In der Gesamtschau überwiegen die positiven Rückmeldungen zum Verkehrsversuch. Dies zeigt sich, neben dem breiteren Aktivitätsspektrum, an den überwiegend positiven Beschreibungen der Atmosphäre. Darüber hinaus zeigt sich die Zufriedenheit deutlich am hohen Grad der Projektakzeptanz zeigt: 59 % aller Befragten stimmten für eine dauerhafte Einführung der Fußgängerzone, 51 % Prozent sogar für eine Ausweitung des autofreien Gebiets. Die weniger positiven Rückmeldungen beziehen sich größtenteils auf die Qualität der provisorisch eingerichteten Fußgängerzone und den Fahrbahnuntergrund, wodurch die Nutzungsvielfalt noch eingeschränkt wird. Diese Defizite lassen sich jedoch im Falle einer dauerhaften Einrichtung als Fußgängerbereich durch bauliche Maßnahmen beheben.

## 7 Schlussbetrachtung und Ausblick

Diese Arbeit beschäftigte sich mit dem Thema „Neuorganisation des öffentlichen Raums durch temporäre Fußgängerbereiche“. Ziel war die Erforschung konkreter Auswirkungen der Einrichtung eines temporären Fußgängerbereichs auf die Raumnutzung und Raumwahrnehmung einer Straße. Zudem sollten Methoden zur Raumuntersuchung identifiziert und erprobt werden. Als konkretes Fallbeispiel für die Beantwortung der Fragestellung diente der Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“, welcher mittels umfassender Raumb Beobachtung, Shadowing und Befragung untersucht wurde.

Öffentliche Räume sind aufgrund ihrer vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten von großer Relevanz für die Städte und bilden die Basis für das öffentliche Leben. Dem Straßenraum kommt dabei eine besondere Bedeutung zu: Von einem vormals multifunktionalen Aufenthalts- und Lebensraum, veränderte er sich im Zeitalter der Massenmotorisierung vielerorts zu einem Gefahrenort und Aufbewahrungsort privater Pkw. Die Aufteilung des öffentlichen Raums erfolgte dabei häufig zu Gunsten des MIV. Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern, sowie Aspekte der Aufenthaltsqualität, fanden in Planungsprozessen lange Zeit geringe Beachtung. Als Ergebnis dieses Prozesses verschwand vielerorts das öffentliche Leben auf der Straße. In diesem Zusammenhang stellt die Einrichtung temporärer Fußgängerbereiche eine Möglichkeit dar, Straßenräume wieder verstärkt für die Menschen nutzbar zu machen und zum Nachdenken über eine Neuorganisation des öffentlichen Straßenraums anzuregen.

### Methodenkombination als Basis einer breit angelegten Raumuntersuchung

Um Auswirkungen temporärer Fußgängerbereiche auf die Raumnutzung und -wahrnehmung wissenschaftlich untersuchen zu können, mussten zunächst geeignete Raumuntersuchungsmethoden identifiziert werden. In der Analyse verschiedener Methoden zeigte sich, dass je nach Erhebungsziel, unterschiedliche Methoden infrage kommen. Zudem ging aus der Auseinandersetzung mit anderen Raumstudien hervor, dass eine Methodenkombination für eine umfassende Raumuntersuchung empfehlenswert ist. Da in dieser Arbeit die Auswirkungen temporärer Autofreiheit auf die Nutzung des öffentlichen Raums erforscht werden sollte, bot sich eine Beobachtung an. Beobachtungen ermöglichen es, Aktivitäten, Interaktionen, Begegnungen sowie Konflikte auf der Straße zu untersuchen. Um zusätzlich die Raumwahrnehmung erforschen zu können, sollte die Untersuchung durch eine Befragung ergänzt werden. Diese baute auf der Beobachtung auf. Dadurch konnten zum einen Fragen adressiert werden, die durch die Beobachtung nicht beantwortet wurden. Zum anderen konnte erfragt werden, wie sich Nutzungsgewohnheiten durch die temporäre Autofreiheit verändern. Darüber hinaus konnten konkrete Meinungen und Wünsche zum Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“ eingeholt werden. Für die Beantwortung der Forschungsfrage war es zudem von Interesse, zu

untersuchen, wie das zusätzliche Platzangebot angenommen und ob die Fahrbahn von den Menschen genutzt wird. Aus diesem Grunde wurde sich zudem für das Shadowing entschieden, da es einen Überblick über räumliche Bewegungsmuster verschafft. Die angewandte Methodenkombination konnte insgesamt einen umfassenden Überblick über die Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf die Raumnutzung und -wahrnehmung der Ottenser Hauptstraße geben. Die kleinräumige Betrachtung erwies sich als sinnvoll und ermöglichte zusammen mit den sich ergänzenden Methoden eine tiefgründige Raumstudie. Durch die gesammelten Erkenntnisse können die eingangs gestellten Forschungsfragen beantwortet werden.

Alle drei Methoden eignen sich, um Erkenntnisse zur Raumnutzung und –wahrnehmung zu gewinnen. Beobachtungen benötigen weder eine lange Vorbereitung noch viele Ressourcen und eignen sich daher besonders gut, um sich als Planender einen ersten Eindruck über die Auswirkungen einer Maßnahme verschaffen zu können. Ein- bis zweistündige Untersuchungsintervalle an unterschiedlichen Wochentagen können dabei bereits ausreichen, um erste Tendenzen abschätzen zu können. Beobachtungen werden daher als Grundlage für Raumstudien empfohlen. Darauf aufbauend können offene Fragen, wenn nötig, über eine gezielte Befragung erforscht werden. Der Aufwand für die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von Befragungen ist allerdings deutlich höher. Das Shadowing eignet sich besonders gut, um einen visuellen Eindruck über das Ausmaß von Raumnutzungen zu erhalten. Es kann dadurch subjektive Wahrnehmungen aus Beobachtungen objektivieren. In der Rückschau könnte das Aufzeichnen von Bewegungslinien aus einer festen Position heraus (s. Tracing, Kapitel 3.3), ähnlich anschauliche Ergebnisse der Raumnutzung liefern, es erscheint allerdings als weniger aufwändig.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Umfang der Raumuntersuchung für die Durchführung als Einzelperson in Zukunft reduziert werden sollte, da neben den Erhebungen insbesondere für die gründliche Auswertung und Interpretation der Ergebnisse viel Zeit eingeplant werden sollte. Eine Reduzierung der Befragungsteilnehmer und / oder der Beobachtungsstunden wäre rückblickend sinnvoll gewesen.

### **Veränderte Aufenthaltsaktivitäten & Wiederherstellung der sozialen Funktion der Straße**

Die Ottenser Hauptstraße war bereits vor dem Verkehrsversuch mehr als nur ein Durchgangsraum und wurde sowohl von Anwohnern als auch Passanten zu Aufenthaltszwecken genutzt. Auf Grund des geringen Platzangebots und der daraus resultierenden Nutzungskonflikte bot die Straße jedoch wenig Raum für Aufenthaltsaktivitäten außerhalb der Gastronomie. Die Ergebnisse der Raumuntersuchung zeigen, dass die Einrichtung der temporären Fußgängerzone mit einem breiteren Aktivitätsspektrum, einer gesteigerten Anzahl spontaner Verweilaktivitäten sowie einer größeren Nutzungsvielfalt der Ottenser Hauptstraße einhergeht.

Die veränderte Atmosphäre, auf Grund der Abwesenheit der Autos, ist durch vielfältige Sinneindrücke erlebbar geworden. Dies wurde zum Ausdruck gebracht über die überwiegend positiven Rückmeldungen in Bezug auf die erlebbare Weitsicht, das Raumgefühl, die Ruhe, die Luftqualität, die Gehgeschwindigkeit usw. Die verbesserte Einsehbarkeit der Straße kann die Entstehung nachbarschaftlicher Beziehungen fördern. Das zusätzliche Raumangebot ermöglicht Aktivitäten und Begegnungen, die vorher nicht bzw. nicht im gleichen Maße möglich waren. Entschließen sich die Menschen zum Verweilen auf der Straße, verweilen sie seit dem Verkehrsversuch nicht nur für zweckgebundene Tätigkeiten wie Schaufensterbetrachtungen oder die Benutzung des Smartphones, sondern für freiwillige Aktivitäten wie Sitzen, Sonnenbaden oder Lesen. Dadurch verändert sich die Qualität des öffentlichen Lebens auf der Straße. Insgesamt wird dadurch die Bedeutung der Ottenser Hauptstraße als Aufenthaltsraum deutlich gestärkt. Ihre soziale Funktion als Ort der Begegnung und Kommunikation wird durch den Verkehrsversuch erlebbar gemacht.

Damit sich noch mehr Menschen eingeladen fühlen, den Raum als Aufenthaltsort zu nutzen, bedarf es allerdings einer verbesserten Ausstattung des Raums mit Sitzgelegenheiten, Pflanzen, usw. sowie Maßnahmen der Fahrbahnumgestaltung. Damit würde der noch bestehende optische Eindruck der Straße als Verkehrsfläche, sich in Richtung einer Fußgängerzone entwickeln können, die zu Begegnungen, Verweilaktivitäten und nicht-motorisierter Fortbewegung einlädt. Dieses Defizit lässt sich sowohl durch provisorische Maßnahmen beheben, im Falle einer Verlängerung des Verkehrsversuchs, sowie durch bauliche Maßnahmen im Falle der dauerhaften Einrichtung einer Fußgängerzone.

### **Rolle von Verkehrsversuchen für eine Neuorganisation des öffentlichen Raums**

Der Theorie zufolge bieten Realexperimente die Möglichkeit, mit der Stadt- und Straßengestaltung zu experimentieren und Veränderungen für die Menschen erlebbar zu machen – ohne bereits viele Ressourcen in den Umbau der Infrastruktur zu investieren. Dass dem tatsächlich so ist, konnte anhand der Untersuchung des Fallbeispiels nachgewiesen werden: Das Projekt „Ottensen macht Platz“ zeigt, dass weniger parkende Autos in den Straßenräumen zu neuen Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums führen können. Durch „Ottensen macht Platz“ konnten Vor- und Nachteile temporärer Autofreiheit für die Menschen erlebbar gemacht werden. Planende können daraus konkrete Schlussfolgerungen für die Planung nachhaltigerer, autoärmerer Mobilitätskonzepte gewinnen und Bedarfe und „Spielregeln“ für die Umsetzung identifizieren. Bürgern eröffnen sich dadurch breitere Beteiligungs- und Mitwirkungsoptionen. Zudem ermöglichen temporäre Projekte ein behutsames Herantasten an neue Entwicklungen, wodurch Betroffene besser „mitgenommen“ werden können. Temporäre Projekte können somit helfen, bestehende Bedenken und Ängste abzubauen. Erkenntnisse,

die während der Testphase gemacht werden, lassen sich zudem direkt in Umgestaltungsprozesse integrieren. Dadurch können Fehlentwicklungen vermieden werden. Temporäre Projekte ermöglichen damit eine insgesamt nachhaltigere und partizipativere Stadtentwicklung.

Projekte wie „Ottensen macht Platz“ zeigen, dass Verkehrsversuche Planenden als kostengünstiges Instrument dienen können, um - auch strittige - Zukunftsszenarien zu erproben, weshalb Städte diese Form des Experimentierens verstärkt für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung nutzen sollten. Verkehrsversuche können dabei unter Umständen anstelle von kostenintensiven Expertengutachten eingesetzt werden. Das Experimentieren sollte daher generell als Methode in der Stadt- und Verkehrsplanung zukünftig verstärkt eingesetzt werden, wofür insbesondere finanzielle Mittel bereitgestellt werden sollten.

### **Weiterer Forschungsbedarf in Zusammenhang mit „Ottensen macht Platz“**

Die Ergebnisse dieser Arbeit basieren auf Erhebungen von August und September dieses Jahres. Um die gewonnenen Ergebnisse zu bestätigen, sollten auch unter anderen Witterungsbedingungen, wie z.B. im Winter und Frühling, die Auswirkungen des Verkehrsversuchs erforscht werden. Da Witterungsbedingungen Aktivitäten im Freien, und damit die Nutzung des öffentlichen Raums, stark beeinflussen, wird hier weiterer Forschungsbedarf gesehen. Ein weiterer Fokus bei der weiteren Forschung zum Thema Raumnutzung sollte außerdem auf die Auswirkungen im Zeitverlauf der Woche gelegt werden. So erscheint es sinnvoll, die Unterschiede in der Raumnutzung zwischen Werktagen und dem Wochenende, aber auch im Verlauf des Tages, sprich tagsüber und abends, stärker differenziert zu betrachten.

Eine Wiederholung der Raumuntersuchung wäre außerdem erstrebenswert, um mittelfristige Gewöhnungseffekte und Meinungsänderungen nach der ersten Experimentierphase erforschen zu können. Ebenso erscheint es notwendig, die möglichen Verlagerungseffekte von Verkehrsströmen auf die umliegenden Straßen außerhalb des Projektgebietes mittels Verkehrszählungen zu erfassen und auszuwerten. Weiterhin wäre für eine objektive Beurteilung der Auswirkungen auf die ansässigen Gewerbetreibenden eine Erfassung der Umsätze vor und nach einem solchen Verkehrsversuch als wichtig zu erachten. Neben dieser objektiven Beurteilung der Situation der ansässigen Gewerbetreibenden, sollte die subjektive Meinung und Perspektive der Gewerbetreibenden nicht vernachlässigt werden, um mögliche Gründe für Schwankungen und Veränderungen der Umsatzentwicklung der Gewerbetreibenden beurteilen zu können.

## 8 Literaturverzeichnis

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) (2013): Hamburgs mobile Zukunft. Hamburg.

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) (2019): Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg. Denk deine Mobilität. VEP Infozeitung. Hg. v. Freie und Hansestadt Hamburg.

Beikler, Sabine; Hofmann, Laura (2019): Berlin-Mitte fordert Gebühren für E-Scooter. In: *Der Tagesspiegel*, 15.07.2019. Online verfügbar unter <https://www.tagesspiegel.de/berlin/probleme-mit-e-tretrollern-berlin-mitte-fordert-gebuehren-fuer-e-scooter/24595618.html>, zuletzt geprüft am 21.11.2019.

Bezirksamt Altona (2019): Ottensen macht Platz. Flanierquartier auf Zeit. Online verfügbar unter <https://ottensenmachtplatz.de>, zuletzt geprüft am 18.11.2019.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2019): Urbane Freiräume. Qualifizierung, Rückgewinnung und Sicherung urbaner Frei- und Grünräume. Handlungsempfehlungen für die kommunale Praxis. Bonn.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hg.) (2015): Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. Grünbuch Stadtgrün. Bonn.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (Hg.) (2017): Weißbuch Stadtgrün. Grün in der Stadt - Für eine lebenswerte Zukunft. Berlin.

Canzler, Weert; Knie, Andreas; Ruhrort, Lisa; Scherf, Christian (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen. Bielefeld.

City of New York (2019): About Summer Streets. Online verfügbar unter <https://www1.nyc.gov/home/contact-us.page>, zuletzt geprüft am 15.11.2019.

Deutscher Städtetag (2019): Zusammen halten in unseren Städten. Dortmunder Erklärung zur 40. ordentlichen Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 4. bis 6. Juni 2019 in Dortmund. Dortmund.

Ebers, Thomas (2014): Öffentlichkeit als eine Grundvoraussetzung menschlichen Seins: Überlegungen zu einer Philosophie des öffentlichen Lebens. Hg. v. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Feldtkeller, Andreas (1994): Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums. Frankfurt: Campus Verlag.

Flükiger, Samuel; Leuba, Jenny (2015): Qualität von öffentlichen Räumen. Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität. Hg. v. Fussverkehr Schweiz. Zürich.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (1996): Empfehlung zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete. Köln: FGSV Verlag.

Förster, Agnes; Ackermann, Constanze; Fitschen, Katja (2017): Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Koordinierung, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs Fußgängerzone Sendlinger Straße - Koordinierung, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit. Evaluationsbericht. München.

Fugmann, Friederike; Karow-Kluge, Daniela (2017): Wie erforscht man öffentliche Räume und was findet man da? Drei Annäherungen in Aachen, Essen und Saarbrücken. In: *vhw FWS* (1), S. 13–18.

Fugmann, Friederike; Karow-Kluge, Daniela; Selle, Klaus (2017): Öffentliche Räume in stadtgemeinschaftlich vielfältigen Quartieren: Nutzung, Wahrnehmung und Bedeutung. Hg. v. RWTH Aachen. Fakultät für Architektur. Aachen.

Gasseng, Sebastian (2018): Pedometer. Hg. v. Wikipedia. Online verfügbar unter <https://de.m.wikipedia.org/wiki/Pedometer>, zuletzt geprüft am 08.08.2019.

Gehl, Jan (2012): *Leben zwischen Häusern*. 1. Auflage. Berlin: Jovis Verlag.

Gehl, Jan; Svarre, Birgitte (2013): *How to study public life*. Washington, DC: Island Press.

Gehl, Jan; Svarre, Birgitte (2016): *Leben in Städten. Wie man den öffentlichen Raum untersucht*. Translation. Heidelberg: Birkhäuser Verlag AG (Edition Angewandte).

Gehl Architects (o.J.): *Public Spaces in Copenhagen. A public space guide by Gehl Architects*. Kopenhagen.

Gehl Studio SF (2015): *Re-Imaging the Heart of San José. Making City Hall Plaza a Place for People*. San José.

Holzappel, Helmut (2016): *Urbanismus und Verkehr. Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner*. 2. Aufl. Kassel: Springer Vieweg.

infas GmbH (2018): *Mobilität in Deutschland. Kurzreport Hamburg und Metropolregion*. Hg. v. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Bonn.

Kißler, Leo; Wiechmann, Elke (2009): "Weniger - älter - bunter?" Der sozio-demografische Wandel als Herausforderung für Kommunalpolitik und Kommunalverwaltung. In: *WSI Mitteilungen* (11), S. 596–603. Online verfügbar unter [http://www.boeckler.de/wsi-mit\\_2009\\_11\\_kissler.pdf](http://www.boeckler.de/wsi-mit_2009_11_kissler.pdf), zuletzt geprüft am 25.07.2019.

Klamt, Martin (2012): *Öffentliche Räume*. In: Frank Eckardt (Hg.): *Handbuch Stadtsoziologie*. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Kuklinski, Oliver (2003): Öffentlicher Raum - Ausgangslagen und Tendenzen in der kommunalen Praxis. Ausgewählte Ergebnisse des Forschungsprojektes "Städte als Standortfaktor: Öffentlicher Raum". In: *Informationen zur Raumentwicklung* (1), S. 39–46.

Lamnek, Siegfried (2005): *Qualitative Sozialforschung*. Lehrbuch. 4. Aufl. Weinheim, Basel.

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (2019): Geo-Online. Abfrage der Einwohnerzahl. Hamburg. Online verfügbar unter <https://geoportal-hamburg.de/geoportal/geo-online/#>, zuletzt geprüft am 26.11.2019.

Nehls, Anja (2018): Vermüllung aus Bequemlichkeit. Abfall im öffentlichen Raum. Hg. v. Deutschlandfunk. Online verfügbar unter [https://www.deutschlandfunk.de/abfall-im-oeffentlichen-raum-vermuellung-aus-bequemlichkeit.697.de.html?dram:article\\_id=416487](https://www.deutschlandfunk.de/abfall-im-oeffentlichen-raum-vermuellung-aus-bequemlichkeit.697.de.html?dram:article_id=416487), zuletzt geprüft am 20.11.2019.

Netzwerk shared space (2014): Beispiele. Wien. Online verfügbar unter <http://netzwerk-sharedspace.de/beispiele/wien/>, zuletzt geprüft am 15.11.2019.

Patriotische Gesellschaft von 1765 (2019): Fußgängerzone im Rathausquartier. Pilotprojekt übertrifft Erwartungen. Online verfügbar unter <https://www.altstadtfueralle.de/programm/veranstaltungen.html>, zuletzt geprüft am 15.11.2019.

Project for Public Spaces (2005): *How to Turn a Place Around. A Handbook for Creating Successful Public Spaces*. New York.

Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, Universität Stuttgart (Hg.) (2018): *Realexperimente*. jovis.

Reiß-Schmidt, Stephan: *Der öffentliche Raum: Traum, Wirklichkeit, Perspektiven*, o. J.

Reutter, Oscar; Reutter, Ulrike (1996): *Autofreies Leben in der Stadt: autofreie Stadtquartiere im Bestand*. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.

Sauter, Daniel (2009): *Das Limmatquai vor und nach der Neugestaltung – Aufenthaltsnutzung, Fuss- und Veloverkehrsaufkommen im Vergleich der Jahre 2004–2005–2008*. Zürich.

Schelling, Claude (2018): *Begegnungsraum Strasse. Städtebauliche Überlegungen zum öffentlichen Raum*. Zürich.

Selle, Klaus (2008): *Öffentliche Räume - eine Einführung*. Aachen.

Stadt Aachen (2016): *Auf den Rehm-Plätzen zu Hause. Über die Umgestaltung dreier Plätze im Rehmviertel*. Aachen.

Stadtteilarchiv Ottensen e.V. (2019): *Geschichte Altona-Ottensen*. Online verfügbar unter <https://stadtteilarchiv-ottensen.de/schwerpunktthemen/geschichte-altona-ottensen/>, zuletzt geprüft am 26.11.2019.

Statistikamt Nord (2018): Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2017. Hg. v. Statistische Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. Hamburg. Online verfügbar unter <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/hamburger-stadtteil-profile-und-interaktive-karten/>, zuletzt geprüft am 26.11.2019.

Sverige Radio AB (2018): Stockholm opens streets to people this summer. Online verfügbar unter <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=2054&artikel=6960292>, zuletzt geprüft am 15.11.2019.

Tessin, Wulf (2004): Freiraum und Verhalten. Soziologische Aspekte der Nutzung und Planung städtischer Freiräume. Eine Einführung. Wiesbaden.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (2017): Städte für Menschen. In: *Fairkehr* (1).

Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019): Park(ing) Day. Wem gehört die Straße? Online verfügbar unter <https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/parking-day/>, zuletzt geprüft am 17.11.2019.

Wentz, Martin (2002): Der öffentliche Raum als das Wesentliche des Städtebaus. In: Klaus Selle (Hg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen. Dortmund, 191 ff.

Whyte, William H. (1980): *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, DC.

Wiesemann, Lars (2015): Öffentliche Räume und Diversität. Geographien der Begegnung in einem migrationsgeprägten Quartier - das Beispiel Köln-Mülheim. Berlin.

## **Rechtsgrundlagen**

Hamburgisches Wegegesetz (HWG) in der Fassung vom 22. Januar 1974, letzte berücksichtigte Änderung: §§ 28, 30, 31, 33 geändert, § 32 neu gefasst durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. November 2017.

# 9 Anhang

## Beobachtungsbogen



**RAUMBEOBACHTUNGEN**  
**ERHEBUNGSSEKTOR B – Ottenser Hauptstraße**

Datum: \_\_\_\_\_ Uhrzeit Start: \_\_\_\_\_ Uhrzeit Ende: \_\_\_\_\_

Notizen bitte durchnummerieren und im Kartenausschnitt verorten!

**Aktivitäten und Aneignungsprozesse**

z.B. Orte und Arten des Aufenthalts und Verweilens, Interaktion und Nutzung der Straße als sozialer Raum, Sport- und Spiel, Ungewöhnliches oder Unerwartetes, eigenständige Gestaltung des Straßenraumes, der Ränder, der Vorzonen, z.B. Sitzmöglichkeiten, Pflanzen, Bemalungen, sonstige Spuren des regelmäßigen Gebrauchs, z.B. volle Müllimer oder wilder Müll, erkennbare Bewegungsmuster und Geschwindigkeiten, etc.

- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_

Witterungsverhältnisse: \_\_\_\_\_

**Konflikte**

Was ist wo und wann passiert? Zwischen welchen Verkehrsteilnehmenden tritt der Konflikt auf? Welche Ursache hatte der Konflikt? Wem/rücht auf?

- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_
- ( ) \_\_\_\_\_

Name / Unterschrift/Protokollant: \_\_\_\_\_

# Shadowingbogen

Datum:  m  w

Uhrzeit:  m  w

Bogennr:  Alter ca.

Benötigte Zeit:

Bhf – Elbe  Einzelperson

Elbe – Bhf  Duo

Verweilen (>15 Sek):  Pärchen

Wo?  Gruppe

Zus. Aktivität:  mit Kind(ern)

mit Kinderwagen

Sonstiges:

Ottenser Hauptstraße

Mottestraße

Nollendorfplatz

Sp

## Befragungsbogen

Hallo! Ich beschäftige mich im Rahmen meiner Masterarbeit mit dem Projekt *Ottensen macht Platz*. Haben Sie 5 Minuten Zeit, sich mit mir über die Aufenthaltsqualität & Atmosphäre zu unterhalten?

**1. Mit welchen 3 Wörtern würden Sie spontan die Atmosphäre hier beschreiben?**

---

**2. Was fällt Ihnen hier auf? Was gefällt Ihnen gut? Was gefällt Ihnen nicht so gut?**

neutral                      positiv                      negativ

**3. Haben Sie bemerkt, dass hier ein Verkehrsversuch stattfindet und fast keine Autos mehr fahren und parken?**

Ja                       Nein

**4. Wohnen oder arbeiten Sie im Projektgebiet oder in der unmittelbaren Umgebung?**

(PLZ 22763 / 22765)

Ja, ich wohne hier.                       Ja, ich arbeite hier.                       Nein

**5. Wozu nutzen Sie diesen Teil der Ottenser Hauptstraße heute? Was machen Sie hier?**

(Mehrfachnennung möglich)

Einkauf                       Erledigung / Arztbesuch                       Begleitung  
 Spazieren, Flanieren                       Verweilen, aufhalten, sitzen                       Projekt anschauen  
 essen & trinken auf Straße                       essen & trinken Außengastronomie                       Tourismus  
 Mittagspause                       dienstlich / Arbeitsweg                       Ausbildung  
 Nachhauseweg                       Treffpunkt                       Sonstiges: \_\_\_\_\_

**6. Wie sind Sie heute hier her gekommen? (Verkehrsmittel)**

zu Fuß                       Fahrrad                       ÖPNV                       Pkw → 8.                       Sonstiges: \_\_\_\_\_

**7. Hatten Sie die Möglichkeit, für diesen Weg einen Pkw (auch Carsharing) zu nutzen?**

Nein                       Ja → Warum nicht genutzt? \_\_\_\_\_

**8. Wie häufig nutzen Sie die Ottenser Hauptstraße (alle Abschnitte)?**

täglich/fast täglich                       1-3 Tage pro Woche                       1-3 Tage pro Monat                       seltener  
 einmalig / nur heute                       Ich bin extra für das Projekt hier her gekommen.

**9. Halten Sie sich seit dem Verkehrsversuch in der Ottenser Hauptstraße häufiger oder länger auf als vorher?**

Ja, häufiger / längerer Aufenthalt.                       unverändert  
 Nein, weniger häufig / kürzerer Aufenthalt.                       Ich bin zum ersten Mal hier.

**10. Was würden Sie innerhalb des Projektzeitraums hier auf der Straße gerne tun?**

(Mehrfachnennung möglich)

Spazieren, Flanieren                       Verweilen, aufhalten, sitzen  
 essen & trinken auf Straße                       essen & trinken Außengastronomie  
 trinken (cornern)                       etwas organisieren (z.B. Picknick, Yoga-Stunde, ...)  
 Sport & Spiel                       als Treffpunkt nutzen mit \_\_\_\_\_  
 nichts Besonderes                       Sonstiges: \_\_\_\_\_

11. Wie beurteilen Sie die folgenden Zustände seit Projektbeginn? (1 = deutlich verbessert, 2 = gering verbessert, 3 = gleich geblieben, 4 = gering verschlechtert, 5 = deutlich verschlechtert)		1	2	3	4	5
Verkehrliche Qualität	A Die Fortbewegung in der temporären Fußgängerzone					
	B Die Verkehrssituation im Stadtteil					
	C Konflikte unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer*Innen (Miteinander)					
	D Ihr Sicherheitsgefühl auf der Straße (bezogen auf Verkehrssituation)					
	E Die Erreichbarkeit Ihrer Wohnung					
	F Die Wohnqualität in Bezug auf Lärm, Abgase, etc.					
	G Die Wahrnehmbarkeit von Lärm, Abgasen, etc.					

12. Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu? (1 = stimme voll zu, 2 = stimme eher zu, 3 = stimme eher nicht zu, 4 = stimme gar nicht zu)		1	2	3	4
Seit Beginn des Verkehrsversuchs ...					
Aufenthaltsqualität	A ... nutze ich die Straße für neue Aktivitäten.				
	B ... nutze ich den gesamten Straßenraum /-breite.				
	C ... lädt die Straße stärker zur Interaktion mit anderen Menschen ein.				
	D ... lädt die Straße stärker zu nachbarschaftlichem Engagement ein.				
	E ... nutze ich die Außengastronomie häufiger als vorher.				
	F ... besuche ich die Geschäfte / verweile vor den Schaufenstern häufiger.				
Projekt	G Ich bin für die dauerhafte Einführung der Fußgängerzone.				
	H Ich bin für eine Ausweitung des Projektgebiets.				
	I Grundsätzlich sollte Straßenraum auch für andere Zwecke als zum Parken und Befahren von Autos genutzt werden.				

13. Wie beurteilen Sie die Aufenthaltsqualität innerhalb des gesamten provisorischen Fußgängerbereichs von *Ottensen macht Platz*?

- deutlich verbessert     
 gering verbessert     
 gleich geblieben     
 gering verschlechtert     
 deutlich verschlechtert

14. Haben Sie Anregungen, Ideen oder Wünsche, für den Fall, dass die Fußgängerzone dauerhaft eingeführt wird?

---



---

Vielen Dank!

Geschlecht:  w  m      Altersgruppe: \_\_\_\_\_

## Erhebungsplan

Beobachtungen vor dem Projekt		Beobachtungen während des Projekts	
Mittwoch, 14.08.2019	ganztägig* 7 – 8 Uhr (Fokus: Konflikte)	Mittwoch, 25.09.2019	ganztägig* 7 – 8 Uhr (Fokus: Konflikte)
Samstag, 17.08.2019	ganztägig*	Samstag, 28.09.2019	ganztägig*
Sonntag, 18.08.2019	7 – 9 Uhr (Fokus: Spuren) 15 – 17 Uhr (Fokus: Nutzungen)	Sonntag, 22.09.2019	7 – 9 Uhr (Fokus: Spuren) 15 – 17 Uhr (Fokus: Nutzungen)
* Im Rahmen der offiziellen Projektevaluation der TUHH wurde ganztägig beobachtet. Zwei der fünf Zeitintervalle je Erhebungstag übernahm die Autorin. Die Beobachtungen des gesamten Tags fließen in die Auswertung ein.			

Shadowing vor dem Projekt		Shadowing während des Projekts	
Freitag, 16.08.2019	15 – 17 Uhr	Mittwoch, 25.09.2019	15 – 17 Uhr
Sonntag, 18.08.2019	14 – 16 Uhr	Sonntag, 22.09.2019	14 – 16 Uhr

Befragung vor dem Projekt	Befragung während des Projekts	
	Dienstag, 24.09.2019	10 – 12 Uhr
	Freitag, 27.09.2019	16 – 19 Uhr
	Samstag, 28.09.2019	13 – 15 Uhr
	Sonntag, 14.10.2019	16 – 18 Uhr

## Auswertung Befragung

