

Vorfahrt für Menschen - vom Straßenraum zum Stadt(t)raum?!
Durch Autoreduzierung zum Wohlbefinden.

Eine Untersuchung des Verkehrsversuchs „Ottensen macht Platz“ in Hamburg

MASTERARBEIT

Erstellt von:

Anja Friedrich | 6025505 | HafenCity Universität Hamburg |
Master of Science Stadtplanung

Lisbeth Schumann | 6024959 | HafenCity Universität Hamburg |
Master of Science Stadtplanung

BetreuerInnen:

Prof. Dr. Jörg Pohlan | HafenCity Universität Hamburg |
Stadtentwicklung und Quantitative Methoden der Stadt- und Regionalforschung

Dr. Philine Gaffron | Technische Universität Hamburg |
Institut Verkehrsplanung und Logistik W8

Hamburg, 31.08.2020

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Diese Erklärung ist der Thesis beizufügen!

Name: Friedrich
Vorname: Anja
Matrikelnummer: 6025505
Studiengang: Stadtplanung, Master

Ich versichere, dass ich die vorliegende Thesis mit dem Titel

Vorfahrt für Menschen - vom Straßenraum
zum Stadt(t)raum?! Durch Autoreduzierung
zum Wohlbefinden.

selbstständig und ohne unzulässige fremde 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.

Hamburg, 15.08.2020

Ort und Datum

A. Friedrich

Unterschrift der/des Studierenden

VOM PRÜFUNGSAMT AUSZUFÜLLEN

Die o.g. Thesis wurde abgegeben am

Eingangsstempel Infothek
Studierendenverwaltung | Prüfungsamt

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Diese Erklärung ist der Thesis beizufügen!

Name: Schumann
Vorname: Lisbeth
Matrikelnummer: 6024959
Studiengang: Stadtplanung, Master


Ich versichere, dass ich die vorliegende Thesis mit dem Titel

Vorfahrt für Menschen - vom Straßenraum zum
Stadt(+)-raum ?!. Durch Autoreduzierung zum
Wohlbefinden.

selbstständig und ohne unzulässige fremde 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.

Hamburg, 15.08.2020 

Ort und Datum

Unterschrift der/des Studierenden

VOM PRÜFUNGSAMT AUSZUFÜLLEN

Die o.g. Thesis wurde abgegeben am

Eingangsstempel Infothek
Studierendenverwaltung | Prüfungsamt

ABSTRACT

Öffentlichem (Straßen-)Raum kommt insbesondere in hoch verdichteten Städten eine wichtige Bedeutung als Gesundheitsressource zu. Die Bevorzugung des MIVs in den letzten Jahrzehnten führte zu einer hohen Kfz-Dichte in unseren Städten, welche verschiedene pathogene, also krankmachende Folgen, wie z.B. eine hohe Immissionsbelastung, einen inaktiven Lebensstil sowie eine ungerechte Flächenaufteilung, mit sich bringt.

Als Grundlage für die empirische Forschung dieser Arbeit wurde der Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“ in Hamburg gewählt. Ziel des Projekts war eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Menschen sowie aktiver und nachhaltiger Mobilität. Frei werdende Verkehrsfläche wurde zu öffentlichen Kommunikations-, Begegnungs- und Bewegungsräumen, Grün- und Erholungsflächen. Neben einer gerechteren Flächenverteilung sowie einer Reduzierung pathogener Faktoren durch eine deutlich verminderte Kfz-Dichte, ergibt sich auch die Chance für eine Stärkung der salutogenen, also gesundheitsfördernden Faktoren und somit einer Verbesserung des subjektiven Wohlbefindens.

Die vorliegende Arbeit geht daher der Frage nach, ob durch Autoreduzierung das subjektive Wohlbefinden von AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen verbessert werden kann. Fokussiert wird sich dabei u.a. auf die vulnerablen NutzerInnengruppen Kinder und SeniorInnen.

Die empirische Forschung bedient sich dabei einem Mixed-Methods-Ansatz, mit den vier verschiedenen - sowohl quantitativen als auch qualitativen - Methoden Kurzbefragung, Raubeobachtung, Haushaltsbefragung und Qualitative Interviews.

Die Ergebnisse dieser Arbeit zeigen, dass sich durch die Autoreduzierung das subjektive Wohlbefinden der AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen, insbesondere der Kinder und SeniorInnen, erhöhte. Die Gestaltung des öffentlichen Raums hat großen Einfluss auf Gesundheit und Wohlbefinden von StadtbewohnerInnen. Daher ist eine gerechte, effiziente und rationale Verteilung der vorhandenen Flächen und damit einhergehend auch eine deutliche Reduzierung der Kfz-Dichte notwendig. Autoreduzierung stellt somit ein wirksames Instrument dar, um eine gesunde, lebenswerte und nachhaltige Stadt zu fördern.

INHALTSVERZEICHNIS

* Die federführende Autorin ist im Inhaltsverzeichnis anhand der folgenden Kürzel gekennzeichnet:

- Anja Friedrich (AF)
- Lisbeth Schumann (LS)

01

EINLEITUNG

1

- | | | | |
|-----|---|---|---------|
| 1.1 | Problemstellung und Forschungsinteresse | 1 | *AF, LS |
| 1.2 | Fragestellung und -these | 2 | AF, LS |
| 1.3 | Aufbau der Arbeit und methodisches Vorgehen | 2 | AF, LS |

02

THEORETISCHER TEIL

5

- | | | | |
|---------|---|----|--------|
| 2.1 | Forschungsfelder und Fachrichtungen | 5 | LS |
| 2.2 | Gesundheit und Wohlbefinden | 6 | |
| 2.2.1 | Definitionsansätze | 6 | AF |
| 2.2.2 | Konzept der Salutogenese | 8 | LS |
| 2.2.3. | Einfluss von Lebensumwelten auf die Gesundheit | 10 | LS |
| 2.3 | Stadtleben und Gesundheit | 11 | |
| 2.3.1 | Ambivalenz des Stadtlebens | 11 | AF |
| 2.3.1.1 | Pathogene Gesundheitsfaktoren | 13 | AF |
| 2.3.1.2 | Salutogene Gesundheitsfaktoren | 14 | AF |
| 2.3.2 | Vulnerable NutzerInnenengruppen | 18 | LS |
| 2.3.2.1 | Kinder | 19 | LS |
| 2.3.2.2 | SeniorInnen | 20 | LS |
| 2.4 | Öffentlicher (Straßen-)Raum | 22 | |
| 2.4.1 | Definition und Funktion des öffentlichen Raums | 23 | AF, LS |
| 2.4.2 | Vom Straßenraum zum Stadt(t)raum?! | 25 | |
| 2.4.2.1 | Öffentlicher Straßenraum | 25 | AF |
| 2.4.2.2 | Die autoreduzierte Zone als öffentlicher Stadt(t)raum?! | 29 | LS |

03

PROJEKT „OTTENSEN MACHT PLATZ“

37

- | | | | |
|-----|---|----|--------|
| 3.1 | Entstehung, Ziele und AkteurInnen | 37 | LS |
| 3.2 | Das Projektgebiet im Stadtteil Ottensen | 38 | AF |
| 3.3 | Verlauf des Projekts | 39 | AF, LS |

04

EMPIRISCHER TEIL

43

4.1	Forschungsdesign	43	AF, LS
4.2	Methodik	44	AF, LS
4.2.1	Kurzbefragung PassantInnen	45	LS
4.2.2	Raubeobachtung	45	AF
4.2.2.1	Methoden des Teleinternetcafés	47	AF
4.2.2.2	Eigene Erhebungsmethoden	48	AF
4.2.3	Haushaltsbefragung	52	LS
4.2.4	Qualitative Interviews	53	LS
4.3	Auswertung und Analyse	54	AF, LS
4.3.1	Kurzbefragung PassantInnen	54	LS
4.3.2	Raubeobachtung	55	
4.3.2.1	Raumtagebuch (und Fotografie)	55	AF
4.3.2.2	Kartierung des Gesamttraums	60	AF
4.3.2.3	Aufenthalt und Bewegung im Raum	63	LS
4.3.2.4	Kartierung der Kinder und SeniorInnen	65	LS
4.3.2.5	Zusammenfassung der Ergebnisse und Methodenkritik	70	AF, LS
4.3.3	Haushaltsbefragung	72	AF, LS
4.3.3.1	OmP aus Stadtteilperspektive	72	AF, LS
4.3.3.2	Zusammenfassung der Ergebnisse und Methodenkritik	86	AF, LS
4.3.4	Qualitative Interviews	88	AF, LS
4.3.4.1	Persönliche Sichtweisen und Einschätzungen zu OmP	88	AF, LS
4.3.4.2	Zusammenfassung der Ergebnisse und Methodenkritik	95	AF, LS

05

DISKUSSION UND INTERPRETATION

99 AF, LS

06

REFLEXION DES PROJEKTS

105 AF, LS

07

FAZIT UND AUSBLICK

109 AF, LS

LITERATURVERZEICHNIS	113
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	123
TABELLENVERZEICHNIS	127
ANHANG	129

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
bzw.	beziehungsweise
EW	EinwohnerInnen
HH	Hansestadt Hamburg
Hrsg.	HerausgeberIn
et al.	et alia (deutsch: und andere)
f.	folgende
ff.	fortfolgende
h	Stunden
Kap.	Kapitel
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
min.	Minuten
MIV	Motorisierter Individualverkehr
o.J.	ohne Jahr
Oö.	Oberösterreichischen
OmP	Ottensen macht Platz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SGB II	Zweites Buch Sozialgesetzbuch
Str.	Straße
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
Tab.	Tabelle
TIC	Teleinternetcafe Architektur und Urbanismus
TICTH	Teleinternetcafe Architektur und Urbanismus und Treibhaus Landschaftsarchitektur
TUHH	Technische Universität Hamburg
u.a.	unter anderem, und andere
UBA	Umweltbundesamt
usw.	und so weiter
WHO	World Health Organization (deutsch: Weltgesundheitsorganisation)
vgl.	vergleiche
VS	Versuchsstart
VV	Verkehrsversuch
z.B.	zum Beispiel

EINLEITUNG



Mobilitätswende und Rückgewinnung des öffentlichen Raums für Menschen sind in Gesellschaft, Politik und Wissenschaft gerade wahrscheinlich so aktuell wie nie zuvor. Durch die Corona-Pandemie kam die Bedeutung von öffentlichem Leben und öffentlichem (Straßen-)Raum für Lebensqualität, Gesundheit und Wohlbefinden von StadtbewohnerInnen auf bisher einmalige Weise zu Tage: Sportstätten, Schulen, Kinderspielplätze, Gastronomie, Kultur- und Freizeiteinrichtungen waren geschlossen und verstärkten das Bewusstsein und die Relevanz von frei zugänglichen öffentlichen Bewegungs-, Begegnungs-, Kommunikations- und Erholungsräumen. Weltweit entstanden in Städten quasi über Nacht Pop-Up Bike Lanes, autofreie Innenstädte und temporäre Spielstraßen, Parkplatzflächen wurden für Gastronomie umgewidmet und zentrale Hauptverkehrsachsen für Autos gesperrt (vgl. hierzu Kap. 2.4.2.2).

Die ungerechte Verteilung von öffentlichem (Straßen-)Raum wurde auf einmalige Weise sichtbar und in Ansätzen - zumindest temporär - korrigiert. Raum wurde den Autos genommen und den Menschen Vorfahrt eingeräumt und so in einer schwierigen Zeit Lebensqualität gefördert. Ein erster Schritt in Richtung Stadt(t)raum?

Dieser essenziellen Bedeutung von öffentlichem (Straßen-)Raum für Lebensqualität und Wohlbefinden widmet sich die vorliegende Masterarbeit.

1.1 Problemstellung und Forschungsinteresse

Räume haben einen großen Einfluss auf Gesundheit und Wohlbefinden von Menschen. Insbesondere in hoch verdichteten Städten kommt öffentlichen (Straßen-)Räumen eine essenzielle Bedeutung als Gesundheitsressource zu. Traditionell sind sie, neben ihrer verkehrlichen Funktion, auch bedeutende Orte des sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens. Sie bieten Raum für Bewegung, Begegnungen und Kommunikation, Verweilen und Aufenthalt. Durch die Planungspraktiken der letzten Jahrzehnte, mit dem Auto als wichtigsten Impulsgeber, wurde allerdings die verkehrliche über die soziale Funktion gestellt. Sukzessive wurde die städtische Topographie an den Bedürfnissen und dem Geschwindigkeitspotenzial des Kfz-Verkehrs ausgerichtet und vielfältige Stadtstraßen wandelten sich zu monofunktionalen Transit- und Abstellräumen für Autos. Begegnungs- und Bewegungsräume mussten weichen.

Diese Bevorzugung des Kfz führte zu einer Flächenverteilung, die den gesamtgesellschaftlichen Anforderungen an öffentlichen (Straßen-)Raum nicht gerecht wird und die Rivalität zwischen verkehrlichen und sozialen Nutzungen verstärkt. Das Auto manifestierte sich mit all seinen pathogenen (krankmachenden) Faktoren wie Lärm, Luftverschmutzung und Platzverbrauch als selbstverstärkender Prozess. Gleichzeitig rückte die Bedeutung der salutogenen (gesundheitsfördernden) Funktionen des öffentlichen (Straßen-)Raums immer mehr in den Hintergrund. Die Folgen dieser Planungspraktiken sind nicht nur an den gebauten Stadtlandschaften ablesbar, sondern spiegeln sich auch in dem Wohlbefinden von BewohnerInnen wider.

Basierend auf dieser Problematik untersucht die Masterarbeit den Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“: im Zentrum des Hamburger Stadtteils Ottensen wurden für sechs Monate vier Straßenabschnitte für den Autoverkehr gesperrt und formal eine FußgängerInnenzone ausgewiesen. Ottensen macht Platz (OmP) war ein Experiment, das dem nicht-motorisierten Verkehr Vorrang gewährte und den öffentlichen Raum den BürgerInnen zur Verfügung stellte, mit dem Ziel zu zeigen, dass dieser mehr sein kann als eine kostenlose Abstellfläche für Autos. (vgl. Bezirksamt Altona o.J.) Durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und das Freiwerden von Parkplatzfläche wurde nicht nur eine nachhaltige Perspektive auf Mobilität geworfen und ein Zeichen hinsichtlich Raumansprüchen und Machtverhältnissen gesetzt, sondern auch Chancen für die Verbesserung des Wohlbefindens von AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen ermöglicht.

Die vorliegende Masterarbeit erforscht, ob die Reduzierung des Autoverkehrs und die Umnutzung von frei werdender Verkehrsfläche zu öffentlichen Kommunikations-, Begegnungs- und Bewegungsräumen, Grün- und Erholungsflächen das subjektive Wohlbefinden von AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen verbessern kann und wie öffentlicher (Straßen-)Raum konzipiert sein sollte, um dieses zu befördern. Ein zusätzlicher Fokus liegt hierbei auf den vulnerablen NutzerInnengruppen Kinder und SeniorInnen.

1.2 Forschungsfrage und -these

Die Autorinnen gehen davon aus, dass der öffentliche Raum des Projektgebiets durch OmP in seiner sozialen Funktion gestärkt wird und seine Bedeutung als Ort der Zusammenkunft, des gesellschaftlichen Lebens und des sozialen Austauschs zurückerhält. Gleichzeitig können pathogene Faktoren reduziert und salutogene befördert und so das subjektive Wohlbefinden von AnwohnerInnen und (vulnerablen) RaumnutzerInnen verbessert werden. Daher wurde folgende Forschungsfrage entwickelt:

Kann durch die Neustrukturierung des öffentlichen (Straßen-)Raums in Form einer autoreduzierten Zone das subjektive Wohlbefinden der AnwohnerInnen und (vulnerablen) RaumnutzerInnen verbessert werden?

Um diese Forschungsfrage zu beantworten wurde folgende These aufgestellt:

Ottensen macht Platz reduziert pathogene und befördert salutogene Faktoren und verbessert somit das subjektive Wohlbefinden der AnwohnerInnen und (vulnerablen) RaumnutzerInnen.

1.3 Aufbau der Arbeit und methodisches Vorgehen

Die vorliegende Masterarbeit gliedert sich in acht Kapitel. Im ersten werden Problemstellung und Forschungsinteresse formuliert, woraus sich Forschungsfrage und -these ableiten. Darauf aufbauend wird das methodische Vorgehen erläutert. Das zweite Kapitel widmet sich den theoretischen Grundlagen. Hier wird der dieser Arbeit zugrundeliegende Forschungsbegriff „subjektives Wohlbefinden“ erläutert und anschließend auf die Wechselwirkungen von Stadtleben und Gesundheit eingegangen. Abschließend werden die Dominanz des Autos im öffentlichen Raum diskutiert, Instrumente der Mobilitätswende vorgestellt und auf aktuelle Entwicklungen in der Mobilität und Verteilung von öffentlichem Raum während der Corona-Pandemie eingegangen. In Kapitel drei wird das Projekt „Ottensen macht Platz“ vorgestellt. Aufbauend auf den theoretischen Grundlagen und der Vorstellung des Projekts schließt in Kapitel vier der empirische Teil an. Zunächst werden Forschungsdesign und Methodik erläutert, woraufhin Auswertung und Analyse folgen. Im fünften Kapitel werden die Ergebnisse zusammenfassend diskutiert und interpretiert sowie die Forschungsfrage abschließend beantwortet und die These geprüft. In Kapitel sechs erfolgt eine Reflexion des Projekts und Kapitel sieben schließt mit einem Fazit und Ausblick ab.

Methodisch gliedert sich die Masterarbeit in einen theoretischen und einen empirischen Teil. Der Fragestellung wird sich zunächst anhand von Sekundärdaten genähert und damit der theoretische und konzeptionelle Rahmen aufgebaut. Dieser theoretische Rahmen dient anschließend als Grundlage für die empirische Forschung. Für die Empirie wurden Primärdaten im Projektgebiet sowie dessen unmittelbarer Umgebung erhoben. Die Masterarbeit bedient sich dabei dem Mixed-Methods-Ansatz, mit vier verschiedenen - sowohl quantitativen als auch qualitativen - Methoden. Auf diese Weise kann sich dem Forschungsgegenstand anhand von verschiedenen Zugängen vielperspektivisch auf unterschiedlichen Maßstabsebenen angenähert und zudem die Ergebnisse durch die komplementären Methoden validiert und verknüpft werden. Schließlich sollen so aussagekräftige Ergebnisse erzielt und die Fragestellung beantwortet werden.

THEORETISCHER TEIL

2

Die Urbanisierung gilt als eine der wichtigsten globalen Veränderungen des 20. und 21. Jahrhunderts, aus der sich zahlreiche Herausforderungen ergeben. Eine davon stellt u.a. die kontinuierlich steigende Dichte in Städten dar, wodurch sich auch die Bedeutung der vorhandenen Freiräume für Gesundheit und Wohlbefinden von StadtbewohnerInnen erhöht. Diese stehen allerdings unter einer immer größer werdenden Nutzungskonkurrenz. Vor diesem Hintergrund ist insbesondere die Stadtplanung gefragt, einen gerechten Zugang zur Gesundheitsressource öffentlicher Raum für alle StadtbewohnerInnen bereitzustellen. Im Hinblick auf die vorliegende Arbeit stellt sich dabei explizit die Frage, was die Umnutzung von Straßenraum und die Rückgabe dessen an StadtbewohnerInnen dazu beitragen kann: Straßenraum befindet sich vor fast jeder Haustür und wird (so gut wie) täglich von jeder/m BürgerIn genutzt. Er gehört zu den wichtigsten Kontaktflächen der Stadt und kann daher ein Schlüsselement für Gesundheit und Wohlbefinden darstellen.

Das folgende Kapitel widmet sich den theoretischen Grundlagen dieser Arbeit. Zum Einstieg werden relevante Forschungsfelder und Fachrichtungen erläutert, die Begriffe Gesundheit und subjektives Wohlbefinden erklärt und diese in den Stadtkontext gesetzt. Hierbei stehen die Wechselwirkungen zwischen Stadt und Gesundheit in Form von pathogenen und salutogenen Faktoren im Zentrum. Besonderer Fokus liegt dabei u.a. auf den vulnerablen NutzerInnengruppen Kinder und SeniorInnen. Anschließend wird auf die Wandlung des öffentlichen (Straßen-)Raums vom Aufenthaltsort hin zum monofunktionalen Verkehrsraum für Autos eingegangen. Das Kapitel schließt mit Instrumenten der Mobilitätswende als Schlüssel für eine nachhaltigere und menschengerechtere Stadt.

2.1 Forschungsfelder und Fachrichtungen

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit dem Einfluss der Gestaltung öffentlicher Räume auf das Wohlbefinden von StadtbewohnerInnen. Im Fokus stehen somit wechselseitige Mensch-Umwelt-Beziehungen. Die Forschung hierzu ist breit gefächert. Im Folgenden werden die für diese Arbeit relevanten Fachrichtungen und Forschungsfelder kurz vorgestellt.

Einen Ausgangspunkt für diese Arbeit bildet die Umweltpsychologie. In diesem Forschungsfeld wird die Ansicht vertreten, dass die Umwelt in vielfältiger Weise Einfluss auf menschliches Leben, Verhalten und Empfinden hat, aber auch der Mensch in Abhängigkeit von seinem Erleben und Verhalten auf die Umwelt einwirkt (vgl. Flade 2013: 28). Damit geht die Umweltpsychologie über die Psychologie, die den Mensch nur in Transaktion mit seiner sozialen, kulturellen Umwelt betrachtet, hinaus und untersucht zusätzlich die Wirkung der physisch-materiellen Umwelt auf das Denken, Fühlen und Handeln von Menschen (vgl. Brunthaler 2009: 10).

Die hohe Komplexität der Mensch-Umwelt-Beziehungen erfordert eine vielschichtige Herangehensweise. Daher gibt es neben der Umweltpsychologie weitere umweltspezifische Fachrichtungen und Forschungsfelder. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Ausrichtungen und zentralen Forschungsfragen, haben aber alle das Ziel, die Lebensqualität in Städten zu erhöhen (vgl. u.a. Jüttemann 2018: 10 ; Flade 2015: 214; Gehl, Svarre 2013: Vorwort).

So befasst sich die Mobilitätspsychologie mit dem Bewegungsverhalten der Menschen in Abhängigkeit von den Umweltbedingungen und insbesondere mit der Wahrnehmung und Bewertung verschiedener Arten räumlicher Fortbewegung. (Flade 2013: 28f.)

Die Architekturpsychologie beschäftigt sich hingegen mit dem Einfluss der gebauten Umwelt auf den Menschen. Hier stehen u.a. Gebäudestruktur, Fassadengestaltung und Wohnungsgrundrisse im Vordergrund. (vgl. IWAP 2017)

Die Stadtpsychologie geht wiederum der Frage nach, wie Menschen in der Stadt leben, wie sie städtische

Umwelten erleben und diese ihr Verhalten beeinflussen (vgl. Flade 2015: 211). Miegl und Hoffmann (2006) definieren sie als „die Anwendung der Psychologie auf Probleme der Stadt, ihrer Entwicklung und der Stadtplanung“ (Miegl, Hoffmann 2006: 3).

Auch das Themenfeld Urban Health beschäftigt sich mit Mensch-Umwelt-Beziehungen. Fehr und Trojan (2018) definieren es als „interdisziplinäres und intersektorales Feld, in dem sich Public Health und andere Disziplinen bzw. Politiksektoren in Theorie und Praxis um Förderung, Schutz und Wiederherstellung der Gesundheit von Menschen in der Stadt bemühen“ (Fehr, Trojan 2018: 12). Urban Health reicht damit weit über den eigentlichen Gesundheitsbereich hinaus und schließt unterschiedliche gesellschaftliche Sektoren, wie z.B. die Umweltpolitik, den Medizin- und Gesundheitssektor, den Bildungsbereich, die Sozialplanung, den Wirtschaftssektor sowie die Stadt-, Freiraum- und Regionalplanung, ein (vgl. Stadt und Gesundheit - Urban Health o.J.; Amt der Oö. Landesregierung 2018: 6).

Die Aktualität der Forschung zu Mensch-Umwelt-Beziehungen zeigt sich u.a. an dem im Jahr 2015 gegründeten interdisziplinären Forum Neurourbanistik. Es setzt sich aus urbanen Planungsdisziplinen wie z.B. Stadtplanung und Architektur sowie Gesundheits- und Lebenswissenschaften zusammen und untersucht die „wechselseitigen Abhängigkeiten von Urbanisierung und Psyche“ (Adli et al. 2016: 71).

Auch die public life studies setzen sich mit Mensch-Umwelt-Beziehungen auseinander und sind daher ebenfalls bedeutsam für diese Arbeit. Sie untersuchen die Wirkungszusammenhänge zwischen öffentlichem Leben, menschlichem Verhalten und öffentlichem Raum. (vgl. Gehl, Svarre 2013: Vorwort)

All diese Forschungsfelder und Fachrichtungen sind für das Verständnis, wie (städtische) Umwelt die Gesundheit und das Wohlbefinden von StadtbewohnerInnen beeinflusst bzw. wie durch gebaute Umwelt die urbane Lebensqualität erhöht werden kann, relevant.

2.2 Gesundheit und Wohlbefinden

Doch was bedeutet es gesund zu sein bzw. sich wohl zu fühlen? Ist es ein „vollkommene[r] Zustand des absoluten Glückseligseins, der kompletten Beschwerdefreiheit und höchster körperlicher Leistungsfähigkeit?“ (Lippke, Renneberg 2006: 7). Oder woran ist der allseits gewünschte Zustand von Gesundheit und Wohlbefinden sonst (noch) fest zu machen? Und was bedeutet es im Umkehrschluss krank zu sein? (vgl. ebd.) Diese Fragen geben bereits einen Einblick in die Komplexität des Gesundheitsbegriffs.

Die vorliegende Arbeit basiert auf dem Forschungsbegriff subjektives Wohlbefinden, der eng mit dem Gesundheitsbegriff in Verbindung steht. Zur terminologischen Klärung wird sich daher im Folgenden zunächst den Begriffen Gesundheit und Wohlbefinden angenähert. Dabei werden verschiedene Definitionsansätze aufgezeigt und in den Forschungsbegriff eingeführt. Weiterhin wird das Konzept der Salutogenese skizziert sowie der Einfluss von Lebensumwelten auf das Wohlbefinden erläutert.

2.2.1 Definitionsansätze

Es gibt keine eindeutige wissenschaftliche Definition von Gesundheit (vgl. Zemp-Stutz, Buddeberg-Fischer 2004, Ziegelmann 2002 zitiert nach Erhart et al. 2006: 321). Dies begründet sich in dem vielschichtigen Verständnis des Begriffs und den verschiedenen theoretischen Rahmungen und Denktraditionen in den unterschiedlichen Wissenschaftsdisziplinen. Einstimmigkeit besteht allerdings weitestgehend darüber, dass Gesundheit mehrdimensional ist. (vgl. Erhart et al. 2006: 321; Hornberg 2016: 63)

In ihrer Historie durchlief die Definition von Gesundheit einen starken Wandel. So war der Gesundheitsbegriff früher negativ ausgerichtet und wurde mit der Abwesenheit von Krankheit gleichgesetzt. Dieses negativ

ausgerichtetes Gesundheitsverständnis basiert auf dem pathogenetischen Modell (auch biomedizinisches Modell genannt). Es geht davon aus, dass Gesundheit und Krankheit eindeutig festgestellt und voneinander abgegrenzt werden können. Personen, die diagnostische Kriterien erfüllen, gelten als krank. Personen ohne Symptome einer Krankheit werden im Gegenzug als gesund betrachtet. Soziale und psychologische Faktoren finden bei diesem Modell kaum Berücksichtigung. Vielmehr stehen biologische Faktoren, spezifische Erreger oder Ursachen und Prozesse im Individuum selbst, wie z.B. Viren oder Gene, die Krankheiten auslösen, im Vordergrund. (vgl. Lipcke, Renneberg 2006: 7ff.)

Dieses negative Gesundheitsverständnis gilt inzwischen als überholt, da, neben den biologischen Faktoren, auch der Einfluss von Lebensgewohnheiten und Umweltbedingungen auf die Gesundheit eindeutig nachgewiesen ist. Trotz dieser Erkenntnisse und mittlerweile vielzähligen positiven Gesundheitsdefinitionen, die die Dichotomie von Gesundheit und Krankheit auflösen, ist das pathogenetische Modell immer noch wirkmächtig. (vgl. ebd.: 9)

Die erste positive Gesundheitsdefinition formulierte die Weltgesundheitsorganisation (WHO) im Jahr 1948. Gesundheit wird hier „nicht nur als die Abwesenheit von Krankheit oder Behinderung verstanden, sondern als ein Zustand vollständigen körperlichen, psychischen und sozialen Wohlbefindens“ (Bauer et al. 2014: 4). Der Gesundheitsbegriff wurde damit neben rein biologischen Faktoren um psychische und soziale Aspekte erweitert und somit mehrdimensional gedeutet. Zudem werden, indem Gesundheit in Bezug auf Wohlbefinden definiert wird, sowohl objektive Daten als auch subjektive Aspekte als gesundheitsrelevant erachtet. Dadurch gewinnen therapeutische sowie präventive Maßnahmen an Bedeutung und neben medizinischen Akteuren werden weitere Berufsgruppen, wie z.B. PlanerInnen, in die Verantwortung für die Förderung des Wohlbefindens der Bevölkerung genommen. Gleichzeitig wird die Möglichkeit der eigenen Gesundheitsprävention durch einen entsprechenden Lebensstil verdeutlicht. (vgl. ebd.)

Abgesehen von diesen Vorteilen wird die Definition oft als utopisch kritisiert, da vollständiges Wohlbefinden nicht immer erreichbar ist und Menschen sich dennoch gesund fühlen können (vgl. ebd.). Kritisch ist zudem, dass Gesundheit im allgemeinen Sprachgebrauch anhand von Wohlbefinden definiert wird und es für diesen weit verbreiteten sowie breit gefächerten Begriff keine einheitliche Definition gibt.

Subjektives Wohlbefinden

Im Folgenden wird sich dem Begriff Wohlbefinden angenähert und in den Forschungsbegriff subjektives Wohlbefinden eingeführt.

In Wissenschaft und Literatur gibt es unterschiedliche Definitionen von Wohlbefinden. Mayring (1994) bringt Wohlbefinden z.B. mit den positiven Gefühlszuständen Freude (als kurzfristiger Faktor), Glück (als langfristiger Faktor) und Zufriedenheit (als kognitiver Faktor) in Verbindung (vgl. Maier 2010: 8). Bradburn (1969) sieht in psychischem Wohlbefinden eine Balance zwischen positiven und negativen Gefühlszuständen, während Becker (1994) Wohlbefinden als das Vorhandensein positiv getönter Gefühle und Stimmungen bei gleichzeitigem Fehlen von Beschwerden beurteilt (vgl. Schumacher et al. 2003: 5).

Weiterhin erfolgt in der Wissenschaft eine Unterscheidung in subjektives und objektives Wohlbefinden. Objektives Wohlbefinden wird v.a. anhand von Lebensbedingungen, wie z.B. Arbeitsplatz, Wohnbedingungen, Bildung oder Sicherheit beurteilt (vgl. WHO-Regionalbüro für Europa 2020: 2). Der Begriff subjektives Wohlbefinden, der in der Wissenschaft zunehmend zur Bewertung von Gesundheit herangezogen wird, ist allerdings komplexer. Verschiedene Studien erarbeiten Erhebungsinstrumente und Konstrukte, um das subjektive Wohlbefinden messbar zu machen. Es wird dabei als mehrdimensionales Konstrukt, bestehend aus kognitiv-bewertenden und affektiv-emotionalen Komponenten, verstanden. Dabei wird „[d]ie kognitive Einschätzung der Zufriedenheit mit dem eigenen Leben (z.B. in einem spezifischen Lebensbereich) [...] auf der affektiven Ebene [...] von den im Alltag erlebten Stimmungen und Emotionen [ergänzt]“ (Hornberg

2016: 65). Diese Unterscheidung des subjektiven Wohlbefindens in eine affektive, gefühlsbetonte und eine kognitive, bewertende Komponente, deckt sich mit der Differenzierung von Becker (1994) in das aktuelle und das habituelle Wohlbefinden. Das aktuelle Wohlbefinden umfasst das momentane Erleben einer Person, also affektiv-emotionale Komponenten, wie positive Gefühle (Freude, Glück), eine positive Stimmung, aktuelle (körperliche) Beschwerdefreiheit und aktuelle positive körperliche Empfindung (Vitalität). Das habituelle (allgemeine) Wohlbefinden beruht auf aggregierten emotionalen Erfahrungen aus den vergangenen Wochen oder Monaten, also kognitiv-bewertenden Komponenten. Es kann als relativ stabil angesehen werden und bezieht sich auf eine länger andauernde Abwesenheit von körperlichen Beschwerden sowie allgemeine positive körperliche Empfindungen. Negative Gefühle treten selten und positive häufig auf. (vgl. Schumacher et al. 2003: 4) Zusätzlich gehen Diener et al. (1991) davon aus, dass subjektives Wohlbefinden auch durch die Häufigkeit und Intensität positiver Emotionen beeinflusst wird. Menschen, die oft und intensiv positive Emotionen erfahren, haben demnach ein höheres subjektives Wohlbefinden. Es kommt also weniger darauf an, wie glücklich man sich selbst einschätzt, sondern vielmehr darauf, wie oft und wie intensiv positive Emotionen auftreten. (vgl. Diener et al. 1991: 119f.)

Zusammenfassend lässt sich Wohlbefinden somit als einen komplexen und dynamischen Prozess beschreiben, der von unterschiedlichen physischen, psychischen, soziokulturellen und sozialökologischen Aspekten beeinflusst wird (vgl. Abraham et al. 2007 zitiert nach Hornberg 2016: 66).

In der vorliegenden Arbeit wird das subjektive Wohlbefinden von AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen anhand von Aussagen der Befragten über ihr eigenes Befinden untersucht. Eine Differenzierung in affektiv und kognitiv erfolgt dabei allerdings nicht. Zudem werden anhand pathogener (krankmachender) und salutogener (gesundheitsfördernder) Faktoren (vgl. hierzu Kap. 2.3.1) Rückschlüsse über das subjektive Wohlbefinden gezogen.

2.2.2 Konzept der Salutogenese

Zum besseren Verständnis von Veränderungen des Gesundheitszustandes bzw. des Wohlbefindens werden im Folgenden die drei Dimensionen, die nach dem dem Konzept der Salutogenese (auch biopsychosoziales Modell genannt) den Gesundheitszustand bedeutend beeinflussen, vorgestellt. Weiterhin wird das dem Konzept zugrunde liegende Gesundheitsverständnis dargestellt, auf das sich vorliegende Arbeit stützt.

Das Konzept der Salutogenese (auch biopsychosoziales Modell genannt) beruht, ebenso wie die Gesundheitsdefinition der WHO, auf einem mehrdimensionalen und positiven Gesundheitsverständnis. Es geht auf den Medizinsoziologen Antonovsky zurück und gewann ab den 1970er Jahren stark an Bedeutung. (vgl. Lippke, Renneberg 2006: 9)

Abgesehen von den inneren biologischen Faktoren wie z.B. Viren, Bakterien, Verletzungen und genetischen Dispositionen, beachtet es auch die inneren psychischen Faktoren wie z.B. Verhalten, Kognitionen (Einstellungen/Erwartungen), Emotionen (inkl. Wahrnehmungen von Stressoren und Schmerz) und Bewältigung sowie äußere soziale Dimensionen wie z.B. sozioökonomischer Status, ethnische Zugehörigkeit und soziale Netzwerke (inkl. Arbeits-, Wohn-, und Lebensverhältnisse). (vgl. Abb. 1) Bedeutend bei diesem Konzept ist, dass sich alle drei Dimensionen gegenseitig beeinflussen und den Gesundheitszustand des Individuums bestimmen.

Bei der Diagnostik des Gesundheitszustands im Rahmen des Konzepts der Salutogenese werden neben objektiven, durch Medizintechnik messbare Daten, auch subjektive Einschätzungen über den persönlichen Gesundheitszustand berücksichtigt. Letztere stimmen nicht unbedingt immer mit den gemessenen Daten überein, nehmen aber einen großen Einfluss auf das Wohlbefinden. (vgl. ebd.: 8) Folglich ist Gesundheit

auch dann möglich, wenn keine absolute Beschwerdefreiheit und höchste körperliche Leistungsfähigkeit vorliegen. Dies ist besonders für ältere und chronisch beeinträchtigte Menschen relevant, da sie nach diesem Verständnis trotz medizinischer Diagnose(n) als gesund gelten können. (vgl. ebd.: 11)

Das Konzept fasst Gesundheit weiterhin „als ein[en] dynamisch[en] Prozess [...], der einem stetigen Wandel unterliegt und durch gesundheitsfördernde Ressourcen in der Umwelt (Verhältnisse), aber auch durch eigenes Handeln (Verhalten) beeinflussbar ist“ (Hornberg 2016: 66). Somit stellt das Konzept Schutzfaktoren und generelle

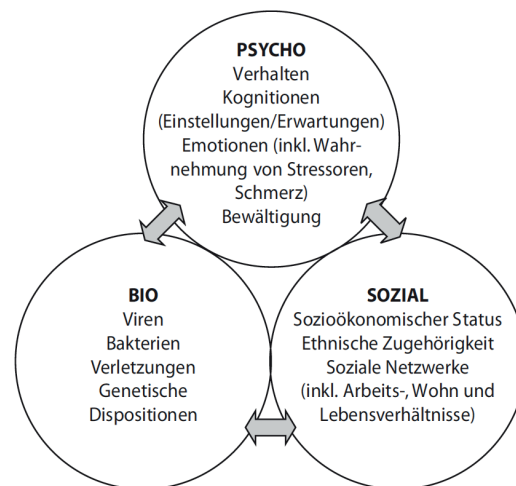


Abb. 1: Konzept der Salutogenese

Widerstandsressourcen in den Fokus (vgl. Lippke, Renneberg 2006: 9). „Der individuelle Gesundheitsstatus steht insofern für die Fähigkeit eines Menschen, sowohl die inneren, körperlichen und psychischen, als auch die äußeren, sozialen und materiellen Anforderungen zu bewältigen“ (Hornberg 2016: 66). Gesundheit ist somit kein statischer Zustand, sondern das Ergebnis eines Ausgleichs von (pathogenen) Risiko- und (salutogenen) Schutzfaktoren. Menschen bewegen sich demnach auf einem Gesundheits-Krankheits-Kontinuum, wobei der Gesundheitsstatus durch das eigene Verhalten und Zutun ständig neu ausgeglichen wird. (vgl. ebd.) So kann z.B. ein aktiver Lebensstil salutogen wirken, während bestimmte Stressoren eine pathogene Wirkung haben. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass Stressoren nicht grundsätzlich negativ wirken, sondern in Folge einer erfolgreichen Bewältigung auch gesundheitsförderlich sein können (vgl. hierzu Kap. 2.3.1.2).

Ein zentrales Element des Konzepts der Salutogenese ist das Kohärenzgefühl. Unter dem Begriff wird „eine über die Zeit stabile kognitive sowie motivational-emotionale Grundhaltung“ (WBGU 2016: 201) verstanden. Faktoren, die das Kohärenzgefühl stärken, sind z.B. Selbstbewusstsein, Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten und ein Gefühl von Autonomie, Selbstwirksamkeit, Kontrolle über das eigene Leben, die Einbindung in soziale Netzwerke und die Möglichkeit zur Aktivität (vgl. ebd.; Hornberg 2016: 67). Nach Antonovsky ist die Stärke des Kohärenzgefühls entscheidend für die Gesundheit. Individuen mit einem starken Kohärenzgefühl können gesundheitliche Ressourcen zur Krankheitsbewältigung schneller und effizienter mobilisieren und zur Abwehr von Stressoren nutzen und sind somit resilienter. Im Gesundheits-Krankheits-Kontinuum bewegen sie sich stärker in Richtung Gesundheit. Das Kohärenzgefühl entwickelt und verändert sich über die gesamte Lebensspanne und unterliegt zahlreichen Gesundheitsdeterminanten. (vgl. Hornberg 2016: 67)

Abschließend kann festgehalten werden, dass Gesundheit im Sinne des Konzepts der Salutogenese nicht nur dann erreicht werden kann, wenn keine Krankheiten oder Einschränkungen vorliegen, sondern vielmehr ein Pol auf einem Kontinuum ist „auf dem [sich] Menschen [...] körperlich, psychisch und sozial weniger oder mehr wohl fühlen“ (Lippke, Renneberg 2006: 8). Somit zeichnet sich das Konzept durch sein holistisches Verständnis von Gesundheit aus (vgl. WBGU 2016: 201) und stellt im Unterschied zur Pathogenese die Faktoren, Bedingungen und Wechselwirkungen, die zur Herstellung und Erhaltung von Gesundheit dienen, in den Fokus (vgl. Hornberg 2016: 66; Lippke, Renneberg 2006: 9, ebd.: 200).

2.2.3 Einfluss von Lebensumwelten auf die Gesundheit

Aber nicht nur biologische, soziale und psychologische Faktoren wirken auf Gesundheit und Wohlbefinden, sondern auch Räume, Objekte und Mitmenschen. Diese Ansicht vertritt u.a. die WHO: in der Ottawa-Charta zur Gesundheitsförderung von 1986 hebt sie explizit die Relevanz von Lebensumwelten und -bedingungen - wie z.B. Wohnumwelt und Arbeitsumgebung - als sozial-ökologische Größe für die Gesundheit hervor (vgl. Hornberg 2016: 64, 67).

In der traditionellen Psychologie ist diese Ansicht hingegen noch nicht weit verbreitet, was sich in dem gängigen zweidimensionalen Persönlichkeitsmodell äußert. Nach diesem Modell hängt die psychische Entwicklung vor allem von der Art und Qualität der menschlichen Umwelt ab und die Persönlichkeit des Menschen wird als ein Ergebnis zwischen der Beziehung zu sich selbst und der Beziehung zu Mitmenschen betrachtet. Dieser „gedankenlose“ Umgang mit der Umwelt wird auch als Umweltvergessenheit bezeichnet (vgl. Gebhard 2016: 169, 172).

Dass allerdings die nichtmenschliche Umwelt - also Gegenstände, Pflanzen, Tiere, Natur, Landschaft, Gebäude - ebenfalls eine bedeutende Rolle bei der Persönlichkeitsentwicklung einnimmt und einen großen Einfluss auf das Wohlbefinden hat, wird dabei nicht berücksichtigt (vgl. ebd.: 169). Durch die nichtmenschliche Umwelt wird dem zweidimensionalen Persönlichkeitsmodell eine dritte, wichtige Dimension hinzugefügt und anerkannt, „dass der Mensch nicht ein passiver Reizempfänger, auch nicht ein psychologisch autonomes Wesen ist, sondern in einer dialektischen Spannung zu seiner Umgebung steht, mit ihr interagiert, sie formt und von ihr geformt wird“ (Ittelson et al. 1977 zitiert nach ebd.: 172). Das dreidimensionale Persönlichkeitsmodell (vgl. Abb. 2) geht somit von wechselseitigen Beziehungen zwischen den drei Dimensionen Subjekt, Mitmenschen und nichtmenschlichen Objekten aus (vgl. Gebhard 2016: 172f.). Raum und Mensch formen sich gegenseitig. Jan Gehl drückt es in Bezug auf Stadt wie folgt aus: „Zuerst gestalten wir die Städte, dann prägen diese uns“ (Gehl 2018: 9).

Schlussendlich verdeutlicht die Betrachtung des dreidimensionalen Persönlichkeitsmodells in Verbindung mit dem Konzept der Salutogenese, dass die nichtmenschliche Umwelt einen großen Einfluss auf die Gefühlswelt, das Handeln und schließlich das gesamte Wohlbefinden von Menschen hat.

„Räume beeinflussen [...] [das] Leben [aber] [...] immer noch [auf] unterschätzte Weise. Sie wirken auf den ganzen Menschen - auf Körper, Geist, Seele und Herz“ (Erdmann 2018: 396). Dass die Wirkung von Räumen massiv unterschätzt wird, betont auch Reichl (2018), denn sie erfolgt meist subtil und erreicht selten unsere Bewusstseinschwelle. Oft entfalten die Einflüsse der nichtmenschlichen Umwelt ihre Wirkung

erst nach längerer Zeit und auf unterschwellige Art und Weise. „Gerade deshalb sind salutogene und pathogene Wirkungen unserer Umwelt so bedeutsam“ (Reichl 2018: 98). In Kap. 2.3.1 werden wichtige salutogene und pathogene Faktoren des urbanen Lebens vorgestellt.

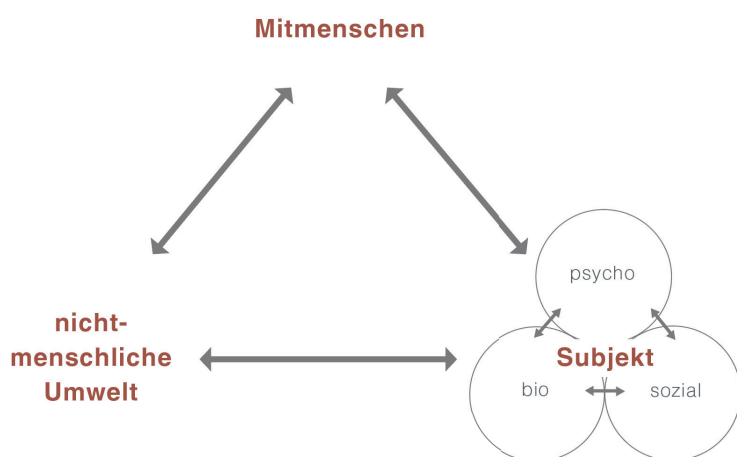


Abb. 2: Dreidimensionales Persönlichkeitsmodell in Verbindung mit dem Konzept der Salutogenese

2.3 Stadtleben und Gesundheit

Wie bereits in Kap. 2.2.3 erläutert, beeinflussen Räume das menschliche Wohlbefinden. Gerade in der Stadt gibt es die unterschiedlichsten Räume, die ebenso unterschiedlich und individuell auf ihre BewohnerInnen einwirken: enge Häuserschluchten, öffentliche Plätze, Parks und Grünanlagen, Verkehrsbereiche, gemütliche Stadtviertel und Einkaufsstraßen und viele mehr. Zwischen menschlichem Wohlbefinden und Stadtgestalt bestehen komplexe Wechselwirkungen: der Stadtraum beeinflusst den Mensch unmittelbar und „kann anziehend und ansprechend wirken, [...] frei und glücklich machen, [...] stärkend und fördernd wirken, [...] aber auch schwächend, einschüchternd, ängstigend oder bedrohlich [sein]“ (Institut freiRaum 2018).

Weltweit stehen Städte vor bedeutsamen Herausforderungen, wie z.B. dem demografischen Wandel, ökologischen (Klima-)Veränderungen, der Urbanisierung oder der aktuellen Corona-Pandemie. Damit einhergehend werden auch die wechselseitigen Mensch-Umwelt-Beziehungen sowie die sich damit befassenden Forschungsfelder immer relevanter. Aufgabe ist es „gesunde Lebenswelten zu schaffen und durch ein gesundheitsförderliches städtisches Umfeld das Wohlbefinden der Menschen umfassend zu fördern und Gesundheitsrisiken zu minimieren“ (Amt der Oö. Landesregierung 2018: 6).

2.3.1 Ambivalenz des Stadtlebens

Aus verschiedensten Gründen zieht es Menschen weltweit in Städte. Sie bieten diverse Vorteile, die sogenannten Urban Advantages, die die Attraktivität des Stadtlebens erhöhen. Dazu zählen u.a. bessere Bildungschancen, soziale Stimulation, gesellschaftliche Partizipation, persönliche Entwicklungschancen, eine bessere Gesundheitsversorgung, attraktivere Beschäftigungsmöglichkeiten sowie mehr Wohlstand und kulturelle Angebote als in ländlichen Regionen. (vgl. Adli et al. 2016: 71; Maderthaler 1995: 172) „[U]rbane Räume [haben] das Potenzial für größere Diversität, enger verknüpfte Kommunikationsräume und damit einen verbesserten Zugang zu Informationen aller Art. Im besten Fall kann das Leben in der Stadt ein höheres soziales Kapital, mehr Raum für persönliche Entfaltung, Vielfalt und Innovation und verbesserte Möglichkeiten der Teilhabe mit sich bringen.“ (WBGU 2016: 89) Gerade für die Herstellung und den Erhalt von Gesundheit können Städte folglich günstigere Bedingungen bieten, als ländliche, abgelegene Wohnorte (vgl. ebd.: 199)

Gleichzeitig stehen diesen Urban Advantages aber auch zahlreiche Nachteile, wie z.B. besondere Gesundheitsbelastungen gegenüber. (vgl. ebd.: 89, 199) So verfügen Städte über eine hohe Reizdichte und damit auch über eine Vielzahl an Stressoren unterschiedlichster Art und Ausprägung, die zu einer sensorischen und informatischen Überlastung führen können. Je mehr dieser potenziellen Stressoren und je weniger Kontrollmöglichkeiten vorhanden sind, desto eher erschöpfen sich die zur Verfügung stehenden Bewältigungsstrategien. (vgl. ebd.: 91f.) Die Möglichkeiten zur Stressbewältigung können gerade in reizintensiven urbanen Umwelten schnell ausgeschöpft sein und infolgedessen auch die Wahrscheinlichkeit für Stresssymptome (z.B. Kopfschmerzen, Schlafstörungen oder Konzentrationsstörungen), verschiedene psychische Erkrankungen (z.B. Depressionen) oder andere langfristige gesundheitliche Beschwerden (z.B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen) erhöhen. Auch soziale Spannungen, Aggressivität oder sozialer Rückzug können durch empfundenen Stress verstärkt werden. (vgl. ebd.: 93, 210).

Exkurs: (Stadt-)Stress

Im Folgenden wird - anhand verschiedener Studien - exkursartig auf den Zusammenhang von stressassoziierten Erkrankungen und Stadtleben eingegangen. Gezeigt werden konnte z.B., dass das Schizophrenierisiko bei Menschen, die in der Stadt aufwachsen, um das Doppelte erhöht ist (vgl. van Os et al. 2010, Vassos et al. 2012 zitiert nach Adli et al. 2016: 71). Zudem scheint es laut Pedersen et al. (2001) diesbezüglich sogar einen „Dosis-Wirkungs-Zusammenhang zu [...] [geben], der auf eine Kausalbeziehung zwischen Stadtleben und Schizophrenierisiko hinweist: Je länger jemand in der Stadt aufgewachsen ist, desto größer ist das Risiko, als

Erwachsener an einer Schizophrenie zu erkranken" (Adli et al. 2016: 71). Auch die Größe der Stadt scheint dabei eine Rolle zu spielen: je größer das urbane Gebiet, in dem man die ersten Lebensjahre verbringt, desto wahrscheinlicher ist es, an Schizophrenie zu erkranken. Verschiedene Metaanalysen konnten dies in den letzten Jahren belegen. Eine Studie von Peen et al. aus dem Jahr 2010 zeigte zudem, dass StädterInnen rund 20 % häufiger an einer Angststörung leiden als BewohnerInnen ländlicher Regionen, an Depressionen sogar 40 % häufiger. (vgl. Wolf 2014: 38f.)

Die genauen Ursachen, warum diese stressassoziierten Erkrankungen bei StadtbewohnerInnen häufiger auftreten, sind noch unklar. Klar ist jedoch, dass ihr Gehirn eine höhere Stressempfindlichkeit zu haben scheint, als das von LandbewohnerInnen und dass das Leben in der Stadt Spuren am Gehirn hinterlässt (vgl. Adli 2017: 62). Dies konnten u.a. Forscher um den Psychiater Florian Lederbogen vom Zentralinstitut für Seelische Gesundheit in Mannheim durch einen Versuch zeigen, bei dem die Probanden erheblichem sozialem Stress ausgesetzt wurden. Hierbei fiel ein auffälliger Zusammenhang zwischen der Amygdala und dem Wohnort der ProbandInnen ins Auge. Die Amygdala verarbeitet vor allem negative Emotionen und verknüpft Informationen aus der Umwelt mit Emotionen. Je größer die Stadt, in der die ProbandInnen derzeit lebten, desto größer auch die Aktivität der Amygdala. Neben ihr war auch eine zweite Hirnregion in den Studien auffällig, der anteriore zinguläre Kortex. Auch er leistet einen entscheidenden Beitrag für die Emotionsverarbeitung unter Stress und war umso aktiver, je länger jemand in der Großstadt aufgewachsen war. Beide Areale beeinflussen auch die Stresshormonachse mit dem Stresshormon Kortisol und spielen eine wichtige Rolle bei der Entstehung von Depressionen und Angsterkrankungen. (vgl. Wolf 2014: 39f.; ebd.: 58ff.)

Auch wenn das Gehirn des Städtlers als stressanfälliger gilt, wirkt Stadtstress nicht generell pathogen. Urbane Stressoren können zwar zu pathogenen Stressoren werden, gleichzeitig können sie aber auch Vorteile mit sich bringen und z.B. die Entwicklung und soziale Reife fördern. So merkt der amerikanische Stadtsoziologe Richard Sennett in seinen Arbeiten an, „dass die Komplexität der Stadt zum stimulierenden Stressor wird, der es Kindern und Jugendlichen erleichtert, zu sozial kompetenten Individuen heranzuwachsen" (Adli et al. 2016: 72).

Weiterhin ist die Wahrnehmung, Bewertung und Verarbeitung von Stressoren äußerst individuell. Somit hängt die Qualität von Stress und damit auch seine Auswirkungen auf die Gesundheit, stark von der subjektiven Bewertung sowie der Persönlichkeit des Einzelnen ab. (vgl. Adli 2017: 29ff.) „Potenzielle Stressoren führen [...] vor allem dann zu Stress, wenn sie subjektiv als Stress wahrgenommen und bewertet werden" (Ruback et al. 1997, Lazarus et al. 1984 zitiert nach WBGU 2016: 93).

Grundsätzlich ist Stress eine natürliche Reaktion des Körpers auf Umweltbedingungen. Unterschieden wird in akuten und in chronischen Stress. Akuter Stress wird als nützlich und hilfreich eingestuft und bereitet uns z.B. auf schwierige Situationen oder reale „Bedrohungen" vor. Er stimuliert uns und versetzt uns in die Lage, Höchstleistungen abzurufen, die wir unter Ruhebedingungen nicht ohne Weiteres erbringen könnten. (vgl. Adli 2017: 32ff.) Problematisch kann jedoch eine häufige, lang anhaltende und nicht aufhörende Belastung an Stressoren werden. Dann kann Stress chronisch werden und krank machen. (vgl. Straub 2018: 85). Dies ist z.B. der Fall, wenn einer Person keine Möglichkeiten zur Stressbewältigung der Situation zur Verfügung stehen (vgl. Flade 2015: 219). Bei chronischem Stress wird der Organismus durch Vielzahl, Dauer und Intensität an Reizen oder hohen Anforderungen in eine Art „Daueralarm-Zustand" versetzt. Diese Dauerbelastung zehrt an den körperlichen und psychischen Reserven und kann pathogen wirken. (vgl. Straub 2018: 85f.)

Urbane Umwelten bieten also einerseits Potenziale für Überforderung und krank machenden Stress, andererseits kann urbanes Design auch Räume und Möglichkeiten zur Stressreduktion- und bewältigung zur Verfügung stellen (vgl. WBGU 2016: 91). In den folgenden beiden Kapiteln werden zunächst Wohlbefinden mindernde urbane Stressoren, also pathogene Faktoren, erläutert und anschließend wichtige urbane Ressourcen (salutogene Faktoren) für die Herstellung von Wohlbefinden vorgestellt.

2.3.1.1 Pathogene Faktoren

„Cities can be very stressful: Noise, traffic, density, and pollution usually are much greater than in rural places“ (Gifford 2007 zitiert nach Flade 2015: 219). Gerade in Städten gibt es eine Vielzahl von Stressoren, die eine pathogene Wirkung haben. Im Folgenden werden die für diese Arbeit als relevant erachteten vorgestellt.

Ein bedeutender städtischer, pathogener Stressor ist die **hohe Kfz-Dichte**. Sie verursacht Lärm, starke Luftverschmutzung und Überfüllung, was sich z.B. in Form von Stress negativ auf den Menschen auswirken oder direkte Gesundheitsschäden (wie Atemwegserkrankungen) hervorrufen kann. Außerdem können die negativen Folgen der intensiven Pkw-Nutzung wünschenswerte nachhaltige urbane Mobilitätsarten wie Zufußgehen und Radfahren einschränken und erschweren. (vgl. WBGU 2016: 89f.) Eine hohe Kfz-Dichte bringt auch eine große Verkehrsunsicherheit mit sich (vgl. Flade 2015: 220) und stellt insbesondere für Kinder und ältere Menschen eine potenzielle Gefahr dar, da sie Verkehr anders wahrnehmen und damit umgehen (können): Kinder sind beispielsweise oft vom Verkehrsgeschehen abgelenkt und werden aufgrund ihrer geringeren Körpergröße von parkenden Autos verdeckt. Dadurch erkennen sie Gefahrensituationen teils erst deutlich später als Erwachsene. Ältere Menschen hingegen sind häufig in ihrer Mobilität eingeschränkt und z.B. auf Rollatoren angewiesen. Für eine sichere Bewegung im öffentlichen Raum bräuchten sie z.B. längere Grünzeiten und breitere Gehwege. Insbesondere bei Beeinträchtigungen des Seh- und Hörvermögens, wird der motorisierte Verkehr für sie zu einer großen Gefahr. (vgl. Monheim 2018: 94f.) Auf diese beiden vulnerablen Bevölkerungsgruppen wird in Kap. 2.3.2 noch einmal genauer eingegangen.

Lärm gehört zu den am weitest verbreiteten Stressoren im urbanen Raum: in der Stadt verstummt er nie und das menschliche Gehör ist ununterbrochen aktiv. Daher sind StadtbewohnerInnen fast dauerhaft Lärm ausgesetzt. Dieser entsteht z.B. durch Autos, Fabriklärm oder auch Menschenansammlungen. (vgl. Schlicht 2017: 18) Lärm durch motorisierten Verkehr zählt dabei allerdings zu den häufigsten Lärmbelastungen (vgl. WBGU 2016: 92).

Das Wahrnehmen von Geräuschen und die gegebenenfalls darauf folgende Einstufung als negativen, störenden oder unangenehmen Lärm, ist äußerst subjektiv. Persönliche Faktoren wie Lärmempfindlichkeit, soziale Faktoren wie kultureller Hintergrund und situative Faktoren wie Vorhersehbarkeit, Kontrollierbarkeit, Tageszeit oder Zusammenwirken mit anderen Stressoren spielen bei der Wahrnehmung und Einordnung eine bedeutende Rolle. (vgl. Welch et al. 2013, Schreckenberget al. 2005, Hume et al. 2003a, b, Evans et al. 1987 zitiert nach ebd.: 92). Dennoch gibt es auch objektive Grenzwerte, deren Überschreitung gesundheitsbeeinträchtigend wirken kann (vgl. WBGU 2016: 92). Wenn Lärm als störend empfunden wird, kann er Leistungsverluste, Schlafstörungen und aggressives Verhalten hervorrufen, das Herz-Kreislaufsystem und die Entwicklung des Kindes im Mutterleib beeinträchtigen. Auch die mentale Gesundheit kann unter Lärm leiden. (vgl. Schlicht 2017: 18) Ebenfalls kann es zu körperlichen Stressreaktionen wie Bluthochdruck und der Ausschüttung von Stresshormonen kommen (vgl. WBGU 2016: 92). Vor allem die Entwicklung von Kindern ist durch eine kontinuierliche Lärmexposition beeinträchtigt: diese kann stressbedingte Körperreaktionen wie Konzentrationsstörungen und Beeinträchtigungen in der Lesefähigkeit, Störungen des Langzeitgedächtnisses und der Motivation hervorrufen (vgl. BZgA, RKI 2008: 114; ebd.: 92). Bei der Minderung von Lärm geht es laut Kang (2006) „nicht primär um die Verringerung des gesamten Lärmpegels, sondern um die gezielte Reduktion der jeweils als störend empfundenen Quellen in der urbanen Geräuschkulisse“ (WBGU 2016: 92).

Luftschadstoffe stellen einen weiteren pathogenen urbanen Stressor dar, denn ihre Konzentration ist in der Stadt besonders hoch. Sie werden vor allem vom motorisierten Verkehr sowohl durch Abgase als auch durch Reifen- und Bremsabrieb erzeugt. (vgl. Monheim, Monheim-Dandorfer 1990: 31). Dazu zählen Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Stickoxide, Ozon und Feinstaub. Die Europäische Union definiert zwar Grenzwerte für diese gesundheitsschädlichen Stoffe, allerdings werden diese in vielen europäischen Städten immer wieder überschritten. (vgl. Schlicht 2017: 16) Gesundheitliche Folgen sind u.a. Atemprobleme, Asthma, Herzinfarkte,

Schlaganfälle, Lungenkrebs aber auch Demenz und psychische Störungen (vgl. ebd.; Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH 2019: 16). Das Erkrankungsrisiko hängt dabei auch von der individuellen Vulnerabilität, wie z.B. dem Alter, ab (vgl. Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH 2019: 16).

Auch **klimatische Bedingungen** können zu pathogenen Faktoren werden. StadtbewohnerInnen müssen z.B. generell mit einer höheren Wärmebelastung zurechtkommen, da die Durchschnittstemperaturen aufgrund von Baustrukturen, hohen Versiegelungsgraden und sich im Sommer aufheizenden Autos sowie fehlenden Kaltluftschneisen höher sind. Dies ist besonders für hitzesensible Bevölkerungsgruppen wie Ältere, Säuglinge und Kleinkinder sowie Menschen mit Herz-Kreislauf-Problemen gefährlich. (vgl. ebd.)

Städte zeichnen sich im Gegensatz zu ländlichen Gegenden durch ihre **hohe bauliche, räumliche und soziale Dichte** aus. Diese kann als passend erlebt und akzeptiert aber auch als beengend empfunden werden. Pathogene Folgen können Engegefühle bis hin zu Engestress sein. (vgl. Flade 2015: 229) Eine hohe bauliche Dichte kann z.B. durch enge Straßenschluchten und eine hohe räumliche Dichte z.B. aufgrund von ruhendem und fahrendem Verkehr entstehen.

Hervorzuheben sind zudem die möglichen gesundheitsschädlichen Auswirkungen durch eine hohe soziale Dichte. In der zwischenmenschlichen Kommunikation werden vier wichtige Kontaktdistanzen unterschieden: intime Distanz (0 bis 45 cm), persönliche Distanz (45 bis 120 cm), soziale Distanz (1,20 bis 3,70 m) und die öffentliche Distanz (über 3,70 m). Diese sind wichtig bei der Bewegung unter fremden Menschen im öffentlichen Raum. (vgl. Gehl 2018: 64ff.) In der Regel werden die entsprechenden Kontaktdistanzen unterbewusst eingehalten. Wenn jedoch die soziale Dichte zu hoch ist, sodass der Abstand nicht mehr selbst gewählt werden kann und als zu gering empfunden wird, versteifen sich die Muskeln und Blickkontakte werden vermieden. Darüber hinaus wird die Kommunikation beeinträchtigt und Gespräche als fast unmöglich empfunden. (vgl. Flade 2015: 229; ebd.: 67) Diese Situation kann etwa bei einer Fahrt in einem vollen Bus oder auf engen, vollen Gehwegen eintreten.

Obwohl die soziale Dichte in der Stadt hoch ist, sind BewohnerInnen nicht vor **Einsamkeit** und **sozialer Isolation** geschützt. Denn „trotz großer Menschenmengen und hoher Bevölkerungsdichte bleibt – bei aller räumlichen Enge – [...] häufig die emotionale und soziale Nähe auf der Strecke“ (Wolf 2014: 39). „Schätzungen zufolge hat soziale Isolation die gleichen gesundheitlichen Folgen, wie 15 Zigaretten am Tag zu rauchen“ (Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. 2020). Auch Holt-Lunstad et al. (2015) betonen, dass soziale Isolation das Sterblichkeitsrisiko stärker als Übergewicht, Rauchen oder Alkoholkonsum erhöht (vgl. Adli et al. 2016: 72). Insbesondere ältere Menschen können von sozialer Isolation betroffen sein (vgl. Körper-Stiftung 2019a), wenn beispielsweise LebenspartnerIn oder Freunde versterben und sich soziale Kontakte reduzieren.

Soziale Dichte und soziale Isolation können unabhängig voneinander, aber auch gemeinsam auftreten. In diesem Fall werden sie als **sozialer Stress** bezeichnet und nach „Sozialstresshypothese“ von einer „toxischen Mischung“ ausgegangen, die abhängig von individuellen Risikofaktoren wie Genetik, soziodemographischem Status, Alter oder Migrationshintergrund, in besonders hohem Maße pathogen wirkt. (vgl. Adli et al. 2016: 72)

2.3.1.2 Salutogene Faktoren

Die Verarbeitung dieser vielfältigen pathogenen Stressoren, erfordert kognitive Ressourcen, die durch Erholung wiederhergestellt werden können. Für die Lebensqualität in Städten ist daher neben der Reduktion von pathogenen Stressoren auch die Bereitstellung von Erholungsräumen zur Stressbewältigung und Regeneration entscheidend. (vgl. WBGU 2016: 93) Auch Jaeger-Erben und Matthies (2018) betonen die Relevanz von Bewältigungsstrategien bzw. Widerstandsressourcen in Städten als bedeutsame Voraussetzung für die Herstellung von Lebensqualität (vgl. Jaeger-Erben, Matthies 2018: 87).

Folgendes Kapitel widmet sich den salutogenen Faktoren in der Stadt und wie diese zur Förderung des (subjektiven) Wohlbefindens und Bewältigung von Stressoren beitragen können.

Die Nutzungsintensität in Städten steigt, und damit verbunden auch die Nutzungskonkurrenz: so stehen insbesondere Freiräume in zunehmender Konkurrenz zu anderen Nutzungen. Infolgedessen sinkt vielerorts das Angebot. Aber gerade in immer dichter und kompakter werdenden Städten, steigt die Bedeutung und Nachfrage an Erholungsräumen. Diese können vielfältiger Art sein: insbesondere Grünräume, aber auch gebaute Umwelten können zur Erholung beitragen. „Die Forschung zur Bedeutung von Grünräumen für Stadtbewohnerinnen beschäftigt sich vor allem mit der Wirkung von Grünräumen auf [...] Wohlbefinden und [...] Gesundheit auf physischer, psychischer wie sozialer Ebene“ (vgl. WBGU 2016: 93). **Grünräume** haben nachgewiesene salutogene Potenziale (vgl. Völker 2016: 93), die sich sowohl subjektiv (Wohlbefinden, Stressabbau) als auch objektiv (Sinken von hohem Blutdruck, erhöhte Konzentration) nachweisen lassen (vgl. WBGU 2016: 94). Die salutogene Wirkung von Grünräumen in Städten scheint insbesondere bei Älteren, Kindern und Jugendlichen groß zu sein (vgl. Völker 2016: 104). Bei der Betrachtung von Grün-, Erholungs- und Aktivitätsräumen auf die Gesundheit lassen sich direkte und indirekte Wirkungszusammenhänge unterscheiden. Stadtgrün und Stadtblau wirken z.B. direkt auf die Gesundheit, indem sie Temperaturen in urbanen Räumen regulieren und Hitzestress verringern. Auch wird die UV-Strahlung durch Bäume reduziert, die Luftqualität und somit auch das Mikroklima verbessert. Indirekt wirken Grünräume z.B. auf die physische Gesundheit, da sie zu Bewegung einladen und so Zivilisationskrankheiten wie Bluthochdruck oder Übergewicht entgegenwirken. (vgl. WBGU 2016: 210; Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH 2019: 16) Auch der visuelle Reiz von Grün- und Blauräumen besitzt eine salutogene Wirkung. So fördert allein der Blick auf urbane Grün- und Blauräume die Gesundheit und kann zur Erholung beitragen (vgl. WBGU 2016: 94; Völker 2016: 96f.). Die Wirkungen sind sowohl auf physischer, psychischer als auch sozialer Ebene nachgewiesen. Zu den „wichtigste[n] Gesundheitseffekte[n] [...] [gehören] die Reduktion von Stresserleben, erhöhte Konzentrationsfähigkeit, bessere Erholung von Krankheiten, Verbesserung des physischen Wohlbefindens bei älteren Menschen [...] sowie Verhaltensänderungen, die Stimmung und psychisches Wohlbefinden steiger[n]“ (Völker 2016: 96). Außerdem sorgt die Betrachtung von Grünräumen für Entspannung und reduziert Müdigkeit sowie Aufmerksamkeitsdefizite, kann Aggressionen reduzieren und insgesamt eine positive Stimmung hervorrufen (vgl. WBGU 2016: 94, 210). Insbesondere die kurzzeitige Erholung von Stress und geistiger Müdigkeit ist hervorzuheben (vgl. Völker 2016: 96). Natürliche Landschaften haben dabei einen positiveren Effekt auf die psychische Gesundheit als nicht-natürliche Landschaften. So konnte eine umweltsychologische Studie zeigen, dass bei „frisch operierten, stark bewegungseingeschränkten Menschen [...] allein der Blick aus einem Fenster auf einen Baum im Vergleich zu Probanden, die auf eine Backsteinwand schauten, neben einer besseren psychischen Verfassung, eine schnellere Genesung sowie einen geringeren Schmerzmittelbedarf [bewirkte]“ (ebd.: 97).

Öffentliche und frei zugängliche Begegnungs-, Grün- und Erholungsräume fördern zudem wichtige soziale Effekte, wie positive soziale Interaktionen und Beziehungen (vgl. Jaeger-Erben, Matthies 2018: 87). Außerdem haben sie als Begegnungs- und Kommunikationsraum ein großes Potenzial zur sozialen Integration und Stärkung des sozialen Zusammenhalts. **Soziale Kontakte** haben einen starken Einfluss auf Gesundheit und Wohlbefinden: „Aktiv in eine Gemeinschaft eingebundene Personen leben im Durchschnitt länger und sind physisch und psychisch gesünder“ (Völker 2016: 98). Zudem stärken soziale Kontakte das Immunsystem und wirken unterstützend bei Problemlösungen. Ein guter und großer Freundeskreis kann sogar als hochgradig salutogen eingestuft werden. (vgl. Reichl 2018: 101, 106) Anonymität, die in Städten gerade in Verbindung mit sozialer Dichte gehäuft auftritt, kann z.B. durch Nachbarschaftsbildung und soziale Netzwerke entgegengewirkt werden (vgl. ebd.: 98). Soziale Bindungen, Zugehörigkeit und zwischenmenschliches Vertrauen, oft unter dem Begriff soziale Kohäsion zusammengefasst, sind zentrale Voraussetzungen für empfundene Lebensqualität (vgl. Diener et al. 2004, Kahnemann et al. 2006 zitiert nach WBGU 2016: 98). Dabei lassen sich nach

Wilkinson (2007) drei Ebenen sozialer Kohäsion unterscheiden: das Gemeinschaftsgefühl, die Ortsbindung und die sozialen Interaktionen in der Nachbarschaft. Letztere zeichnet sich auch durch eine gegenseitige Unterstützung und das soziale Netzwerken zwischen den Mitgliedern, die Räume gemeinsam nutzen, aus. Soziale Kohäsion kann dabei durch die Ermöglichung positiver sozialer Interaktionen begünstigt oder auch verhindert werden. (vgl. WBGU 2016: 98)

Öffentliche Räume bilden dabei wichtige Kontakträume, insbesondere wenn sie mit natürlichen Elementen wie z.B. Bäumen oder Bepflanzungen, die auf Menschen anziehend wirken, ausgestattet sind. Gerade in innerstädtischen Gebieten spielt die freie Zugänglichkeit zu urbanen Freiräumen eine entscheidende Rolle für die soziale Kontakte, insbesondere für vulnerable NutzerInnengruppen wie Kinder und SeniorInnen. (vgl. Völker 2016: 98) Wie bereits im Absatz über soziale Dichte beschrieben, können gewünschte Kontakte die Erholung stark fördern, unerwünschte sie jedoch auch einschränken. Die Gestaltung von öffentlichen Räumen sollte daher auch gewisse Kontaktdistanzen zwischen Menschen ermöglichen. Das kurzzeitige Besetzen von Territorien kann diese Distanz und damit das Gefühl der Kontrolle und der Selbstwirksamkeit ermöglichen. So werden sozialer Stress und Beengung vermieden. Dies kann z.B. durch eine Parkbank erfolgen. (vgl. Reichl 2018: 101, 105).

Weitere wichtige salutogene Aufgaben öffentlicher Orte sind **Entschleunigung** und **Aufenthalt**. Wir leben heutzutage in einer Gesellschaft, die als „arbeitssüchtig, hypermobil und turbobeschleunigt [gilt]“ (Beyer 2001: 78). Produktion, Konsum, Transport und Kommunikation vollziehen sich in einem immer schnelleren Maße (vgl. Rosa 2004: 21). Zufußgehen wird, da es Zeit kostet, zunehmend als Luxus betrachtet (vgl. Waltz 2020). Vor allem in Städten herrscht oft ein schnelles Lebenstempo mit vielen Reizen, die auf die BewohnerInnen einwirken und Stress hervorrufen können. Zudem beschleunigt sich das Leben insgesamt und es kann zunehmend der subjektive Eindruck entstehen, immer mehr tun zu müssen, um den Anforderungen gerecht zu werden und nichts zu verpassen. In der Folge kann wiederum Stress und Unzufriedenheit entstehen. (vgl. Litzcke et al. 2013: 57)

Allerdings entwickelt sich seit geraumer Zeit in unterschiedlichsten Bereichen, wie z.B. dem Tourismus, ein Trend hin zu Entschleunigung, welche als stressreduzierend und somit gesundheitsfördernd gilt (vgl. Litzcke et al. 2013: 57). Auch in der Stadtplanung wird Entschleunigung mittlerweile partiell angestrebt: neben Verkehrskonzepten, die entschleunigende Verkehrsarten forcieren, gründeten sich auch Bewegungen wie z.B. die Cittaslow-Vereinigung, für die neben Lebensqualität und Nachhaltigkeit auch das Thema Entschleunigung im Fokus steht (vgl. BMVBS 2013: 15).

Knox und Mayer (2009) formulieren Entschleunigung im Stadtkontext wie folgt: „Ruhe ist entschleunigt, Lärm ist schnell. Bäume sind entschleunigt, Beton ist schnell. Fahrradwege sind entschleunigt, Parkplätze sind schnell.“ (Knox, Mayer 2009: 35) Dies verdeutlicht, dass motorisierter Verkehr Entschleunigung entgegenwirkt.

In der gängigen Verkehrspolitik gilt Beschleunigung trotz einiger nachhaltiger Ansätze immer noch als eine Leitidee: Räume sollen durch beschleunigte Verkehrsmittel möglichst schnell überwunden werden. Gleichzeitig wird Beschleunigung oft mit ökonomischem Fortschritt, technischer Modernisierung und räumlicher Unabhängigkeit gleichgesetzt. (vgl. Bauhardt 2006: 388, 390) Raum wird als zu überwindendes Hindernis und Zeit als Gegner wahrgenommen. Der (öffentliche) Raum wird zum Transitraum degradiert und auf seine verkehrliche Funktion reduziert. Verloren geht dabei, dass sich „der Raum [...] aus konkreten Orten und ihren unterschiedlichen sozialen Wirklichkeiten zusammensetzt“ (ebd.: 391).

Gerade für Kinder und ältere Menschen wäre allerdings eine Entschleunigung des Verkehrs wichtig, um ihren Bedürfnissen nach Mobilität, Bewegungsfreiheit und Aufenthaltsqualität gerecht zu werden. Denn für sie entsteht räumliche Unabhängigkeit nicht durch das Auto, sondern gerade durch die langsameren und entschleunigteren Bewegungsformen. (vgl. ebd.: 390f.) Ihre Mobilität steht der „Fortbewegung in

beschleunigten Verkehrsmitteln diametral entgegen" (ebd.: 390). Aber nicht nur Kinder und SeniorInnen würden von einer Entschleunigung des Verkehrs profitieren, sondern die gesamte Lebensqualität in Städten steigen. Dafür muss allerdings der motorisierte Verkehr deutlich reduziert werden. Im Zuge dessen entstünde mehr Raum für **entschleunigte und aktive Mobilität**, die zu Bewegung anregt, Begegnungen ermöglicht und fördert und sich insgesamt wiederum positiv auf die Gesundheit auswirkt. Auch die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen würde davon profitieren und die Straße wäre nicht mehr überwiegend ein Transit-, sondern ein Aufenthaltsraum. Monheim (2018) sieht zufriedene FußgängerInnen und funktionierenden Aufenthalt sogar als Seismographen für Lebensqualität (vgl. Monheim 2018: 88). Auch der Spaziergangswissenschaftler Bertram Weisshaar betont, dass Zufußgehen und insbesondere Spazieren gehen höchst salutogen wirken. Diese führen zu einer wohltuenden Zerstreuung, die der Psyche Zeit bietet, sich zu entspannen. „Nur da, wo der Mensch geht, ist er ganz Mensch und ganz bei sich und seiner Aufmerksamkeit. Die Theorie dahinter ist: Die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, bedingt das Bild der Welt, das wir haben“ (Waltz 2020) und dieses Bild sei nach Weisshaars Meinung am eindrücklichsten, wenn man zu Fuß gehe. Damit betont er, ebenso wie andere AutorInnen, den Zusammenhang von Fortbewegungsgeschwindigkeit und Wahrnehmung der Umgebung. Laut Flade (2015) ist „der Mensch [beim Gehen] den Umwelteinflüssen am unmittelbarsten ausgesetzt. Er tritt mit der physischen Umwelt in eine körperlich engere Beziehung als bei allen anderen Fortbewegungsarten“ (Flade 2013: 58). Gehl sieht in FußgängerInnen sogar die wichtigsten StadtnutzerInnen. Ihr Tempo beträgt 5 km/h, was er als „menschliches Maß“ bezeichnet. Auch Radfahren (mit 15 km/h) gehört dazu. Bewegung in diesem Tempo, lässt die Wahrnehmung kleiner Dinge zu, die eine Stadt ausmachen. Bei einer höheren Geschwindigkeit (z.B. mit dem Auto) bleibt weder Platz noch Zeit dafür. Eine Stadt ist nach Gehl erst dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. (vgl. fairkehr 2010) Ein attraktives Fuß- und Radwegenetz ist daher essentiell und fördert aktive Mobilität und Wohlbefinden. Zufußgehen stellt somit eine unterschätzte Art der Fortbewegung dar.

Auch eine gute **Überschaubarkeit** ist in öffentlichen Räumen wichtig: Menschen fühlen sich zu Orten hingezogen, in denen sie sich gut orientieren können und die über eine gewisse Weite und Ausdehnung verfügen. Dies löst Beengungsstress, stärkt das Sicherheitsgefühl und fördert die Erholung. (vgl. Reichl 2018: 101f.) Verkehrsberuhigung und insbesondere auch die Reduzierung von ruhendem Verkehr im Stadtraum, kann eine Weitung des Sichtfeldes ermöglichen. Der öffentliche Raum wird überschaubar, die Orientierung besser und Enge reduziert.

Ein weiterer wichtiger salutogener Faktor in der Stadt ist das **Sicherheitsgefühl**. Das persönliche Empfinden von Sicherheit, Schutz und Geborgenheit kann Entspannung ermöglichen und so einerseits positive körperliche und emotionale Effekte hervorrufen (vgl. ebd.: 101) und andererseits den Aktions- und Handlungsraum vergrößern. Ein mit Menschen belebter Ort, aber auch Bäume und Grünflächen können das Sicherheitsgefühl stärken. (vgl. Flade: 242f.) Ein Gefühl von Sicherheit entsteht zudem nach der „Prospect refuge“-Theorie dann, wenn Orte gut zu überblicken sind (prospect) und Schutz- sowie Fluchtmöglichkeiten (refuge) bieten. Dies erklärt beispielsweise, warum beengt wirkende öffentliche Räume sehr schnell zu Angsträumen werden können. (vgl. ebd.: 243; Reichl 2018: 105)

Unsicherheitsgefühle entstehen hingegen nach der Disorder-Theorie durch die Konfrontation mit Incivilities (Unzivilisiertheiten). Dazu zählen z.B. bedrohlich wirkende Fremde, rasende AutofahrerInnen, aber auch Müll, kaputte Parkbänke oder demolierte Fahrräder (vgl. Flade 2015: 243). Diese Incivilities werden als Zeichen einer gestörten öffentlichen Ordnung, in der gesellschaftliche Gesetze und Regeln nicht mehr wirksam sind, gedeutet (vgl. ebd.: 244) und können in Folge Unsicherheitsgefühle hervorrufen (vgl. Reichl 2018: 105). Unsicherheitsgefühle haben wiederum Auswirkungen auf die psychische Gesundheit und das gesundheitsrelevante Verhalten. (vgl. Völker 2016: 102)

Die Bewältigung von Unsicherheitsstress erfolgt vornehmlich durch die Meidung von als unsicher

wahrgenommenen Orten. Dadurch wird der individuelle Aktionsraum aus Sicherheitsgründen eingeschränkt und auf freiwillige Aktivitäten verzichtet. Insbesondere Eltern, die Unsicherheit wahrnehmen oder befürchten, begrenzen häufig den Aktionsraum ihrer Kinder. Großstädte werden, aufgrund der hohen Kfz-Dichte, dabei generell als unsicherer wahrgenommen, als kleinere Orte. Demzufolge werden Kindern dort auch mehr Grenzen gesetzt. (vgl. Flade 2015: 244f.) Gerade für Kinder ist die Erreichbarkeit von sicheren Spielorten allerdings ein wichtiger Gesundheitsaspekt (vgl. Völker 2016: 102).

Salutogene Qualitäten besitzen zudem die **individuelle Raumnutzung und -aneignung**. Räume entsprechend den individuellen Bedürfnissen nutzen oder gar gestalten zu können, stärkt Selbstwirksamkeit, Persönlichkeitsentfaltung und Umweltkontrolle (vgl. Reichl 2018: 101). Das Kohärenzgefühl, also die eigenen Betätigungen als verstehbar, sinnhaft und bewältigbar zu interpretieren, spielt dabei eine wesentliche Rolle (vgl. hierzu Kap. 2.2.2). Es fördert die Selbstbestimmung und Selbstwirksamkeit, die durch Räume gefördert aber auch verhindert werden können (vgl. ebd.: 101, 106).

Menschen sind aktiv handelnde Wesen, die die Fähigkeiten und den Willen besitzen, sich selbst die zu ihnen passende Umwelt zu schaffen. Ein Park, der durch verschiedene Wegeführungen und Plätze eine individuelle Raumnutzung ermöglicht, kann somit eine besonders salutogene Wirkung erzeugen. (vgl. Flade 2015: 216) Auch im öffentlichen (Straßen-)Raum können Aneignungsprozesse stattfinden und so sowohl Selbstwirksamkeit als auch Ortsverbundenheit stärken. Ortsverbundenheit meint v.a. die emotionalen Bindungen zu einem Ort, mit dem man sich identifiziert und so als Teil von sich selbst erlebt. (vgl. ebd.: 227) Sie hängt von verschiedenen Umweltmerkmalen wie dem Erscheinungsbild, der Lärmfreiheit und den Gelegenheiten für die Ausübung verschiedener Aktivitäten ab (vgl. Bonaiuto et al. 1999 zitiert nach ebd.: 226). Beispiele hierfür sind die individuelle Nutzung von Straßenmöblierung, die Nutzung für Spiel und Sport (z.B. Tischtennis spielen), das Aufstellen von Pflanzen, Tauschboxen oder Sitzmöglichkeiten oder auch das Durchführen eines Flohmarktes. Diese Aspekte fördern wiederum Begegnung, Kommunikation und Interaktion in der Nachbarschaft.

Weiterhin ist Raumaneignung zentral für die Persönlichkeitsentwicklung, denn „Aneignung ist ein aktiver, selbstbestimmter Prozess“ (Nissen 1983 zitiert nach Reutlinger 2015: 55). Schon kleine räumliche Einheiten wie Balkone oder Fensternischen bieten hierfür Möglichkeiten (vgl. Flade 2015: 217). Insbesondere bei Kindern und Jugendlichen sind aneignbare Räume relevant für die Entwicklung. Dadurch können sie Grenzen austesten, eigentätig handeln und die Umwelt gestalten. (vgl. Reutlinger 2015: 55) „Kinder (...) üben hier ihre gesellschaftliche Rolle ein, müssen sich dabei im Konflikt behaupten, müssen sich widersetzen, Regeln durchbrechen, aber auch die dem Raum innewohnenden Möglichkeiten kennen lernen“ (Nissen 1983 zitiert nach ebd.). Mit zunehmend regulierten und strukturierten öffentlichen Räumen geht jedoch ein Verlust von Aneignungsmöglichkeiten einher. So entstand in der Vergangenheit eine große Bandbreite pädagogisch gestalteter Räume, wodurch die Relevanz des Straßenraums für die Sozialisation in den Hintergrund geriet. (vgl. Reutlinger 2015: 56) Vielmehr wurden Funktionen getrennt und auf künstliche Spiel- und Bewegungsräume gesetzt, anstatt auf gefähderungsfreie, anregungsreiche und aneignbare Streifräume (vgl. vhw 2017: 18).

2.3.2 Vulnerable NutzerInnengruppen in der Stadt

Nicht alle StadtbewohnerInnen haben gleichermaßen Zugang zu Gesundheitsressourcen, wie z.B. Freiflächen im Wohnumfeld. Zudem sind bestimmte Bevölkerungsgruppen besonders vulnerabel für pathogene Stressoren, wie beispielsweise einer hohen Kfz-Dichte oder sozialer Isolation. Zu den vulnerablen, also besonders verletzlichen NutzerInnengruppen, zählen Kinder und Jugendliche, SeniorInnen, Personen mit niedrigem sozioökonomischen Status, Personen mit Migrationshintergrund, Menschen mit Behinderung oder mobilitätseingeschränkte Personen, von Armut betroffene Menschen (vgl. GKV-Spitzenverband 2018 : 9) und Alleinstehende (vgl. Adli et al. 2016: 74).

Aufgabe der Stadtplanung ist es, für alle StadtbewohnerInnen einen gerechten Zugang zu Gesundheitsressourcen bereitzustellen. Dem öffentlichen Raum kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Laut Monheim (2018) und Jacobs (1963: 27) stellt insbesondere der in dieser Arbeit fokussiert betrachtete Straßenraum eine der wichtigsten Kontakt-, Begegnungs- und Aufenthaltsfläche dar, wobei der Aufenthalt in ihm für Kinder und SeniorInnen einen besonderen Reiz besitzt (vgl. Monheim 2018: 88). Diese beiden Bevölkerungsgruppen haben in der Regel mehr Zeit und nehmen gerne am öffentlichen Leben teil. Der öffentliche Raum hat eine große Bedeutung für die gesunde Entwicklung von Kindern und bei der Prävention von sozialer Isolation, von der SeniorInnen oft am stärksten betroffen sind. Gleichzeitig ist deren Gesundheit und Wohlbefinden im besonderen Maße von der Qualität des öffentlichen Raums abhängig. Intakte öffentliche Räume sind für Kinder und SeniorInnen somit besonders wichtig, weshalb Gehl in deren Anzahl auf Straßen und Plätzen sogar einen Indikator für Lebensqualität in Städten sieht (vgl. brand eins 2014). In Anlehnung an diese Ansicht widmet sich die vorliegende Arbeit im Besonderen diesen beiden NutzerInnengruppen, auf die im Folgenden genauer eingegangen wird.

2.3.2.1 Kinder

Kinder sind besonders vulnerable StadtbewohnerInnen, u.a. da in den ersten 15 Lebensjahren der soziale und emotionale Reifungsprozess stattfindet (vgl. Adli et al. 2016: 74). Dieses Zeitfenster scheint daher auch besonders sensibel für den Einfluss von urbanen Reizen auf das Gehirn und die psychische Gesundheit zu sein (vgl. Haddad et al. 2015, Pedersen et al. 2001, Vassos et al. 2012 zitiert nach ebd.). Stadtkinder müssen sich beim Aufwachen mit vielen Stadtreizen auseinandersetzen. Bisher ist unklar, wie salutogene und pathogene Faktoren auf das heranwachsende Gehirn wirken. Dies ist u.a. eine offene Forschungsfrage der Neurourbanistik. Hier gilt es als Aufgabe der Architektur und Stadtplanung durch Gestaltung den Reifungsprozess positiv zu beeinflussen. (vgl. Adli et al. 2016: 74)

Kindheit wird heute vermehrt als „moderne Kindheit“ bezeichnet, die stärker organisiert und medialisiert ist und zur Verhäuslichung sowie zur Entfremdung von Natur und natürlichen Prozessen beiträgt (vgl. Bloem-Trei et al. 2018: 148f.). So verbringen Kinder zum einen mehr Zeit in Bildungs-, Betreuungs- und Freizeitinstitutionen, wodurch sich die Möglichkeit für freies und unbetreutes Spielen verringert. Zum anderen ist die kindliche Freizeitgestaltung vermehrt auf digitale Medien, wie z.B. Fernsehen, Computerspielen und Internetnutzung ausgerichtet. Vor allem Kinder aus Familien mit geringen finanziellen Ressourcen haben einen eingeschränkten Zugang zu kulturellen, sozialen und sportlichen Angeboten, weshalb es diesen oft an körperlicher Bewegung, Sport und Spiel sowie sozialen Kontakten bzw. Interaktion mangelt. (vgl. ebd.: 148)

Besonders bedeutsam ist dabei auch, dass sich der Bewegungsradius von Kindern - der Raum, in dem sie sich frei bewegen können - innerhalb der letzten Jahrzehnte stark verringert hat. Ursächlich sind hier die bereits beschriebenen Tendenzen der „modernen Kindheit“ sowie ein zunehmendes Sicherheitsbedürfnis der Eltern. Aber auch stadtplanerische Gründe, wie z.B. fehlende wohnungsnahen Spielorte sowie eine hohe Kfz-Dichte und damit verbundene Verkehrsunsicherheit, sind für die Verringerung des Bewegungsradius verantwortlich. (vgl. ebd.)

Gerade aber der Bewegungsradius ist bei der Persönlichkeitsentwicklung von Kindern von besonderer Bedeutung: Kinder haben ein starkes Bedürfnis nach Selbstständigkeit und Selbstwirksamkeit. Wenn die Umsetzung dieser Ansprüche regelmäßig gelingt, können Kinder Selbstvertrauen entwickeln und dieses als Vertrauen in die eigenen Kompetenzen im weiteren Lebensverlauf nutzen. (vgl. ebd.: 149)

Generell sind die Voraussetzungen von Kindern dafür gut, da sie über einen großen Bewegungsdrang und Neugierde verfügen. Zudem sind sie aufgrund von vielfältigen Aktivitätsprogrammen mit täglichen Pflichtwegen (Schule, Kindergarten) sowie regelmäßigen Freizeitaktivitäten (z.B. Sportverein, Jugendgruppe

oder Musikschule) viel außer Haus unterwegs und machen sogar 20 % mehr - und auch längere - Wege als Erwachsene. Denn Kinder bummeln gerne, sind weniger zielstrebig und eilig. Sie genießen das Straßenleben auf spielerische Weise. Die Mobilität von Erwachsenen ist dagegen viel zielgerichteter und hektischer. Infolgedessen wäre die (selbstständige) Mobilität von Kindern noch viel höher, wenn Eltern diese aus Verkehrsgefahrenprävention nicht einschränken würden bzw. müssten. Ergebnisse aus Berlin zeigen, dass 52 % der Eltern von Vorschulkindern keine selbstständige Verkehrsteilnahme und 93 % kein Radfahren im öffentlichen Verkehrsraum erlauben. Vorschulkinder wären jedoch physisch und psychisch in der Lage, ihre Wege im näheren Wohnumfeld selbstständig zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen und könnten dadurch ihre Selbstständigkeit und Selbstwirksamkeit stärken. Dies zeigt im Besonderen die Brutalität der heutigen Verkehrswelt und die Ohnmacht ihr gegenüber. Da das Verkehrsverhalten von Kindern als zu speziell und verkehrspolitisch irrelevant gilt, werden sie in der Verkehrsplanung kaum berücksichtigt (vgl. Monheim 2018: 77f.). Vielmehr wird auf Verkehrserziehung hin zu autoverkehrstauglichen FußgängerInnen gesetzt, als auf eine kinderfreundliche Gestaltung der Verkehrswelt. Dies ignoriert die Bedürfnisse und Fähigkeiten von Kindern und die Tatsache, dass Kinder ihre eigenen Verkehrserfahrungen machen müssen. (vgl. ebd.: 94)

Wie bereits erläutert, verfügen Stadtkinder über immer weniger Gestaltungsautonomie und halten sich zunehmend in bebauten und kontrollierten Räumen auf. Diese bieten jedoch wenig freie Bewegungsmöglichkeiten. Für ein gesundes Aufwachsen in Städten ist deshalb der Zugang zu Erholungs- und Grünräumen von essentieller Bedeutung. Durch den Aufenthalt in Grünräumen können Konzentrationsstörungen und Hyperaktivität verringert werden. Bereits der Blick auf Grünflächen aus der eigenen Wohnung erhöht die Konzentrationsfähigkeit von Kindern. Zudem verbessert regelmäßiges Spielen in Grünräumen soziale Kontakte. (vgl. WBGU 2016: 211f.)

Weiterhin sind Bewegung und Sport für die gesundheitliche Entwicklung von Kindern und Jugendlichen besonders relevant. Durch regelmäßige körperliche Aktivität können Krankheitsrisiken reduziert und gesundheitsrelevante Ressourcen gestärkt werden. Darüber hinaus spielt die Bedeutung von Sport und Bewegung für das Wohlbefinden, die Persönlichkeitsentwicklung und das Erlernen sozialer Fähigkeiten eine besondere Rolle. (vgl. BZgA, RKI 2008: 63) Nach den Ergebnissen des Kinder- und Jugendgesundheitsurvey bewegt sich ein Viertel der 3- bis 10-jährigen Kinder in Deutschland zu wenig; nur ein sehr geringer Anteil der Kinder und Jugendlichen ist mindestens eine Stunde pro Tag körperlich aktiv, was den aktuellen Empfehlungen entsprechen würde. Diese Bewegungsdefizite sind dabei meist an einen Mangel an familiäre, soziale oder personale Ressourcen gekoppelt und zeigen sich vor allem bei Heranwachsenden aus Familien mit niedrigem Sozialstatus oder Migrationshintergrund. (vgl. ebd.: 68f.) Darüber hinaus ist aber auch die Konzentration auf das Auto als zentrales Transportmittel und in Städten zudem das Verschwinden an öffentlichen bzw. natürlichen Räumen, die Kindern eine spielerische körperliche Betätigung erlauben, verantwortlich für zu wenig Bewegung (vgl. ebd.: 63). Bewegungsfördernde Maßnahmen, die den natürlichen Bewegungsdrang fördern und das normale, tägliche Aktivitätsniveau erhöhen, sind somit zentrale Herausforderungen. Explizit steht hier die Stadtplanung in der Verantwortung zu einer bewegungsfreundlichen Gestaltung der Lebenswelten von Kindern und Jugendlichen beizutragen. Als grundlegende Maßnahme gelten der Ausbau sicherer Fahrradwege und die Bereitstellung kostengünstiger, zielgruppenspezifischer und niedrigschwelliger lokaler Sport- und Freizeitangebote. (vgl. ebd.: 69)

2.3.2.2 SeniorInnen

In Hinblick auf den demographischen Wandel in Deutschland und einer damit verbundenen durchschnittlich älteren Gesellschaft wird auch eine seniorInnengerechte Stadtplanung immer wichtiger.

Die Begriffe Altwerden oder Altsein werden fälschlicherweise oft mit Kranksein gleichgesetzt (vgl. Lippke,

Renneberg 2006: 11; Heiser et al. 2018: 186). Nachweislich kommt es zwar mit dem Alter oft zu verschiedenen Einschränkungen wie z.B. körperlichen Beeinträchtigungen des Sehens, Hörens, der Beweglichkeit oder einer Reduktion von Aktivitäten des täglichen Lebens. Dies bedeutet aber nicht, „dass Altern automatisch mit einem Verlust an Gesundheit einhergehen muss“ (Zank 2000 zitiert Lippke, Renneberg 2006: 11). Vielmehr kommt es beim Altern auf die erfolgreiche Meisterung dieser Einschränkungen an, damit Wohlbefinden und Lebensqualität erhalten bleiben. „Körperliches Wohlbefinden [...] ermöglicht Mobilität. Mobilität wiederum ermöglicht Unabhängigkeit und ein Maß an Freiheit“ (Hiller 2005: 36). Gerade deshalb wünschen sich ältere Menschen möglichst lange Selbstständigkeit und Autonomie. Städte können grundsätzlich gute Voraussetzungen dafür bieten, denn sie verfügen z.B. über dichte baulich-räumliche Strukturen, eine gute Infrastrukturausstattung, eine hohe Nutzungsmischung sowie vielfältige soziale und kulturelle Angebote (vgl. Beckmann 2007).

Obwohl das Gehen mit dem Alter beschwerlicher werden kann, nehmen die Wege, die von SeniorInnen zu Fuß getätigt werden, sowohl aus zeitlicher als auch aus räumlicher Sicht zu. Ältere Menschen ändern häufig ihr Verkehrsverhalten: sie wenden sich vom Auto ab und gehen mehr zu Fuß, nutzen das Fahrrad oder den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Insbesondere in Städten ist die Abwendung vom Auto stark ausgeprägt. Der Anteil der Pkw-Selbstfahrten sinkt bei den 65- bis 70-Jährigen beispielsweise um 43 %, die Pkw-Mitfahrten um 36 %. 64 % der Wege der über 65-Jährigen werden hingegen zu Fuß geleistet. Der Schnitt der Gesamtbevölkerung liegt im Vergleich dazu bei 40 %. Ältere Menschen machen vor allem ihre Versorgungswege überwiegend zu Fuß. Durch den höheren Fußwegeanteil und die Abkehr vom Auto entsteht eine verstärkte Bindung zum Quartier, da die täglichen Wege vor allem dort stattfinden. (vgl. Monheim 2018: 76f.) Das direkte Wohnumfeld hat somit eine große Bedeutung für die tägliche, außerhäusliche Mobilität und Aktivität von SeniorInnen (vgl. Hiller 2005: 37). Zu betonen ist zudem, dass in Deutschland etwa 3 Mio. Menschen auf einen Rollator und eine weitere Mio. auf einen Gehstock angewiesen sind (vgl. Monheim 2018: 94).

Vor allem für ältere Menschen ist es wichtig, dass sie ihr Leben in der Stadt möglichst sicher und angstfrei gestalten können, denn Ängste und Unsicherheit nehmen im Alter oft zu (vgl. Seniorenbeirat der Stadt Moers 2006: 3). Auch Wahrnehmungs-, Reaktions- und Bewegungsfähigkeiten lassen mit dem Alter häufig nach. Die hohe Geschwindigkeit in Städten, insbesondere die des motorisierten Verkehrs, kann somit viele ältere Menschen überfordern und zu Unsicherheit und Beeinträchtigungen führen sowie ihre Aktivität und ihren Bewegungsradius einschränken. (vgl. Beckmann 2007)

Wie bereits in Kap. 2.3.1.1 angesprochen, sind insbesondere SeniorInnen häufig von der besonders pathogen wirkenden Einsamkeit und sozialer Isolation betroffen. So konnten verschiedene Studien bestätigen, dass die Einsamkeit ab 75 Jahren stark und kontinuierlich ansteigt. Folgen können z.B. ein höheres Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Demenz aber auch psychische Erkrankungen wie Depressionen sein. (vgl. Körper-Stiftung 2019b: 1) Wenn z.B. LebenspartnerIn und FreundInnen versterben, die eigenen Kinder weit entfernt wohnen oder auch ein Umzug nötig ist, fehlen schnell die wichtigen sozialen Kontakte. Viele SeniorInnen leben zudem alleine oder in Pflegeheimen.

Die Teilhabe am sozialen Leben ist daher entscheidend, um sozialer Isolation vorzubeugen. Begegnungen und soziales Miteinander verhindern Einsamkeit, brauchen aber Orte, an denen sie entstehen und gesichert werden können. Die Stadtplanung steht dabei vor der wichtigen Aufgabe, diese Begegnungsorte im öffentlichen Raum zu erhalten bzw. auszubauen. (vgl. ebd.: 19) Das Verlassen der Wohnung und Aufhalten im öffentlichen Raum ist ein wesentlicher Aspekt des Kommunikations- und Erlebnisbedürfnisses älterer Menschen (vgl. Hiller 2005: 37). Regelmäßiges „aus dem Haus gehen“, selbst wenn es nur für kleine Besorgungen oder einen Arztbesuch ist, erhöht die sozialen Kontakte. Besonders wichtig sind dabei die Orte, die innerhalb von 20 Minuten Fußweg erreichbar sind, denn so können auch mobilitätseingeschränkte SeniorInnen leichter am

öffentlichen Leben teilhaben. (vgl. Kiziak et al. 2014 zitiert nach Körber-Stiftung 2019b: 15) Auch Schlicht (2015) betont die große Bedeutung der Nachbarschaft für ihre Gesundheit (vgl. Schlicht 2015: 24).

Damit ältere Menschen weiterhin eigenständig am öffentlichen Leben teilnehmen und ihr Leben selbstständig führen können, muss der öffentliche Raum entsprechend gestaltet sein. Eine fußgängerInnenfreundliche Gestaltung der Straßen und Plätze ist dabei eine wichtige Voraussetzung für die Sicherung und Förderung der Mobilität und ein sicheres, angstfreies sowie eigenständiges Bewegen im öffentlichen (Straßen-)Raum. Dabei sind z.B. eine gute Beleuchtung, die Beschaffung des Bodenbelags, entsprechende Höhenniveaus (vgl. Hiller 2005: 37) und Barrierefreiheit besonders wichtig. Auch Sitzmöglichkeiten in angemessenen Abständen und ausreichender Anzahl sind bedeutend zum Verweilen und Ausruhen (vgl. ebd.; Seniorenbeirat der Stadt Moers 2006: 8). Außerdem sollten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen getroffen (vgl. Monheim 2018: 77) und die Geschwindigkeit des fahrenden Verkehrs reduziert werden, um so die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Emissionen zu senken (vgl. Beckmann 2007). Auch entsprechend breite und barrierefreie Gehwege sind bedeutend (vgl. Monheim 2018: 77). Weiterhin kann eine kontinuierliche Überwachung des ruhenden Verkehrs das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum erhöhen. Dabei muss insbesondere das Zuparken von Geh- und Radwegen sowie Querungsstellen verhindert werden. (vgl. Seniorenbeirat der Stadt Moers 2006: 3). Ein weiterer wichtiger Aspekt für eine seniorInnen gerechte Stadtgestaltung ist eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (vgl. Monheim 2018: 77), damit Verweilen, Begegnungen und Kommunikation befördert werden. Zudem sollten Grünflächen und Bäume vorhanden sein. Einerseits, um für alle Menschen einen gerechten Zugang zu dieser salutogenen Gesundheitsressource zu ermöglichen (vgl. Völker 2016: 105) und andererseits, um Klimaextreme und damit zusammenhängende Auswirkungen wie Hitzestress zu verringern. Gerade SeniorInnen sind vulnerabel gegenüber klimatischen Veränderungen (vgl. Beckmann 2007) und benötigen Möglichkeiten, um sich z.B. im Schatten auszuruhen.

Eine sichere und seniorInnen gerechte Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raums spielt daher eine bedeutsame Rolle, damit Gesundheit, Wohlbefinden und Lebensqualität auch im Alter erhalten bleiben.

2.4 Öffentlicher (Straßen-)Raum

Eine Voraussetzung für städtisches Leben ist der öffentliche Raum. Durch ihn wird die Stadt erst zur Stadt (vgl. Bahrdt 1961 zitiert nach BpB 2018).

Für viele von uns sind Autos im öffentlichen Raum ganz selbstverständlich. Wir haben uns an deren Dominanz und ständige Präsenz gewöhnt und sie gehören zum alltäglichen Stadtbild. Dabei fahren bzw. stehen sie in öffentlichem Raum, ein Raum der eigentlich für alle zugänglich sein sollte. Doch ist es akzeptabel, dass ein so großer Teil der Stadt, der eigentlich im Dienste der Allgemeinheit stehen sollte, einer privaten, meist gebührenfreien Nutzung zur Verfügung steht? Der Raum wird unhinterfragt den AutofahrerInnen überlassen und damit anderen NutzerInnen und Nutzungen entzogen.

Der öffentliche Raum ist in der Tradition europäischer Städte ein wichtiges Gut mit vielseitigen und bedeutenden gesellschaftlichen Funktionen für Mensch und Umwelt. Aber wie soll er diese Anforderungen erfüllen, wenn er von Autos dominiert wird? „Damit [...] Städte zukunftsfähige und lebenswerte Orte bleiben, muss sich die Mobilität in [...] [ihnen] 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: 11)

Unweigerlich stellt sich somit auch die Frage nach einer gerechten Flächenverteilung und wem der öffentliche Raum in unseren Städten gehört? Ein immer noch hochbrisantes und viel diskutiertes Thema und komplexe Herausforderung für Politik und Stadtplanung. An dieser Stelle sei auf den ehemaligen Hamburger Oberbaudirektor Fritz Schumacher verwiesen, der schon 1977 Folgendes betonte: „Nur wenn wir lernen,

die Stadt [...] als Gemeingut zu betrachten [...] und zu behandeln, können wir künstlerisch und [...] sozial die Probleme zu lösen beginnen, die sie uns stellt“ (Schumacher 1977: 392).

Das vorliegende Kapitel widmet sich zunächst den gesamtgesellschaftlichen Anforderungen an den öffentlichen Raum. Anschließend wird die Entwicklung des öffentlichen (Straßen-)Raums vor dem Hintergrund der autogerechten Stadt beschrieben sowie die Bereitstellung öffentlicher Flächen für den Kfz-Verkehr und die damit einhergehende Bevorzugung des MIVs diskutiert. Das Kapitel schließt mit Instrumenten der Mobilitätswende als Schlüssel für eine nachhaltigere und menschengerechtere Stadt.

2.4.1 Definition und Funktion des öffentlichen Raums

Eine eindeutige Definition des öffentlichen Raums gibt es nicht. Es sind „[z]u viele begriffliche Unklarheiten, normative Setzungen und Erwartungen sowie Unschärfen, Mischformen und Übergangsbereiche in der Praxis [...] mit dem Begriff verbunden“ (vhw 2017: 9). Demnach werden öffentliche Räume abhängig von dem konzeptionellen Verständnis und fachlichem Zugang sehr unterschiedlich aufgefasst und abgegrenzt (vgl. Selle 2003 zitiert nach Notz 2017: 4).

Für Klamt (2012) ist öffentlicher Raum „eine Einheit des Widersprüchlichen. Er ist Gesicht der Stadt, Spiegel der Gesellschaft. Aber auch: Zugiger Parkplatz, zugemüllter Hinterhof, fahrbahnteilendes Abstandsgrün“ (Klamt 2012: 775). Allein diese Vielfältigkeit und Widersprüchlichkeit zeigt die Schwierigkeit einer einheitlichen Definition.

Zwei wesentliche Grundfunktionen lassen sich bei der Begriffsklärung jedoch unterscheiden. Zum einen der Aufenthalt, mit entsprechenden Orten des Verweilens, der sozialen Interaktion und der Aktivität. Zum anderen die Verbindung durch Erschließungs- und Transiträume. „Die jeweilige Ausprägung dieser Grundfunktionen führt zu einer Vielzahl an Typen öffentlicher Räume.“ (Deutscher Städtetag 2016: 6)

Ein relevantes Kriterium stellt zudem die Regelung der Zugänglichkeit in Form von öffentlich, halböffentlich und privat dar. Nach Wentz (2013) ist „[d]ie wesentliche Definition des öffentlichen Raums [...] seine Zugänglichkeit für Jedermann. Im Rahmen der gesetzlichen Regeln steht er allen Menschen gleichberechtigt zur Verfügung, unabhängig davon, ob sie ihn nur durchqueren oder verweilen wollen“ (Wentz 2013: 23). Der private Raum, der nur einer ausgewählten Gruppe von Menschen zugänglich ist, bildet dazu den Gegensatz (vgl. ebd.). Neben öffentlichen und privaten Räumen gibt es zudem halböffentliche Räume, wie z.B. Bibliotheken, Friedhöfe oder Schulen. Sie befinden sich zwar in öffentlichem Eigentum, sind allerdings in ihrer Nutzung sachlich, zeitlich oder durch Eintrittskosten eingeschränkt (vgl. Breuer 2003: 5).

In dieser Arbeit wird unter „öffentlich“, die allgemeine freie Zugänglichkeit eines Raumes für alle Menschen verstanden.

Multifunktionalität öffentlicher Räume

Der öffentliche Raum ist tragendes Element der europäischen Stadt. Er ist Bühne und Katalysator der unterschiedlichsten Aktivitäten und Nutzungen. Er prägt mit den unterschiedlichen sozialen und ästhetischen Qualitäten ihr Gesicht, ihren Charakter und ihre Identität. (vgl. Kiepe o.J.) Es gibt eine Vielfalt unterschiedlicher Nutzungsansprüche, die sich in Synergien, Konkurrenzen und Konflikten äußern (vgl. Deutscher Städtetag 2016: 6). Seine vielfältige Nutzung, ob z.B. als Verkehrs-, Konsum-, Kommunikations- oder als Erholungsraum, findet oft unterbewusst statt (vgl. Kemme, Reicher 2009: 15). Im Folgenden werden die wichtigsten Funktionen öffentlicher Räume vorgestellt.

Soziale Funktion

Der öffentliche Raum bietet durch seine unterschiedliche Nutzbarkeit und Offenheit Raum für vielfältiges

soziales Leben, für Kommunikation und Sozialisation und für Begegnung von („fremden“) Menschen (vgl. Berding 2012: 12). Für die Sozialisations- und Aneignungserfahrungen von Kindern und Jugendlichen ist er besonders bedeutsam (vgl. vhw 2017: 18). Wenn Gestaltung und Struktur es zulassen, können öffentliche Räume „allen Gruppen in der Stadt Möglichkeiten zum Aufenthalt, zu Begegnungen und gemeinsamen Aktivitäten bieten“ (ebd.). Das Verhalten der NutzerInnen steht in enger Korrespondenz zum gebauten öffentlichen Raum und verändert ihn entsprechend. Demnach wird öffentlicher Raum auch als an gesellschaftliche Transformationsprozesse gekoppelter Prozess verstanden. Funktion und Nutzung sowie Wandlung, Wahrnehmung und Gebrauch nehmen wechselseitig Einfluss aufeinander. So wird der öffentliche Raum erst durch das Verhalten der Menschen, die ihn bilden, räumlich konkret. (vgl. Kemme, Reicher 2009: 15) Zudem kann er auch identitätsstiftend und integrationsfördernd wirken, da die Möglichkeit zur Nutzung öffentlicher Räume ein wesentlicher Faktor für Teilhabe am gesellschaftlichen und sozialen Leben ist (vgl. Deutscher Städtetag 2016: 8). Wie bereits erwähnt, wird der öffentliche Raum u.a. als Spiegel der Gesellschaft betrachtet. In ihm werden gesellschaftliche Spannungen, Vorbehalte und Ausgrenzungen sichtbar. Um die gesellschaftliche Vielfalt zu bewältigen, ist es besonders wichtig, das Begegnungspotenzial öffentlicher Räume zu fördern (vgl. vhw 2017: 19) und ihre identitätsstiftende und integrationsfördernde Wirkung zu stärken.

Politische Funktion

Öffentliche Räume nehmen schon immer eine starke politische Funktion ein. Sie sind Bühne für Demonstration, Repräsentation und politische Meinungsäußerung. Größtenteils sind sie im Besitz der Kommunen, die damit wiederum über weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten verfügen. In öffentlichen Räumen spiegelt sich somit auch das kommunalpolitische Handeln und die Absichten der lokalen Politik wider: sie kann durch eine entsprechende Pflege und Entwicklung dieser „zeigen, was sie zu leisten im Stande ist“ (ebd.: 20) und ihre Gestaltung macht deutlich, „ob und auf welche Weise die vielfältigen Interessen, Bedürfnisse und Möglichkeiten der Stadtgesellschaft aufgegriffen und umgesetzt werden“ (ebd.).

Ökologische Funktion

Weiterhin sind öffentliche Räume in der Stadt auch von wichtiger ökologischer Bedeutung, denn Grün- und Blauräume sind für die Regulierung des Klimas verantwortlich. Bäume reduzieren z.B. die UV-Strahlung, verbessern die Luftqualität und sind wichtig für die Verschattung. Durch entsprechende Kaltluftschneisen kann Hitzestau vermieden werden. Insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels ist eine klimagerechte und stadtoökologisch angepasste Gestaltung öffentlicher Räume daher von zunehmender Bedeutung. (vgl. vhw 2017: 19)

Ökonomische Funktion

Straßen und Plätze besitzen seit jeher auch wichtige ökonomische Bedeutungen. Warenumschlag, Handel und Konsum fanden und finden auch heute noch direkt im öffentlichen Raum oder in den angrenzenden Erdgeschosszonen statt (vgl. Berding 2012: 14; ebd.: 19f.). Zudem haben Gestalt und Zustand öffentlicher Räume einen großen Einfluss auf den Lagewert von Immobilien: so kann beispielsweise eine Aufwertung die Attraktivität der Immobilie positiv beeinflussen, eine stark verkehrsbelastete Straße den Wert hingegen mindern. Öffentliche Räume sind somit wichtige Standortfaktoren in Städten und erhalten bei Projekten besondere Aufmerksamkeit als „Imageträger“. (vgl. vhw 2017: 19)

Verkehrliche Funktionen und Mobilität

Zudem besitzen öffentliche Räume eine wichtige Verbindungsfunktion. Aktuell ist die Gestaltung und Nutzung öffentlicher Straßen vornehmlich durch ihre straßenrechtliche Widmung für den motorisierten Verkehr bestimmt. Maßgebend sind dabei funktionale und Sicherheitsaspekte sowie spezifische Ansprüche

der unterschiedlichen Verkehrsarten, wie z.B. dem MIV, dem Güterverkehr, dem ÖPNV und dem Fuß- und Radverkehr. Für eine effiziente Mobilität spielen Netzqualität und Erreichbarkeit eine große Rolle. Zudem kommt der Nahmobilität mit nicht-motorisiertem und öffentlichem Verkehr bei der Daseinsvorsorge eine besondere Relevanz zu. (vgl. Deutscher Städtetag 2016: 7) In Kap. 2.4.2 wird genauer auf die Beziehung von Verkehr und öffentlichem (Straßen-)Raum eingegangen.

Identität und stadtkulturelle Bedeutung

Öffentliche Räume besitzen oft eine eigene Identität und sind Schauplatz vielfältiger kultureller Aktivitäten. Sie werden auch als das „Gerüst der Stadt“ bezeichnet und sind wichtig für ihre Lesbarkeit. (vgl. Berding 2012: 11) Dabei lassen sich je nach Größe, Ort und Prominenz unterschiedliche Bedeutungsebenen unterscheiden: zentrale und bekannte öffentliche Räume haben z.B. oft eine gesamtstädtische und teilweise sogar überregionale Bedeutung, sind wichtig für die Identität der Stadt und stehen im Mittelpunkt der öffentlichen Wahrnehmung. Es gibt aber auch quartiersbezogene öffentliche Räume, deren Gestaltung sowie Nutzung auf die jeweilige Nachbarschaft begrenzt ist. (vgl. Deutscher Städtetag 2016: 8) Somit können öffentliche Räume identitätsstiftend für die ganze Stadt oder ihren Stadtteil wirken. Ihr Zustand und das Leben in ihnen prägt dabei wesentlich das Bild, das sich BewohnerInnen und BesucherInnen von der Stadt machen. (vgl. vhw 2017: 18)

2.4.2 Vom Straßenraum zum Stadt(t)raum?!

„Allen, denen die Städte am Herzen liegen, ist der Kraftwagenverkehr ein Dorn im Auge. Schnellstraßen, Parkplätze [...] [und] Tankstellen [...] sind wirkungsvolle und zuverlässige Instrumente zur Zerstörung der Städte. Um sie unterzubringen, werden die Straßenräume in ein unübersichtliches Durcheinander aufgelöst, sie werden für den Fußgänger weitläufig und zusammenhanglos. Innenstädte und andere Nachbarschaften, die Wunder an Mannigfaltigkeit auf engem Raum waren, werden ohne Sinn und Verstand ausgeweidet“ (Jacobs 1963: 180).

Dieses Zitat von Jane Jacobs verdeutlicht den - auch heute noch - massiven Einfluss des Autos auf Stadtentwicklung, öffentlichen Raum und Straßenbild. Straßenraum wird gewöhnlich als Verkehrsfläche für zumeist motorisierte Fahrzeuge wahrgenommen. Dass dieser allerdings ein wesentlicher Teil des öffentlichen Raums ist und als solcher im Dienste der Allgemeinheit zu stehen hätte, gerät dabei oft in Vergessenheit (vgl. Notz 2017: 4). Mit bis zu 70 % nimmt der Straßenraum sogar den größten Anteil an öffentlichem Raum in Städten ein (vgl. Crawford 2002, Manville et al. 2005 zitiert nach Mueller et al. 2019: 2). Dass Straßenraum zudem weit mehr Funktionen hat, als Platz für Autos zu bieten, postulierte Jacobs schon in den 1960er Jahren: „Die Straßen und ihre Bürgersteige sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt, sind ihre lebenskräftigsten Organe“ (Jacobs 1963: 27). Straßen bilden den Raum, der der Wohnung am nächsten liegt und sind der am häufigsten genutzte öffentliche Raum.

In diesem Kapitel wird die Entwicklung der Städte im Zuge der autogerechten und funktionsgetrennten Stadt und deren negative Folgewirkungen für den öffentlichen Raum skizziert.

2.4.2.1 Öffentlicher Straßenraum

Straßen sind der allgegenwärtige und unmittelbarste öffentliche Raum (vgl. Mehta 2013: 1), mit vielen Bedeutungen, die unterschiedliche Interpretationen, Funktionen, Gestaltungen und Nutzungen zulassen. Eine essenzialistische Definition der Straße - wie auch des öffentlichen Raums - ist demnach unmöglich. Räumlich betrachtet verbinden Straßen zwei Punkte und stellen dabei einen begrenzten Raum z.B. zwischen Gebäuden her. (vgl. Eckardt 2014: 43) „Eine Straße ist einerseits ein fixierter Ort, an dem Häuser oder Gebäude stehen,

und andererseits durch etwas Mobiles und Fluides gekennzeichnet. Straßen sind von der Flüchtigkeit der Bewegung und zugleich durch eine sie ermöglichende Materialität geprägt. Straßen strukturieren Städte und nehmen einen Großteil [...] ihrer Fläche ein. Straßen sind deshalb der primäre Raum, in dem Menschen sich begegnen oder sich auch nur sehen und hören". (ebd.)

An den Straßenraum gibt es verschiedene funktionale Anforderungen: wirtschaftliche, ökologische, verkehrliche, kulturelle, versorgungstechnische, gestalterische und soziale (vgl. FGSV 2011: 11), wobei oft die verkehrliche Funktion der Straße in den Vordergrund gestellt wird und in den Köpfen der Menschen fest verankert ist. Doch der öffentliche Straßenraum muss vor allem auch eine Aufenthaltsfunktion erfüllen und soziale Nutzungen wie Begegnungen, Gespräche, Kommunikation, Spazierengehen, Ausruhen, Spielen von Kindern oder Besuch von Außengastronomie ermöglichen (vgl. Brilon 2005: 333).

Nutzung, Bedeutung und Funktion der Straßen durchliefen mit der Entwicklung des motorisierten Verkehrs weitreichende Veränderungen, die im Nachfolgenden skizziert werden.

Straße als Aufenthaltsraum

Früher gab es keine klare Trennung zwischen Privatheit und Öffentlichkeit im Straßenraum, Leben und Arbeiten fand auf der Straße statt (vgl. Apel 1995: 92f.). Stadtstraßen waren bis Anfang der 1950er Jahre (bevor die Massenmotorisierung einsetzte) sowohl Verkehrs- als auch Aufenthaltsraum und gehörten „als wohnungsbezogener Außenraum mit zum täglichen Leben, das sich zu einem guten Teil auf [ihnen] [...] abspielte" (Monheim, Monheim-Dandorfer 1990: 44). Alltägliche Aktivitäten wie ein Spaziergang oder ein Gespräch fanden hier statt, die Straßen waren aber auch Lagerfläche für Waren und der wichtigste Spielort für Kinder und Jugendliche. (vgl. ebd.: 44f.) Trotz möglichem Verkehrsaufkommen und (geringem) ruhendem Verkehr spielten die Kinder auf der Straße, an der sie wohnten (vgl. Abb. 3 und 4). So war eine diskrete und informelle Aufsicht z.B. von Eltern, Nachbarn oder PassantInnen möglich. Kinder konnten in dem ihnen vertrauten und sicheren Wohnumfeld eigenständig handeln, sich sozial entwickeln und ihre Bewegungsradien sukzessive erweitern. (vgl. Schelling 2018: 47f.)

Straßen stellten somit einen wichtigen Raum für soziales Leben dar. Auch Jacobs (1963) betont die wichtige soziale Funktion der Straße. Sie befindet sich vor jeder Haustür und ist damit der zentrale und am häufigsten genutzte Ort für die Menschen im Viertel. Auf ihr werden neue Kontakte geknüpft und bestehende vertieft. Besonders relevant ist dabei die Summe von beiläufigen, öffentlichen Kontakten auf lokaler Ebene. Sie sind größtenteils zufällig, mit anderen Aktivitäten verbunden und somit nicht aufgezwungen. Durch die Vielfalt an Kontakten und Bekanntschaften entsteht „ein Gewebe öffentlicher gegenseitiger Achtung und gegenseitigen Vertrauens [...] [, das] eventuellen Beistand in Zeiten persönlicher oder nachbarschaftlicher Bedrängnis



Abb. 3 (links) und 4 (rechts): Straße als wichtigster wohnungsnahe Spielort für Kinder (Anfang 1950er Jahre)

[bedeutet]". (Jacobs 1963: 47)

Die Stadtstraße ist unersetzlich für öffentliches Leben, Sozialisation der BewohnerInnen (insbesondere Kinder), Bildung von Vertrautheit und individueller Heimat sowie die Gewährleistung objektiver und subjektiver Sicherheit und übernimmt somit wichtige soziale und kulturelle Funktionen der Gesellschaft (vgl. Apel 2012: 106f.).

Straße als monofunktionaler Verkehrsraum

Diese wichtige soziale Funktion der Straße geriet mit der Massenmotorisierung allerdings immer mehr in den Hintergrund. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Entwicklung europäischer Städte entscheidend von den Raumansprüchen des Automobilverkehrs bestimmt und die autogerechte Stadt galt als Leitbild in Stadt- und Verkehrsentwicklung (vgl. Steierwald et al. 2005: 4f.). Verkehrs- und Transportfunktionen gewannen an Bedeutung, öffentliches Leben und Kinderspiel verlagerten sich im Zuge dessen immer mehr von der Straße in die Häuser (vgl. Monheim, Monheim-Dandorfer 1990: 45). Der vorher vielfältig genutzte öffentliche Raum degradierte zur Fahr- und Abstellfläche für Autos.

1956 begann die Massenmotorisierung in Deutschland: während es 1955 noch rund 1,7 Mio. Pkw gab, so waren es zehn Jahre später schon über 10 Mio. und 1984 sogar schon 25 Mio.. Aus dem früheren Luxusgegenstand wurde das Hauptverkehrsmittel. Mit der schnellen Motorisierung boomten auch die Investitionen in den Straßenbau. (ebd.: 20) „Es begann die geräderte Gesellschaft“ (Sachs zitiert nach ebd.). Alle Planungsmaßnahmen sollten sich dem ungehinderten Verkehrsfluss des Autos unterordnen. Damit verbunden waren klare Flächenzuweisungen für die jeweiligen Verkehrsarten. (vgl. Randelhoff 2015) Funktionstrennung, Entdichtung und Suburbanisierung erhöhten die Abhängigkeit vom Auto zusätzlich (vgl. Monheim 2008: 3).

Mit dem Straßenausbau gingen erhebliche Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz und die historisch gewachsenen Stadtstrukturen einher, die Monheim und Monheim-Dandorfer (1990) sogar als einen „Akt von Vandalismus“ (vgl. Monheim, Monheim-Dandorfer 1990: 37) bezeichnen. Straßen wurden verbreitert, begradigt, Innenblöcke wurden geöffnet, Grünflächen zu Parkplätzen, Rad- und Fußwege für Fahr- und Parkflächen geopfert. Es erfolgten Straßendurchbrüche ohne Rücksicht auf die vorhandene Bebauung(sstruktur). Stadttore, Stadtmauern, alte Brücken und Bürgerhäuser wurden abgerissen und ganze Flüsse zuasphaltiert. (vgl. ebd.: 36f.) Für die benötigten Fahr- und Parkkapazitäten mussten andere Flächen geopfert werden, denn Flächen in Städten waren schon immer ein knappes Gut. Dafür wurden z.B. auch Straßenbahnsysteme stillgelegt und zum Parkraum umfunktioniert. (vgl. ebd.: 21, 41)

Bevorzugung des Autos

Wie im vorherigen Abschnitt erläutert, hat sich über Jahrzehnte hinweg, u.a. in Deutschland, ein autofokussiertes Verkehrssystem mit harten rechtlichen und baulichen Strukturen etabliert (Canzler 2018). Der MIV wird auch heute noch größtenteils als relevanteste Nutzung im öffentlichen Raum über andere Nutzungen gestellt.

Begonnen hat die gesetzliche Bevorzugung des Autoverkehrs im Jahr 1934 (vgl. Krol 2019) mit der Einführung der Straßenverkehrsordnung (StVO) (vgl. Monheim, Monheim-Dandorfer 1990: 75). Sie sollte einen schnellen und bevorrechtigten Autoverkehr ermöglichen. Dafür wurde z.B. das Gehen und Stehen sowie das Spielen auf der Fahrbahn verboten. (vgl. ebd.) Auch heute bevorrechtigt die StVO noch den Kfz-Verkehr und ordnet ihm dabei andere Verkehrsarten unter (vgl. Krol 2019). So müssen z.B. FußgängerInnen nach § 25 (1) StVO Gehwege benutzen und dürfen nur auf der Straße gehen, wenn kein Gehweg oder Seitenstreifen vorhanden ist. Weiterhin schreibt § 25 (3) StVO vor, dass FußgängerInnen, unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs, Fahrbahnen zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten haben.

Zudem besteht eine paradoxe Rechtsauffassung im Verkehrsrecht: als Eigentum der Städte sollte öffentlicher

Straßenraum nach Canzler et al. (2018) im Rahmen des Gemeingebrauchs von allen Menschen verkehrlich genutzt werden dürfen. Geregelt ist dies in den Straßen- und Wegegesetzen der Bundesländer. Die StVO legt jedoch fest, dass die Straße vornehmlich der verkehrlichen Nutzung dient und bevorzugt damit explizit das Auto. Dadurch entsteht ein rechtlicher Widerspruch und eine Benachteiligung anderer VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnengruppen wie z.B. FahrradfahrerInnen, FußgängerInnen oder AnwohnerInnen, die von Grünflächen, Märkten, Kinderspiel o.ä. profitieren würden. (vgl. Canzler et al. 2018: 90) Die Bevorzugung des Autos führte zu einer ungerechten Verteilung von öffentlichem Raum. Denn überproportional viel Fläche in Städten wird vom fahrenden und ruhenden Autoverkehr beansprucht. In Berlin gibt es z.B. zehnmal so viel Parkplatzfläche wie Flächen für Kinderspielplätze. (vgl. Agora Verkehrswende 2018: 3)

Weiterhin wird die paradoxe Rechtsauffassung im Verkehrsrecht beim Parken besonders deutlich. So erlaubt die aktuelle Rechtspraxis das Parken überall dort, wo es nicht explizit verboten ist (vgl. Monheim 2018: 176) und das zumeist kostenfrei (vgl. Krol 2019). Dadurch wird öffentlicher Straßenraum, der als Gemeingut eigentlich für alle Menschen zugänglich sein sollte, von Privatpersonen belegt, was einer Privatisierung von öffentlichem Raum für die Gruppe der AutobesitzerInnen gleichkommt.

Abgesehen davon, wird dieser Parkraum meist ineffizient genutzt. So stehen Autos in Deutschland im Durchschnitt 23 Stunden pro Tag und blockieren anderweitige Nutzungen (vgl. Agora Verkehrswende 2018: 5). Demzufolge spricht Canzler (2018) auch von einer „Vollbelegung des öffentlichen Raums mit Blechkisten“ (Canzler 2018). Weiterhin besitzt Parken im öffentlichen Raum im Gegensatz zu anderen Nutzungen eine Sonderstellung und hat eine höhere gesellschaftliche Wertung. Regelwidriges Parken wird beispielsweise als Kavaliersdelikt geahndet (vgl. Notz 2017: 18) und die Parkgebühren in Deutschland sind im internationalen Vergleich verhältnismäßig günstig. Der Bund hat für einen AnwohnerInnenparkausweis z.B. einen Höchstpreis von 30,70 €/Jahr festgelegt (vgl. Krol 2019). In München kostet ein solcher Parkausweis 8 ct pro Tag, ein gleich großer Marktstand jedoch 18 € (vgl. Agora Verkehrswende 2018: 3).

Zudem sind Verkehrsfläche und Parkraum stets für Pkw reserviert, auch wenn sie gerade nicht genutzt werden. Dies verdeutlicht noch mehr den verschwenderischen und ungerechten Umgang mit der knappen Ressource „öffentlicher Raum“. Trotz dieser überproportionalen Flächenbereitstellung für Autos wird oft von einer „Parknot“ gesprochen und suggeriert, es müsse noch mehr Fläche für das Parken bereitgestellt werden. Monheim (2018) sieht jedoch viel eher eine „Gehnot“. Seiner Meinung nach fehlt es an Platz für Aufenthalt, Fußverkehr und Straßengrün. (vgl. Monheim 2018: 176)

Auch bestehen finanzielle Ungerechtigkeiten im Hinblick auf Pkw und den öffentlichen Raum. Die Kosten für Bau und Instandhaltung von Verkehrsflächen und Parkplätzen sind hoch und werden zum großen Teil von der Allgemeinheit getragen, wobei nur die Gruppe der AutobesitzerInnen profitiert. (vgl. Agora Verkehrswende 2018: 2)

Doch nicht nur das Erscheinungsbild des städtischen Straßenraumes ist unverkennbar vom Auto bestimmt, sondern auch die Mentalität vieler Menschen: das „Auto [...] ist tief in den mentalen Strukturen der Deutschen eingeebnet und dem politischen Diskurs als unhinterfragte Selbstverständlichkeit gleichsam entzogen“ (Canzler et al. 2018: 12). So besteht beispielsweise nach Notz (2017) in den Köpfen ein universelles Menschenrecht auf einen (kostenlosen) Stellplatz (vgl. Notz 2018: 18). Diese innere Haltung und Zugewandtheit gegenüber dem Auto spiegelt sich auch in teils sehr emotionalen Diskussionen über die Einführung von Tempolimits wider.

Mit dem eigenen Auto wird eine große Freiheit verbunden, die ungerne aufgegeben wird. So scheinen flexible und individuelle Verfügbarkeit sowie seine Beschaffenheit als abgeschlossener privater Raum das Auto so attraktiv zu machen, dass hohe Unterhaltskosten, Staus (v.a. auch in der Innenstadt) sowie die oft mit Stress verbundene Parkplatzsuche vergessen werden. (vgl. Pernack 2005: 30)

Hier bedarf es ein Umdenken. Monheim (2018) fordert in diesem Zusammenhang u.a., dass sich die Mentalität gegenüber dem Pkw ändern muss. Seiner Meinung nach darf z.B. das ziel- und quellennahe Parken nicht weiterhin als eine Art Grundrecht angesehen werden. (Monheim 2018: 177) Auch Gaffron (2020) betont, dass der „Besitz des eigenen Pkw“ in einer Gesellschaft Grenzen hat und nicht für alle möglich ist (vgl. Gaffron 2020).

Umso wichtiger ist es demnach, Mobilität gerecht zu gestalten und den öffentlichen Raum als Gemeingut allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zur Verfügung zu stellen. Ziel sollte es sein, dass alle Menschen ihre Wege selbstständig zurücklegen können - insbesondere auch Kinder, SeniorInnen und Menschen mit Behinderung oder geringem Einkommen. Schließlich sollte Mobilität so menschen- und umweltfreundlich wie möglich gestaltet sein. (vgl. Heinrich-Böll-Stiftung 2018) Dafür muss mit dem knappen öffentlichen Raum rational und gerecht umgegangen werden. „Um die legitimen Ansprüche aller zu berücksichtigen, ist eine gerechte und effektive Verteilung der vorhandenen Fläche notwendig“ (Agora Verkehrswende 2018: 5).

2.4.2.2 Die autoreduzierte Zone als öffentlicher Stadt(t)raum?!

Die Gestaltung des Verkehrssystems hat einen großen Einfluss auf die Lebensqualität in Städten. Je höher der MIV-Anteil, desto größer die negativen Auswirkungen dadurch. Nach wie vor werden vor allem die sozialen und gesellschaftlichen Folgen nicht genügend beachtet. (vgl. Flade 2015: 235)

Schon in den 1960er Jahren gab es aus Fachkreisen erste kritische Stimmen zur autogerechten und funktionsgetrennten Stadt und ihren negativen Folgewirkungen: Jane Jacobs, William H. Whyte, Christopher Alexander und Jan Gehl erforschten und kritisierten das rapide Städtewachstum, die Zunahme des Autoverkehrs und das langsame Verschwinden des öffentlichen Lebens in den Häusern (vgl. Gehl, Svarre 2013: 2f.). In den 1970er Jahren nahmen die Proteste rasant zu. Es gab Forderungen nach Tempolimits auf Autobahnen und für Verkehrsberuhigung innerorts. BürgerInneninitiativen gegen Straßenbau und Stadtzerstörung, gegen Vernachlässigung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen entstanden und auch die Medien berichteten immer mehr über das Thema. (vgl. Monheim 2008: 4; Monheim, Monheim-Dandorfer 1990: 63f.)

Mittlerweile ist die Kritik am Auto ganz klar in der breiten Bevölkerung angekommen. Wie eine Studie vom Umweltbundesamt (UBA) aus dem Jahr 2015 zeigt, sind immer mehr Menschen dem Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) zugeneigt; insbesondere junge Menschen wünschen sich eine Umgestaltung von Städten zugunsten des Umweltverbunds und eine Abkehr vom Auto. „Eine auf das Auto zentrierte Stadt wird von vielen offensichtlich längst mehr als Belastung denn als Erleichterung des Alltagslebens erfahren“ (BMUB 2014: 34). Das Auto ist zwar immer noch Hauptverkehrsmittel Nummer eins, aber nachhaltige und aktive Mobilität sind auf dem Vormarsch.

Der Wunsch nach Veränderung spiegelt sich u.a. auch in der Themensetzung des Internationalen Bauforums 2019 in Hamburg wider, bei dem eine zukunftsfähige Gestaltung der Magistralen im Fokus stand (vgl. hamburg.de o.J.a). Allein die Tatsache, dass der bekannte Stadtplaner Jeff Speck, der sich weltweit für fußgängerInnenfreundliche Städte einsetzt, bei der öffentlichen Auftaktveranstaltung seine Theorie der „Walkability“ (Begehbarkeit von Stadt) auf Hamburg übertrug, sei hier als richtungsweisender Aspekt anzumerken (vgl. hamburg.de o.J.b).

Das vorliegende Kapitel widmet sich diesen Forderungen und geht der Frage nach, wie durch eine Umgestaltung des Verkehrssystems Gesundheit und Wohlbefinden präventiv gefördert und für alle Menschen ein gerechterer Zugang zur Gesundheitsressource „öffentlicher Raum“ hergestellt werden kann.

Öffentliches Leben

Da der öffentliche Raum und somit auch das öffentliche Leben einen starken Einfluss auf das Wohlbefinden

der StadtbewohnerInnen hat, wird im Folgenden kurz darauf eingegangen.

Gehl (2018) bezeichnet alle Aktivitäten, die zwischen Gebäuden stattfinden, wie Spaziergänge, Schaufensterbummel, Tanzen, Ausruhen, Sport treiben, Kinderspiel, Betteln, Straßenmusik- und kunst, kürzere und längere Aufenthalte, Treffen und Gespräche, als öffentliches Leben (vgl. Gehl 2018: 32). Es ist komplex und vielseitig und zeigt, wie Menschen die Stadt „benutzen“, ganz gleich welche Stadt dabei der Ausgangspunkt ist (vgl. Gehl, Svarre 2013: 2).

Das öffentliche Leben ändert sich sowohl im Laufe eines Tages, eines Monats oder eines Jahres, als auch in Abhängigkeit von der Gestaltung und der Qualität öffentlicher Räume sowie der individuellen Eigenschaften der NutzerInnen (vgl. ebd.). Auch Klima bzw. Witterung beeinflussen die Nutzung öffentlicher Räume (vgl. Gehl 2018: 35)

Weiterhin können die Aktivitäten im öffentlichen Raum nach Gehl (2012) in die drei Kategorien „notwendig“, „freiwillig“ und „sozial“ unterschieden werden. Jede Aktivität stellt dabei andere Anforderungen an die physische Umgebung. Notwendige Aktivitäten umfassen alltägliche Tätigkeiten, wie z.B. Einkaufen oder den Weg zur Schule oder Arbeit. Diese finden unter fast allen Bedingungen das ganze Jahr über statt. Sie hängen am wenigsten von der räumlichen Umgebung ab. Freiwillige Aktivitäten hingegen, wie z.B. Spazieren gehen oder Sonnenbaden, werden nur aus dem Wunsch danach getätigt und wenn die äußeren Bedingungen es ermöglichen und dazu einladen. (vgl. Gehl 2012: 9) „Soziale Aktivitäten umfassen alle Arten von zwischenmenschlichen Kontakten“ (Gehl 2018: 33). Sie treten spontan auf, wenn Menschen im öffentlichen Raum am gleichen Ort aufeinandertreffen. Sie umfassen u.a. das Spiel von Kindern, Begrüßungen oder Gespräche. In diesem Zusammenhang stellt Gehl fest, dass in öffentlichen Räumen mit einer geringen Aufenthaltsqualität generell sehr wenig Aktivitäten erfolgen. In attraktiven öffentlichen Räumen ereignen sich notwendige Aktivitäten zwar gleich häufig, dauern aber länger an. Zudem können sie explizit zu freiwilligen Aktivitäten einladen, was in der Folge wiederum zu mehr sozialen Aktivitäten führt. (vgl. Gehl 2012: 10)

Somit hat auch die Präsenz anderer Menschen im öffentlichen Raum einen erheblichen Einfluss auf dessen Nutzung. Belebtheit und vielfältiges Treiben im öffentlichen Raum machen eine Stadt erst attraktiv. „Menschen kommen dort zusammen, wo „etwas los ist“ und suchen instinktiv die Gegenwart anderer Menschen“ (Gehl 2018: 39). Sie haben also ein Interesse und eine Vorliebe für ihre Mitmenschen. Laut Larrington (1996) ist nichts fesselnder oder wichtiger (vgl. ebd.). Dies bedeutet, dass die sozialen Prozesse im öffentlichen Raum wesentlich die wahrgenommene Qualität des Raumes beeinflussen, teilweise sogar stärker als die räumliche Gestaltung und Ausstattung (vgl. vhw 2017: 16).

Nichtsdestotrotz sind Gestaltung und Ausstattung bedeutende Aspekte für die Nutzung öffentlicher Räume. Ein attraktiver öffentlicher Raum trägt bedeutend dazu bei, dass sich Menschen häufiger und länger in ihm aufhalten, bewegen und begegnen. Dies zieht wiederum andere Menschen an. Durch eine angenehme Umgebung kann folglich ein sich selbst verstärkender Prozess des „vor die Tür Gehens“ angestoßen werden.

Die Mobilitätswende als Schlüssel für den öffentlichen Stadt(t)raum

Doch wie muss öffentlicher Stadt(t)raum gestaltet sein, damit er öffentliches Leben fördert, die Menschen vor die Tür lockt und schließlich zum Wohlbefinden beiträgt? Er muss für und im Maßstab von Menschen gestaltet sein: d.h. umweltschonend mobil, lärmarm und grün. Dafür ist eine klima-, umwelt- und sozialverträgliche Umgestaltung des Verkehrssystems und damit einhergehend drastische Reduzierung von Autos notwendig. Denn auf diese Weise entsteht Platz für urbane Freiräume sowie nachhaltige und aktive Mobilität. Wichtig dabei ist, dass alle Bedürfnisse des Alltags auf kurzen Wegen erreichbar sind, weshalb eine kompakte und funktionsgemischte Struktur angestrebt werden sollte. (vgl. UBA 2017: 13)

Obwohl allgemeines Wissen über die negativen Folgen des MIV mit all seinen Konsequenzen besteht, scheint

der Besitz eines eigenen Pkws in Deutschland immer noch sehr attraktiv zu sein. Denn der Bestand wächst von Jahr zu Jahr (vgl. KBA 2020). Der aktuelle Motorisierungsgrad liegt mit 568 Pkw je 1.000 EinwohnerInnen (vgl. UBA 2019) weit über der Zielgröße des UBA von maximal 150 Pkw (vgl. UBA 2017: 5).

Für einen öffentlichen Stadt(t)raum muss folglich eine Mobilitätswende stattfinden. Dafür gibt es verschiedene Push- (dt. drücken) und Pull- (dt. ziehen) Maßnahmen, die im Folgenden vorgestellt werden.

Pull-Maßnahmen sollen andere Verkehrsmittel attraktiver machen und den Umstieg vom Auto erleichtern. Die wahrscheinlich wichtigste Pull-Maßnahme ist die Förderung und Bevorrechtigung des Umweltverbundes (vgl. Agora Verkehrswende und Ellery Studios 2019: 31).

Dafür müssen attraktive und v.a. sichere Fußwege vorhanden sein, denn FußgängerInnen, insbesondere Kinder und SeniorInnen, sind die am meisten gefährdeten VerkehrsteilnehmerInnen. 54 % der getöteten FußgängerInnen sind 65 Jahre und älter (vgl. VCD 2016: 6) und bei Kindern sind Verkehrsunfälle die häufigste Todesursache (vgl. BAG 2015 zitiert nach ebd.: 19). „Zudem nutzen Kinder ihr Umfeld anders als Erwachsene. Kinderwege sind immer auch Spielwege – selbst dann, wenn sie nicht dafür gestaltet sind.“ (VCD 2016: 9) Der Fußverkehr ist zudem sehr sensibel gegenüber Beeinträchtigungen, die er fast überall durch Kfz erfährt. Dazu gehören z.B. zugeparkte Gehwege oder langes Warten an Ampeln. Gleichzeitig trägt er wie keine andere Verkehrsart zur Lebendigkeit von öffentlichen (Straßen-)Räumen bei (Monheim 2018: 5f.), denn Kommunikation und Aufenthalt sind wichtige Elemente des Zufußgehens (vgl. Bräuer 2005: 671 zitiert nach Notz 2017: 8). Die Intensität des Fußverkehrs ist stark von der Qualität öffentlicher Räume sowie von den an die Straße angrenzenden Nutzungen abhängig. Um das Zufußgehen als Verkehrsart zu fördern und aufzuwerten, benötigt es ein lückenloses, sicheres und engmaschiges Fußwegenetz. Eine attraktive Bebauung, zahlreiche Wege durch Grünanlagen, Beleuchtung, Barrierefreiheit und sichere Möglichkeiten zur Straßenquerung sind dafür entscheidend. (vgl. UBA 2017: 30)

Eine weitere zentrale Pull-Maßnahme betrifft den Ausbau eines flächendeckenden und sicheren Radverkehrsnetzes (vgl. Agora Verkehrswende und Ellery Studios 2019: 31). Dafür bedarf es einem direkten, zusammenhängenden Gesamtradnetz mit komfortablen Wegen sowie einer Vielzahl an sicheren und gut zugänglichen Abstellanlagen (vgl. UBA 2017: 30).

Außerdem sollten die ÖPNV-Angebote gesichert und weiterentwickelt werden sowie für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar sein (vgl. BUND Hamburg 2019: 2; ebd.: 19).

Multi- und Intermodalität sind weitere wichtige Pull-Maßnahmen. Dazu ist eine enge und intelligente Vernetzung mit Sharing-Systemen für Fahrräder, Pedelecs und E-Autos notwendig. (vgl. UBA 2017: 18) Weiterhin sollte das Pooling, also das Teilen von Fahrten mit anderen Menschen, gefördert und erleichtert werden (vgl. Agora Verkehrswende und Ellery Studios 2019: 31, 78).

Eine v.a. im Bezug auf Umweltverträglichkeit kontrovers diskutierte Pull-Maßnahme stellt die Elektromobilität dar. Auch hier entstehen durch Reifen- und Bremsabrieb sowie Wiederaufwirbelung vom Boden große Mengen an Feinstaub. Weiterhin sind Ressourcenverbrauch beim Herstellungsprozess der Batterien sowie die Energieerzeugung für den Antrieb kritisch zu hinterfragen. Zudem benötigen E-Autos genauso viel Platz beim Fahren und Parken wie konventionell angetriebene Pkw und können Unfälle verursachen. (vgl. Gaffron 2020)

Um den MIV in der Stadt zu reduzieren, gibt es neben den Pull- auch verschiedene Push-Maßnahmen, die darauf abzielen, das Auto als Verkehrsmittel weniger attraktiv zu machen. Ein zentrales Instrument stellt das Parkraummanagement dar. Damit sollen Parkdruck und Unfallrisiko im Straßenverkehr gesenkt und der öffentliche Raum wieder frei für Menschen und nachhaltige, aktive Mobilität werden. (vgl. Agora Verkehrswende 2018: 5) Parkverstöße müssen konsequent bestraft und die Zahl an Parkplätzen stark reduziert werden.

Zudem wird eine gerechte Verteilung der Verkehrsfläche zwischen den verschiedenen Verkehrsarten, eine höhere Bepreisung des klimaschädlichen Verkehrs sowie eine Verschärfung von Umweltzonen gefordert. (vgl. Agora Verkehrswende und Ellery Studios 2019: 30)

Eine weitere restriktive Regelung stellt die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in Städten und Gemeinden dar (vgl. BUND Hamburg 2019: 2; VCD 2016: 8). Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beeinflusst zum einen erheblich die Verkehrssicherheit, da mit sinkender Geschwindigkeit die Unfallfolgen und Verletzungsrisiken drastisch abnehmen (vgl. Monheim, Monheim-Dandorfer 1990: 24). Zum anderen können durch das geringere Tempo Lärm- und Abgasbelastung sowie Kraftstoffverbrauch deutlich reduziert (vgl. UBA 2017: 28; ebd.: 49; BUND Hamburg 2019: 2) und damit Aufenthaltsqualität, Attraktivität und Nutzungsmöglichkeiten von öffentlichen (Straßen-)Räumen erheblich gesteigert werden. Darüber hinaus benötigt schneller Kfz-Verkehr deutlich größere Sicherheitsabstände und damit auch breitere Fahrspuren. Mit Tempo 30 könnte die gleiche Verkehrsmenge folglich auf einer deutlich kleineren Fläche untergebracht werden. (vgl. Monheim, Monheim-Dandorfer 1990: 49; VCD 2016: 8) Die niedrige Geschwindigkeit ist auch eine wichtige Voraussetzung für öffentliches Leben, Kommunikation und Austausch im öffentlichen (Straßen-)Raum. Laut VCÖ (2015) hängt das soziale Miteinander im Quartier sogar direkt von der Fahrgeschwindigkeit auf den Straßen ab. (vgl. VCD 2016: 8)

Weiterhin stehen autofreie bzw. -reduzierte Zonen als Instrument auf der Agenda. Sie vereinen verschiedene Push- und Pull-Maßnahmen: durch sie kann einerseits das private Auto (als Verkehrsmittel) weniger attraktiv gemacht werden und andererseits der Umweltverbund sowie Multi- und Intermodalität gefördert werden.

Weltweit gibt es diverse Beispiele für die Abkehr von Autos durch autofreie bzw. -reduzierte Zonen in Städten und damit verbundenen positiven Auswirkungen. Im Folgenden werden einige Städte bzw. Projekte vorgestellt.

Ein bekanntes Beispiel für das „Zurückdrängen“ des Autos und die Förderung von Fuß- und Radverkehr ist die Stadt Kopenhagen, die auch als „Fahrradstadt“ bekannt ist. Schon 1962 begann dort die Umwandlung von Straßen in autofreie Zonen. Insgesamt viermal so viele Menschen halten sich jetzt an diesen Orten auf. Dies zeigt: „[j]e mehr Raum für das Stadtleben bereitgestellt wird, desto lebendiger wird die Stadt.“ (Gehl 2018: 26) Ein weiteres Beispiel aus Dänemark ist Aarhus: hier wurde 1998 ein Fluss wieder freigelegt, der durch eine Straße überbaut worden war. Dadurch ist hier der beliebteste Aufenthaltsort in der Stadt entstanden. Auch New York City schuf eine Reihe autofreier Zonen. 2009 wurde z.B. der Times Square dauerhaft für den motorisierten Verkehr gesperrt. Der Platz wurde sofort von BewohnerInnen und BesucherInnen angenommen und ist seitdem ein beliebter und ansprechender Aufenthalts- und Begegnungsort. Aber auch kurzfristige Maßnahmen der Autoreduzierung sind beliebt. So wird in Paris jeden Sommer eine Schnellstraße an der Seine zur autofreien Zone und dann von Tausenden FußgängerInnen erobert. (vgl. ebd.: 30f., 36)

Auch in Barcelona wird der Autoverkehr nach und nach reduziert und zwar mit einem Modell namens „Superblocks“. Durch eine innovative Stadt- und Verkehrsplanungsstrategie soll der öffentliche Raum durch die Menschen „zurückerober“ werden. Dafür erfolgt blockweise eine starke Reduzierung und Limitierung des motorisierten (fahrenden und ruhenden) Verkehrs. (vgl. Mueller et al. 2019: 1)

Nur noch die BewohnerInnen des Blocks dürfen mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h in eine Richtung hineinfahren. FußgängerInnenverkehr und Komfort der BürgerInnen im öffentlichen Raum haben höchste Priorität. (vgl. Roberts 2019; Agencia de Ecología Urbana de Barcelona 2012) Bei den Planungen der inzwischen fünf Superblocks entstand durch unzureichende Vorbereitung und Beteiligung teils Gegenwehr durch einige BewohnerInnen. Erst nach intensiven Gesprächen vor Ort und damit einhergehenden Nachbesserungen durch Grünflächen, Spielplätze, Sportmöglichkeiten und Picknicktische, waren die BewohnerInnen zufrieden (vgl. Abb. 5 und 6). Dies zeigt, wie wichtig es ist, dass bei solchen Projekten dauerhafte, strukturelle Veränderungen vorgenommen werden, die vor allem den BewohnerInnen zugute

kommen. (vgl. Roberts 2019)

Diese skizzierten Projekte zeigen, dass eine Autoreduzierung die verlorengegangenen Funktionen von öffentlichem (Straßen-)Raum wieder zurückbringen kann: vom Auto belegte Flächen werden frei und können zugunsten anderer VerkehrsteilnehmerInnen, NutzerInnen und Nutzungen umgestaltet und somit auch gerechter verteilt werden. So können z.B. Fahrradabstellanlagen, Flächen für Lieferverkehr, Sitzmöglichkeiten, Straßenbäume, breitere und sicherere Fuß- und Radwege uvm. geschaffen werden. Es entsteht Platz für Aufenthalt, Verweilen, Begegnungen, Kommunikation und Kinderspiel.

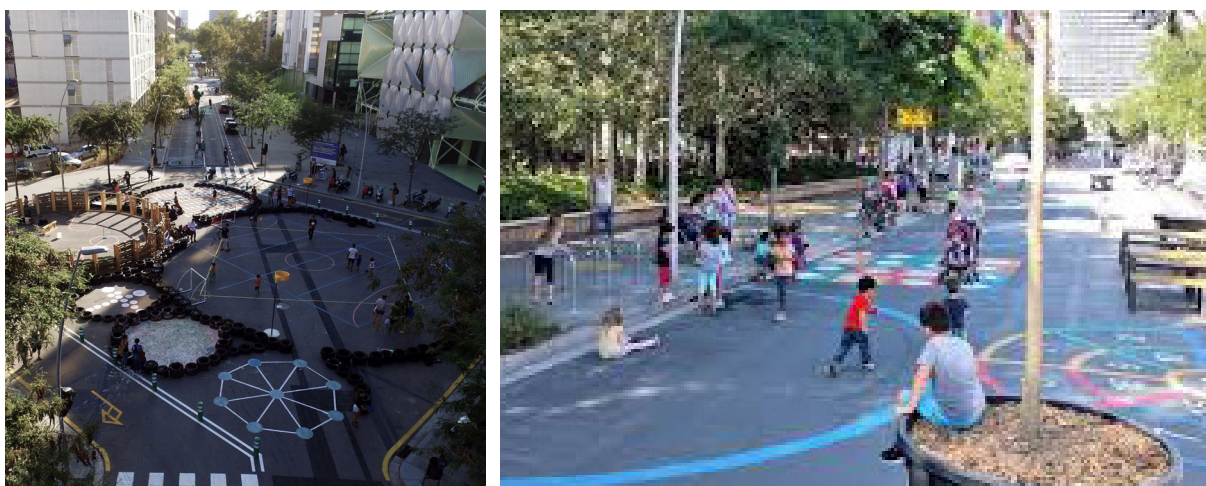


Abb. 5 (links) und 6 (rechts): Rückeroberung des öffentlichen Straßenraums durch Superblocks

Exkurs: Die Corona-Pandemie als Chance für die Mobilitätswende?!

Im Zuge der Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie wurde die ungerechte Verteilung von öffentlichem Raum auf besondere und einmalige Weise sichtbar. Das öffentliche Leben wurde - und wird auch teils noch - weltweit drastisch eingeschränkt: Aspekte wie Home-Office, geschlossene Kindergärten und Schulen, gesperrte Spielplätze, geschlossene Sportstätten, Parks und Gastronomie boten kaum Möglichkeiten für kulturelles und soziales Leben. Gleichzeitig mussten bzw. müssen Abstandsregeln eingehalten werden, was allerdings vielerorts aufgrund schmaler Fuß- und Radwege kaum möglich war bzw. ist. Durch diese Einschränkungen wurde die große Bedeutung von öffentlichem (Straßen-)Raum und öffentlichem Leben besonders deutlich.

Weltweit reagierten viele Städte schnell und unkompliziert und versuchten innerhalb kürzester Zeit durch verschiedene Maßnahmen, den pandemiebedingten Erfordernissen gerecht zu werden. Und u.a. taten sie das, wofür StadtplanerInnen, AnwohnerInnen oder BürgerInneninitiativen mitunter schon seit Jahren kämpfen: sie nahmen den Autos Raum und stellten ihn den Menschen zu Verfügung.

Berlin ist dabei Vorreiterin unter den deutschen Städten. So errichtete der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg z.B. 18 temporäre Spielstraßen, an denen sonntags zwischen 13 und 19 Uhr Auto- und Radverkehr ausgeschlossen sind (vgl. Abb. 7). Kinder erhielten so Raum zum Spielen und gleichzeitig wurden Nachbarschafts- und Kiezstrukturen gestärkt. (vgl. Prengel 2020) Zudem empfiehlt die Berliner Verkehrsverwaltung den Bezirken, Parkplätze und Straßen für Außengastronomie „großzügig zu genehmigen“ (Wilms 2020). Dadurch können Abstands- und Hygieneregeln besser eingehalten und die von der Pandemie besonders betroffene Gastronomie gefördert werden. Weiterhin richtete Berlin - wie auch 150 andere Städte weltweit - mehrere Pop-Up Bike Lanes, also provisorische geschützte Fahrradstreifen auf der Fahrbahn ein, damit die Bevölkerung sicher und ansteckungsfrei ihre Wege zurücklegen kann (vgl. Abb. 8). Zusätzlich sollte so einem Umsteigen auf das Auto entgegengewirkt werden. (vgl. ADFC 2020; Krüger 2020) Auch Frankreich nutzte bzw. nutzt die

Corona-Pandemie, um die Mobilitätswende weiter voranzutreiben. So soll der Radverkehr mit 60 Millionen € gefördert werden. In Paris wird z.B. die Reparatur eines Fahrrads mit 50 € bezuschusst und Fahrradkurse angeboten. Außerdem wurden Straßen, wie die zentrale Hauptverkehrsachse Rue de Rivoli, zugunsten von RadfahrerInnen gesperrt. (vgl. Hoffmann 2020) Auch in Madrid und Barcelona wurden am Wochenende Hauptverkehrsstraßen für den motorisierten Verkehr gesperrt (vgl. Abb. 9). In Barcelona entstanden zudem „quasi über Nacht“ zusätzliche 12 Kilometer Fuß- und 21 Kilometer Radwege. (vgl. Bigalke 2020; Thuner Tagblatt 2020)

Diese Maßnahmen wurden von der Bevölkerung zum großen Teil sehr gut angenommen. Die Menschen eroberten den neu gewonnenen öffentlichen Raum und das Mobilitätsverhalten änderte sich zugunsten aktiver Mobilität. Der ÖPNV litt allerdings unter der Pandemie, da viele aus Angst vor Ansteckung auf das Rad, Zufußgehen oder den MIV umstiegen. Zukünftig muss daher der ÖPNV zwingend weiter gefördert und dem Umstieg auf den MIV entgegengewirkt werden.

Abschließend kann somit festgehalten werden, dass die Corona-Pandemie - vorausgesetzt die Politik handelt entsprechend - eine einmalige Chance für eine von großen Teilen der Bevölkerung mitgetragene Mobilitätswende darstellen kann. Das gesamtgesellschaftliche Bewusstsein für Nachhaltigkeit sowie die Bedeutung des öffentlichen Raums für Lebensqualität und Wohlbefinden sind größer denn je.



Abb. 7 (links) und 8 (rechts): Temporäre Spielstraße in Berlin-Neukölln (Anzengruber Straße) und Pop-Up Bike Lane in Dortmund

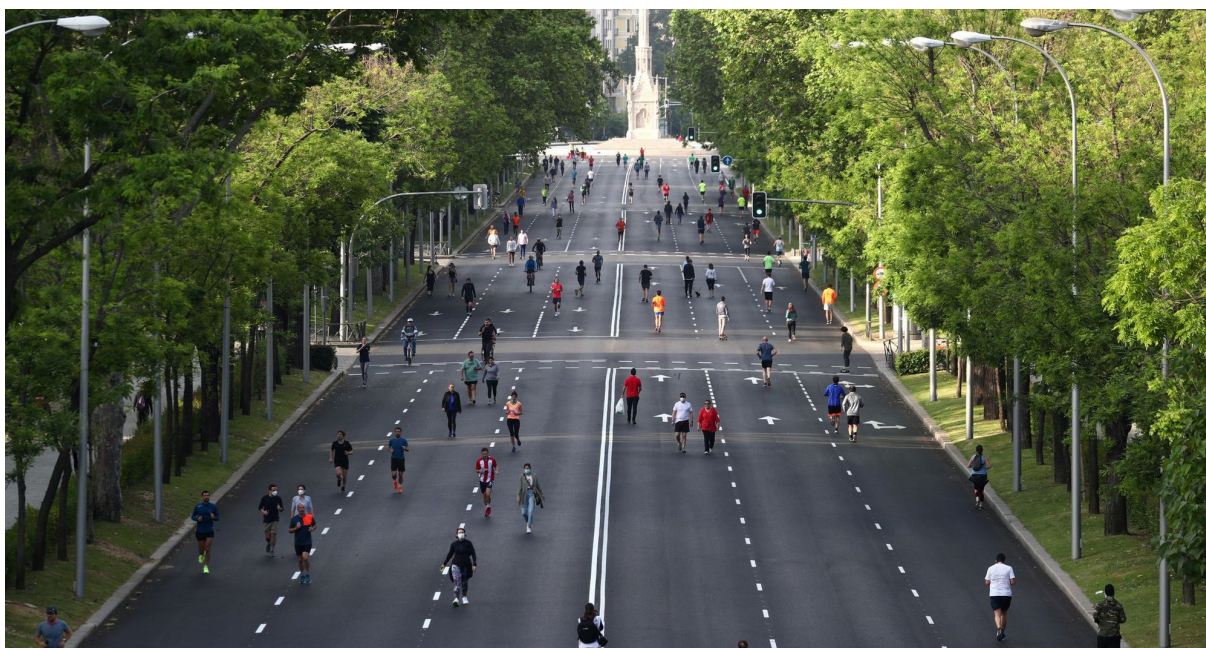


Abb. 9: Sperrung der wichtigsten Hauptverkehrsstraße Paseo de la Castellana in Madrid

**PROJEKT
„OTTENSEN MACHT PLATZ“**

3

„Die Verkehrswende braucht Reallabore, in denen neue Mobilitätspraktiken, Nutzungsszenarien und die Neuverteilung des Straßenraums erprobt werden und aus denen andere Orte lernen können“ (Urbanista o.J.). Diese Arbeit nutzt ein solches Reallabor - „Ottensen macht Platz“ - um die vorliegende Fragestellung zu beantworten. Hinter OmP verbirgt sich eine temporär autoreduzierte Zone im Hamburger Stadtteil Ottensen. Im Folgenden wird zunächst auf die Entstehung, die Ziele und die AkteurInnen des Projektes eingegangen. Daraufhin werden das Projektgebiet vorgestellt und anschließend der Verlauf von OmP erläutert.

3.1 Entstehung, Ziele und AkteurInnen

OmP entstand aus dem EU-Mobilitätsprojekt „Cities4People“, welches sich mit nachhaltigen Mobilitätsinnovationen zur Verbesserung der urbanen Mobilität mit dem Ziel, die Lebensqualität in Städten zu erhöhen, beschäftigt. Um vielfältige, inklusive und lokalspezifische Verkehrslösungen für die BürgerInnen vor Ort zu erzielen, wird ein partizipativer Ansatz verfolgt. Hamburg ist eine der fünf Pilotregionen in Europa. (vgl. Cities4people 2017) Im Rahmen von Cities4People fanden deshalb seit Mitte 2017 zahlreiche Workshops mit AnwohnerInnen zur Eruiierung von Mobilitätsproblemen und -bedarfen im Kerngebiet von Altona statt. Dabei wurden neben den Themen Barrierefreiheit und Fahrradinfrastruktur oft Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum angesprochen. Schließlich kristallisierte sich der Wunsch nach einer Umverteilung des öffentlichen Raums zulasten des Kfz-Verkehrs und zugunsten des Rad- und Fußverkehrs sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität heraus. Cities4People griff diese Wünsche auf und bündelte sie in der Projektidee, bestimmte Straßenabschnitte im Kern von Ottensen im Sommer 2019 vier Wochen lang weitgehend für den Autoverkehr zu sperren. Die Politik begrüßte diese Idee und beschloss sogar eine auf 6 Monate verlängerte Variante, aus der sich schließlich das Projekt „Ottensen macht Platz - Flanierquartier auf Zeit“ entwickelte. Das Bezirksamt Altona wurde daraufhin mit der Umsetzung beauftragt. (vgl. Cities4people 2019) Somit wurde OmP aus AnwohnerInnenwünschen heraus angestoßen und von BezirkspolitikernInnen entschieden. Im weiteren Verlauf wurde das Projekt anhand verschiedener BürgerInnenbeteiligungsformate begleitet (vgl. Bezirksamt Altona o.J.a).

OmP soll eine Erprobung neuer Mobilitätspraktiken, Nutzungsszenarien sowie die Neuverteilung des Straßenraums ermöglichen. Durch die Neuverteilung entsteht Platz für neue nicht-kommerzielle Nutzungen, wie z.B öffentliche Begegnungsräume. (Bezirksamt Altona o.J.a)

Im Rahmen von OmP wurden verschiedene Straßenabschnitte im Kern von Ottensen vom 01.09.2019 bis planmäßig 29.02.2020 für den Autoverkehr gesperrt (siehe Abb. 10). Zufahrtsberechtigt - im Schritttempo - waren nur Personen mit privatem Stellplatz (Ausnahmegenehmigung erforderlich), Krankentransporte, FahrradfahrerInnen, Taxis und MarktbeschickerInnen. Gewerbliche und private Anlieferverkehre durften zwischen 23:00 und 11:00 Uhr durchgeführt werden. (vgl. Bezirksamt Altona o.J.b) Im Projektgebiet sind ca. 2.500 Haushalte und 200 Gewerbebetriebe ansässig. Raum wird einerseits durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs direkt auf der Fahrbahn sowie durch den Wegfall von 163 Parkplätzen frei. (vgl. Popien 2019: 11; Bezirksamt Altona o.J.a)

Für die Durchführung und Projektevaluation beauftragte das Bezirksamt Altona verschiedene Büros und Einrichtungen. Durchgeführt wurde das Projekt in einer Arbeitsgemeinschaft: die Technische Universität Hamburg (TUHH) sowie das Büro Argus setzten die Verkehrsplanung um, das Büro Teleinternetcafe Architektur und Urbanismus (TIC) entwickelte die Parklets und die Büros Urbanshit und urbanista übernahmen die Kommunikation und BürgerInnenbeteiligung. Um die Auswirkungen des Verkehrsversuchs (VV) auf Verkehrssituation sowie Nutzung des öffentlichen Raums im Quartier fundiert zu untersuchen, wurde begleitend eine Evaluation unter der wissenschaftlichen Leitung der TUHH durchgeführt (Evaluationskonzept als Download unter: Bezirksamt Altona o.J.c). Die Evaluation basierte auf fünf verschiedenen Methoden:

zwischen dem 11.11. und 24.11.2019 fand eine Haushaltsbefragung im Projektgebiet und seiner näheren Umgebung statt. Weiterhin erfolgte zu Beginn des Jahres 2020 eine Befragung der Gewerbetreibenden. Zudem wurden vor und während des Projekts Verkehrszählungen des fahrenden und ruhenden Verkehrs sowie Mitte November eine Befragung von PassantInnen durchgeführt. Diese Methoden wurden von der TUHH umgesetzt. Für die Durchführung von Raubeobachtungen wurde das TIC beauftragt. (vgl. Bezirksamt Altona 2020a: 5f.)

Die Autorinnen der vorliegenden Arbeit kooperierten mit der TUHH und dem TIC im Rahmen der für diese Arbeit besonders relevanten Methoden Haushaltsbefragung und Raubeobachtung. Diese Methoden werden in Kap. 4.2 genauer erläutert.



Abb. 10: Räumliche Ausdehnung des Projekts „Ottensen macht Platz - Flanierquartier auf Zeit“

3.2 Das Projektgebiet im Stadtteil Ottensen

Der frühere Industriestandort Hamburg-Ottensen ist ein zentrumsnaher Stadtteil im Bezirk Altona und zählt heute zu den attraktivsten Wohngebieten der Stadt (vgl. hamburg.de o.J.c). Er grenzt an die Stadtteile Othmarschen, Bahrenfeld, Altona-Nord und Altona-Altstadt und im Süden direkt an die Elbe (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2019: 7). Heute leben knapp über 35.500 Menschen in Ottensen. In 17 % der Haushalte leben Kinder (HH: 17,8%) und 13,9 % der BewohnerInnen sind 65 Jahre und älter, was deutlich unter dem Hamburger Durchschnitt von 18,1 % liegt. Mit einer Bevölkerungsdichte von 12.731 EW/km² ist Ottensen einer der am dichtesten besiedelten Stadtteile Hamburgs. (vgl. ebd.: 62) Daher ist der Nutzungsdruck auf die vorhandenen Freiflächen besonders hoch.

Heute ist Ottensen ein gemischt genutzter und sehr beliebter „Szenestadtteil“, mit hohen Mieten, vielen

Restaurants, Cafés und Bars und einem bedeutenden kulturellen Angebot, wie dem Zeise Kino, zahlreichen Theatern und der FABRIK als wichtiges Kulturzentrum. Auch die vielen gründerzeitlichen Altbauten und das umfangreiche Einzelhandelsangebot sowie die Nähe zur Elbe tragen zur Beliebtheit des Stadtteils bei. (vgl. hamburg.de o.J.c)

Diese Beliebtheit spiegelt sich auch in der sozioökonomischen Struktur wider: der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt mit 59,6 % im Hamburger Durchschnitt, während die Arbeitslosenquote der Personen im erwerbsfähigen Alter mit 4,3 % (HH 4,8 %) im Vergleich etwas geringer ausfällt. Der Anteil der Sozialwohnungen (5,5 %, HH 7,9 %) und der LeistungsempfängerInnen nach SGB II (5,9 %, HH 9,9 %) sowie der AusländerInnenanteil (13,1 % HH 17,3 %) und der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund (26,9 %, HH 35,5 %) sind in Ottensen deutlich geringer als in der Gesamtstadt. (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2019: 62f.)

Hervorzuheben ist auch das Ergebnis der Bürgerschaftswahl im Februar 2020. Bei einer sehr hohen Wahlbeteiligung der OttenserInnen von 75,2 % gewannen die GRÜNEN mit 37,7 % aller Stimmen ganz klar vor der SPD mit 26,7 %, gefolgt von den Parteien DIE LINKE mit 19 % und der CDU mit 4,9 % sowie der FDP mit 2,7 % und der AfD mit 1,7 % (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2020: 22).

Zusammenfassend zeigt dies, dass Ottensen ein vergleichsweise junger Stadtteil mit vielen Familien und politisch interessierten sowie umweltbewussten Menschen ist. Als in weiten Teilen gentrifizierter Szenestadtteil ist er Wohnort für die obere Mittelschicht.

Das Projektgebiet von OmP liegt im Osten des Stadtteils, mitten im „Zentrum“ von Ottensen, weshalb auch das Nahversorgungsangebot sehr gut ist. Es gibt zahlreiche Bäckereien, Cafés, Restaurants, Kioske, Apotheken, Ärzte aber auch eine Drogerie und verschiedenste andere Geschäfte. Zudem findet viermal die Woche ein Wochenmarkt am Spritzenplatz statt. Durch die direkte Nähe zum Nah- und Fernbahnhof Altona sowie zahlreiche Busverbindungen ist OmP sehr gut an den ÖPNV angeschlossen. Zudem gibt es mehrere StadtRad-Stationen. Die Radwege-Infrastruktur ist allerdings mangelhaft. Obwohl die Pkw-Besitzrate in Ottensen nur bei 26,8 % (HH: 33,4 %) (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2019: 63) liegt, sind die Parkplätze am Fahrbahnrand fast durchgängig belegt und die Straßen durch den ruhenden und fahrenden Autoverkehr geprägt. Durch die hohe Verkehrs-, Nutzungs- und Bebauungsdichte kommt es zu zahlreichen Nutzungskonflikten: so werden die eh schon schmalen Gehwege teils von Werbeaufstellern, Außengastronomie, abgestellten Fahrrädern oder geparkten Pkw belegt. Verschärft wird die Enge durch RadfahrerInnen, die aufgrund der schlechten Befahrbarkeit des vorhandenen Kopfsteinpflasters, auf dem Gehweg fahren. Dies führt zu einer beengten Situation für FußgängerInnen und mindert Fortbewegungs- sowie Aufenthaltsqualität deutlich. Insbesondere trägt auch der Mangel an ansprechenden, nicht kommerziellen Verweilmöglichkeiten im öffentlichen Raum zur geringen Aufenthaltsqualität bei. So gibt es zwar zahlreiche Sitzmöglichkeiten kommerzieller Art, allerdings nur wenige, die zum unkommerziellen Verweilen einladen. Auch gibt es im Projektgebiet selbst - abgesehen von ein paar Straßenbäumen - keine Grünflächen und auch keine Kinderspielplätze. Westlich von OmP befindet sich der Kemal-Altun-Platz mit einem Abenteuerspielplatz. Weitere kleine Spielplätze befinden sich in den angrenzenden Straßen.

3.3 Verlauf des Projekts

Im Folgenden wird ein Überblick über den Verlauf von OmP gegeben (vgl. hierzu auch Abb. 17).

Gestalterische Maßnahmen und soziale Aktivitäten im Straßenraum

Anfang September 2019 begann das Projekt OmP mit einem großen Nachbarschaftsfest in der Ottenser Hauptstraße bei bestem Wetter und mit vielen AnwohnerInnen und BesucherInnen. Auf der Straße spielten

Kinder, es wurde Yoga praktiziert, Tischtennis und -kicker gespielt und Swing getanzt, sich ausgeruht und gepicknickt. (siehe Abb. 11 bis 16)

Die fünf Projektein- bzw. ausgänge wurden mit Parklets (Stadtmöbel auf ehem. Parkplatzflächen) und buntem Asphalt markiert. Mitte September erfolgten Sandfüllungen des Kopfsteinpflasters für eine bessere Befahrbarkeit. Weitere bauliche Maßnahmen wurden vorerst nicht vorgenommen.

Bereits seit August fanden im Kulturzentrum MOTTE regelmäßige Ideentreffen mit AnwohnerInnen statt. Als häufigste Wünsche wurden mehr Grün sowie zusätzliche Sitzgelegenheiten geäußert. (vgl. Bezirksamt Altona 2019b) Daraufhin wurden Ende Oktober bzw. Anfang November Bäume, Pflanzkübel und Stadtmöbel aufgestellt sowie weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durch Versätze getroffen. Die Stadtmöbel waren ursprünglich für ein Modellprojekt im Hamburger Rathausquartier entworfen und gebaut worden und konnten nun hier weiter verwendet werden. Zudem gab es eine vom Bezirksamt initiierte Pflanz- und Gestaltungsaktion und es wurden 20 neue Fahrradbügel installiert. (vgl. Bezirk Altona 2019)

Ein weiterer Vorschlag aus den Ideentreffen war ein Adventskalender für OmP. Einige Aktionen wie z.B. gemeinsames Singen, eine öffentliche Chorprobe, gemeinsames Tannenbaumschmücken oder Swing tanzen wurden zwar durchgeführt. Aufgrund mangelnder Resonanz bzw. Teilnahme der BewohnerInnen fand allerdings nicht, wie ursprünglich geplant, an jedem Tag eine Aktion statt.

Weiterhin gab es mehrere private Aktionen und Aneignungen des öffentlichen Straßenraums durch AnwohnerInnen und Gewerbetreibende. Dazu gehörte z.B. ein Nachbarschaftsflohmarkt, Tischtennis spielen, Büro im Freien, gemeinsames Frühstück oder auch das Aufstellen von zwei neuen Tauschboxen in den Straßen von OmP. In Kap. 4.3.2 wird im Rahmen der Auswertung genauer darauf eingegangen.

Öffentlicher Diskurs und Resonanz der BürgerInnen

Im öffentlichen Diskurs der Hamburger Medienlandschaft erhielt OmP sehr viel Aufmerksamkeit und wurde äußerst kontrovers diskutiert. Auch die Resonanz der BürgerInnen im Stadtteil polarisierte stark. Der Stadtteil spaltete sich in BefürworterInnen und GegnerInnen des Projekts. Dies zeigte sich sowohl auf verschiedenen Onlineplattformen von im Stadtteil aktiven BürgerInneninitiativen und Social-Media-Plattformen als auch direkt im Ottenser Straßenraum, z.B. in Form von Selbstjustiz und teils aggressivem Verhalten gegenüber VerkehrsteilnehmerInnen aller Art.

In Ottensen gibt es zwei BürgerInneninitiativen, die sich beide für einen lebenswerten Stadtteil und eine andere Mobilitätsstruktur einsetzen. So hat sich zum einen in direkter Reaktion auf OmP Anfang August die BürgerInneninitiative „Ottensen bewegt“ gegründet, die sich selbst als Verkehrsinitiative für ein ganzheitliches Konzept beschreibt. Die Initiative besteht aus AnwohnerInnen, Gewerbetreibenden, HandwerkerInnen, ÄrztInnen und anderen OttenserInnen. Forderungen von Ottensen bewegt waren mehr Teilnahme und Mitsprache am Planungsprozess von OmP. Sie kritisierten das Projektkonzept als undurchdacht und einseitig autofixiert, das Projektgebiet als zu klein und befürchteten eine Verschlechterung der Lebensqualität (z.B. durch Zunahme des Durchgangsverkehrs in den umliegenden Straßen) und Existenzgefährdungen für das ansässige Gewerbe. Daher forderten sie u.a. eine ganztägige Anfahrbarkeit durch KundInnen und AnwohnerInnen. (vgl. Ottensen bewegt 2020) Die zweite BürgerInneninitiative „OTTENSER GESTALTEN“ bestand hingegen schon vor OmP. Sie fordern - in Anlehnung an das Superblock-Modell aus Barcelona - eine Reduzierung des Autoverkehrs und mehr Lebensraum für Menschen. Insofern hat diese Initiative grundsätzlich ein ähnliches Ziel wie OmP. Ihr Anliegen ist es, Durchgangsverkehr zu stoppen und BewohnerInnenparken einzuführen. Dennoch soll jede Straße erreichbar bleiben. Zudem möchten sie den Umweltverbund fördern. Dafür haben sie ein eigenes Verkehrsberuhigungsmodell entworfen. (vgl. Bürgerinitiative OTTENSER GESTALTEN o.J.)

Die Kritik an OmP gipfelte in der Einreichung von zwei Eilanträgen gegen das Projekt Anfang Dezember 2019

(vgl. NDR 2019). Die KlägerInnen warfen dem Projekt Rechtswidrigkeit vor, da laut StVO Verkehrsbeschränkungen auf Probe nur bei einer Gefahrenlage durchgeführt werden dürfen (vgl. Wenig 2020a; MOPO 2020). Am 28.01.2020 beurteilte das Hamburger Verwaltungsgericht OmP daraufhin als rechtswidrig und der Bezirk beschloss die vorzeitige Beendigung des Projekts (vgl. Bezirk Altona 2020). Schließlich endete der VV am 03.02.2020 und ab 18 Uhr galten wieder die alten Verkehrsregeln. Der Rückbau der Straßenmöbel erfolgte sukzessive. (vgl. Bezirksamt Altona 2020b)

Infolgedessen berichtete auch die Hamburger Medienlandschaft von einem „Scheitern“ des Projekts mit Schlagzeilen wie „Bezirk fällt mit autofreier Zone [...] auf die Schnauze“ (Tag24 2020) oder „Sieg für Gegner [...]“ (Bild 2020).

Ergebnisse der Evaluation und Entscheidung über Fortführung

Obwohl die kritischen Stimmen im öffentlichen Diskurs überwogen, zeigte die Haushaltsbefragung, dass der Stadtteil mit einer Mehrheit von 83 % der Projektidee bzw. der Idee der Autoreduzierung überwiegend positiv gegenüberstand (vgl. hierzu Kap. 4.3.3). Auch die Befragung der Gewerbetreibenden zeigte ein positives Bild: 49 % stimmten für eine Verstärkung mit Veränderungen (v.a. Lockerung der Zufahrtsrestriktionen, Umgestaltung des Straßenraums), 21 % wünschten sich eine Fortführung ohne Veränderung und 20 % den vorherigen Zustand. (vgl. Bezirksamt 2020a: 11f.)

Eingebettet in den Entscheidungsprozess über die Zukunft von OmP fand Mitte Februar eine 10-tägige Posterausstellung der Evaluationsergebnisse sowie eine öffentliche Ergebnispräsentation und Diskussion mit BürgerInnen, Verwaltung, Politik, ExpertInnen sowie den beiden BürgerInneninitiativen statt. Daran anknüpfend erfolgte eine politische Beratung über die Weiterführung oder Beendigung des Projekts (vgl. ebd.: 3), woraufhin die Bezirksversammlung (GRÜNE und CDU) schließlich auf Grundlage der Ergebnisse der Evaluation entschied, OmP mit Änderungen fortzuführen (vgl. Wenig 2020b).



Abb. 11: Swing-Tanz beim Eröffnungsfest



Abb. 12: Gemeinsame Pflanzaktion



Abb. 13: Tauschbox



Abb. 14: Gemeinsames Feiern der Eröffnung von OmP



Abb. 15: Neue Stadtmöbel



Abb. 16: Nachbarschaftsflohmarkt

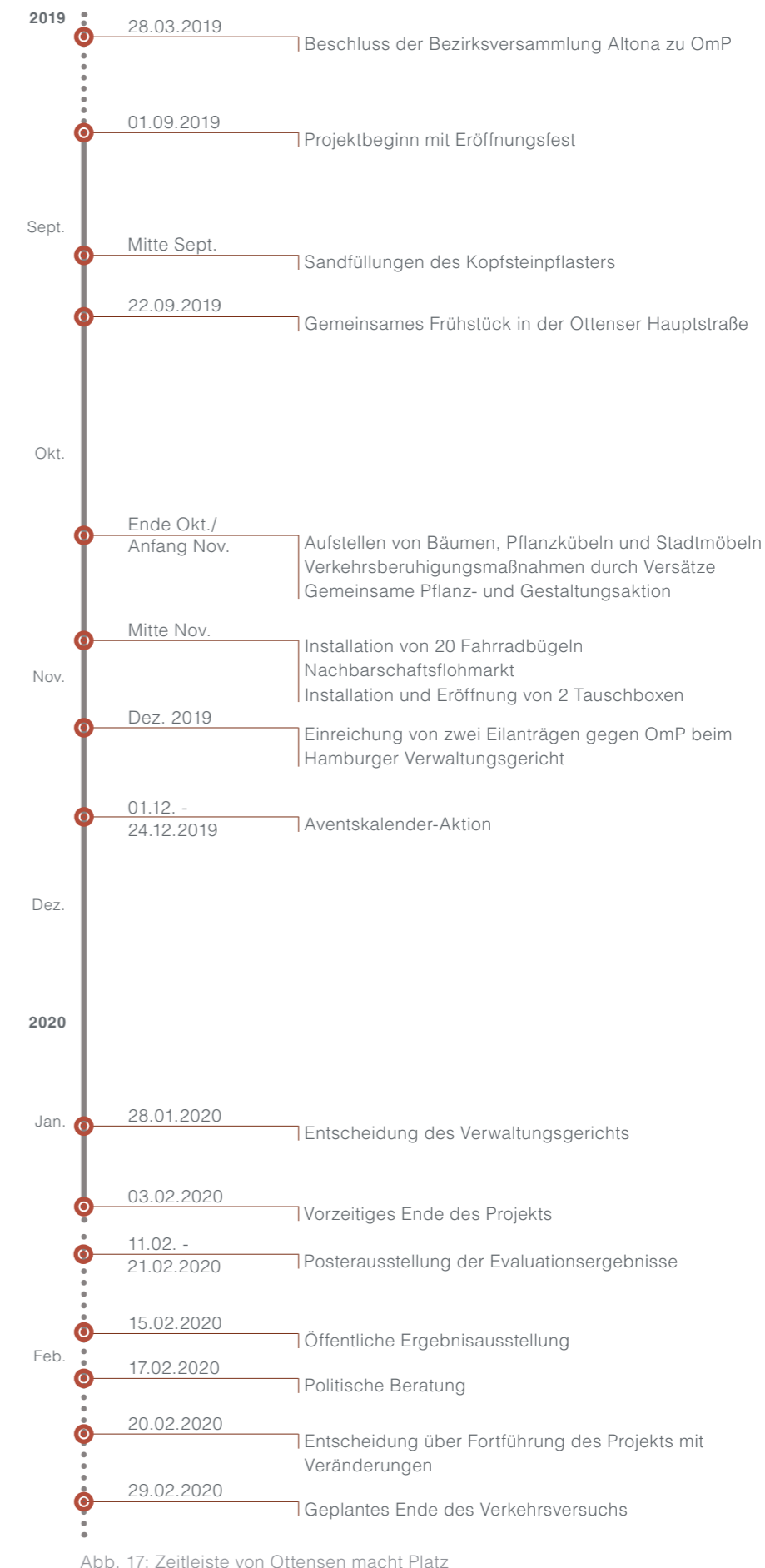


Abb. 17: Zeitleiste von Ottensen macht Platz

4

Vorliegendes Kapitel widmet sich der Empirie. Zunächst wird das Forschungsdesign mit Forschungsfrage und These vorgestellt und anschließend die Methodik sowie die angewendeten Methoden erläutert. Abschließend erfolgt die Auswertung und Analyse der erhobenen Daten.

4.1 Forschungsdesign

Durch die Einrichtung einer temporär autoreduzierten Zone in Ottensen (vgl. hierzu Kap. 3) wird der nicht-motorisierte Verkehr konsequent bevorzugt und damit Hierarchien verschoben. Durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und das Freiwerden von Parkplatzfläche wird nicht nur eine neue nachhaltige Perspektive auf Mobilität geworfen und ein Zeichen hinsichtlich Raumansprüchen und Machtverhältnissen gesetzt, sondern auch Chancen für die Verbesserung des Wohlbefindens von AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen ermöglicht.

Der öffentliche Raum besitzt - besonders in hoch verdichteten Gebieten - eine essenzielle Bedeutung für das Wohlbefinden der dort lebenden Menschen. Die Autorinnen nehmen an, dass Autoreduzierung pathogene Faktoren reduziert und gleichzeitig salutogene befördert und so das subjektive Wohlbefinden von AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen verbessert werden kann. Ein zusätzlicher Fokus liegt hierbei auf den vulnerablen NutzerInnengruppen Kinder und SeniorInnen. Daher wurde folgende **Forschungsfrage** entwickelt:

Kann durch die Neustrukturierung des öffentlichen (Straßen-)Raums in Form einer autoreduzierten Zone das subjektive Wohlbefinden der AnwohnerInnen und (vulnerablen) RaumnutzerInnen verbessert werden?

Um diese Forschungsfrage zu beantworten wurde folgende **These** aufgestellt:

Ottensen macht Platz reduziert pathogene und befördert salutogene Faktoren und verbessert somit das subjektive Wohlbefinden der AnwohnerInnen und (vulnerablen) RaumnutzerInnen.

Zur Strukturierung des Forschungsvorhabens, wurde die These in zwei Themenfelder mit differenzierteren Kriterien aufgeteilt. Themenfeld 1 widmet sich den pathogenen und Themenfeld 2 den salutogenen Faktoren.

Themenfeld 1: OmP reduziert pathogene Faktoren.

Die Autorinnen gehen davon aus, dass vom Auto besonders viele pathogene Faktoren ausgehen und es somit einen relevanten pathogenen Stressor darstellt. Durch die starke Reduzierung der Kfz-Dichte können Lärm und Luftverschmutzung sowie Dichte und Enge reduziert und die Sicherheit im Straßenraum stark erhöht werden. Zudem trägt die ruhigere und angenehmere Atmosphäre zur Entschleunigung und Entspannung bei, so dass schließlich die Stressbelastung durch OmP reduziert wird. Aus diesen Annahmen werden folgende Kriterien abgeleitet:

- Das Auto ist ein besonders relevanter urbaner pathogener Stressor.
- Die Stressbelastung der AnwohnerInnen und (vulnerablen) RaumnutzerInnen nimmt ab.

Themenfeld 2: OmP fördert salutogene Faktoren.

Weiterhin wird davon ausgegangen, dass der öffentliche Raum des Projektgebiets durch OmP in seiner sozialen Funktion gestärkt wird und seine Bedeutung als Ort der Zusammenkunft, des gesellschaftlichen Lebens und des sozialen Austauschs zurückerhält. Öffentlicher Raum, in dem bisher Autos bevorzugt wurden, wird an Menschen zurückgegeben. Dadurch entsteht Platz für ein intensiveres und bunteres öffentliches Leben sowie neue salutogene Nutzungen: FußgängerInnen und RadfahrerInnen, Kinder, SeniorInnen und Familien können sich in den Straßen frei bewegen, Flanieren, Verweilen, Spielen, sich begegnen und vieles

mehr. So kann sich z.B. Raum angeeignet, umgestaltet, umgenutzt und neu interpretiert werden. Ottensen macht Platz ist eine Einladung an AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen, sich mehr vor der Tür und in der Nachbarschaft aufzuhalten. Zudem nehmen die Autorinnen an, dass die Aufenthaltsqualität in OmP steigt und sich Wohn- und Lebensqualität der AnwohnerInnen erhöhen. Daraus ergeben sich folgende Kriterien:

- Die Wohn- und Lebensqualität der AnwohnerInnen nehmen zu.
- Öffentliches Leben, Interaktion und Miteinander nehmen zu.
- Der Straßenraum (auch Fahrbahn) wird vermehrt für aktive Mobilität, Aufenthalt sowie Freizeit und Erholung genutzt.
- Kinder und SeniorInnen profitieren von OmP.
- Der öffentliche Raum wird positiver wahrgenommen und die Aufenthaltsqualität steigt.
- Raumeignung findet statt.

4.2 Methodik

Die Empirie dieser Arbeit basiert auf einem Mixed-Methods-Ansatz, der sowohl quantitative als auch qualitative Methoden nutzt. Sie bedient sich der vier Methoden Kurzbefragung, Raubeobachtung, Haushaltsbefragung und qualitative Interviews. Die methodische Struktur gliedert sich dabei vom Groben ins Feine.

Mit der Kurzbefragung von PassantInnen konnte ein erster Eindruck über Stimmung, Atmosphäre und subjektives Wohlbefinden im Projektgebiet gewonnen werden. Anhand von Raubeobachtungen und einer Haushaltsbefragung wurden u.a. die Nutzung des öffentlichen Raums sowie die Auswirkungen von OmP auf das subjektive Wohlbefinden untersucht. Um die gewonnen Ergebnisse mit detailliertem und besonders tiefem Informationsgehalt zu unterfüttern, wurden außerdem fünf qualitative Interviews mit AnwohnerInnen geführt.

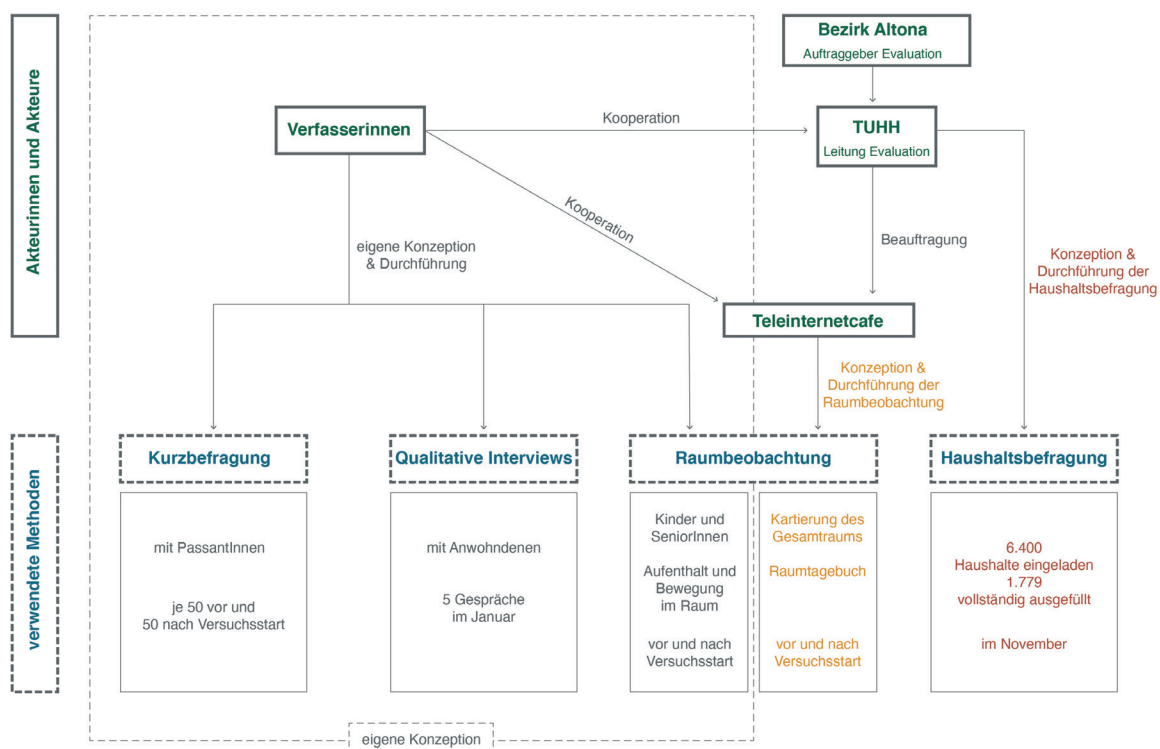


Abb. 18: Übersicht der Methoden und Kooperationen

Durch diese Methodenkonzeption soll sich dem Forschungsgegenstand auf unterschiedlichen Maßstabsebenen vielperspektivisch angenähert werden. Zudem ermöglichen komplementäre Methoden eine Verknüpfung und Validierung von Ergebnissen. (vgl. Kuckartz 2014: 58) Der Mixed-Methods-Ansatz erhöht somit Vielperspektivität und Aussagekraft.

Wie bereits in Kapitel 3.1 erläutert, wurde die Evaluation von OmP von der TUHH geleitet. Während die TUHH die Haushaltsbefragung selbst durchführte, beauftragte sie für die Raubeobachtung das TIC.

Im Rahmen der empirischen Forschung dieser Arbeit erfolgte für diese beiden Methoden eine enge Kooperation mit der TUHH und dem TIC. Abbildung 18 bietet eine Übersicht über die wichtigsten Aspekte der vier Methoden sowie die Kooperation mit der TUHH und dem TIC.

In den folgenden Kapiteln werden alle vier Methoden erläutert. Dabei wird auf die Ziele, Erhebungsarten, -zeiträume und -orte sowie Grenzen eingegangen.

4.2.1 Kurzbefragung PassantInnen

Durch eine Kurzbefragung von PassantInnen erfolgte der Einstieg in die empirische Forschung vor Ort. Mit ihr sollte ein erster Eindruck über das Projektgebiet gewonnen werden.

Dafür wurden mit Hilfe von standardisierten Kurzfragebögen (8 Fragen, siehe Anhang 1) zufällig ausgewählte PassantInnen zur Wahrnehmung der Straßen von OmP befragt. Die Auswahl der Befragten erfolgte zufällig. Insgesamt wurden 50 PassantInnen an verschiedenen Tagen und Zeiten sowohl vor als auch nach Versuchsstart (VS) (je 25 vorher, 25 nachher) befragt.

Anhand der Methode sollte untersucht werden, wie PassantInnen den Stadtraum (mit und ohne Autos) wahrnehmen und welche Faktoren dieses Gefühl bedingen. Im Zentrum standen Stimmung, Atmosphäre und subjektives Wohlbefinden. Außerdem waren Aufenthaltsqualität und Stressoren (z.B. Verkehr, Emissionen, Konflikte) von Interesse. Weiterhin wurde ermittelt, welche Aspekte die Befragten im Stadtraum gerne ändern würden.

4.2.2 Raubeobachtung

Für die Raubeobachtung wurden vier verschiedene Erhebungsmethoden verwendet, die im Folgenden überblickshaft skizziert und in das Raubeobachtungskonzept eingebettet werden. Zu Beginn werden generelle Grenzen von Raubeobachtungsmethoden dargestellt. Anschließend wird auf Anwendung, Konzeption und Zielsetzung jeder Methode eingegangen.

Untersuchungen im öffentlichen Raum unterliegen keinen Laborbedingungen, sondern äußeren Rahmenbedingungen, auf die ForscherInnen keinen Einfluss haben und somit Raubeobachtungen gewisse Grenzen setzen. Ein Faktor, der die Ergebnisse von Raubeobachtungen wesentlich beeinflusst, ist die Witterung. Während Sonnenschein und milde Temperaturen die besten Bedingungen für öffentliches Leben im Freien bieten, wirken Regen und Kälte diesem tendenziell entgegen. Das vor die Tür gehen wird eher auf notwendige Aktivitäten beschränkt. (vgl. Gehl, Svarre 2013: 22) OmP fand im Herbst und Winter statt. Die Erhebungen der Raubeobachtung wurden einerseits vor VS (im August) durchgeführt und andererseits - um möglichst einigermaßen vergleichbare Witterungsverhältnisse vorzufinden - einen bzw. zwei Monate nach VS (im September und Oktober). Dennoch variierte die Witterung an den Erhebungstagen z.T. stark. Um Ergebnisverzerrungen zu vermeiden, muss dies bei der Auswertung reflektiert werden.

Hervorzuheben ist zudem, dass - trotz der Bemühung möglichst neutral zu beobachten - subjektive

Wahrnehmungen von BeobachterInnen zu unterschiedlichen Einschätzungen der Aspekte (z.B. Alter oder Bewegungsgeschwindigkeit) führen können. Weiterhin besteht die Möglichkeit dass, z.B. durch Ablenkung oder Momente der Unachtsamkeit, Fehler bzw. Lücken bei der Datenerhebung entstehen. (vgl. ebd.: 5)

Abschließend ist zu betonen, dass alle Ergebnisse der Raumb Beobachtung als qualitative bzw. quantitative modellhafte Momentaufnahmen zu verstehen sind. Sie spiegeln Aspekte einer bestimmten Erhebungszeit wider und können nur durch häufiges Wiederholen der Realität angenähert werden.

Angelehnt an die Raumb Beobachtungsmethoden von Jan Gehl wurden vom TIC die Methoden Raumb Tagebuch (Keeping a diary und Photographing) und Kartierung des Gesamttraums (Mapping) angewendet. (vgl. hierzu ebd.: 24). Die Autorinnen wirkten bei diesen Erhebungen mit. Als Erhebungstage wurden je ein Werktag und ein Samstag sowohl vor als auch einen Monat nach VS gewählt.

Das Raumb Beobachtungskonzept der vorliegenden Arbeit lehnt an das Evaluationskonzept von OmP an und ergänzt dieses einerseits durch einen weiteren Erhebungstag - den Sonntag - und andererseits durch die zwei weiteren Methoden - Kinder und SeniorInnen (Mapping) und Aufenthalt und Bewegung im Raum (Counting).

Der Sonntag, der als Tag für Freizeit und Erholung gilt, schien im Hinblick auf das Forschungsinteresse dieser Arbeit, bei der vor allem AnwohnerInnen im Fokus stehen, zusätzlich als besonders bedeutsam, da so vom Einkaufen „unabhängigere“ Daten erhoben werden konnten. Außerdem gibt es nach Gehl und Svarre (2013) große Unterschiede des öffentlichen Lebens an Werktagen, Samstagen und Sonn- bzw. Feiertagen (vgl. ebd.: 22). Daher wurden die Erhebungsmethoden Raumb Tagebuch und Kartierung des Gesamttraums um den Sonntag als Erhebungstag ergänzt.

Die beiden selbst konzipierten Methoden erweitern die Methoden des TICs noch konkreter im Hinblick auf das Forschungsinteresse. Sie wurden sowohl zeitlich als auch räumlich parallel an fünf verschiedenen

Methode	Inhalt	Zeitraum	Datum
Methoden des Teleinternetcafes (Erweiterung der Erhebung um Sonntag)			
Raumb Tagebuch (Keeping a diary und Photographing)	Aktivitäten und Konflikte	<u>Werktag und Samstags:</u> 7-9, 11-13, 16-18, 19-21 Uhr (TIC) <u>Sonntags:</u> 13:30 bis 15:30 Uhr	<u>vor VS:</u> Werktags: 14.08.2019, Samstags: 17.08.2019 (TIC) Sonntags: 25.08.2019 (Autorinnen) <u>nach VS:</u> Werktags: 25.09.2019, Samstags: 28.09.2019 (TIC) Sonntags: 27.10.2019 (Autorinnen)
Kartierung des Gesamttraums (Mapping)	Anzahl und Aktivitäten an Personen	<u>Werktags und Samstags:</u> 12:00 bis 15:00 Uhr (TIC) <u>Sonntags:</u> 13:30 bis 15:30 Uhr	<u>vor VS:</u> Werktags: 14.08.2019, Samstags: 17.08.2019 (TIC) Sonntags: 25.08.2019 (Autorinnen) <u>nach VS:</u> Werktags: 25.09.2019, Samstags: 28.09.2019 (TIC) Sonntags: 27.10.2019 (Autorinnen)
Eigene Erhebungsmethoden			
Kinder und SeniorInnen (Mapping)	Anzahl und Aktivitäten von Kindern und SeniorInnen	<u>Werktags:</u> Vormittags: 10:30 bis 13:00 Uhr Nachmittags: 15:00 bis 17:00 Uhr <u>Sonntags:</u> Vormittags: 10:30 bis 13:00 Uhr Nachmittags: 16:00 bis 18:30 Uhr	<u>vor VS:</u> Werktags: 28.08.2019 Sonntags: 25.08.2019 <u>nach VS:</u> Werktags: 26.09.2019 Sonntags: 27.10.2019
Aufenthalt und Bewegung im Raum (Counting)	Aufenthalt und Fortbewegungsart sowie -geschwindigkeit der Personen	<u>Werktags:</u> Vormittags: 10:30 bis 13:00 Uhr Nachmittags: 15:00 bis 17:00 Uhr <u>Sonntags:</u> Vormittags: 10:30 bis 13:00 Uhr Nachmittags: 16:00 bis 18:30 Uhr	<u>vor VS:</u> Werktags: 28.08.2019 Sonntags: 25.08.2019 <u>nach VS:</u> Werktags: 26.09.2019 Sonntags: 27.10.2019

Tab. 1: Übersicht über die angewendeten Methoden der Raumb Beobachtung

Erhebungsstandorten im Projektgebiet (siehe Abb. 20) vor und nach Versuchsstart sowohl werktags als auch sonntags jeweils vormittags und nachmittags angewendet. Inhalte und genaue Erhebungszeiträume aller angewendeten Raumb Beobachtungsmethoden sind in Tab. 1 zusammengefasst. Die Erhebungszeiten des TICs sind dabei gesondert gekennzeichnet.

4.2.2.1 Methoden des TIC - Raumtagebuch und Kartierung des Gesamttraums

In den folgenden zwei Kapiteln werden die Methoden Raumtagebuch sowie Kartierung des Gesamttraums vorgestellt, die flächenhafte und ergebnisoffene Erhebungen ermöglichten.

Wie bereits erwähnt, erfolgten die Erhebungen des TIC werktags und samstags jeweils vor und nach VS. Die Kartierung des Gesamttraums erfolgte pro Erhebungstag einmal zur Mittagszeit, während das Raumtagebuch jeweils zwei Stunden zu vier verschiedenen Tageszeiträumen durchgeführt wurde, um ein möglichst breites Spektrum an Raumnutzungen abzudecken (vgl. Tab. 1). „Die Tageszeiten wurden [dabei] so ausgewählt, dass voraussichtlich ein Maximum an Aktivität im Stadtraum [...] stattfindet“ (TIC TH 2019: 4). Diese Erhebungszeiträume wurden durch die Autorinnen um zwei Sonntage ergänzt (25.08. und 27.10.2019). Aus Kapazitätsgründen wurde das Raumtagebuch zeitlich reduziert und nachmittags zwischen 13:30 und 15:30 Uhr geführt (vgl. Tab. 1). Zur Vergleichbarkeit der Ergebnisse wendeten die Autorinnen die gleichen Erhebungsgrundlagen an. Die Methode Photographing wurde einerseits als Teil der Raumtagebücher (also zeitlich parallel) durchgeführt,



Abb. 19: Die drei Sektoren bzw. das gesamte Projektgebiet

als auch von den Autorinnen immer wieder zu unterschiedlichen Zeiten, sobald sie sich im Projektgebiet aufhielten. Da hier die genauen Daten allerdings für die Auswertung irrelevant sind, ist diese Methode nicht noch einmal separat in der Übersichtstabelle aufgelistet. Für die Erhebung der Raumtagebücher wurde das Projektgebiet in drei Sektoren aufgeteilt (siehe Abb. 19). Die Kartierung des Gesamttraums umfasste hingegen das gesamte Projektgebiet.

Raumtagebuch

Mit den Raumtagebüchern wurde „die intensive Beobachtung des Raumgeschehens protokolliert und in einer begleitenden Fotodokumentation festgehalten“ (Bezirksamt Altona 2020: 5). Sie bestanden aus den zwei Methoden Keeping a diary und Photographing, die im Folgenden erläutert werden.

Keeping a diary kann Details und Nuancen über die Wechselwirkung zwischen öffentlichem Leben und öffentlichem Raum aufzeigen, es können Beobachtungen notiert werden, die später kategorisiert oder auch quantifiziert werden können (vgl. Gehl; Svarre 2013: 24). Zu beachten ist, dass durch das Führen eines Raumtagebuchs immer nur Stichproben des öffentlichen Lebens - also Beispiele des Raumgeschehens - erfasst werden können. Gerade dieses Feststellen von bestimmten Details und Nuancen kann allerdings Wissen und grundlegendes Verständnis über menschliches Verhalten im öffentlichen Raum erweitern und sehr sinnvoll sein. Keeping a diary ist eine Methode, mit der alle Beobachtungen im öffentlichen Raum - ganz gleich ob spannend oder auf den ersten Blick weniger interessant - aufgenommen werden können. Dazu

gehören z.B. bestimmte Ereignisse wie ein Konflikt, aber auch allgemeine Aktivitäten wie Gehen, Laufen, Stehen oder Sitzen. (vgl. ebd.: 32)

Auch **Photographing** - das Einfrieren von Situationen - ermöglicht die Untersuchung von Wechselwirkungen zwischen öffentlichem Leben und öffentlichem Raum. So können u.a. Interaktionen eingefangen oder Veränderungen von Orten im zeitlichen Verlauf dokumentiert werden. Dadurch können neue Zusammenhänge entdeckt oder auch komplexere Stadtsituationen im Nachhinein detaillierter betrachtet werden. (vgl. ebd.: 24, 31) Es können z.B. Personenanzahl, vorhandene Nutzungsarten, Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche oder auch Stimmungen und Emotionen festgehalten bzw. analysiert werden. Somit ermöglicht Photographing u.a. „konkrete Aussagen über die Korrelation von Verhaltensweisen der Nutzer und der materiellen Ausgestaltung des Platzes [...] [zu treffen] z.B. bevorzugte Aufenthaltsorte mit höherer Verweildauer“ (Fugmann; Karow-Kluge 2017: 14).

Ziel von Keeping a diary und Photographing war die Dokumentation verschiedener Raumnutzungen und Besonderheiten im Stadtraum, um im Nachgang schließlich die Wirkungen von OmP auf die Nutzung des öffentlichen Raums untersuchen zu können. Beide Methoden waren grundsätzlich ergebnisoffen und können als sinnvolle qualitative Ergänzung zur Kartierung des Gesamttraums gesehen werden.

Kartierung des Gesamttraums

Durch **Mapping** wurden alle sich im Projektgebiet befindlichen Personen, die einer nicht-motorisierten Aktivität nachgingen, kartiert.

Die Methode eignet sich besonders, um Aktivitäten und Aufenthalt von Personen im Raum zu analysieren. Sie liefert sowohl qualitative Ergebnisse, z.B. in Form von bestimmten Aufenthaltsorten (vgl. Gehl, Svarre 2013: 24, 26), als auch quantitative Daten, wie beispielsweise die Anzahl an Personen.

Zu beachten ist bei dieser Methode die Größe des Erhebungsraums. Ist dieser von einem stationären Punkt aus komplett überschaubar, kann der/die BeobachterIn von dort aus ein Gesamtbild erheben. Ist er allerdings sehr groß, muss der/die BeobachterIn ihn nacheinander abgehen und in einem bestimmten Radius um ihn/sie herum Stück für Stück Momentaufnahmen kartieren und diese am Ende zu einem Gesamtbild zusammenfügen. (vgl. ebd.: 26) Aufgrund der Größe des Projektgebiets wurde die zweite Variante angewendet.

Ziel der Methode bestand in der Analyse der Raumnutzungen und deren Verteilung im Straßenraum. Kartiert wurden alle Personen, die einer nicht-motorisierten Aktivität nachgingen, anhand der Kategorien Laufen, Stehen, Sitzen und Radfahren. Konzipiert wurde die Kartierung des Gesamttraums vom TIC.

4.2.2.2 Eigene Erhebungsmethoden (Aufenthalt und Bewegung im Raum, Kinder und SeniorInnen)

Ergänzend zu den flächenhaften und relativ offenen Erhebungen des TICs wurden für diese Arbeit eigens die Methoden **Aufenthalt und Bewegung im Raum** sowie **Kinder und SeniorInnen** entwickelt. Aufgrund des Detaillierungsgrades der untersuchten Aspekte wurde für die Methoden eine standortspezifische Erhebung an fünf im Projektgebiet verteilten Standorten gewählt (vgl. Abb. 20 bis 26).

Erhebungsstandorte der eigenen Methoden (vgl. Abb. 20 bis 26)

Standort A umschließt den Bereich an der Kreuzung Mottenburger Twiete / Bahrenfelder Straße Süd. Durch den Wegfall der Autos entsteht hier eine kleine, dreieckige Platzsituation. Am Spritzenplatz, Standort B, findet viermal die Woche ein Wochenmarkt statt. Außerhalb der Marktzeiten gilt er jedoch als unbelebt. An Standort C, dem sog. Ottenser Kreuz, Kernbereich des VV, bewegen sich besonders viele Personen. Aufgrund seiner städtebaulichen, platzähnlichen Konzeption - gefasst durch fünf Häuserblocks - hat er das Potenzial für einen Aufenthaltsort. Aufgrund des MIVs und der geringen Verweilmöglichkeiten dient er jedoch vorrangig

des Transits. Von besonderem Interesse waren zudem der nördliche Bereich der Bahrenfelder Straße (Standort D) und der westliche Bereich der Ottenser Hauptstraße (Standort E). Beide gelten als dichte Einkaufsstraßen und die Veränderungen durch OmP wurden hier als besonders stark vermutet.

Angewendet wurden die Methoden werktags und sonntags sowohl vor als auch nach VS. Erhoben wurde jeweils 25 Minuten (5 min zum Standortwechsel) vormittags und nachmittags (vgl. Tab. 1). Die Zeiträume wurden mit der Annahme gewählt, dass das öffentliche Leben von Kindern bzw. Familien und SeniorInnen vornehmlich zu dieser Tageszeit stattfindet (vgl. Gehl, Svarre 2013: 22). Am Sonntagnachmittag fand die Erhebung aus Kapazitätsgründen etwas später statt. Aufgrund des Wochenmarkts konnten zudem am Spritzenplatz (Standort B) am Werktag nachmittag vor und nach VS keine Daten erhoben werden.



Abb. 21: Standort D - Bahrenfelder Straße



Abb. 22: Standort E - Ottenser Hauptstraße

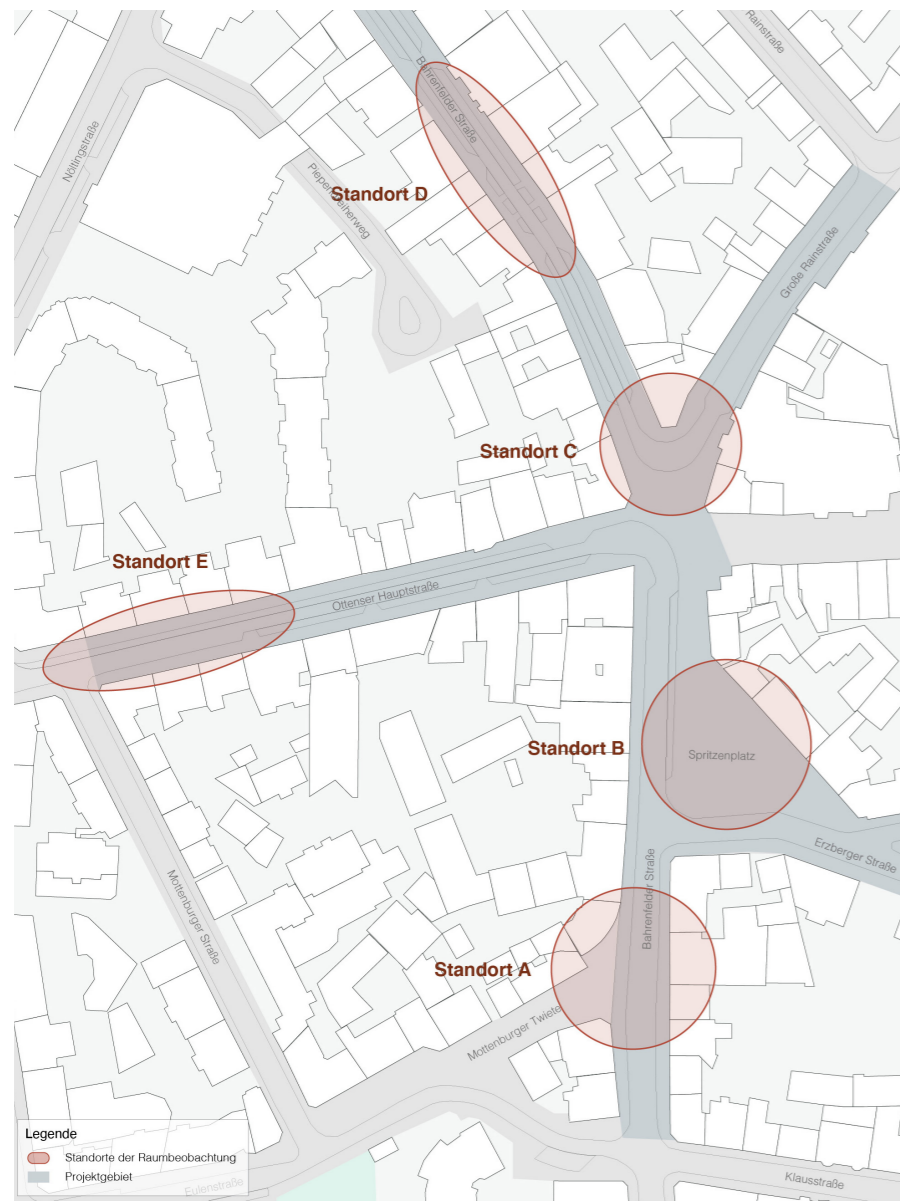


Abb. 20: Erhebungsstandorte A-E im Projektgebiet



Abb. 23: Standort C - Ottenser Kreuz (Blick in Richtung Norden)



Abb. 24: Standort C - Ottenser Kreuz (Blick in Richtung Südwest)



Abb. 25: Standort B - Spritzenplatz



Abb. 26: Standort A - Mottenburger Twiete

Alle Personen (bzw. alle Kinder und SeniorInnen), die sich zu den ausgewählten Zeiträumen an den Standorten aufhielten oder diese querten, wurden erfasst bzw. kartiert. Die verschiedenen Momentaufnahmen der Erhebungszeiträume wurden für die Auswertung zu entsprechenden Gesamtbildern zusammengefasst.

Aufenthalt und Bewegung im Raum

Durch **Counting** wurde der Aufenthalt und die Bewegung von Personen im Raum untersucht.

Counting (Zählen) ist eine gängige Methode, um Veränderungen im öffentlichen Leben zu untersuchen. Gezählt werden kann dabei alles, was im Raum geschieht oder vorhanden ist, z.B. das Geschlecht von Personen, Bänke oder bestimmte Aktivitäten wie lächelnde oder miteinander redende Menschen. Da das Stadtleben relativ rhythmisch ist, kann durch Counting ein genaues Bild des Tagesrhythmus erstellt werden. Um Verzerrungen zu vermeiden sollten allerdings unerwartete oder ungewöhnliche Dinge extra erfasst werden. Generell werden Zählungen über einen längeren Zeitraum durchgeführt, um verschiedene Zeiten vergleichen zu können. (vgl. ebd.: 24f.)

Ziel der Methode war ein Vergleich der Fortbewegungsarten und -geschwindigkeiten der RaumnutzerInnen vor und nach VS. Untersucht wurde u.a., ob es durch OmP zu einer Entschleunigung kommt. Die Bewegungen im Raum wurden anhand der Kategorien Gehen, Eilen, Verweilen, Sport treiben, Rollerfahren, Fahrradfahren und Kinderwagen schieben unterschieden. Beim Aufenthalt wurden die Kategorien Stehen und Sitzen (jeweils im öffentlichen oder kommerziellen Raum) sowie Verweilen gebildet.

Der methodische Fokus begründet sich u.a. auf die in Kap. 2.3.1.2 beschriebenen salutogenen Wirkungen wie z.B. Entschleunigung. So deuten ein langsames Gehtempo, vermehrtes Verweilen oder Stehen bleiben, auf eine Zunahme des subjektiven Wohlbefindens hin. Der Raum ist dann eher Aufenthalts- als Transitraum, der im besten Fall positive Reize an seine RaumnutzerInnen sendet.

Kinder und SeniorInnen

Durch **Mapping** wurde der Aufenthalt und die Aktivitäten von Kindern und SeniorInnen untersucht.

Für die Erläuterung der Methode Mapping siehe Kap. 4.2.2.1. Aufgrund der Überschaubarkeit aller Erhebungsstandorte von einem stationären Punkt aus, entstand an jedem Standort pro Erhebungszeitraum eine 25-minütige Momentaufnahme.

Der methodische Fokus auf Kinder und SeniorInnen begründet sich in ihrer Vulnerabilität. Insbesondere für sie ist der öffentliche (Straßen-)Raum als Aufenthalts-, Kontakt- und Begegnungsfläche bedeutend (vgl. hierzu Kap. 2.3.2).

Eruiert werden sollte, für welche Aktivitäten Kinder und SeniorInnen den Raum nutzen und ob es durch OmP zu Änderungen im Nutzungsverhalten sowie der Anzahl dieser NutzerInnen kommt. Im Fokus stand somit, ob Kinder und SeniorInnen auf die frei werdende Fläche zugreifen (können). Zusätzlich war hier auch die Verteilung im Straßenraum (Fahrbahnnutzung) von Interesse.

Kinder und SeniorInnen wurden jeweils anhand der Kategorien Gehen, Radfahren und Sitzen erfasst, bei den Kindern zusätzlich Rollerfahren und Spielen. Kategorisierung und Kartierung erfolgten durch kurzes Beobachten. Generell wurde versucht, Aktivität sowie Aufenthaltsort der Personen schnell und richtig einzuschätzen (z.B. ob sie nur die Fahrbahn überqueren oder sich dort aufhalten). Aus methodischen sowie Kapazitätsgründen war dies bei viel Betrieb teilweise nicht immer möglich, weshalb die Verortung dann an der Stelle erfolgte, an der die Personen als erstes erblickt wurde (vgl. hierzu auch Kap. 4.3.2.5 Methodenkritik).

4.2.3 Haushaltsbefragung

Eine weitere zentrale Methode bildete die Haushaltsbefragung, die im Auftrag des Bezirksamts Altona von der TUHH durchgeführt wurde. Die Ergebnisse waren - wie auch die Raumbesichtigungsergebnisse des TIC - ein Teil der Projektevaluation und flossen in die Entscheidung über Fortführung oder Beendigung von OmP ein.

Durchgeführt wurde die Haushaltsbefragung während des VVs, zwischen dem 11. und 24. November 2019. Dabei erhielten 6.400 Haushalte im Projektgebiet und seiner näheren Umgebung die Möglichkeit, OmP und seine Auswirkungen anhand einer standardisierten Befragung (siehe Anhang 2) digital oder analog zu bewerten.

Die Autorinnen erhielten die Chance mit der TUHH zu kooperieren und eigene Interessen in die Haushaltsbefragung einzubringen. Dafür erarbeiteten sie einen Vorschlag, der in Zusammenarbeit mit der TUHH überarbeitet und in Absprache mit dem Bezirksamt Altona in die Haushaltsbefragung aufgenommen wurde. Außerdem übernahmen die Autorinnen die Layoutgestaltung für die Papierversion sowie die für die Auswertung notwendige Digitalisierung. Auch die spätere Kategorisierung von Antworten (bei offenen Fragen) wurde von ihnen unterstützt.

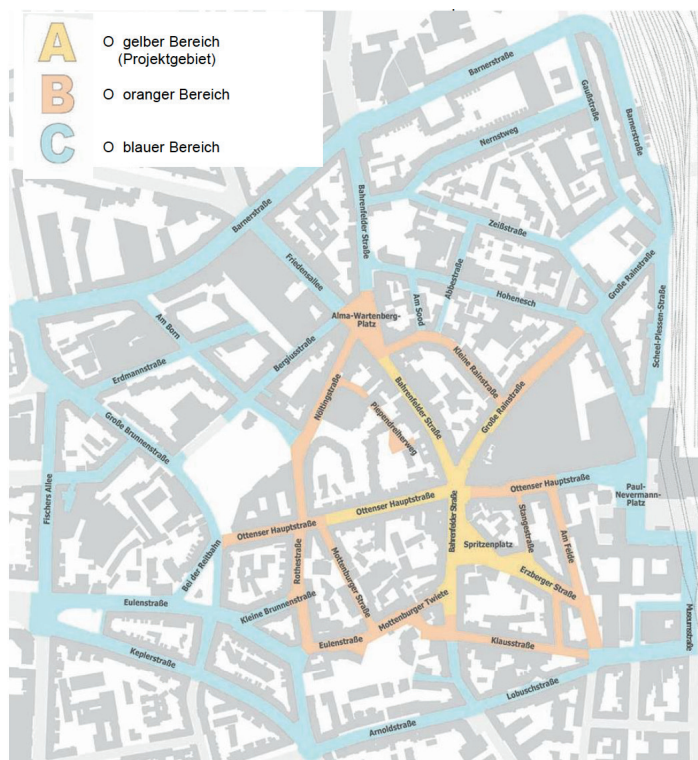


Abb. 27: Untersuchungsgebiet der Haushaltsbefragung

waren für die Autorinnen von besonderem Interesse: einerseits eine Bewertung verschiedener Aspekte im Untersuchungsgebiet, darunter z.B. die persönliche Wohnqualität, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (von OmP) oder das soziale Miteinander (plus Veränderung durch OmP) und andererseits allgemeine Stress- bzw. Wohlfühlfaktoren in der Stadt bzw. im eigenen Quartier.

Mit quantitativen Studien - zu denen auch Haushaltsbefragungen zählen - soll eine möglichst große TeilnehmerInnenzahl zu einem bestimmten Thema befragt werden. Je höher der Anteil der TeilnehmerInnen an der Grundgesamtheit, desto repräsentativer die Studie.

Die Haushaltsbefragung sollte Aussagen über die Einschätzung und Meinungen der betroffenen Bevölkerung zu OmP liefern. Dafür musste zunächst bestimmt werden, wer von dem Projekt betroffen ist und wie viele Haushalte befragt werden sollen. Da aus Kapazitätsgründen nur eine gewisse Anzahl an BewohnerInnen

Um Rückschlüsse auf eventuell unterschiedliche Bewertungen der direkten und umliegenden AnwohnerInnen ziehen zu können, wurde das Untersuchungsgebiet in drei Zonen unterteilt: das direkte Projektgebiet von OmP (gelber Bereich), die unmittelbar angrenzenden Straßen (roter Bereich) und die umliegenden Straßen (blauer Bereich) (vgl. Abb. 27). In diesem Untersuchungsgebiet erfolgte eine Vollerhebung.

Der Fragebogen war in unterschiedliche Themenbereiche gegliedert und es war immer auch eine eventuelle Veränderung der jeweiligen Aspekte im Zuge von OmP von Interesse. Dazu zählten u.a. allgemeine Fragen zur Mobilität und zur Nutzung der Straßen von OmP sowie zum Projekt an sich (Wünsche für eine evtl. Fortführung, allg. Auswirkungen für Ottensen). Zwei Fragen

befragt werden konnte, wurde vom Bezirksamt Altona in Zusammenarbeit mit der TUHH ein bestimmtes Untersuchungsgebiet festgelegt, das einerseits die autoreduzierten Straßen selbst und andererseits den näheren Umkreis einschließt.

Um die Auswertung der Haushaltsbefragung zu ermöglichen bzw. zu erleichtern, wurden überwiegend geschlossene Fragen mit klaren Antwortoptionen entwickelt. Bei einigen Fragen war dies aufgrund spezifischer Interessen (wie z.B. Meinungen oder Begründungen) jedoch nicht möglich und es erfolgte eine offene Konzeption.

Die Schwierigkeit bei einer solchen Befragung liegt u.a. darin, die Fragen so zu entwickeln, dass sie für alle verständlich sind. Da die Befragten, anders als z.B. bei einer PassantInnenbefragung, den Fragebogen selbstständig „von zu Hause aus“ ausfüllen, besteht keine Möglichkeit, eventuelle Fragen oder Unklarheiten im Nachhinein zu klären. Dadurch kann es zu Fehlinterpretationen und Missverständnissen kommen.

4.2.4 Qualitative Interviews mit AnwohnerInnen

Als Abschluss der empirischen Forschung wurden gegen Ende des Verkehrsversuchs - im Januar 2020 - fünf leitfadengestützte Interviews durchgeführt.

Genutzt werden sie in der qualitativen Forschung, um das Denken, Handeln und Sein von befragten Personen im Hinblick auf ihre Lebenswelt zu beschreiben und zu rekonstruieren (vgl. Friebertshäuser, Langer 2010: 437). Durch das Erzählen von Erlebtem sollte ein tiefgründiger Einblick in Sichtweise und Einschätzung von AnwohnerInnen über OmP und dessen Wirkung auf ihr subjektives Wohlbefinden erhalten werden. Weiterhin sollten diese ausführlichen qualitativen Ergebnisse die Daten der anderen Methoden mit tieferem Informationsgehalt unterfüttern und zur Herausarbeitung komplexer Ursache-Wirkungszusammenhänge dienen.

Die Suche nach möglichen InterviewpartnerInnen erfolgte durch Handzettel. Daraufhin meldeten sich viele AnwohnerInnen (teils mit einem Wohnsitz direkt in den Straßen von OmP, teils aus der umliegenden Umgebung). Die Auswahl der InterviewpartnerInnen erfolgte mit dem Ziel, Menschen aus möglichst verschiedenen Lebenswelten bzw. -phasen zu interviewen (Alter, Beruf, Geschlecht etc.). Insgesamt wurden fünf Interviews mit sieben AnwohnerInnen durchgeführt (vgl. Kap. 4.3.4).

Die leitfadengestützten Interviews (siehe Anhang 3) bestanden neben allgemeinen Fragen zur Person (u.a. sozioökonomische Daten) und dem Mobilitätsverhalten aus zehn themenspezifischen Leitfragen mit detaillierteren Unterfragen, zwischen denen je nach Redeintention flexibel gewechselt werden konnte. Sie waren somit semi-strukturiert. Um die Interviewten nicht zu beeinflussen und eine Rekapitulation der eigenen Sichtweise anzustoßen, wurden die Fragen halboffen bzw. halbgeschlossen konzipiert. (vgl. Eckardt 2014: 172) Ziel war es, der Erzählperson durch Offenheit einen großen Spielraum zu lassen, um so möglichst tiefgründige Einblicke der jeweiligen Sichtweise und Wahrnehmung zu erhalten (vgl. Flick et al. 2008: 23). Um Gespräch(sfluss) sowie die spätere Auswertung zu optimieren, wurden die Interviews nach Absprache aufgenommen.

Bei den unterschiedlichen Themenbereichen war - wie auch in der Haushaltsbefragung - generell die Veränderung der jeweiligen Aspekte im Zuge von OmP von Bedeutung. Thematisiert wurden u.a. Nutzung, Aufenthaltsqualität und Stimmung und Atmosphäre im öffentlichen Raum (von OmP), soziales Miteinander im Quartier und allgemeine Auswirkungen durch OmP. Besonders im Fokus standen zudem allgemeine Stress- bzw. Wohlfühlfaktoren in der Stadt und die Veränderung des eigenen Befindens im Zuge des VVs.

Bei qualitativen Interviews liegt die Schwierigkeit u.a. darin, empathisch und offen auf die Erzählperson

einzugehen und dabei gleichzeitig eine neutrale Rolle einzunehmen. Zudem war im Vorhinein nicht klar, wie die Befragten dem Projekt gegenüberstehen und ob sie beispielsweise einer Initiative angehören und mit dem Gespräch selbst ein Ziel verfolgen, das vielleicht gar nicht im direkten Zusammenhang mit ihrer Sichtweise zu OmP steht. Deshalb sollte bei der Auswertung auch immer reflektiert werden, dass ein Interview kein „neutraler“ Akt ist. Schließlich kann auch die Auswahl von Befragten als Intervention von außen verstanden werden bzw. Ergebnisse beeinflussen (vgl. Eckardt 2014: 152).

4.3 Auswertung und Analyse

Die folgenden Kapitel sind der Auswertung und Analyse der vier verschiedenen Methoden gewidmet. Entsprechend der Systematik der Methoden werden auch die Ergebnisse ausgehend vom Groben hin zum Feinen ausgewertet. Den Einstieg bildet somit die Kurzbefragung. Anschließend werden die Ergebnisse der Raubeobachtung und der Haushaltsbefragung sowie abschließend der qualitativen Interviews erläutert.

4.3.1 Kurzbefragung PassantInnen

Vor und nach VS wurden je 25 PassantInnen zu Stimmung, Atmosphäre und subjektivem Wohlbefinden in den Straßen von OmP befragt.

Über die Mehrheit der befragten PassantInnen fühlten sich sowohl vor als auch nach VS im Stadtraum von OmP wohl. So werden Stimmung und Atmosphäre vor VS als lebendig, entspannt und überwiegend angenehm bewertet. Gründe hierfür sind u.a. nette Menschen, gute Infrastruktur, Vielzahl an (kleinen, inhabergeführten) Geschäften und Gastronomieangeboten oder auch die Nähe zur Elbe. Verbesserungsmöglichkeiten werden in breiteren Gehwegen, einem gesonderten Radweg, mehr Miteinander, mehr Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Begegnungsorten und mehr Grün gesehen. Vereinzelt wurden die Straßen auch als zu eng und verkehrsbelastet empfunden, wobei Autos jedoch ohne explizite Nachfrage zunächst nur eine untergeordnete Rolle spielten. Erst auf Nachfrage entpuppten sich parkende und fahrende Autos als die größten Stressoren im Stadtraum, was aber einem grundsätzlichen „sich Wohlfühlen“ anscheinend nicht im Wege stand. Bedeutend ist hierbei, dass vor VS lediglich zwei Personen Autos direkt mit ihrem Wohlbefinden in Verbindung brachten, während nach VS 17 Personen die Autoreduzierung von sich aus als Grund für ihr Wohlbefinden angaben. Dies verdeutlicht, wie sehr Menschen sich an Autos im Straßenraum gewöhnt und damit abgefunden haben. Deren Dominanz wird scheinbar kaum in Frage gestellt und als „normale Gegebenheit“ betrachtet. Erst durch die tatsächliche Autoreduzierung entwickelt sich bzw. steigt das Bewusstsein für den großen Einfluss von Autos auf das subjektive Wohlbefinden.

Dementsprechend werden auch Stimmung und Atmosphäre nach VS deutlich besser bewertet. Es fallen Begriffe wie „vielfältig“, „perfekt“, „freundlich“, „sehr lebendig“, „gemütlich“, „nicht hektisch“, „wunderbar“, „schön“, „ungezwungen“ und „ruhig“. Ein/e Befragte/r empfindet den Stadtteil seit OmP als „wohnlicher und lebenswerter“. Auch bewerten einige PassantInnen die Stimmung und Atmosphäre explizit besser als vor VS. Der Straßenraum wird als entspannter, harmonischer, fröhlicher und ausgelassener und weniger hektisch, aggressiv, stressig und negativ wahrgenommen. Zudem wird berichtet, dass Menschen mehr zusammenkommen, die Straßen überschaubarer und das subjektive Wohlbefinden größer ist.

Die Aufenthaltsqualität wird - ähnlich wie das subjektive Wohlbefinden - sowohl vor als auch nach VS als gut oder sehr gut bewertet. Anzumerken ist allerdings, dass sich vor der Autoreduzierung mehr Befragte durch mangelnde Aufenthaltsmöglichkeiten gestresst fühlten, als während OmP. Dies zeigt, dass die freigewordene Fläche von den Menschen als Aufenthaltsraum angesehen wurde. Dies spiegelt sich auch in dem Stressor Menschengedränge wider, der vor VS einen bedeutenden Stressfaktor darstellte und sich nach VS stark

reduzierte. Die Menschen haben durch OmP mehr Raum für Bewegung und Aufenthalt und sind weniger gestresst. Eine Stressreduzierung durch OmP zeigte sich auch bei den anderen abgefragten Stressoren. So minimierte sich der durch Konflikte und rücksichtsloses Verhalten, FahrradfahrerInnen, mangelndes Miteinander, Lärm und Hektik ausgelöste Stress.

Zu betonen ist jedoch, dass der Stressor „wenig Grün“, trotz einiger Baumpflanzungen gestiegen ist. Ein Erklärungsansatz hierfür könnten die neu eröffneten Perspektiven und damit verbundenen Erwartungen an die freigewordene Fläche darstellen. Stadtraum mit Autos wird - von vielen - als normal angesehen. Durch Autoreduzierung entsteht bzw. steigt das Bewusstsein, wie viel auf andere Weise nutzbarer öffentlicher Raum vorhanden ist. Dadurch entstehen neue Wünsche und Erwartungen, die so vorher nicht bestanden. Dies spiegelt sich auch in den Bedürfnissen nach mehr Begegnungsorten und Grün in OmP wider.

4.3.2 Raumb Beobachtung

In den folgenden Kapiteln werden die Erhebungen der Raumb Beobachtungsmethoden einzeln ausgewertet. Begonnen wird bei den allgemeineren und flächendeckenden Methoden (Raumtagebuch und Gesamtraumerhebung) hin zu den detaillierteren und standortspezifischen Methoden (Aufenthalt & Bewegung im Raum und Kinder & SeniorInnen). Bei dem Raumtagebuch und der Gesamtraumerhebung werden die Ergebnisse des TICs zum Vergleich bzw. zur Ergänzung der eigenen Erhebungen herangezogen, allerdings sind diese nicht in Karten oder Diagrammen dargestellt.

4.3.2.1 Raumtagebuch (und Fotografie)

Für die Auswertung der Raumtagebücher wurden die Erhebungsprotokolle vom TIC anhand von sechs Kategorien codiert und zusammengefasst. Von den Autorinnen wurde „Atmosphäre und Stimmung sowie Charakter und Erscheinungsbild des Straßenraums“ als weitere, für diese Arbeit besonders relevant erscheinende, Kategorie ergänzt. Auch die Fotos wurden mit dem Fokus auf diese Kategorien ausgewertet.

Bewegung und Aufenthalt im Raum

Tätigkeiten wie Gehen, Sitzen, Stehen, Warten, Spazieren, Pausieren, Essen und Trinken, Beobachten oder Radfahren standen vor VS aufgrund fehlender konsumfreier Aufenthaltsmöglichkeiten sowie der starken Präsenz des ruhenden Verkehrs teils in großer räumlicher Konkurrenz zueinander. Treppenstufen und Hauseingänge dienten zum Aufenthalt und die Bewegung fand auf den schmalen Fußwegen statt. Nach VS hingegen wurde auch der Straßenraum als neuer großzügiger Bewegungs- und Aufenthaltsraum angenommen. Die neuen Sitzmöglichkeiten durch die Parklets und aufgestellten Sitzmöbel sowie die Bordsteinkante wurden als konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeit genutzt. Vor allem größere Gruppen, Familien und Personen mit Kinderwagen, Fahrrad oder Hund nutzten die Fahrbahn zum Schlendern und entspannteren Vorankommen.



Die Straße als sozialer Raum

Kommunikation, Interaktionen, Begegnungen oder Gespräche fanden vor VS meist auf Gehwegen und in gastronomischen Angeboten statt. Auch das Ottenser Kreuz wurde als sozialer Raum genutzt. Nach VS kamen Gespräche und Interaktionen immer wieder auch explizit auf der Fahrbahn zustande. Durch die Autoreduzierung wurde die Sichtbarkeit der Personen im Straßenraum deutlich erhöht und soziale Interaktionen konnten leichter und häufiger stattfinden. Im Rahmen von OmP wurden in der Großen Rainstraße sowie der Ottenser Hauptstraße zwei neue Tauschboxen aufgestellt, die rege genutzt wurden.



Sport und Spiel

Vor VS eigneten sich nur wenige Orte im Erhebungsraum für sportliche oder spielerische Aktivitäten, wie z.B. die Skulpturen am Ottenser Kreuz oder der Spritzenplatz außerhalb der Marktzeiten. Nach VS hingegen gingen Eltern mit Kindern (teils bewusst) auf der Fahrbahn und Kinder erkundeten Straßenraum und Parklets, die auch immer wieder zum Spielen und Klettern dienten. Auch zwei zeitweise aufgestellte Tischtennisplatten wurden viel genutzt.





Abb. 28 bis 31:
Bewegung und
Aufenthalt
vor VS



Abb. 32 bis 35:
Bewegung und
Aufenthalt
nach VS



Abb. 36 bis 38:
Straße als
sozialer Raum
vor VS



Abb. 39 bis 42:
Straße als
sozialer Raum
nach VS

Abb. 43: Sport
und Spiel
vor VS

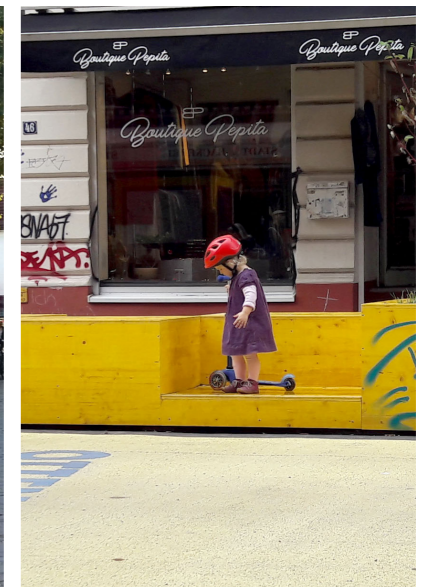


Abb. 44 bis 49:
Sport und Spiel
nach VS



Abb. 50 bis 54:
Funktionale
Anforderungen
und Konflikte
vor VS



Abb. 55 bis 56:
Funktionale
Anforderungen
und Konflikte
nach VS



Abb. 57 bis 59:
Aneignungs-
prozesse
vor VS



Abb. 60 bis
63: Aneignungsprozesse
nach VS



Abb. 64 bis 68:
Atmosphäre,
Stimmung und
Erscheinungsbild
vor VS



Abb. 69 bis 72:
Atmosphäre,
Stimmung und
Erscheinungsbild
nach VS





Funktionale Anforderungen und Konflikte im Straßenraum

Vor VS nutzten viele RadfahrerInnen die Fußwege, um Kopfsteinpflaster und Autoverkehr zu meiden. Auch Fahrräder und gewerblicher Müll wurden teilweise auf ihnen abgestellt. Dies führte zu Konflikten und Beeinträchtigungen. Aufgrund des hohen Anteils des ruhenden Verkehrs wurde der Lieferverkehr beeinträchtigt und der FußgängerInnenverkehr gefährdet. Da die RadfahrerInnen nach VS vermehrt die Fahrbahn und die neuen Fahrradabstellplätze nutzten, kam es zu weniger Konflikten. FußgängerInnen hatten Platz zum sicheren Gehen und Queren. Auch der Lieferverkehr konnte ungestört in den Haltebuchten stattfinden. Pkw fuhren jedoch teils ohne Zufahrtsberechtigung und/oder mit überhöhter Geschwindigkeit in das Projektgebiet, was zu Konflikten führte.



Aneignungsprozesse

Bereits vor VS gestalteten schon einige Gewerbetreibende die Vorzonen ihrer Geschäfte mit Begrünungselementen oder Sitzgelegenheiten. „Hauseingänge, Stufen und umfunktionsiertes Stadtmobiliar (Stromkästen, Müllboxen) [wurden] [...] von Gewerbetreibenden zum Pause machen genutzt“ (Bezirksamt Altona 2020a: 5). Bei AnwohnerInnen oder RaumnutzerInnen fanden hingegen kaum Raumaneignungen statt. Erst nach VS nutzten sie die Parklets neben dem Verweilen und sich Begegnen auch funktional für kleinere Aktionen wie einen Flohmarkt oder bepflanzten Versätze mit Blumen. Weiterhin wurden Tauschboxen auf der Fahrbahn aufgestellt. Auch die Aneignungsprozesse der Gewerbetreibenden nahmen nach VS zu und wurden raumgreifender. So stellte z.B. ein Blumenladen Pflanzen und ein Einrichtungsgeschäft Sitzmöbel auf die Fahrbahn.



Atmosphäre und Stimmung sowie Charakter und Erscheinungsbild des Straßenraums

Autos waren vor VS im Straßenraum äußerst präsent und dominant. Beinahe zu jeder Tageszeit waren alle vorhandenen Parkplätze in den Straßen von OmP belegt. Die Autos parkten an beiden Straßenseiten sowie teilweise auf den Gehwegen oder auf dem Spritzenplatz. Als FußgängerIn ließ es sich nur schwer erkennen, wer sich z.B. auf der gegenüberliegenden Gehwegseite aufhielt oder welche Geschäfte dort ansässig sind. Nach VS war der Straßenraum nahezu frei von Autos und die Sichtbarkeit des öffentlichen Raums, der Architektur, der Straßenbäume, der Geschäfte, der RadfahrerInnen, FußgängerInnen, (spielenden) Kinder, Verweilenden etc. war deutlich erhöht. Der Charakter der Straßen von OmP wurde nicht mehr von Autos sondern von Menschen und deren Interaktionen geprägt. Die NutzerInnen genossen sichtlich den neu gewonnen öffentlichen Raum und das größere Platzangebot.

4.3.2.2 Kartierung des Gesamtraums

Beim Vergleich der Gesamtraumerhebungen zeigt sich eine Reduzierung der Personenanzahl von 555 vor VS auf 412 nach VS. Dies lässt sich v.a. durch die unterschiedlichen Witterungsverhältnisse begründen. Hervorzuheben ist jedoch die starke Zunahme der Fahrbahnnutzung: vor VS hielten sich 93 Personen (17 %) auf der Fahrbahn auf, nach VS waren es 132 (32 %) (vgl. Abb. 73). Auch das TIC konnte eine Entspannung der Situation für FußgängerInnen und RadfahrerInnen nach VS feststellen. Hier war allerdings keine nennenswerte

Erhebungstage und Witterungsverhältnisse

vor VS: Sonntag, 25.08.2019 (sonnig, 24° bis 28°C)

nach VS: Sonntag, 27.10.2019 (sonnig, 11° bis 15°C)

Veränderung der Personenanzahl zu erkennen, sondern nur zwischen Werktagen und Samstagen, an denen sich rund 30 % mehr Personen im Raum befanden. (vgl. Bezirksamt Altona 2020a: 5) Die Intensität der Raumnutzung hängt somit stark von Witterungsverhältnissen und Wochentagen ab.

Im Folgenden wird genauer auf die unterschiedlichen Nutzungsarten Gehen, Radfahren, Sitzen und Stehen eingegangen. Die Anzahl der Gehenden war an beiden Sonntagen (vor VS 272; nach VS 261) sehr ähnlich. Der Anteil der FahrbahnnutzerInnen hat sich allerdings von 11 auf 33 % erhöht. Der relativ hohe Anteil von 11 % vor VS lässt sich v.a. durch Straßenüberquerungen erklären, wie z.B. im Bereich des Zebrastreifens in der Bahrenfelder Straße und am Ottenser Kreuz (vgl. Abb. 74). Nach VS wurde die Fahrbahnfläche jedoch auch von Einzelpersonen, Pärchen und Gruppen zum längeren Laufen und Schlendern genutzt und diente als Alternative zum vorherigen Gehen auf dem Fußweg. Dies konnten ebenfalls die Erhebungen des TICs bestätigen (vgl. ebd.). Weiterhin zeigt sich, dass v.a. der nördliche Teil der Bahrenfelder Straße sowie die Ottenser Hauptstraße als neue Bewegungsräume genutzt wurden. Vereinzelt lässt sich dies auch auf der Fahrbahnfläche im Bereich des Spritzenplatzes erkennen. (vgl. Abb. 75) Radfahrende gab es nach VS zwar weniger (vor VS 65; nach VS 50), allerdings nutzten diese vermehrt die Fahrbahn statt des Fußwegs (vgl. Abb. 73) (Erhöhung von 78 % auf 88 %). Dies bestätigten auch die Erhebungen des TICs (vgl. Bezirksamt Altona 2020a: 5). Die Anzahl der Sitzenden hat sich von 179 auf 80 Personen verringert (vgl. Abb. 73). Dieser starke Unterschied lässt sich durch die deutlich wärmeren Temperaturen vor VS erklären. Die im

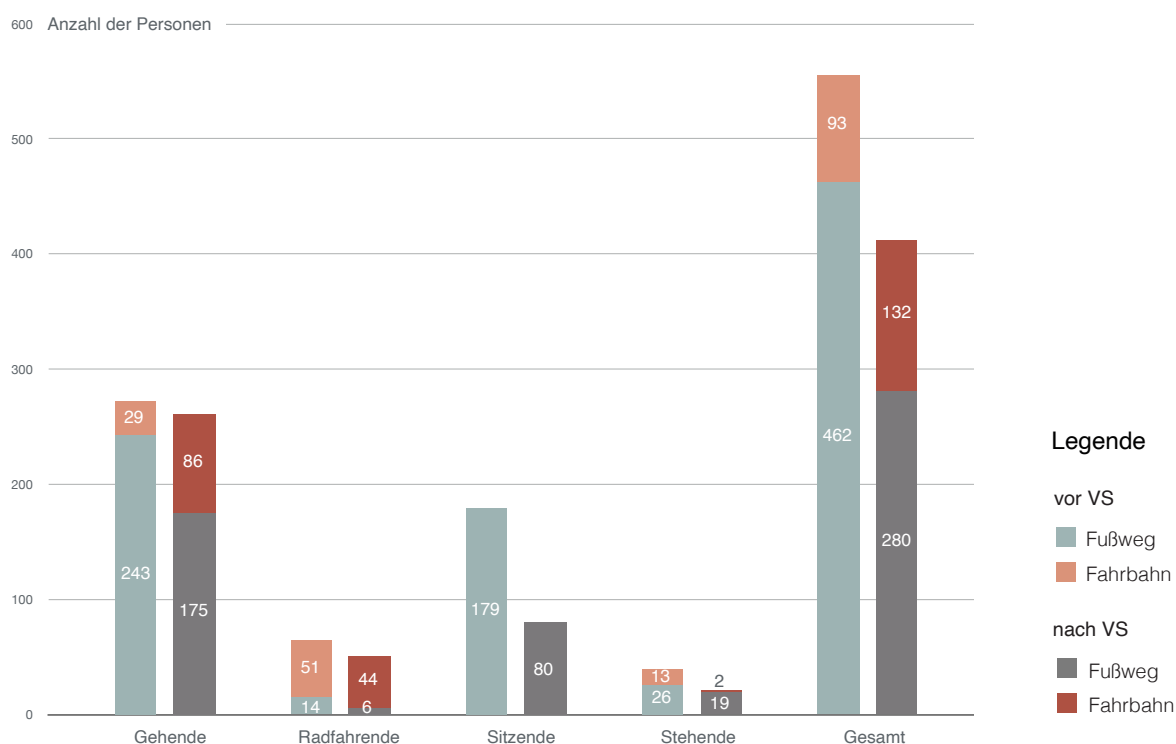


Abb. 73: Nutzungsverteilung der Gesamtraumerhebung

Erhebungsraum zahlreiche vorhandene Außengastronomie war nach VS fast komplett eingestellt, weshalb es kaum Möglichkeiten gab im kommerziellen Raum (kR) draußen zu sitzen. Auch im öffentlichen Raum (öR) dienten zu diesem Erhebungszeitpunkt nur die Parklets als neue Sitzmöglichkeiten. Die Anzahl der Stehenden hat sich nach VS ebenfalls verringert (vor VS 39; nach VS 21). Generell gibt es sowohl vor als auch nach VS viele Stehende vor den Schaufenstern. Die hohe Anzahl vor VS lässt sich durch eine Gruppe einer Stadtführung erklären, die vor einer Lokalität wartete.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Fahrbahnfläche als neuer Bewegungs- und Aufenthaltsraum von unterschiedlichen NutzerInnen gerne angenommen wurde. Besonders deutlich wird dies im Übergangsbereich von OmP zum nicht autoreduzierten Bereich der Ottenser Hauptstraße (vgl. Abb. 75). Auch gibt es im Projektgebiet mehr und weniger stark frequentierte Räume. Die Ottenser Hauptstraße und die nördliche Bahrenfelder Straße stellen dabei die von FußgängerInnen und RadfahrerInnen am stärksten frequentierten Bewegungsräume dar, während die Straßen rund um den Spritzenplatz und die Große Rainstraße weniger stark genutzt wurden. Hier befinden sich allerdings viele konsumorientierte Orte, die bei wärmeren Temperaturen sehr gut besucht sind. Auch der Wochenmarkt auf dem Spritzenplatz ist an den Markttagen stark frequentiert.

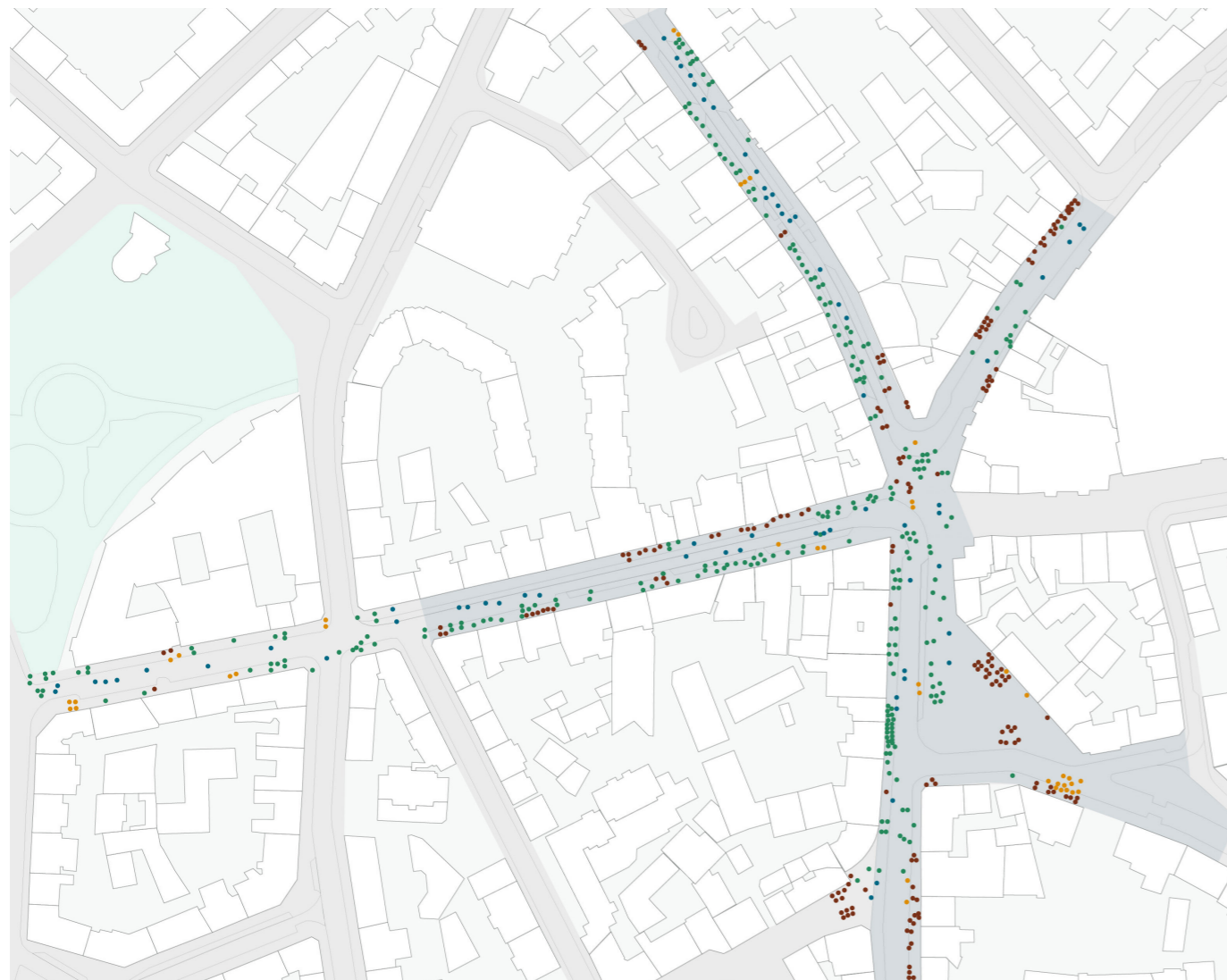


Abb. 74: Kartierung Gesamttraum vor VS (25.08.2019)

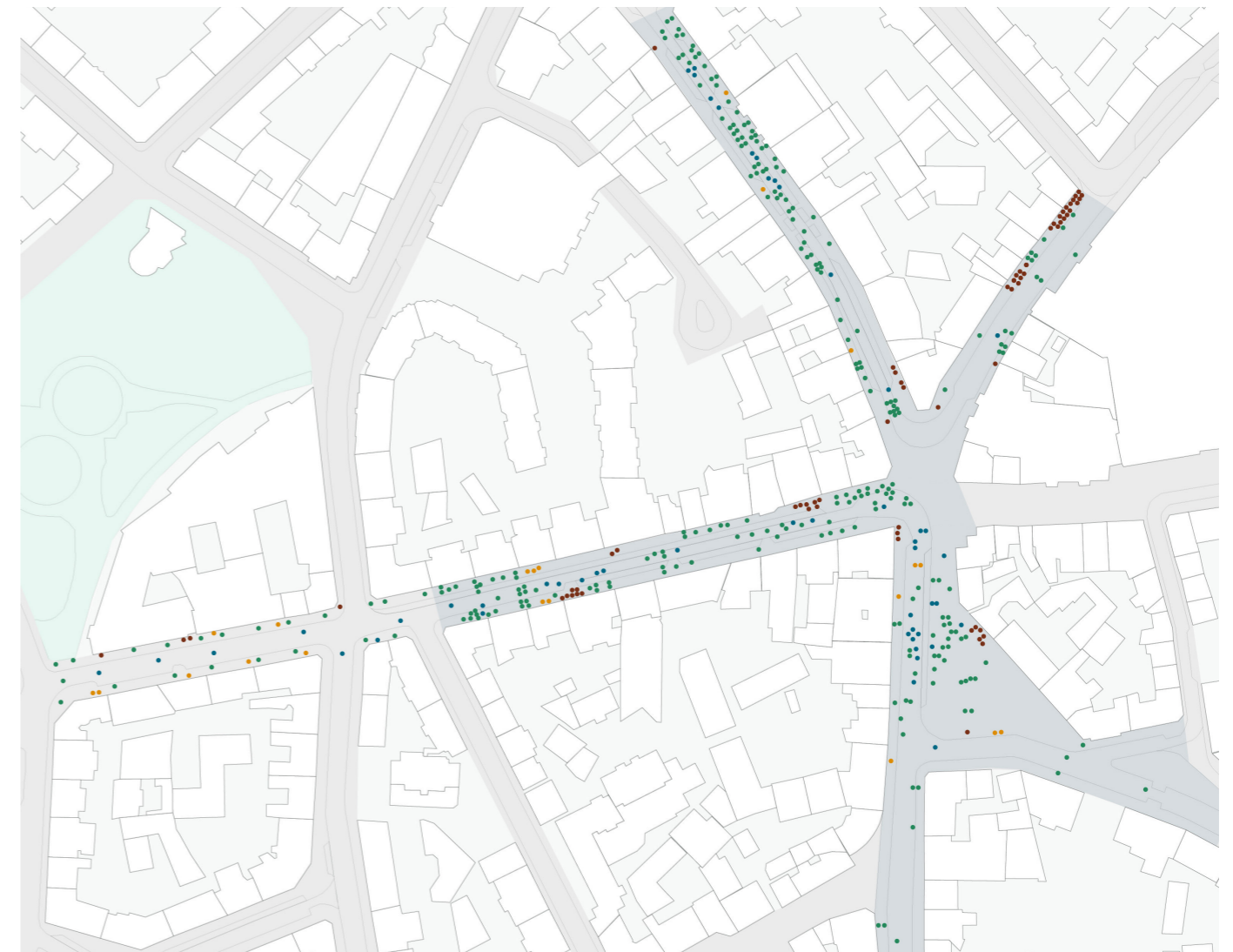


Abb. 75: Kartierung Gesamttraum nach VS (27.10.2019)

Legende

- Gehende
- Radfahrende
- Sitzende
- Stehende
- Projektgebiet

4.3.2.3 Aufenthalt und Bewegung im Raum

Da die Witterungsbedingungen werktags nach VS bedeutend schlechter waren als vor VS, an den Sonntagen hingegen ähnliche Bedingungen herrschten, werden die Werktags- und Sonntagserhebungen getrennt voneinander ausgewertet.

Vergleich der Werktagserhebungen

Die Gesamtanzahl der sich im Raum aufhaltenden Menschen unterschied sich an beiden Werktagen kaum (vor VS 3.193; nach VS 2.968), insgesamt ist ein Rückgang von nur 7 % zu verzeichnen. Dieser verteilt sich auf fast alle Erhebungsstandorte und Nutzungen (vgl. hierzu Tab. 2) und lässt sich v.a. durch die schlechteren Witterungsbedingungen nach VS erklären. Bei den Kategorien Stehen und Sitzen (im kR und öR) sind die stärksten Abnahmen zu erkennen, was sich u.a. auch mit der teils bereits eingestellten Außengastronomie begründen lässt. Weiterhin gingen und verweilten die Menschen etwas weniger, fuhren weniger Roller und Fahrrad und eilten etwas häufiger. Auch trieben vor VS 2 Personen Sport im öffentlichen Raum, nach VS niemand mehr. Eine leichte Zunahme ist hingegen bei den Personen mit Kinderwagen zu verzeichnen.

Das Ottenser Kreuz ist mit einer Zunahme von 20 % (vor VS 881; nach VS 1.058) der einzige Standort, an dem sich nach VS mehr Personen aufhielten, v.a. RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Der Spritzenplatz verzeichnet hingegen mit 49 % (vor VS 137; nach VS 70) den stärksten Rückgang. Dies lässt sich u.a. durch die vermehrte Fahrbahnnutzung der

Erhebungstage und Witterungsverhältnisse

vor VS: Mittwoch, 28.08.2019 (sonnig, 26° bis 30°C)
 Sonntag, 25.08.2019 (sonnig, 24° bis 28°C)
 nach VS: Donnerstag, 26.09.2019: wolkig (teils Regen, 14° bis 17°C)
 Sonntag, 27.10.2019 (sonnig, 11° bis 15°C)

FußgängerInnen und RadfahrerInnen erklären, welche allerdings - da es sich um einen Platz handelt - in diesen Erhebungen nicht auftaucht. Die Mottenburger Twiete folgt mit dem zweitstärksten Rückgang von 30 % (vor VS 510; nach VS 357). Hier verweilten zwar mehr Menschen, aber Stehen, Radfahren und Sitzen im öR erfolgte seltener. Auch in der Ottenser Hauptstraße ist eine Abnahme zu erkennen. Nach VS hielten sich hier 175 Personen weniger (vor VS 841; nach VS 666) auf. Dies betrifft v.a. Stehen und Sitzen im kR sowie Gehen und Radfahren. Auch in der Bahrenfelder Straße standen und saßen die Menschen seltener im kR, allerdings sind bei einem Rückgang von 1 % (vor VS 824; nach VS 817) insgesamt nur geringe Veränderungen ablesbar. Hervorzuheben ist hier jedoch, dass mehr Personen verweilten.

Aufenthalt und Bewegung im Raum Werktagserhebung		Stehen öR*	Stehen kR*	Sitzen öR*	Sitzen kR*	Gehen	Eilen	Ver- weilen	Sport	Roller	Fahr- rad	Kinder- wagen	Standort(e) gesamt	
vor Versuchsstart	Standort A Mottenburger Twiete	5	8	13	27	339	0	7	1	2	86	22	510	
	Standort B Spritzenplatz	2	5	1	4	90	0	5	1	0	22	7	137	
	Standort C Ottenser Kreuz	35	10	6	32	620	3	14	0	0	135	26	881	
	Standort D Bahrenfelder Str.	0	18	0	31	626	1	16	0	4	106	22	824	
	Standort E Ottenser Hauptstr.	1	17	1	29	617	1	18	0	6	119	32	841	
	Gesamtes Gebiet	43	58	21	123	2.292	5	60	2	12	468	109	3.193	Veränderung
nach Versuchsstart	Standort A Mottenburger Twiete	0	0	1	25	216	2	11	0	1	77	24	357	-30 %
	Standort B Spritzenplatz	7	1	0	0	43	0	4	0	0	10	5	70	-49 %
	Standort C Ottenser Kreuz	21	17	11	19	772	4	17	0	3	169	25	1.058	20 %
	Standort D Bahrenfelder Str.	1	6	0	25	649	3	6	0	3	101	23	817	-1 %
	Standort E Ottenser Hauptstr.	0	2	0	17	512	1	16	0	1	79	38	666	-21 %
	Gesamtes Gebiet	29	26	12	86	2.192	10	54	0	8	436	115	2.968	
Veränderung	-33 %	-55 %	-43 %	-30 %	-4 %	100 %	-10 %	-100 %	-33 %	-7 %	6 %	-7		

*öR = öffentlicher Raum; kR = kommerzieller Raum

Die Ergebnisse der Vormittags- und Nachmittagserhebung, die pro Standort 25 Minuten betragen, wurden zusammengefasst. Somit entspricht jede Zelle der Tabelle einer Erhebungszeit von 50 Minuten.

Tab. 2: Ergebnisse der Werktagserhebungen von Aufenthalt und Bewegung im Raum

Vergleich der Sonntagserhebungen

Während sich am Sonntag vor VS insgesamt 2.220 Menschen an den Standorten aufhielten, waren es nach VS 2.490, also 270 Personen (12 %) mehr (vgl. Tab. 3). Der Zuwachs verteilt sich dabei auf fast alle Standorte. Den größten Anstieg von 45 % (vor VS 364; nach VS 526) verzeichnet die Ottenser Hauptstraße. Dieser begründet sich v.a. durch den Zuwachs bei den Aktivitäten Gehen und Verweilen und bei den Personen mit Kinderwagen. Der Anteil an Personen am Ottenser Kreuz nahm um 16 % (vor VS 705; nach VS 817) zu. Der größte Zuwachs verzeichnet sich beim Gehen, Verweilen und Rollerfahren sowie bei den Personen mit Kinderwagen. An der Bahrenfelder Straße nahm die Raumnutzung um 10 % (vor VS 499; nach VS 548) zu. Auch hier gab es mehr RollerfahrerInnen und Personen mit Kinderwagen. Die Personenanzahl an der Mottenburger Twiete erhöhte sich von 313 auf 335, was einem Zuwachs von 7 % entspricht. Auch hier gibt es deutlich mehr Personen mit Kinderwagen. Der einzige Standort, bei dem eine Abnahme (22 %) zu erkennen ist (vor VS 339; nach VS 264) ist der Spritzenplatz. Hier saßen vor VS 52 Personen im kR, nach VS allerdings nur noch 2, da die Außengastronomie fast komplett eingestellt war.

Während insgesamt ein Zuwachs an Menschen verzeichnet werden konnte, lassen sich bei der Verteilung hinsichtlich der Aktivitäten starke Unterschiede feststellen. So gibt es z.B. eine Reduzierung von Stehen im kR sowie Sitzen im öR und kR. Nur bei Stehen im öR ist eine Zunahme von 17 % festzustellen. Zudem gehen auch 15 % mehr Menschen, was 223 Personen entspricht. Ein deutlicher Zuwachs von 65 % zeigt sich darüber hinaus bei den Verweilenden. Während vor dem VS insgesamt nur 43 Personen verweilten, waren es nach VS 71. Diese Tendenz der Entschleunigung zeigt sich auch bei den Eilenden, welche sich von 8 vor VS auf 0 Personen nach VS reduzierte. Auch gab es nach VS etwas mehr Sporttreibende. Die Anzahl der FahrradfahrerInnen blieb hingegen beinahe gleich, vor VS waren es 363 Personen, danach eine Person weniger. Von besonderer Relevanz ist, dass sich der Anteil der RollerfahrerInnen (ausschließlich Kinder) um 192 % (23 Personen) erhöhte. Auch die Anzahl an Personen mit Kinderwagen nahm um mehr als das Doppelte zu, von 73 auf 161 (121 %).

Aufenthalt und Bewegung im Raum Sonntagserhebung		Stehen öR*	Stehen kR*	Sitzen öR*	Sitzen kR*	Gehen	Eilen	Verweilen	Sport	Roller	Fahrrad	Kinderwagen	Standort(e) gesamt	
vor Versuchstart	Standort A Mottenburger Twiete	8	0	2	5	212	0	9	1	1	62	13	313	
	Standort B Spritzenplatz	5	0	13	52	215	1	7	0	3	28	15	339	
	Standort C Ottenser Kreuz	11	19	1	46	485	4	12	2	2	106	17	705	
	Standort D Bahrenfelder Str.	3	4	0	11	355	1	8	0	3	98	16	499	
	Standort E Ottenser Hauptstr.	3	1	4	4	259	2	7	0	3	69	12	364	
	Gesamtes Gebiet	30	24	20	118	1.526	8	43	3	12	363	73	2.220	Veränderung
nach Versuchstart	Standort A Mottenburger Twiete	9	0	1	7	224	0	6	3	2	63	20	335	7 %
	Standort B Spritzenplatz	3	0	7	2	198	0	12	0	6	22	14	264	-22 %
	Standort C Ottenser Kreuz	16	5	0	22	591	0	31	0	13	101	38	817	16 %
	Standort D Bahrenfelder Str.	7	2	1	12	344	0	12	3	14	116	37	548	10 %
	Standort E Ottenser Hauptstr.	0	3	6	2	392	0	10	1	0	60	52	526	45 %
	Gesamtes Gebiet	35	10	15	45	1.749	0	71	7	35	362	161	2.490	
Veränderung		17 %	-58 %	-25 %	-62 %	15 %	-100 %	65 %	133 %	192 %	0 %	121 %	12 %	

*öR = öffentlicher Raum; kR = kommerzieller Raum

Tab. 3: Ergebnisse der Sonntagserhebungen von Aufenthalt und Bewegung im Raum

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Sonntagserhebung aufgrund der ähnlichen Witterungsverhältnisse aussagekräftigere Ergebnisse als die Werktagserhebung liefert. Zu betonen ist jedoch, dass werktags nach VS trotz des schlechten Wetters mehr Personen mit Kinderwagen unterwegs waren. Die vermehrte Nutzung der Straßen von OmP durch Familien zeigt sich bei der Sonntagserhebung noch einmal

viel ausgeprägter. Bestätigt wird dies auch durch die gestiegene Anzahl an Roller fahrenden Kindern. Aber nicht nur Familien mit Kindern nutzten das Projektgebiet am Sonntag nach VS vermehrt, sondern insgesamt mehr Menschen. Angemerkt werden kann z.B. der Zuwachs an Verweilenden und Sporttreibenden. Die Ottenser Hauptstraße stellte sich als besonders beliebter Aufenthaltsort heraus. Aus den Ergebnissen lässt sich somit ableiten, dass die Raumnutzung im Zuge von OmP sowohl quantitativ als auch qualitativ in Hinblick auf salutogene Nutzungen zugenommen hat. Insbesondere wird der öffentliche (Straßen-)Raum vermehrt von Familien und Kindern genutzt und entschleunigt RaumnutzerInnen.

4.3.2.4 Kinder und SeniorInnen

Für die Auswertung der Kinder und SeniorInnen wurden die Werktagserhebungen aufgrund der nicht vergleichbaren Witterungsverhältnisse zunächst getrennt von den Sonntagserhebungen betrachtet. Da beide Erhebungen jedoch ähnliche Tendenzen zeigten, wurden sie überlagert und gemeinsam ausgewertet (vgl. Tab. 4). Auf besondere Auffälligkeiten an Werk- bzw. Sonntagen wird dennoch eingegangen.

Insgesamt hielten sich nach VS 42 % mehr Kinder und SeniorInnen in den Straßen von OmP auf (vor VS 964; nach VS 1.370). Zu betonen ist in diesem Zusammenhang, dass auch an dem Werktag nach VS, trotz regnerischen und deutlich kälteren Witterungsbedingungen, eine deutliche Zunahme zu erkennen ist (vgl. hierzu Anhang 4).

Erhebungstage und Witterungsverhältnisse

vor VS:	Mittwoch, 28.08.2019 (sonnig, 26° bis 30°C)
	Sonntag, 25.08.2019 (sonnig, 24° bis 28°C)
nach VS:	Sonntag, 27.10.2019 (sonnig, 11° bis 15°C)
	Donnerstag, 26.09.2019 (wolkig, teils Regen, 14° bis 17°C)

Der Anteil der Kinder erhöhte sich dabei um 48 % (vor VS 600; nach VS 885) und verteilt sich wie folgt auf die Aktivitäten: während vor VS nur 2 Kinder spielten, so waren es nach VS 22. Auch beim Rollerfahren (56 %), Radfahren (51 %) und Gehen (45 %) zeigen sich deutliche Zunahmen. Der Anteil der SeniorInnen erhöhte sich etwas weniger, um 33 % (vor VS 364; nach VS 485). Hier zeigt sich die größte Zunahme beim Gehen (49 %), gefolgt vom Radfahren (11 %). Aufgrund der weitestgehend eingestellten Außengastronomie nahm der Anteil der Sitzenden sowohl bei den Kindern (-31 %) als auch den SeniorInnen (-66 %) ab. Die Ergebnisse zeigen, dass diese vulnerable NutzerInnengruppen den neu entstandenen öffentlichen Raum angenommen haben und sich vermehrt in OmP aufhielten. (vgl. hierzu auch Abb. 78 und 79)

Die Zunahme der Raumnutzung verteilt sich dabei auf fast alle Standorte. Nur an der Mottenburger Twiete sank die Nutzung um 9 %. Dies erklärt sich u.a. durch drei Kindergartengruppen bzw. Schulklassen, die den Standort am Werktag vor VS querten (vgl. Abb. 78). Die größten Nutzungssteigerungen weisen die Standorte Ottenser Hauptstraße mit 102 % und Ottenser Kreuz mit 75 % auf. Bahrenfelder Straße (29 %) und Spritzenplatz (5 %) folgen.

Besonders hervorzuheben ist die starke Zunahme der Fahrbahnnutzung um 281 %, die sich auf alle Standorte verteilt. So erhöhte sich der Anteil der FahrbahnutzerInnen von 7 % vor VS (72 von 964 Personen) auf 20 % nach VS (274 von 1.370 Personen). Die bereits vor VS hohe Anzahl von 72 erklärt sich einerseits durch viele RadfahrerInnen (19 Kinder, 19 SeniorInnen) und andererseits durch Straßenquerungen von Gehenden am Ottenser Kreuz (13 Kinder, 13 SeniorInnen). Kategorisierung und Kartierung an diesem Standort waren aufgrund seiner räumlichen Voraussetzung (Diagonalsperre, Straßenquerungspunkt) sowie regem Betrieb teils schwierig, weshalb hier viele Gehende auf der Fahrbahn eingetragen wurden. Durch Beobachtungen kann allerdings bestätigt werden, dass hier vor VS fast ausschließlich Straßenquerungen und kein Aufenthalt stattfanden nach VS hingegen schon. Darüber hinaus zeigt sich auch bei Vernachlässigung des Ottenser Kreuz in der Berechnung eine Erhöhung des Anteils der Fahrbahnnutzung von 4 % auf 16 %.

Kinder und SeniorInnen Überlagerung der Erhebungstage		Standort A Mottenburger Twiete		Standort B Spritzenplatz		Standort C Ottenser Kreuz		Standort D Bahnenfelder Str.		Standort E Ottenser Hauptstr.		Gesamtes Gebiet		Nutzungsveränderung
		Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	
vor Versuchstart	Kinder											600	36	
	Gehende	131	0	58	-	132	13	90	1	80	1	491	15	
	Radfahrende	23	2	4	-	20	5	11	4	11	8	69	19	
	Rollerfahrende	5	1	4	-	2	0	4	0	10	1	25	2	
	Sitzende	0	0	8	-	0	0	2	0	3	0	13	0	
	Spielende	0	0	1	-	1	0	0	0	0	0	2	0	
	SeniorInnen											364	36	
	Gehende	55	0	19	-	61	13	93	4	61	0	289	17	
	Radfahrende	12	2	2	-	9	6	6	4	8	7	37	19	
	Sitzende	1	0	15	-	18	0	1	0	3	0	38	0	
Gesamt	227	5	111	-	243	37	207	13	176	17	964	72		
nach Versuchstart	Kinder											885	169	48 %
	Gehende	113	9	47	-	203	41	128	14	220	20	711	84	45 %
	Radfahrende	16	8	6	-	48	30	13	12	21	16	104	66	51 %
	Rollerfahrende	2	1	6	-	20	6	10	2	1	0	39	9	56 %
	Sitzende	1	0	0	-	1	0	0	0	7	0	9	0	-31 %
	Spielende	2	2	11	-	1	0	2	2	6	6	22	10	1.000 %
	SeniorInnen											485	105	33 %
	Gehende	57	4	45	-	135	35	102	22	92	13	431	74	49 %
	Radfahrende	14	11	1	-	10	8	11	8	5	4	41	31	11 %
	Sitzende	2	0	0	-	8	0	0	0	3	0	13	0	-66 %
Gesamt	207	35	116	-	426	120	266	60	355	59	1.370	274		
Veränderung	-9 %	600 %	5 %	-	75 %	224 %	29 %	362 %	102 %	247 %	42 %	281 %		

*Gesamt = Fußweg und Fahrbahn zusammen

Tab. 4: Ergebnisse der Überlagerung der Erhebungstage von Kindern und SeniorInnen

Auch die Nutzungsverteilung auf Fahrbahn und Fußweg (vgl. Abb. 76 und 77) zeigt, dass die Fahrbahn im Zuge des VV verstärkt vom Transit- zum Aufenthaltsraum wurde: so nutzten sowohl SeniorInnen als auch Kinder die Straße zum Spaziergehen, Kinder fuhren Roller und 10 von 22 spielenden Kindern spielten auf der Fahrbahn. Auch Radfahrende nutzten vermehrt die Fahrbahn anstatt des Fußweges.

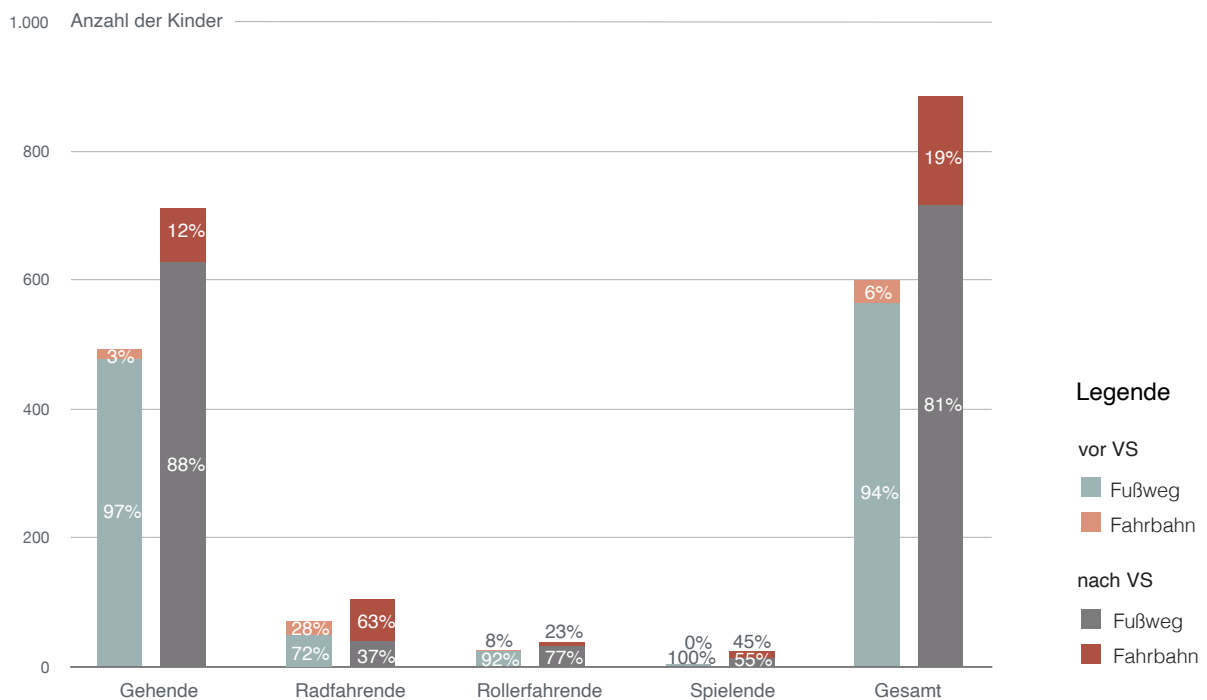


Abb. 76: Nutzungsverteilung der Kinder (Fahrbahn und Fußweg) - Überlagerung der Erhebungstage

Die Ergebnisse der Vormittags- und Nachmittagsserhebung, die pro Standort 25 Minuten betragen, wurden zusammengefasst. Somit entspricht jede Karte und jede Zelle der Tabelle einer Erhebungszeit von 50 Minuten, bei der Überlagerung der Erhebungstage sind es 100 Minuten.

Bei der Auswertung des Spritzenplatzes (Standort B) ist zu berücksichtigen, dass dort nur der Platz betrachtet wurde und nicht zusätzlich auch die angrenzende Fahrbahn. Deshalb liegen für Standort B keine Werte bei der Kategorie Fahrbahn vor.

Diagramme dienen dem Vergleich der Fußweg- und Fahrbahnnutzung, weshalb die Kategorie Sitzende nicht dargestellt ist.

Legende

Kinder

- Gehende
- Radfahrende
- Sitzende
- Rollerfahrende
- Spielende

SeniorInnen

- Gehende
- Radfahrende
- Sitzende
- Projektgebiet



Abb. 78: Kinder und SeniorInnen vor VS (Überlagerung der Erhebungstage)

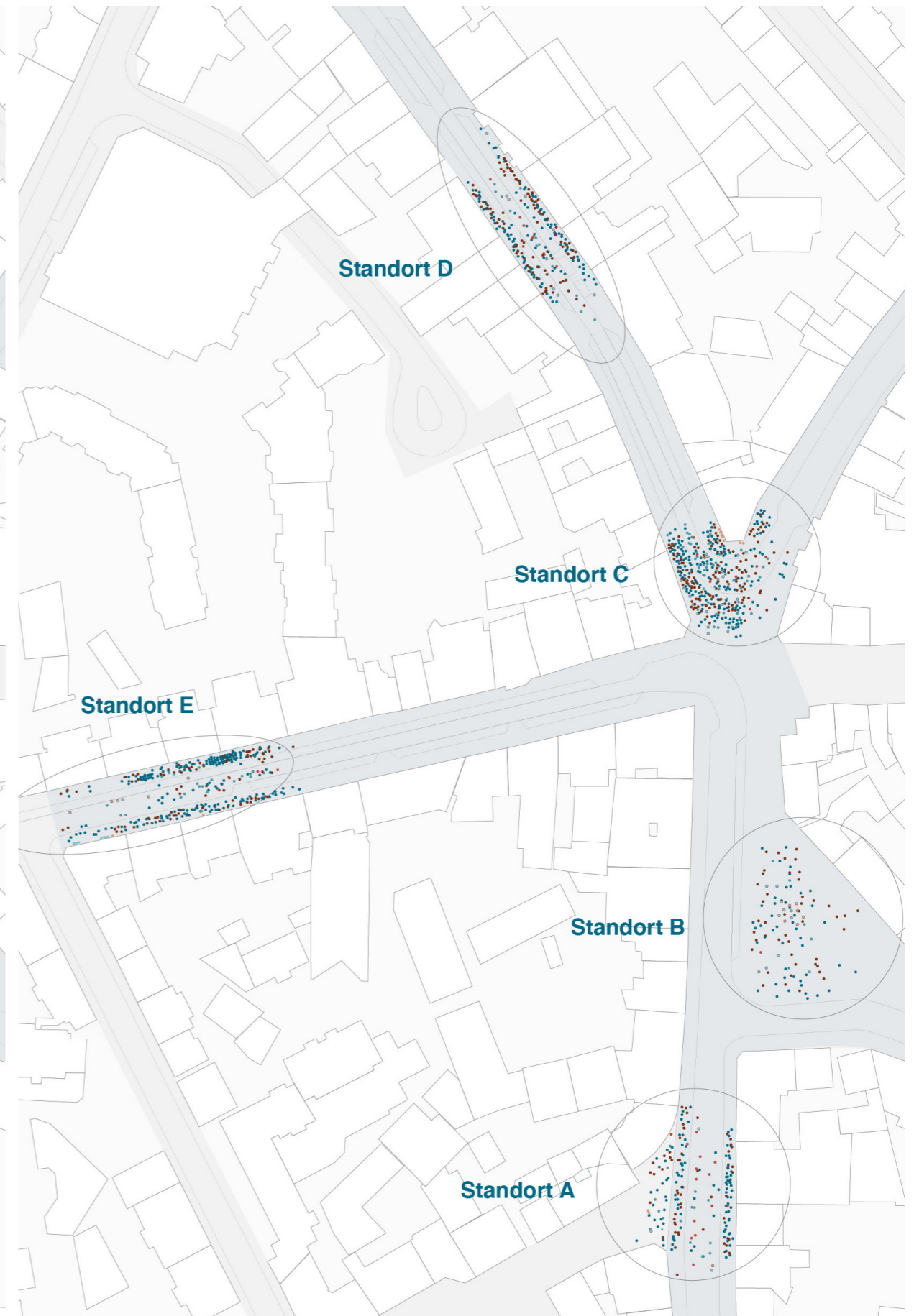


Abb. 79: Kinder und SeniorInnen nach VS (Überlagerung der Erhebungstage)

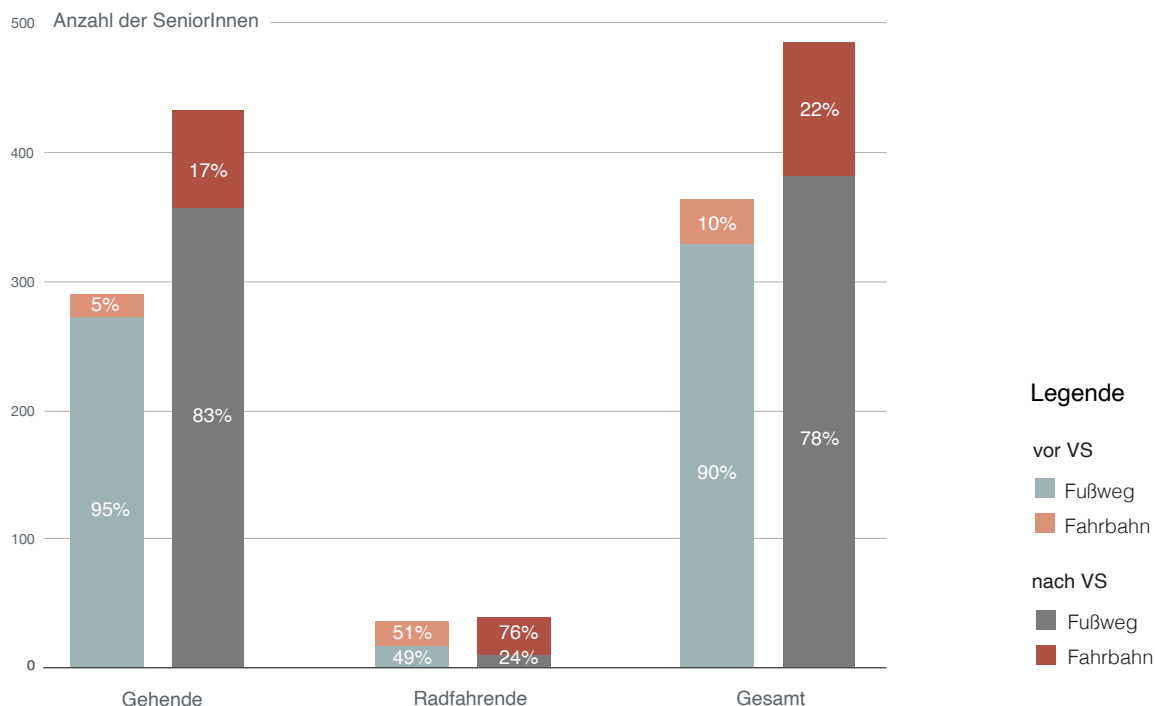


Abb. 77: Nutzungsverteilung der SeniorInnen (Fahrbahn und Fußweg) - Überlagerung der Erhebungstage

Da die Erhebungen zu Kindern und SeniorInnen und Aufenthalt und Bewegung im Raum zeitlich und räumlich parallel stattfanden, lässt sich ihr Anteil an allen RaumnutzerInnen berechnen. Dafür wird die Anzahl der Personen mit Kinderwagen, die bei der Aufenthalt und Bewegung im Raum-Erhebung als eine Person gezählt wurden, noch einmal zu der Gesamtanzahl der RaumnutzerInnen addiert, da Kinder im Kinderwagen bei der Kinder und SeniorInnen-Erhebung als ein Kind kartiert wurden.

Festzustellen ist hierbei, dass sich durch OmP die Zusammensetzung der Personen im Projektgebiet zugunsten der in dieser Arbeit betrachteten vulnerablen NutzerInnengruppen verändert hat. Ihr Anteil (werktags und sonntags) an allen RaumnutzerInnen erhöhte sich von 17 % auf 24 %. Zu betonen ist dabei, dass sich die Anzahl aller RaumnutzerInnen allerdings nur um 139 (von 5.595 auf 5.734), die Anzahl der Kinder und SeniorInnen jedoch um 406 (von 964 auf 1.370) erhöhte. (vgl. Tab. 5) Dies deutet darauf hin, dass diese vulnerablen Gruppen besonders von autoreduzierten Zonen profitieren und im Umkehrschluss auch besonders negativ vom fahrenden und ruhenden Verkehr betroffen sind.

Anteil der Kinder und SeniorInnen an allen RaumnutzerInnen	werktags			sonntags			Überlagerung d. Erhebungstage		
	Anzahl	Zuwachs	Anteil	Anzahl	Zuwachs	Anteil	Anzahl	Zuwachs	Anteil
vor Versuchsstart									
alle RaumnutzerInnen	3.302	-	-	2.220	-	-	5.522	-	-
Kinder und SeniorInnen	505	-	15 %	459	-	21 %	964	-	17 %
nicht-KuS*	2.797	-	85 %	1.761	-	79 %	4.558	-	83 %
nach Versuchsstart									
alle RaumnutzerInnen	2.968	-334	-	2.490	270	-	5.458	-64	-
Kinder und SeniorInnen	669	164	23 %	701	242	28 %	1.370	406	24 %
nicht-KuS*	2.299	-498	77 %	1.789	28	72 %	4.088	-470	76 %

*nicht-KuS = alle RaumnutzerInnen außer Kinder und SeniorInnen

Tab. 5: Anteil der Kinder und SeniorInnen an allen RaumnutzerInnen

Genauer zu hinterfragen ist hier noch einmal, wieso sich die Anzahl von Kindern und SeniorInnen so stark erhöhte, die Gesamtanzahl der RaumnutzerInnen jedoch kaum. Dies lässt sich durch eine getrennte Betrachtung der Erhebungstage erklären: am sonnigen Sonntag (nach VS) hielten sich 116 mehr RaumnutzerInnen, die nicht Kinder oder SeniorInnen (nicht-KuS) sind, und 242 mehr Kinder und SeniorInnen an den Standorten auf. Am regnerischen Werktag waren dort hingegen 383 weniger Nicht-KuS, aber trotzdem noch 164 mehr Kinder und SeniorInnen. Dies zeigt, dass bei gutem Wetter generell mehr Menschen, aller Altersgruppen, aber v.a. auch mehr Kinder und SeniorInnen den öffentlichen Raum nutzen, während bei schlechterem Wetter Nicht-KuS ihre Aktivitäten im öffentlichen Raum tendenziell eher reduzieren und jüngere und ältere Menschen sich dort aber weiterhin aufhalten.

4.3.2.5 Zusammenfassung der Ergebnisse und Methodenkritik

Bei einer zusammenfassenden Betrachtung der Ergebnisse der vier verschiedenen Raubeobachtungsmethoden Raumtagebuch (und Fotografie), Kartierung des Gesamtraums, Aufenthalt und Bewegung im Raum und Kinder und SeniorInnen lässt sich grundsätzlich festhalten, dass der neu gewonnene öffentliche Raum von verschiedenen Bevölkerungsgruppen und für verschiedene Aktivitäten angenommen wurde.

Trotz der Durchführung von OmP im Herbst und Winter und den schlechteren Witterungsbedingungen (teils Regen, deutlich kälter) nach VS, hielten sich während des VVs in den (fast) autofreien Straßen mehr Menschen im öffentlichen Raum auf. Dabei hängt die Zahl der RaumnutzerInnen vor allem von den Witterungsbedingungen und den unterschiedlichen Wochentagen ab. So hielten sich z.B. samstags generell mehr Personen im Projektgebiet auf als werktags.

Insbesondere von Kindern und SeniorInnen wurde der freigewordene Raum angenommen. So änderte sich die Zusammensetzung der RaumnutzerInnen im Projektgebiet zugunsten dieser vulnerablen NutzerInnengruppen. Hervorzuheben ist hier, dass auch am Werktag nach VS, an dem es kühl war und teilweise regnete, die Anzahl der Kinder und SeniorInnen deutlich höher war, als am Werktag vor VS, an dem es warm und sonnig war. Dies lässt darauf schließen, dass die Nutzung des öffentlichen Raums durch diese vulnerablen NutzerInnengruppen vielmehr vom fahrenden und ruhenden Verkehr als von den Witterungsbedingungen beeinflusst wird. Neben Kindern und SeniorInnen nutzten auch Familien den Raum vermehrt.

Zudem zeigten sich klare Veränderungen in den Aktivitäten. Nach VS fanden mehr (nachbarschaftliche) Kommunikation, soziale Interaktionen und Gespräche im öffentlichen Raum statt, im Speziellen auch auf der Fahrbahnfläche. So konnten z.B. Aktionen wie Flohmärkte, Nachbarschaftsfrühstück, Büro im Freien, Tischtennis spielen o.ä. beobachtet werden. Auch die Tauschboxen wurden rege genutzt und brachten Menschen im Quartier zusammen. Es wurde auf der Straße getanzt, zusammen Blumen gepflanzt und sich letztlich Raum angeeignet. Kinder nutzten das vermehrte Platzangebot zum Laufen, Rad- und Rollerfahren und Spielen und konnten sich freier und selbstständiger im Straßenraum bewegen. Letzteres galt auch für SeniorInnen. Dies zeigt, dass v.a. diese vulnerablen NutzerInnengruppen von der autoreduzierten Zone profitierten.

Auch RadfahrerInnen nutzten nach VS vermehrt die Fahrbahn anstatt des Gehwegs, wodurch sich auch die Situation für FußgängerInnen entspannte. Dadurch kam es zu weniger Konflikten und weniger Enge.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Fahrbahnfläche durch OmP zum großzügigen und viel genutzten Aufenthalts- und Bewegungsraum wurde und der nicht-motorisierte Verkehr insgesamt deutlich mehr Platz hatte. Auch die aufgestellten Stadtmöbel wurden gerne und viel für unterschiedliche Aktivitäten und von unterschiedlichen NutzerInnengruppen angenommen.

Letztlich konnte auch eine Entschleunigung der RaumnutzerInnen beobachtet werden. Die Menschen bewegten sich teilweise langsamer, eilten weniger und verweilten häufiger im öffentlichen Raum.

Methodenkritik

Bei der kritischen Betrachtung der verwendeten Raumb Beobachtungsmethoden ist generell noch einmal zu betonen, dass diese nur Momentaufnahmen sind: sie vermitteln zwar einen Eindruck über das Raumgeschehen und können Tendenzen aufzeigen, stellen aber nicht die „absolute“ Wirklichkeit dar. Um möglichst aussagekräftige Ergebnisse zu erzielen, wurde versucht, häufig an verschiedenen Tagen und Uhrzeiten zu erheben.

Reflektiert zu betrachten ist zudem, dass die Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Witterungsverhältnisse z.T. nicht vergleichbar sind. Dies wurde bei der Auswertung so gut wie möglich berücksichtigt. Weiterhin sind Raumb Beobachtungen - trotz der Bemühung möglichst neutral zu beobachten - generell subjektiv. So könnte es z.B. bei der Einschätzung vom Alter (noch Kind?, schon SeniorIn?) zu Fehlern gekommen sein. An einigen Standorten war zudem sehr viel Betrieb, weshalb eine fehlerfreie Dokumentation aller relevanten Aspekte teilweise schwierig war. Insgesamt setzte die Durchführung der vielen verschiedenen Methoden auch einen sehr straffen Zeitplan voraus, der vorher hinsichtlich der damit verbundenen Anstrengungen (z.B. Kälte, Regen, Hitze, kaum Pausen) von den Autorinnen unterschätzt wurde.

Bezüglich der Methode Fotografie ist anzumerken, dass es leider nicht möglich war, alle interessanten Situationen, die beobachtet wurden, durch Fotos zu dokumentieren. Dies lag einerseits daran, dass zeitgleich teils andere Methoden durchgeführt wurden und andererseits daran, dass entsprechende Situationen zum Teil sehr schnell vorüber gingen. Retrospektiv kann festgehalten werden, dass für diese Methode mehr Zeit notwendig gewesen wäre.

Auch bei der Methode Kinder und SeniorInnen kam es am Ottenser Kreuz aufgrund seiner räumlichen Voraussetzung zu methodischen Schwierigkeiten bei der Analyse der Fahrbahnutzung. Der Standort liegt an einer Kurve und Diagonalsperre und dient daher vorwiegend dem Überqueren der Straße. Aufgrund der hohen Anzahl an RaumnutzerInnen mussten Kategorisierung und Kartierung - und damit auch die Entscheidung, ob jemand die Fahrbahn nutzt oder sie nur quert - schnell erfolgen. Eine längerfristige Beobachtung war nicht möglich, da dann die Gefahr bestand, dass andere RaumnutzerInnen übersehen und nicht erfasst werden. Deshalb wurden hier z.T. viele Gehende auf der Fahrbahn eingetragen, die die Fahrbahn jedoch evtl. nur als Transit- und nicht als Bewegungsraum nutzten. Daher eignete sich diese Methode an diesem Standort nur bedingt für Aussagen zur Fahrbahnutzung. Dies hätte im Vorhinein erkannt und methodisch aufgearbeitet werden können.

4.3.3 Haushaltsbefragung

Im Folgenden erfolgt die Auswertung der Haushaltsbefragung. Zunächst werden allgemeine Informationen zu den Haushalten gegeben und die relevanten Ergebnisse hinsichtlich der Forschungsfrage dargestellt. An geeigneten Stellen werden zudem Kommentare von befragten AnwohnerInnen, die der Erklärung von Antworten dienten, in die Auswertung einbezogen und teils zitiert. Abschließend erfolgt eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse sowie eine Methodenkritik.

4.3.3.1 OmP aus Stadtteilperspektive

Insgesamt wurden 6.400 Haushalte im Projektgebiet und seiner Umgebung zur Teilnahme an der Haushaltsbefragung eingeladen. Bei einer vergleichsweise hohen Rücklaufquote von 28 % antworteten 1.779 Haushalte. Dies spiegelt das große Interesse der AnwohnerInnen an dem Projekt wider. Der Größe der einzelnen Zonen entsprechend, antworteten 254 Haushalte aus dem Projektgebiet (Zone A), 397 Haushalte aus dem angrenzenden Bereich (Zone B) und 1.115 Haushalte aus dem restlichen Untersuchungsgebiet (Zone C). 13 Haushalte machten zu ihrem Wohnort keine Angabe.

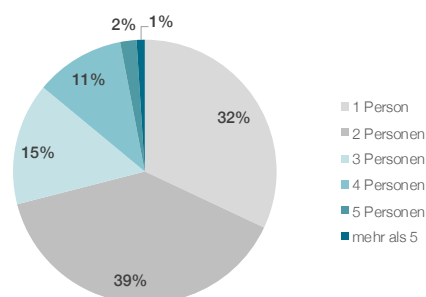


Abb. 80 : Haushaltsgröße

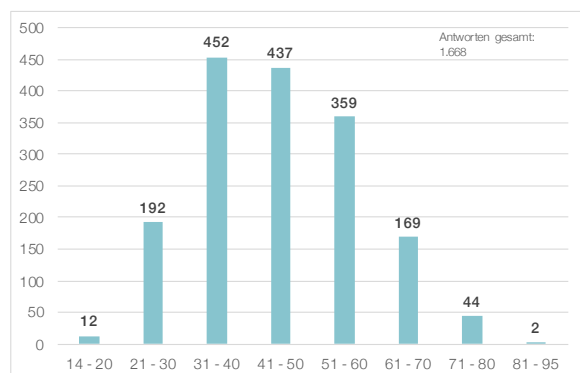


Abb. 81 : Altersverteilung der Befragten

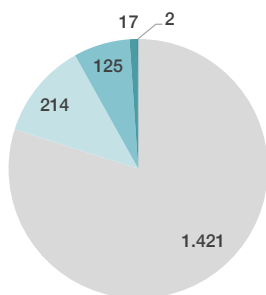
stark, mit 169 bis 192 Antworten insgesamt eher schwach vertreten. Die Gruppe der Älteren (über 71 Jahre), die für diese Arbeit besonders relevant war, ist mit nur 46 Antworten ebenfalls sehr schwach vertreten.

Im Großteil der befragten Haushalte leben weder Kinder noch Jugendliche. Insgesamt leben in 358 Haushalten Kinder unter 13 Jahren, in den meisten davon (214 Haushalte) ein Kind, in 125 Haushalten zwei Kinder und in 19 Haushalten drei oder vier Kinder. Jugendliche leben in 142 Haushalten. (vgl. Abb. 82 und 83)

Bezüglich ihrer Motorisierung gaben 902 Haushalte (51 %) an, ein oder mehrere Kfz zu besitzen. 766 Haushalte (43 %) besitzen kein Kfz. 6 % beantworteten die Frage nicht. Die Pkw-Besitzrate der befragten OttenserInnen liegt mit 33 % zwar im Hamburger Durchschnitt, allerdings 6 % über der vom Stadtteil. Zum Stellplatzbesitz machten 565 Haushalte Angaben. Der Großteil (69 %, 388 Haushalte) besitzt bzw. mietet

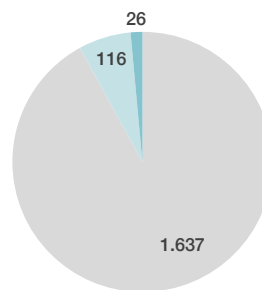
Von den befragten AnwohnerInnen wohnt der Großteil (68 %) in Mehrpersonenhaushalten (vgl. Abb 80). 75 % von ihnen gaben an, dass alle im Haushalt lebenden Personen die gleiche Meinung zu OmP hätten. Bei 21 % unterschieden sich die Meinungen ein wenig und bei nur 1 % gingen die Meinungen sehr weit auseinander. Somit bestand in den Mehrpersonenhaushalten große Einigkeit über das Projekt. Da in den 1.779 Haushalten insgesamt 3.744 Personen leben, gibt die Umfrage Aufschluss über das Meinungsbild von rund 11 % der Gesamtbevölkerung Ottensens (35.199). Die Haushaltsbefragung stellt somit eine valide Datengrundlage dar.

An der Befragung nahmen überwiegend Personen mittleren Alters zwischen 31 und 60 Jahren teil (359 bis 452 Antworten) (vgl. hierzu Abb. 81). Der Anteil der unter 20-Jährigen ist hingegen sehr gering (12 Antworten) und nur ein/e Befragte/r war unter 18 Jahren. Die jungen Erwachsenen (21 bis 30 Jahre) und die jungen Alten (61 bis 70 Jahre) sind ähnlich



■ keine Kinder ■ 1 Kind ■ 2 Kinder ■ 3 Kinder ■ 4 Kinder

Abb. 82: Haushalte mit Kindern unter 13 Jahren



■ kein/e Jugendliche/r ■ 1 Jugendliche/r ■ 2 Jugendliche

Abb. 83: Haushalte mit Jugendlichen zwischen 13 und 18 Jahren

dauerhaft (unabhängig von OmP) einen oder mehrere Stellplätze. 32 Haushalte (5 %) haben aufgrund von OmP einen Stellplatz angemietet. 145 Haushalte (26 %) gaben an, dass sie gerne einen Stellplatz hätten.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Haushaltsbefragung dargestellt, die Rückschlüsse bzw. direkte Aussagen über die Veränderung des subjektiven Wohlbefindens der AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen durch OmP ermöglichen.

Verändertes Mobilitätsverhalten

Mit 82 % nutzte der Großteil der befragten AnwohnerInnen vor VS als Hauptverkehrsmittel den Umweltverbund, 17 % hingegen das Privatauto. Bei den meisten hat sich das Hauptverkehrsmittel durch OmP nicht verändert. 42 AutofahrerInnen sind allerdings wegen OmP auf den Umweltverbund umgestiegen, davon 26 auf das Zufußgehen, 9 auf das Fahrradfahren und 7 auf den ÖPNV. Dies zeigt, dass ein Projekt wie OmP zu einem aktiven und nachhaltigen Mobilitätsverhalten beitragen kann.

„Mit den vielen Autos (fahre selbst viel) geht es nicht weiter im "Dorf", auch ich bin als Autofahrer betroffen und habe selbst gemerkt, dass es solcher Änderungen (Autos verbannen) bedarf, um mich auch selbst umzustellen – ich fahre jetzt Fahrrad + laufe mehr + nutze Öffis mehr, geht viel besser, als ich dachte“.

Nutzungsveränderung im Projektgebiet

Die Mehrheit der befragten AnwohnerInnen (51 bis 80 %) nutzte das Projektgebiet nach VS genauso oft, wie vor VS (vgl. Abb. 84). Allerdings führte OmP bei vielen Befragten auch zu einer Nutzungsveränderung. So gingen viele AnwohnerInnen dort nun wegen OmP bestimmten Nutzungen häufiger nach. Besonders hervorstechend ist dabei, dass 42 % der befragten OttenserInnen nach VS häufiger im Projektgebiet spazierten und verweilten. Dies entspricht 684 Personen, wovon 627 Personen dort explizit wegen OmP häufiger spazieren gingen und verweilten. Darüber hinaus nutzten 21 % (236 Personen) das Projektgebiet nach VS häufiger für den Heimweg, wovon fast alle (205 Personen) ihre Nutzungsveränderung mit OmP begründeten. Auch beim Gewerbe zeigt sich eine ähnliche Entwicklung: so gingen 22 % (372 Personen) häufiger im Projektgebiet einkaufen, davon fast alle (356 Personen) bedingt durch OmP. Weiterhin besuchten 19 % (314 Personen) häufiger gastronomische Angebote und 14 % (225 Personen) trafen sich im Projektgebiet nach VS häufiger mit Familie und Freunden, jeweils auch größtenteils aufgrund von OmP. Als Gründe für die häufigere Nutzung des Projektgebiets gaben viele Befragte z.B. das größere Platzangebot, die größere Ruhe, die angenehmere Atmosphäre, die erhöhte Sicherheit sowie die stark reduzierte Anzahl an Pkw an. Daher hielten sich viele Befragte lieber in den Straßen von OmP auf und genossen die Vorteile:

„Selbst im Herbst wurden die Plätze zum (großzügigen) Verweilen genutzt. Ich habe tatsächlich das Gefühl, dass sich die Menschen (ohne die Autos) viel lieber auf den Straßen (inkl. Gehwege) aufhalten“, „viele Menschen halten sich jetzt einfach im Projektgebiet auf (z.B. auf den neuen

Holzmöbeln) statt einfach nur von A nach B zu hetzen".

Der Anteil der befragten AnwohnerInnen, die das Projektgebiet während OmP weniger häufig nutzte, ist im Vergleich dazu sehr gering und variiert bei den einzelnen Nutzungen zwischen 6 und 8 %. Dies entspricht 87 bis 112 Personen, wovon zwischen 50 und 80 Personen bei den jeweiligen Nutzungen angaben, das Projektgebiet explizit wegen OmP seltener zu nutzen. Als Grund für die seltenere Nutzung wurde überwiegend die schlechtere Erreichbarkeit mit Pkw (keine Parkmöglichkeiten) angegeben. Einige fühlten sich allerdings auch durch die höhere Anzahl an Menschen gestört.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Projektgebiet wegen OmP von vielen AnwohnerInnen für verschiedene - insbesondere salutogene - Nutzungen häufiger genutzt wurde. Ihr Anteil liegt deutlich über dem Anteil der Personen, die sich aufgrund von OmP weniger im Projektgebiet aufhielten.

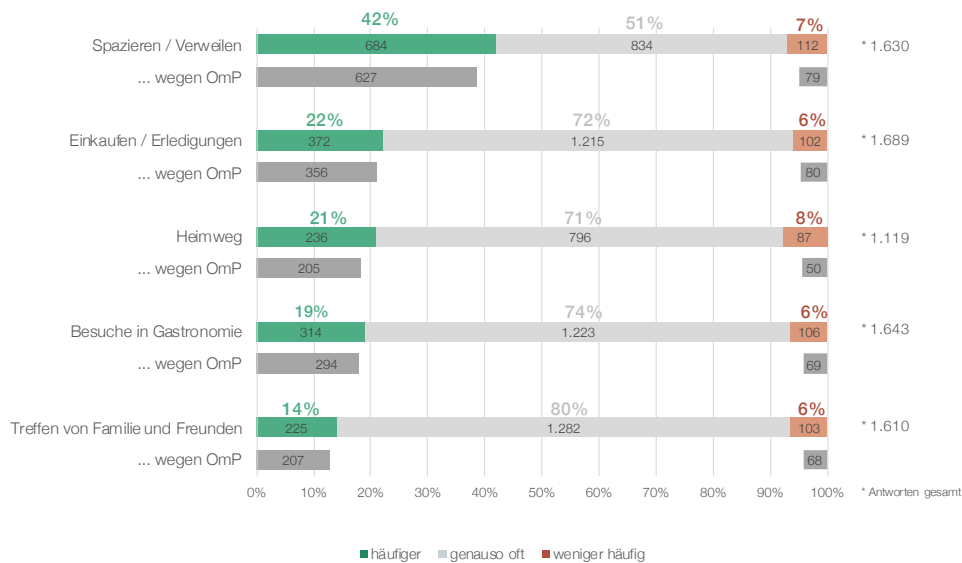


Abb. 84 : Nutzungsveränderung im Projektgebiet (... wegen OmP)

Veränderung von Freizeit- und Verkehrslärmbelastung, Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie Miteinander

Die Belastung durch Freizeitlärm im direkten Wohnumfeld ist in allen drei Zonen bei der Mehrheit der Befragten gleich geblieben. Eine Verbesserung konnten nur sehr wenige (1 bis 4 %) wahrnehmen. Verschlechterungen zeigten sich v.a. im direkten Projektgebiet: so gaben in Zone A 33 % eine Erhöhung des Freizeitlärms an, während in Zone B nur 16 % und in Zone C nur 6 % eine Verschlechterung feststellen konnten. Als Ursachen für den erhöhten Freizeitlärm wurden u.a. das vermehrte Cornern und eine erhöhte Anzahl an BesucherInnen angegeben.

Die Belastung durch Verkehrslärm reduzierte sich im direkten Projektgebiet hingegen sehr stark. 73 % nahmen hier eine Verbesserung und nur 8 % eine Verschlechterung wahr. In Zone B hingegen überwiegt mit 35 % der Anteil derjenigen, die eine Verschlechterung feststellen konnten, gegenüber denjenigen, die eine Verbesserung bemerkten (26 %). 39 % konnten allerdings keine Veränderungen feststellen. Auch in Zone C überwiegt mit 23 % die Erhöhung der Verkehrsbelastung gegenüber der Reduzierung mit 12 %. Beim Großteil (65 %) veränderte sich die Belastung jedoch nicht. Die Begründungen zu dieser Frage machen deutlich, dass die starke Varianz der wahrgenommenen veränderten Verkehrslärmbelastung innerhalb der Zonen B und C straßenabhängig ist. So berichteten viele Befragte von einer starken Verkehrslärmreduzierung, während andere auf Verkehrsverlagerungen hinwiesen. Allerdings wurde dies auch oft mit der gleichzeitigen Sperrung

des Lessingtunnels in Verbindung gebracht, die zu einem generell erhöhten Verkehrsaufkommen in Ottensen führte.

Die Veränderungen der Freizeit- und Verkehrslärmbelastungen spiegeln sich auch bei der Bewertung der persönlichen Wohnqualität wider. Es konnten sowohl Verbesserungen als auch Verschlechterungen wahrgenommen werden, wobei erstere in allen Zonen überwiegen. Im direkten Projektgebiet (Zone A) hat sich die persönliche Wohnqualität bei 54 % deutlich bzw. ein wenig verbessert. Dies zeigt, dass die Wohnqualität im Bereich der Autoreduzierung unmittelbar und deutlich verbessert werden konnte. 18 % stellten hingegen keine Veränderung fest und nur 28 % eine Verschlechterung. Diese lässt sich durch die Erhöhung des Freizeitlärms erklären. In Zone B nahmen ähnliche viele Personen Verbesserungen (34 %) und Verschlechterungen (31 %) wahr. In Zone C liegt der Anteil derjenigen, die eine Verbesserung feststellen konnten, bei 28 %. Verschlechterungen nahmen hier nur 14 % wahr. Die Verschlechterungen der persönlichen Wohnqualität in Zone B und C können anhand der erhöhten Belastung durch Verkehrslärm erklärt werden.

Sehr bedeutsam ist weiterhin, dass sich sowohl Miteinander als auch Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum des Projektgebiets durch OmP für weit über die Hälfte der Befragten stark verbessert haben. So nahmen 58 % eine Verbesserung des Miteinanders und 71 % eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität wahr. Verschlechterungen wurden hingegen nur von wenigen (17 bzw. 9 %) bemerkt. Als Gründe für das verschlechterte Miteinander wurden u.a. die auftretenden Konflikte zwischen verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen und die Spaltung des Stadtteils angegeben. Die Aufenthaltsqualität wurde z.B. wegen der provisorischen Gestaltung der Sitzmöglichkeiten und der fehlenden Pkw als leer oder trostlos bewertet. (vgl. Abb. 85)

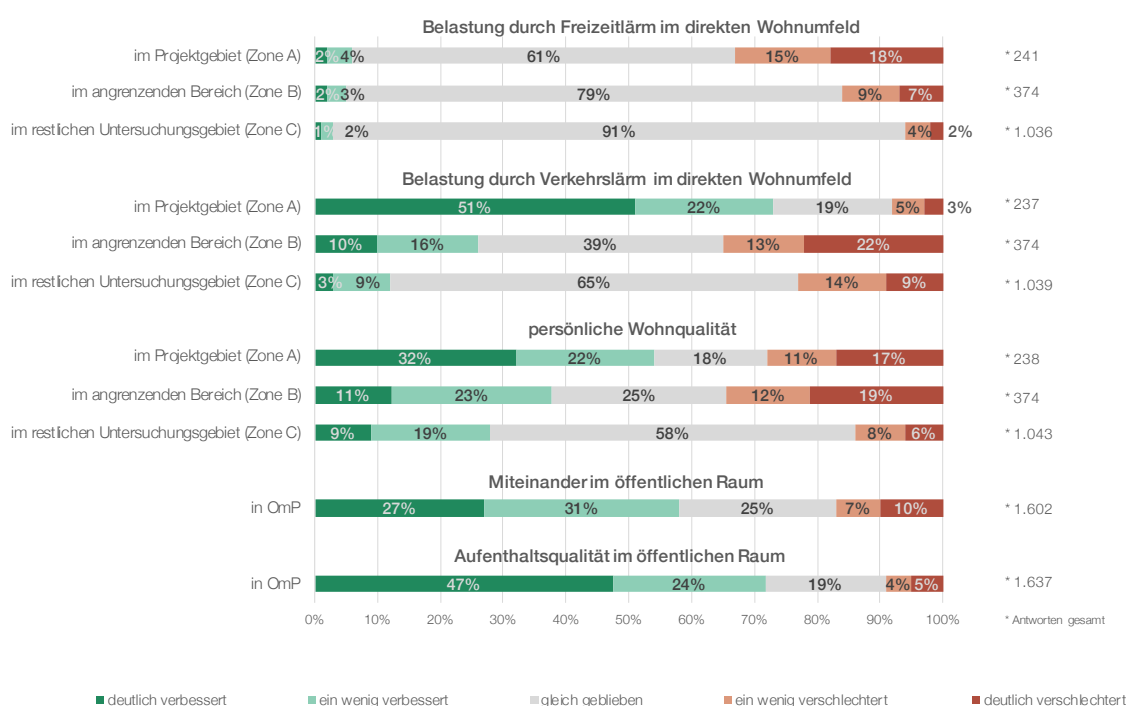


Abb. 85: Veränderung von persönlicher Wohnqualität und Lärmbelastung nach Wohnstandort sowie Aufenthaltsqualität und Miteinander in OmP

Bewertung und Veränderung verkehrlicher Aspekte

In der Haushaltsbefragung sollten die AnwohnerInnen - neben den bisher vorgestellten - auch verschiedene verkehrliche Aspekte während der Projektlaufzeit bewerten. Außerdem war von Interesse, wie sich diese Aspekte durch OmP veränderten. Das Diagramm (Abb. 86) zeigt für die vier Aspekte persönliches Sicherheitsgefühl in Bezug auf Verkehr, Verkehrssicherheit für Kinder, Verkehrssituation für FußgängerInnen und Verkehrssituation für RadfahrerInnen jeweils die Veränderung im Projektgebiet durch OmP (oberer Balken), die Bewertung im Stadtteil Ottensen (mittlerer Balken) sowie die Bewertung in OmP (unterer Balken).

Alle verkehrlichen Aspekte wurden im Projektgebiet deutlich besser bewertet, als im Stadtteil. Auch die Veränderung im Projektgebiet durch OmP wurde bei allen Aspekten mehrheitlich positiv beurteilt. Dies zeigt, dass OmP bei den AnwohnerInnen zu einer subjektiv wahrgenommenen Verbesserung der Verkehrssituation führte.

So nahmen 66 % eine Verbesserung und nur 11 % eine Verschlechterung des persönlichen Sicherheitsgefühls in Bezug auf Verkehr durch OmP wahr. Das persönliche Sicherheitsgefühl in OmP wurde dabei von 67 % als (sehr) gut bewertet, in Ottensen hingegen nur von 38 %. Die positiven Wahrnehmungen begründen sich dabei v.a. durch den deutlich reduzierten ruhenden und fahrenden Verkehr, die negativen hingegen durch teils rücksichtslose und schnell fahrende Rad- und AutofahrerInnen.

Auch die Verkehrssicherheit für Kinder im Projektgebiet hat sich durch OmP für 72 % der Befragten (deutlich) verbessert. Nur 10 % nahmen hier eine Verschlechterung wahr. Beim Vergleich der beiden Bereiche schneidet auch hier das Projektgebiet deutlich besser ab: so wurde die Verkehrssicherheit für Kinder in OmP von 63 % als (sehr) gut bewertet und von nur 13 % als (sehr) schlecht. Im Stadtteil Ottensen beurteilten nur 21 % die Verkehrssicherheit für Kinder positiv, 39 % jedoch als negativ. Dies zeigt, dass OmP eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder bewirkte. Die hier zwar selten aber dennoch hervorgebrachte Kritik lässt sich anhand von Kommentaren erklären. So wurde u.a. angemerkt, dass Rad- und v.a. AutofahrerInnen teils zu schnell fuhren, was zu gefährlichen und unklaren Situationen führte, wenn Kinder die Straße zum Laufen oder Spielen nutzen. Auch wurde es als schwierig erachtet, Kindern die Autoreduzierung zu erklären:

„Es ist gerade kleinen Kindern kaum verständlich zu erklären, dass man hier auf der Straße gehen darf, woanders aber nicht“.

Andererseits betonten wiederum viele, dass Kinder sich im Straßenraum von OmP nach VS wesentlich freier und sicherer bewegen konnten und der Aufenthalt als Familie deutlich entspannter und angstfreier war, als vor VS.

„Mit Kindern ist es deutlich entspannter dort zu verweilen und zu schlendern“, „Kinder haben einen viel besseren Überblick über den kommenden Verkehr“, „Autofreie Zonen können die Sicherheit der Kinder schlagartig erhöhen und [ihnen] [...] Möglichkeiten [eröffnen], sich im eigenen Viertel autonom bewegen zu können“, „Meine Tochter (3,5 Jahre) kann sich viel freier bewegen - und kann Fahrradfahren üben auf der Strasse. Es ist viel verkehrssicherer geworden.“

Bei der Verkehrssituation für FußgängerInnen nahmen 72 % eine Verbesserung und nur 9 % eine Verschlechterung aufgrund von OmP wahr. Die Situation in OmP wurde dabei von 73 % als (sehr) gut und von nur 10 % als (sehr) schlecht bewertet. OmP schneidet damit auch bei diesem Aspekt im Vergleich zum Stadtteil deutlich besser ab. In Ottensen bewerteten nur 36 % die Verkehrssituation für FußgängerInnen als (sehr) gut, jedoch 22 % als (sehr) schlecht. Als Grund für die Verschlechterung in OmP wurden auch hier rücksichtslose und zu schnelle Rad- und AutofahrerInnen angegeben.

„Radfahrer [sind] sehr oft viel zu schnell im Projektgebiet unterwegs, so dass man sich als

Fußgänger, der ja eigentlich den Vorrang haben sollte, nicht immer sicher fühlt“, „Die Ignoranz einzelner Autofahrer, die sich partout nicht mit den neuen Gegebenheiten abfinden wollen und sich über die Regeln hinwegsetzen“, „Autofahrer, die eine aggressive Antihaltung haben und nach dem Motto "Jetzt erst recht" besonders schnell oder entgegengesetzt der Fahrtrichtung durch die Straßen rasen. Das ist echt gefährlich und unberechenbar“, „Ab und an zu schnelle Radfahrer, die haarscharf an einem vorbeirasen. Radfahrer auf den Gehwegen“.

Für 72 % der Befragten bewirkte OmP auch eine verbesserte Verkehrssituation für RadfahrerInnen. Nur 8 % nahmen eine Verschlechterung wahr, die u.a. durch rücksichtslose FußgängerInnen begründet wurde. Die Bewertung für das Projektgebiet (59 % sehr gut oder gut; 15 % schlecht oder sehr schlecht) fällt auch hier deutlich besser aus, als für den Stadtteil Ottensen (18 % sehr gut oder gut; 43 % schlecht oder sehr schlecht).

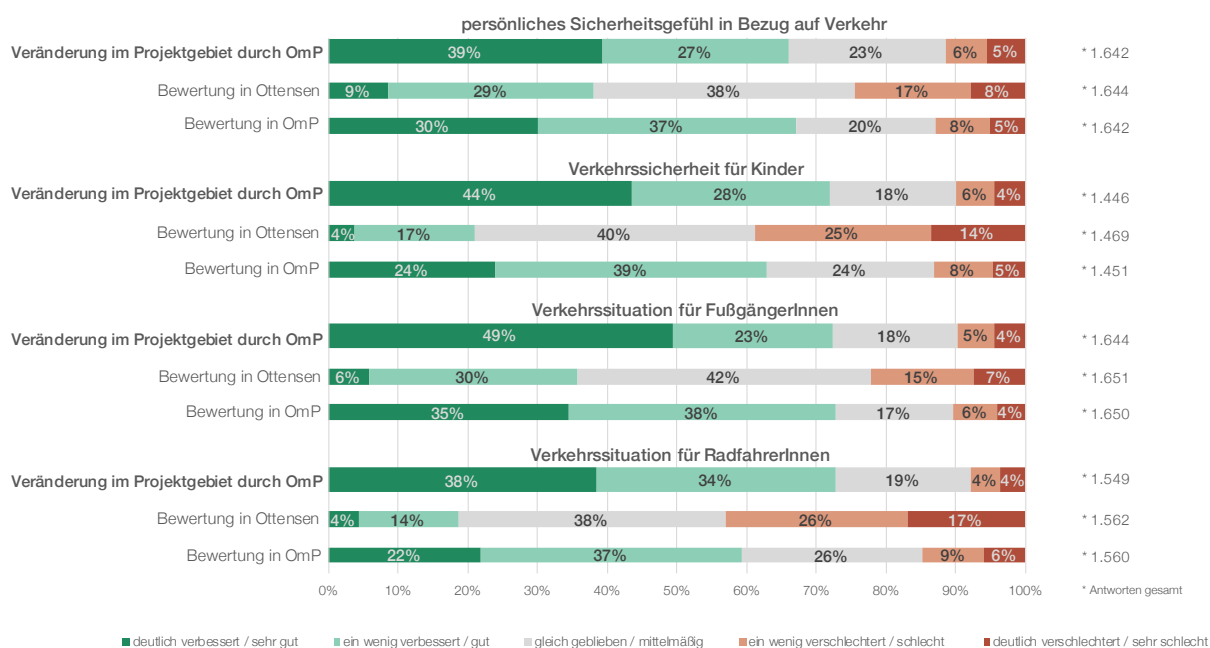


Abb. 86 : Bewertung und Veränderung verkehrlicher Aspekte durch OmP

Stressoren in der Stadt

Um besonders relevante Stressoren in der Stadt zu eruieren, sollten die Befragten bewerten, wie sehr sie sich durch verschiedene Faktoren im öffentlichen Raum gestresst oder gestört fühlen. Die Frage war somit auf die Stadt generell und nicht speziell auf das Projektgebiet bezogen.

Die Auswertung zeigt, dass die bedeutendsten Stressfaktoren vom Auto ausgehen (vgl. Abb. 87): so fühlen sich weit über die Hälfte der Befragten oft durch rücksichtslose AutofahrerInnen (64 %), Autoabgase (59 %), Verkehrslärm (58 %) und den motorisierten Verkehr allgemein (58 %) gestresst. Zudem fühlen sich fast alle Befragten (über 90 %) von diesen Faktoren zumindest manchmal gestresst. Weiterhin stören sich 82 % oft bzw. manchmal am Platzverbrauch durch parkende Autos. Dies wurde auch in Kommentaren berichtet:

„Ich nehme insgesamt den Autoverkehr in der Stadt als sehr belastend wahr“.

Je 46 % fühlen sich zudem oft bzw. manchmal durch rücksichtslose FahrradfahrerInnen gestresst. In Kommentaren werden in diesem Zusammenhang u.a. auf dem Gehweg oder zu schnell fahrende RadfahrerInnen genannt. Weitere wichtige Stressoren stellen Müll und Verschmutzung (45 %), Lärm allgemein (38 %), wenig Grün (38 %) sowie Dichte und Enge (36 %) dar. Wenig Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten, rücksichtslose FußgängerInnen sowie wenig Miteinander und Anonymität sind die geringsten Stressfaktoren.

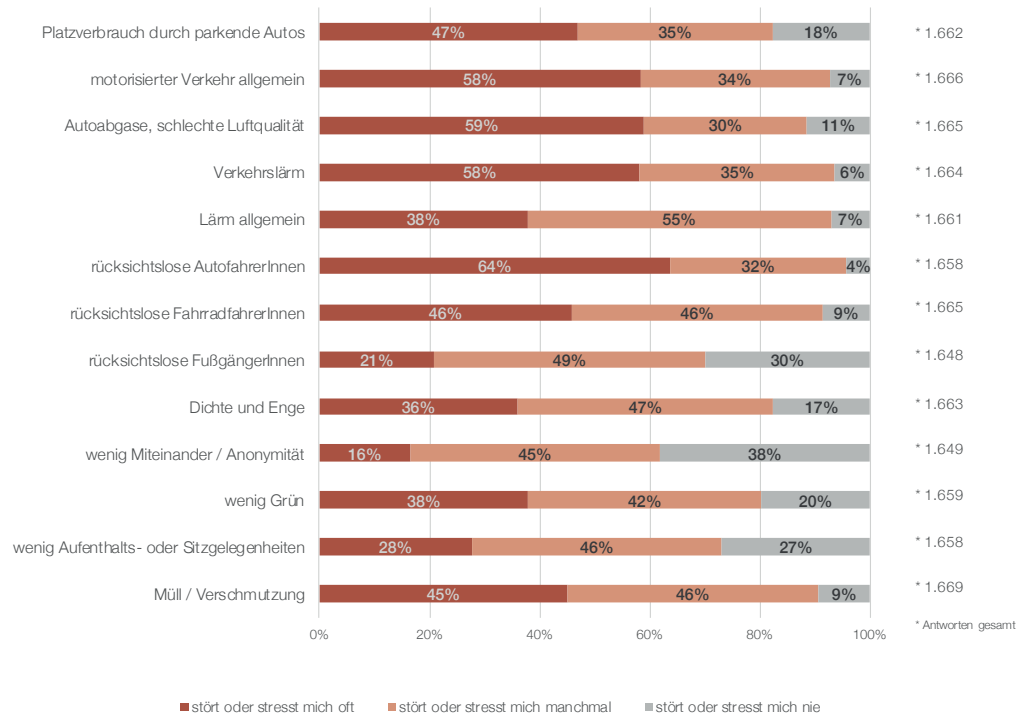


Abb. 87: Stressoren in der Stadt

Wohlfühlfaktoren in der Stadt

Neben den Stressoren im öffentlichen Raum wurde auch nach Faktoren gefragt, die das subjektive Wohlbefinden im Quartier befördern. Als sehr wichtig empfindet über die Hälfte der Befragten eine gute ÖPNV-Anbindung (68%), eine gute Luftqualität, Straßenbäume sowie Grünflächen und Erholungsmöglichkeiten (je 64%) sowie eine ansprechende Architektur und Straßenbild (52%). Weitere sehr wichtige Wohlfühlfaktoren

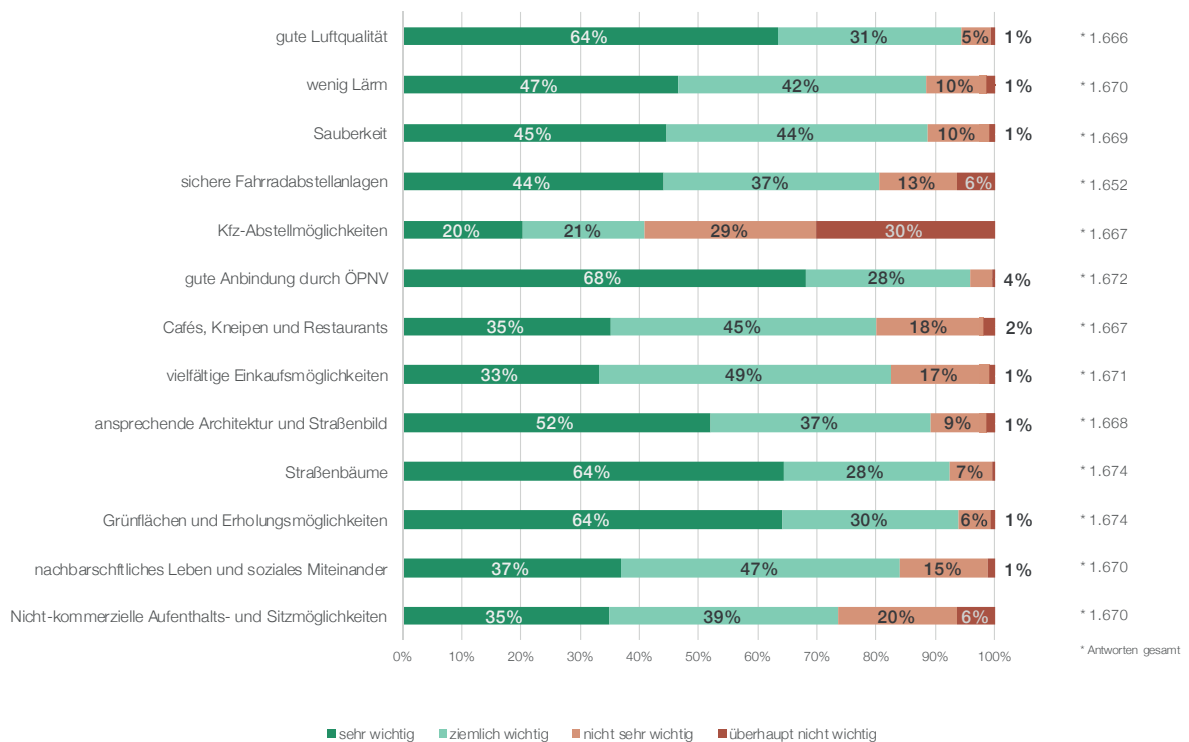


Abb. 88: Wohlfühlfaktoren in der Stadt

in der Stadt sind wenig Lärm (47 %), Sauberkeit (45 %) und sichere Fahrradabstellanlagen (44 %). Für ca. ein Drittel spielen zudem soziales und nachbarschaftliches Miteinander (37 %), nicht-kommerzielle Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten (35 %), gastronomische Angebote (35 %) sowie vielfältige Einkaufsmöglichkeiten (33 %) eine sehr wichtige Rolle. Auffällig ist, dass Kfz- Abstellmöglichkeiten von nur 20 % als sehr wichtig und von 21 % als ziemlich wichtig erachtet werden. Für 59 % sind sie hingegen nicht sehr oder überhaupt nicht wichtig. Kfz-Abstellmöglichkeiten stellen demzufolge für die befragten OttenserInnen den unwichtigsten Wohlfühlfaktor dar. Sichere Fahrradabstellanlagen halten hingegen 81 % für sehr oder ziemlich wichtig. (vgl. Abb. 88)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass - bis auf Kfz-Abstellmöglichkeiten - alle abgefragten Faktoren für die befragten OttenserInnen wichtig für das subjektive Wohlbefinden sind. Eine Autoreduzierung hat auf all diese Wohlfühlfaktoren einen positiven Einfluss.

Auswirkungen von OmP und Auffälligkeiten im öffentlichen Raum

Eine projektübergreifende Beurteilung der Auswirkungen von OmP auf den Stadtteil war weiterhin von Interesse. Die AnwohnerInnen konnten diese anhand von Kommentaren begründen. Zudem sollten die Befragten angeben, was ihnen im öffentlichen Raum des Projektgebiets gefällt bzw. nicht gefällt. Die Antworten aus diesen beiden offenen Fragen werden im Folgenden genutzt, um Beurteilung und Meinung der AnwohnerInnen über das Projekt genauer zu beleuchten bzw. tiefergehende Sichtweisen und Erklärungen darzustellen. Konträre Antworten werden dabei gegenübergestellt, um die unterschiedlichen Sichtweisen noch klarer hervorzuheben. Für die Auswertung kategorisierten die Autorinnen die Antworten und teilten sie den fünf Themenbereichen Verkehr, Wohlbefinden und menschliches Maß, öffentlicher Raum, Gewerbe und Projekt zu. Zu Beginn dieser Auswertung wird zunächst auf die allgemeine Beurteilung von OmP eingegangen, woraufhin eine Analyse der einzelnen Themenbereiche erfolgt.

Die Auswirkungen von OmP auf Ottensen wurden überwiegend positiv bewertet: so betrachteten 39 % der befragten AnwohnerInnen sie als sehr gut und 25 % als gut. 12 % hatten hingegen eine neutrale Meinung zu OmP. Die negativen Meinungen machen mit insgesamt nur 24 % (davon 15 % schlecht, 9 % sehr schlecht) einen deutlich geringeren Anteil aus. Dies zeigt, dass mit insgesamt 64 % weit über die Mehrheit der AnwohnerInnen in OmP eine Bereicherung für den Stadtteil sah. (vgl. Abb. 89)

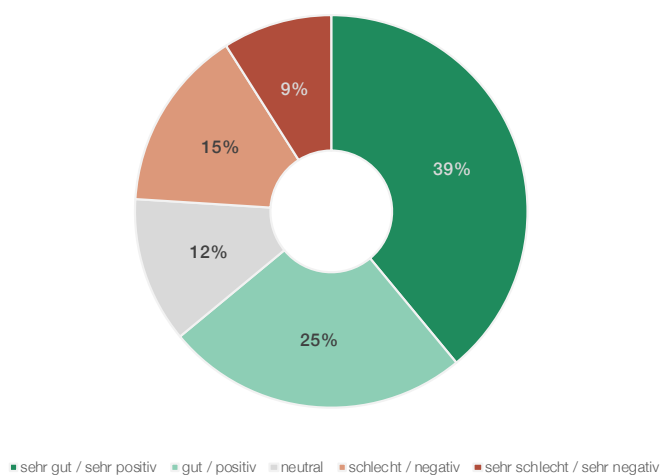


Abb. 89: Auswirkungen von OmP

Am häufigsten wurde der Themenbereich **Verkehr** angesprochen (3.433 Antworten, vgl. Abb. 90). 460 Befragte nannten als positive Auffälligkeit das geringere Verkehrsaufkommen in OmP. Passend dazu wurde 623 mal der Aspekt weniger Verkehrslärm bzw. mehr Ruhe und 265 mal eine bessere Luftqualität angegeben. Im Gegensatz dazu fiel 339 Personen eine Verkehrsverlagerung als negativer Punkt auf.

Eine geringere Verkehrssicherheit konnten 78 Personen feststellen. 238 Befragte berichteten hingegen von einer höheren Verkehrssicherheit.

„Meine Tochter (3,5 Jahre) kann sich viel freier bewegen - und kann Fahrradfahren üben auf der Strasse. Es ist viel verkehrssicherer geworden“, „die Verkehrssituation [war] generell eher angespannt, nicht selten erleben wir aggressives Fahrverhalten. Gerade mit einem Grundschulkind haben wir uns leider nicht sicher fühlen können. Das Projekt tut einen Schritt in die richtige Richtung [...]“.

Obwohl die Verkehrssicherheit für so viele Befragte ganz klar gestiegen ist, sind dennoch auch negative Verhaltensweisen von unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen aufgefallen. So wurde das Verhalten von AutofahrerInnen (301 mal genannt) und RadfahrerInnen (219 mal genannt) teils als rücksichtslos angesehen.

„Wenn die rücksichtslose Fahrweise einiger Fahrradfahrer nicht wäre dann wäre es perfekt“, „Autos, die sich nicht an das Durchfahrverbot halten und damit eine erhöhte Gefährdungslage erzeugen (weil man nicht damit rechnet)“.

33 Personen konnten auch bei den FußgängerInnen ein rücksichtsloses Verhalten wahrnehmen. Nur 18 Personen erwähnten hingegen ein rücksichtsvolleres Verkehrsverhalten im Projektgebiet.

OmP führte aufgrund der Autoreduzierung bei vielen (171 Befragte) zu einer verbesserten Mobilität. Allerdings gab es auch Kritik, wie z.B. die schlechte Parksituation. Auch das vorhandene Kopfsteinpflaster, das v.a. für ältere Menschen mit Rollatoren und RadfahrerInnen ungeeignet ist, war ein wichtiges Thema für viele befragte OttenserInnen.

„Wenn man als Fußgänger über die Straßen läuft wäre eine "glatte" Straße wünschenswert. Das Kopfsteinpflaster ist so uneben, dass man als Fußgänger dann doch häufig lieber den normalen Fußgängerweg nimmt und man so den neu gewonnen Platz manchmal aus Bequemlichkeit nicht nutzt“, „Kopfsteinpflaster ist ungeeignet für Kinderwagen und suboptimal für Radfahrer“.

Weiterhin kritisierten 165 Personen die unklare Beschilderung von OmP und die unzureichende Aufteilung der Straße. Diesbezüglich wurde oft ein fehlender Radweg bemängelt. 68 Personen betonten, dass sie sich in der Erreichbarkeit ihrer Wohnung oder von Geschäften eingeschränkt fühlten und 7 Personen merkten an, dass die Pick-Up-Points häufig besetzt waren.

„Die Aufteilung des Straßenraums zwischen Fußgängern und Radfahrern ist nicht immer klar und nicht immer ganz harmonisch“, „Parkplatzsuche katastrophal, Preise in Parkhäusern für Anwohner unverschämte“, „es gibt noch weniger Parkplätze. Das stört vor allem, wenn man alte Leute zu Besuch bekommt, Gehbehinderte zu Besuch bekommt, aus dem Urlaub kommt und Ausladen möchte und auch Einladen, wenn man sein schlafendes oder krankes Kind aus dem Auto tragen muss. [...] Die

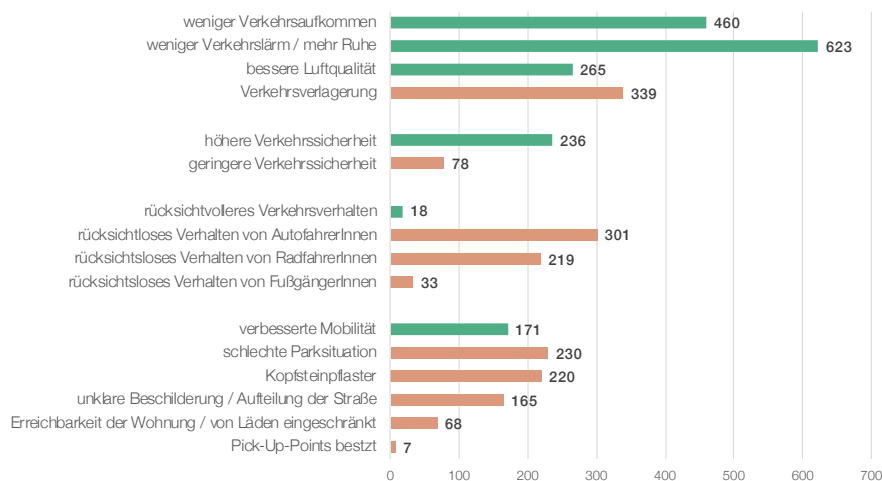


Abb. 90: Verkehr

Pick-up-Zonen sind immer mit parkenden Autos besetzt, so dass man keine Möglichkeit hat dort kurz zu halten“.

Trotz Kritik zeichnet sich im Bereich Verkehr insgesamt ein eher positives Bild ab: so stehen 1.773 positiven Antworten 1.650 negative gegenüber. Diese negativen Aspekte könnten durch einen separaten Fahrradweg und eine bessere Beschilderung der Straßen mit klar kommunizierten Regeln einfach und deutlich reduziert werden.

Wohlbefinden und menschliches Maß ist mit 2.462 Antworten der am zweithäufigsten thematisierte Bereich (vgl. Abb. 91). Das größere Platzangebot, weniger Enge und mehr Raum für Menschen in OmP ist den AnwohnerInnen mit Abstand am häufigsten positiv aufgefallen. Hier gab es 668 Antworten.

„Endlich Platz ! für Bewegung, fürs Auge, für Kinder mehr Kommunikationsräume, viel Platz für innovative Ideen“, „Es ist ein Gefühl von Freiheit“, „Mehr Freiraum / Freiheitsgefühl“ „Menschen müssen sich nicht ihren Raum mühevoll suchen und erkämpfen (auf dem Fußweg gehen, wenn jemand entgegen kommt war oft kaum entspannt möglich, ausweichen auf die Straße gar nicht)“.

355 Personen berichteten von einer angenehmeren, friedlicheren und entspannteren Atmosphäre:

„Völlig (positiv) veränderte Atmosphäre im Projektgebiet - Alles fühlt sich ruhiger und friedlicher (!) an - Ottensen hat ein neues Gesicht bekommen“, „Die Stimmung hat sich sehr gebessert“, „Angenehmeres Miteinander, weniger gestresste Menschen. Mehr Freiheit“

Hingegen nahmen 61 Personen die Atmosphäre als eintönig bzw. wenig lebendig wahr. Hier wird deutlich, wie unterschiedlich eine Autoreduzierung auf die Menschen wirkt.

„Wirkt alles so verlassen und leer. Wo die Straßen noch von Autos genutzt werden konnten, wirkte alles mehr lebendiger. Ich empfand es vor dem Projekt als angenehmer. Vllt ist dies aber auch Jahreszeiten bedingt“, „Gefühlt tote Stadt, tagsüber in der Woche verwaiste Atmosphäre, ungenutzte Flächen“, „Straßen wirken ausgestorben, unbelebt“, „das Gefühl, in einem belebten Stadtteil zu wohnen, ist leider weg. Ottensen kommt einer Geisterstadt nah“, „Tja, schade, dass man da nicht mehr langfahren kann. Weniger lebendig jetzt, irgendwie steriler“, „Häufig leere Straßen im Projektgebiet Das quirlige Straßenbild fehlt“.

280 Befragte konnten durch OmP mehr Begegnungen, ein freundlicheres Miteinander und mehr Lebendigkeit im öffentlichen Raum wahrnehmen:

„Die Menschen sind seit Projektbeginn gut miteinander, sprechen miteinander, lachen mehr“, „man lernt seine Nachbarn kennen“, „Die Menschen beginnen sich gegenseitig mehr wahrzunehmen, es entstehen spontane Gespräche zwischen Fremden, so soll städtisches Leben sein!“, „Der neu geschaffene Raum hat einen neuen Ort für das Miteinander geöffnet [...]“, „Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen und sozialen Austausch ein“, „Die Nachbarn begegnen sich und werden zufriedener. Es macht glücklich“.

188 mal wurde hingegen von einem mangelnden Miteinander, Konflikten und Selbstjustiz gesprochen. Auch das stark polarisierte Meinungsbild, das durch OmP entstand, wurde kritisiert (61 mal).

„aufgeladene Stimmung zwischen Befürwortern und Gegnern“, „Aggressives Verhalten gegenüber Autos“, „aggressive Fußgänger, die auf "Hilfssheriff" machen und ver(w)irrte Autofahrer beschimpfen, bespucken, gegen die Autos treten, egal ob Anwohner (mit Genehmigung) oder Ortsfremde“, „Ich werde als Autofahrer trotz Sondergenehmigung immer wieder von "Hilfs-Sheriffs" angepöbelt“, „viel Hetze im Internet, die ich als Anwohnerin so nicht bestätigen kann. Das Bild, das online verbreitet wird, ist schlechter, als das für mich erlebte reale Leben hier“.

OmP führte für viele AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen zu weniger Stress sowie einer Entschleunigung. Dies haben 232 Befragte angegeben. Passend dazu konnten 128 Personen wahrnehmen, dass OmP zu einer höheren Lebensqualität und mehr Gesundheit führte. Oft haben die AnwohnerInnen gar nicht damit gerechnet, dass das Projekt so einen großen Einfluss auf Lebensqualität und subjektives Wohlbefinden haben könnte:

„Leute wirken viel entspannter“, „Sehr großer Zugewinn an Lebensqualität, viel mehr als ich erwartet hätte“, „Deutlich gestiegene Lebensqualität im Quartier“, „Ich bin so begeistert, es verändert unsere Lebensqualität deutlich [...], es ist wundervoll ruhig und die Luft ist so viel besser! VIELEN DANK! Bitte so etablieren!“, „eindeutige Erhöhung meiner Lebensqualität in mich selbst überraschendem Ausmaß, vor allem durch weniger Abgase und Verkehrslärm“, „Reduzierung des gefühlten Stresspegels eines ganzen Viertels“, „Menschen, bes. Kinder sehen glücklicher aus“, „Entschleunigung des Alltags durch Ruhe - weniger Autos = weniger Stress für die Menschen“, „Meine Lebensqualität steigt deutlich durch Abnahme von Stress, der durch die Autos (Lärm, Abgase, Gefahren) entsteht. [...] Mehr beschauliches Schlendern und Möglichkeit der Entschleunigung [...]“.

Auch ist vielen (139 mal genannt) aufgefallen, dass die Straßen durch OmP deutlich kindgerechter geworden sind. Einige konnten auch einen gerechteren Raum für SeniorInnen feststellen.

„[...] Menschen aller Altersgruppen haben Platz, können sich sicher bewegen, reden plötzlich miteinander auf der Straße“, „Kinder laufen frei, Rollstühle, Rollatoren haben Platz“, „Mehr Sitzgelegenheiten für ältere Menschen, mehr Spielmöglichkeiten für Kinder“, „viele Kinder spielen“, „weniger Bedenken, Kinder alleine loszuschicken“, „Erheblich gestiegene Sicherheit insbesondere für Kinder und alte Leute“, „Man sieht sogar wieder Kinder auf der Straße“, „Kinder haben einen viel besseren Überblick über den kommenden Verkehr“, „weniger Angst um Kinder“.

Gleichzeitig wurde die erhöhte Nutzung der Straße durch Kinder in Einzelfällen aber auch negativ wahrgenommen:

„[sehe] nun tagsüber häufig Familien mit Kindern die auf den gelben Möbeln rumspringen [...] verstehe ich nicht - es gibt genug Spielplätze und Parks und die Elbe in 5 Minuten Entfernung. Warum nun vor der Tür? [...] Ich habe überhaupt nichts gegen Kinder, aber warum muss das komplette Viertel nun den Spielplatz ersetzen? Hier entsteht ein extremer neuer Lärmfaktor [...]“.

Eine intensivere Nutzung des Straßenraums sowie Rauman eignungen wurden von 138 Personen beobachtet. Fünf Personen berichteten auch von einer höheren Ortsverbundenheit durch OmP.

„Trotz der kalten Jahreszeit wird die Fläche genutzt, Bars Stellen Kicker auf und erweitern die Sitzflächen“, „Fühle mich hier mehr zuhause“.

199 Personen kritisierten hingegen, dass der freigewordene Raum wenig genutzt wurde.

„Der entstandene Raum wird nicht genutzt. Weniger Passanten.“, „Wenig bespielt und genutzt“, „Straße wird oft nicht von Fußgängern benutzt, alles drängt sich auf den Gehwegen“.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass OmP sich sehr positiv auf das subjektive Wohlbefinden vieler AnwohnerInnen auswirkte, Menschen entschlunigte, entspannte, für mehr Miteinander sorgte, Stress reduzierte und insbesondere für Kinder positive Auswirkungen mit sich brachte. Die Autoreduzierung wirkte somit salutogen auf AnwohnerInnen.

„Wenn ich ausatmen will, gehe ich in das Projektgebiet“, „Der Weg durch den Projektraum ist unglaublich erholsam geworden“, „Leute sind entspannter, mir geht's auch besser [...], „wohnlicher, ruhiger, offener, freier, gesteigertes Wohlbefinden, heller, leiser, überschaubarer, entzerrt, entschlunigt,

stressarm, kommunikativer“, „Atmen wieder möglich (Luft aber auch Platz und Licht geben ein positives Gefühl,) körperliche und vor allem seelische Gesundheit (trotz Stadtluft zumindest gefühlt weniger Abgase)“.

Insgesamt gab es im Themenbereich Wohlbefinden und menschliches Maß 1.953 positive und nur 509 negative Antworten, wobei die unzureichende Raumnutzung den größten Kritikpunkt darstellte.

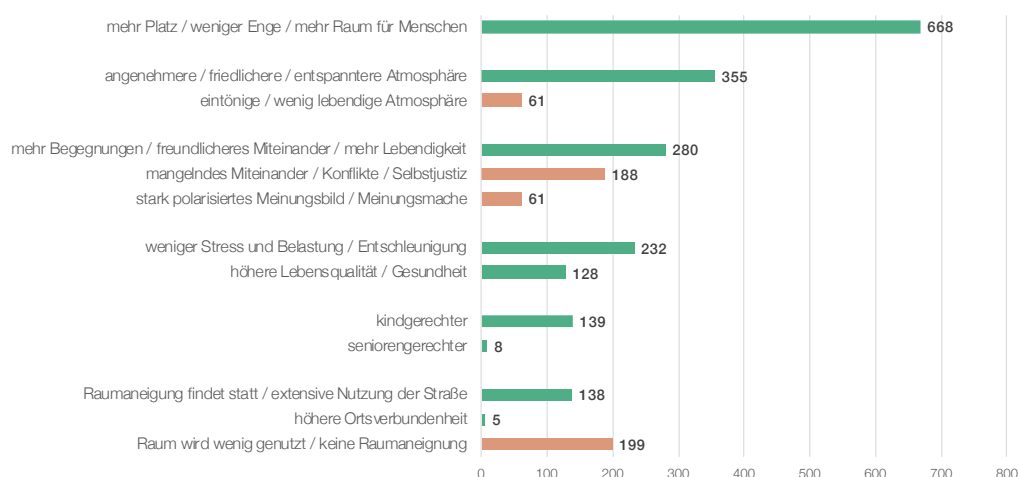


Abb. 91: Wohlbefinden und menschliches Maß

Der Themenbereich **Öffentlicher Raum** wurde mit insgesamt 1.061 Antworten am dritthäufigsten angesprochen (vgl. Abb. 92). Die wichtigste positive Auffälligkeit in OmP war dabei, dass es mehr Grün in den Straßen gab. Dies merkten 188 Personen an. Passend dazu berichteten 171 AnwohnerInnen von einem schöneren Straßenbild. Viele waren überrascht und begeistert von der veränderten Wahrnehmung der Straße. Einige merkten auch an, dass ihnen erst durch die Autoreduzierung klar geworden ist, wie sehr parkende Autos das Straßenbild und damit auch den Aufenthalt im Stadtraum beeinflussen.

„Mehr Sichtbarkeit der Häuser und Menschen, ein offeneres Bild auf der Straße“, „Schön nicht mehr so viele Autos im Blick zu haben bzw. haben zu müssen“, „vorher als normal empfunden, nun als störend“, „Die Bewohner laufen wieder auf der Straße, es stehen keine parkenden Autos herum, das Sichtfeld hat sich gefühlt vergrößert - es stehen keine Autos mehr im Weg! Man nimmt die Umgebung anders, positiver wahr und das "schlendern" ist wieder etwas populärer geworden, die Mitmenschen fallen einem viel deutlicher auf“.

Andere (49) nahmen die Straße hingegen als leer und eintönig wahr.

„Die Straßen sind nicht attraktiver geworden / laden nicht zum Verweilen ein“, „Leere Straßen sehen im Herbst/Winter tristlos aus“, „Straßen wirken wie ausgestorben“.

131 AnwohnerInnen konnten auch eine verbesserte Aufenthaltsqualität sowie besseres Flanieren und Verweilen durch OmP feststellen.

„Man hat mehr Lust durch die Stadt zu schlendern, auch ohne Besorgungen zu erledigen“.

So erfreuten sich viele (238) an den neuen Stadtmöbeln, Installationen wie den Tauschboxen oder den Tischtennisplatten und Aktionen wie dem Flohmarkt. Größter Kritikpunkt von OmP bezüglich des öffentlichen Raums ist mit 131 Antworten die provisorische Gestaltung der Straße. 18 Personen wiesen aber auch darauf hin, dass OmP ein Prozess sei und sich die Menschen erst an den neu gewonnen Raum gewöhnen müssten.

„Ist der Anfang eines Prozesses zur Rückeroberung des öffentlichen Raumes von den KFZs hin zu den Menschen“, „Die Straßen könnten besser bespielt werden. Schön, wenn es bepflanzt wird, es Flohmärkte gibt oder wenn die Pizzeria einen Tischtennistisch vor die Tür stellt“, „Bitte viel mehr Grün, Bäume, Bänke“, „am Anfang gab es geplante Aktionen, Spielangebote, da kommt nun nichts mehr: Schade!“.

OmP führte allerdings nicht nur zu positiven Wahrnehmungen bezüglich des öffentlichen Raums. Teils wurde auch von erhöhtem Freizeitlärm und -verkehr sowie Cornern berichtet (77 mal genannt). Auch befürchteten einige AnwohnerInnen eine Zunahme des Cornerns (v.a. in den Sommermonaten bei Fortführung des Projektes). 23 Personen konnten eine erhöhte Verschmutzung des öffentlichen Raums wahrnehmen.

„Cornern, Alkohol trinkende, lärmende Menschen bis tief in die Nacht Dreck, leere Flaschen, Erbrochenes von Partyvolk“, „Angst vor mehr Cornern nachts“, „Bei gutem Wetter ist noch mehr lärmendes Szene-Partyvolk im Stadtteil unterwegs“.

Insgesamt stellten die AnwohnerInnen überwiegend positive Effekte von OmP für den öffentlichen Raum fest. So stehen 746 positive Antworten 392 negativen gegenüber.

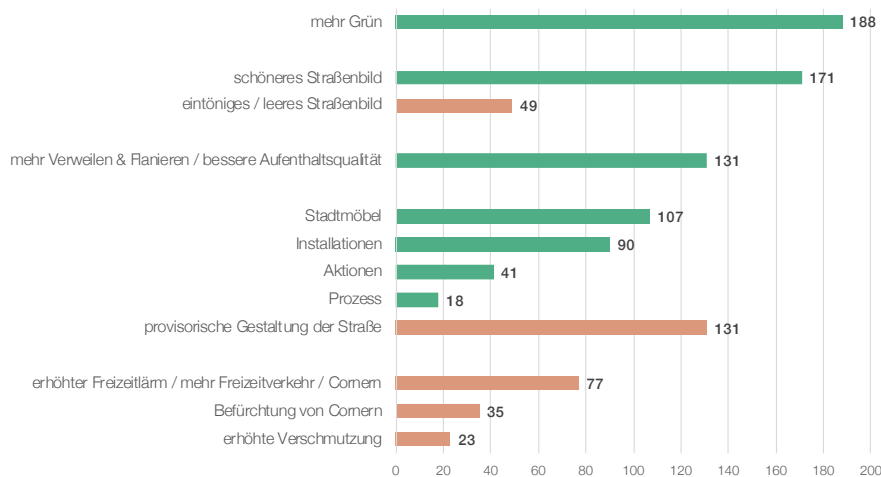


Abb. 92: Öffentlicher Raum

Bezüglich des Themenbereichs **Gewerbe** gab es insgesamt 167 Antworten (vgl. Abb. 93). So berichteten 78 Befragte von einem angenehmeren Bummeln und Einkaufen durch OmP und 30 von einer besseren Aufenthaltsqualität und einem höheren Verweilen in gastronomischen Angeboten.

„Man verbringt deshalb mehr Zeit, und mehr entspannte Zeit, in dem Projektgebiet (bummeln, Café, einkaufen o.a.)“, „lädt mehr zum Bummeln und Einkaufen auch in den kleinen Geschäften ein“, „Es macht Freude durch das Viertel zu bummeln. Es ist noch lebendiger geworden. Die Blechlawinen sollen gerne raus aus Ottensen!!“, „Einzelhandel hat mehr Laufkundschaft in dem Projektgebiet“, „der Raum wird positiv von Gastronomie und Geschäften so wie den Fußgängern und Bewohnern eingenommen“.

Zwei Personen freuten sich über Berichte von Umsatzsteigerungen von Gewerbetreibenden. Allerdings nahmen 57 Personen Berichte (v.a. in den Medien) über Umsatzeinbußen von Gewerbetreibenden wahr.

„Die Gastronomien erzielen weniger Umsatz“, „Verdrängung - Systemgastronomie statt liebenswerte Einzelunternehmer“, „Kleine Geschäfte leiden unter diesem Projekt“.

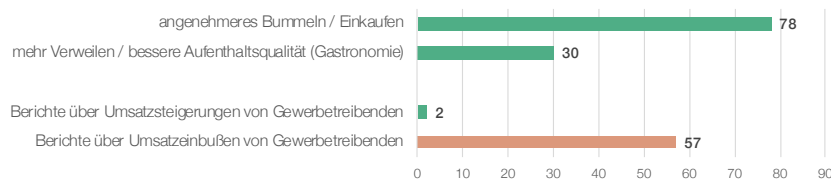


Abb. 93: Gewerbe

Der Themenbereich **Projekt** wurde insgesamt 461 mal kommentiert (vgl. Abb. 94). 182 Befragte bewerteten die Projektidee von OmP dabei allgemein positiv oder sahen das Projekt als wichtigen Baustein für Nachhaltigkeit.

„rundum geglücktes Projekt für unser Viertel“, „Gut dass es einfach mal gemacht wurde! Ich hoffe es wird weiter geführt und findet Nachahmung“, „der Mut zum Projekt beeindruckt“, „Das Projekt gibt mir das Gefühl, dass wenigstens ein ganz kleines bisschen Anschluß ans 21. Jhd. gefunden wurde“.

Hingegen stellten 13 Personen das Projekt generell infrage.

„Mir bringt der ganze Schrott nichts ausser vllt ein paar mehr Leute, die planlos in meinem Weg herumstehen“.

Kritisiert wurde v.a. die Durchführung von OmP im Winter. So gaben 114 Befragte an, dass das Projekt in der falschen Jahreszeit durchgeführt wurde. Diesbezüglich wiesen einige (20) auch darauf hin, dass sich die zeitgleiche Sperrung des Lessingtunnels ungünstig auf OmP auswirke. Viele hofften daher auf eine Projektfortführung und freuten sich auf die vielfältigen Möglichkeiten der Raumnutzung im Sommer.

„Ich kann mir vorstellen, dass die Fläche im Sommer noch viel mehr wahrgenommen und genutzt wird“, „dass Sie dieses Projekt im Winter machen, das ist für eine Nutzung der freien Fläche ungünstig!“, „freue mich auf den sonnigen Frühling und Sommer, um dann in den Genuss [zu kommen], draußen ohne Autobelästigung, Kaffee zu trinken oder essen oder oder oder zu tun“, „Das Projekt genau in die kalte Jahreszeit zu legen ist natürlich sinnlos. Das Projekt sollte in erster Linie im Sommer getestet werden, wenn nicht jeder zu Hause ist oder sich in seinem Daunenmantel verkriecht und schnell nach Hause will“.

Weiterhin betonten 103 Befragte, dass sie sich mehr Beteiligung und klare Rahmenbedingungen gewünscht hätten. Einige bemängelten hier beispielsweise auch die schlechte Sichtbarkeit der Durchfahrts-erlaubnis. So war anscheinend vielen nicht klar, welche Pkw einfahren durften und welche nicht, was zu Konflikten führte.

19 Personen befürchteten durch OmP eine Mieterhöhung bzw. Gentrifizierung.

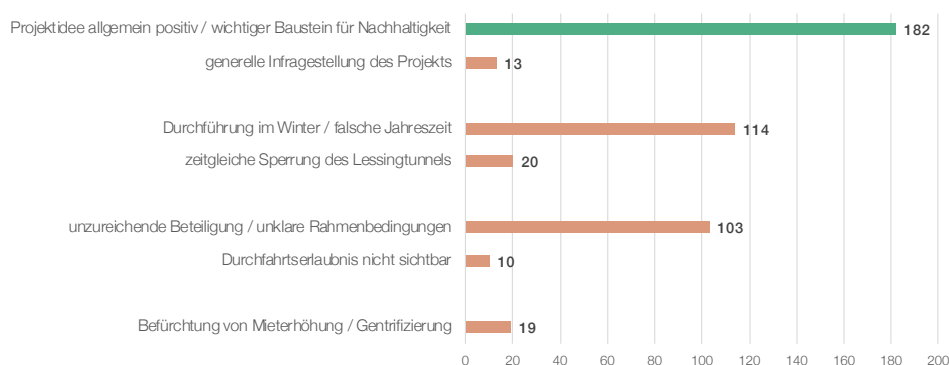


Abb. 94: Projekt

Fortsetzung des Projekts

Die positiven Wahrnehmungen der Auswirkungen von OmP auf den Stadtteil, den Verkehr, den öffentlichen Raum und das subjektive Wohlbefinden der AnwohnerInnen spiegeln sich auch in den Antworten der Frage über Wunsch nach Fortführung oder Beendigung von OmP nach der Versuchslaufzeit wider.

Nur 17 % der befragten AnwohnerInnen gaben an, dass alles wieder so werden sollte wie vor OmP. 83 % begrüßten hingegen generell die Idee der Autoreduzierung: so wünschten sich 27 % eine unveränderte Fortführung von OmP und 56 % eine Fortführung, allerdings mit bestimmten Veränderungen. (vgl. Abb. 95) Die

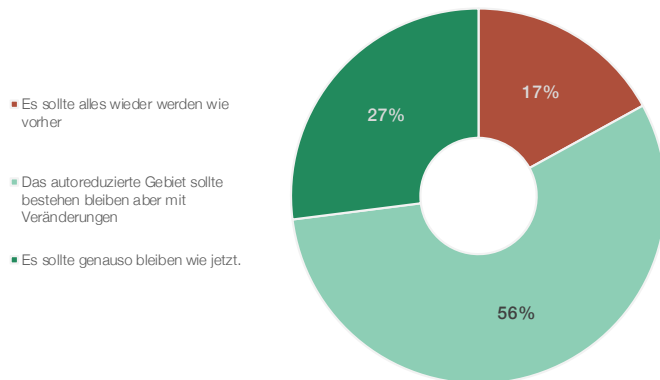


Abb. 95: Fortführung Gesamtergebnis

Veränderungswünsche wurden von der TUHH folgendermaßen kategorisiert: Umbau und Umgestaltung des Straßenraums im Projektgebiet (699 Antworten), Ausweitung des Gebiets (438 Antworten), zusätzliche Restriktionen bzw. besseres Durchsetzen der Regeln (289 Antworten), ergänzende Angebote für Kfz-Parken (270 Antworten), Lockerung der Zugangsrestriktionen (174 Antworten) sowie eine veränderte Nutzung des Straßenraums (140 Antworten).

4.3.3.2 Zusammenfassung der Ergebnisse und Methodenkritik

Im Folgenden werden die in Bezug auf die Forschungsfrage wichtigsten Ergebnisse der Haushaltsbefragung zusammengefasst. Anschließend erfolgt eine kritische Reflexion der Methode.

Die Haushaltsbefragung zeigte insgesamt ein überwiegend positives Bild der befragten AnwohnerInnen gegenüber OmP. So bewerteten 64 % die Auswirkungen des Projekts als (sehr) gut für den Stadtteil und 83 % sprachen sich für eine Fortführung des Projekts (mit Veränderungen) aus.

Die persönliche Wohnqualität hat sich für viele Befragte (deutlich) verbessert. Insbesondere im direkten Projektgebiet (Zone A) gaben dies über die Hälfte der Befragten an. Dies erklärt sich v.a. an der deutlich gesunkenen Verkehrslärmbelastung nach VS. Für einige AnwohnerInnen hat sich die persönliche Wohnqualität durch OmP jedoch auch verschlechtert, was sich u.a. durch eine erhöhte Verkehrslärmbelastung in Zone B und C sowie gestiegenen Freizeitlärm in Zone A erklären lässt.

Insgesamt bewirkte die Autoreduzierung eine deutliche Verbesserung der verkehrlichen Situation im Projektgebiet. So stieg das persönliche Sicherheitsgefühl und die Verkehrssituation für Fußgänger- und RadfahrerInnen verbesserte sich. Bei einigen AnwohnerInnen bewirkte OmP auch ein aktiveres und nachhaltigeres Mobilitätsverhalten. Sie fuhren nach VS eher Fahrrad, gingen zu Fuß oder nutzten den ÖPNV. Insbesondere die Verkehrssicherheit für Kinder erhöhte sich stark. Sie konnten sich in OmP freier und autonomer bewegen und so potenziell der Bewegungsradius erhöht werden. Weiterhin eröffnete das größere Platzangebot Kindern neue Möglichkeiten für Spiel und soziale Interaktion vor der Tür. Autoreduzierung kann sich somit positiv auf die Entwicklung und Gesundheit von Kindern auswirken. Auch für SeniorInnen brachte OmP positive Veränderungen mit, wie neue Sitzmöglichkeiten, das größere Platzangebot und die erhöhte Verkehrssicherheit. Das Kopfsteinpflaster erschwerte ihnen allerdings die Nutzung des neu gewonnen Raums.

Für viele AnwohnerInnen führte OmP ebenfalls zu einer deutlichen Erhöhung der Lebensqualität und des subjektiven Wohlbefindens, oft in sie selbst überraschendem Ausmaß. Das neu entstandene Platzangebot, weniger Enge und mehr Raum für Menschen (statt Autos) waren mit die wichtigsten positiven Aspekte von OmP. Der freigewordene Raum wurde vielfältig genutzt und sich angeeignet. Viele AnwohnerInnen nutzten OmP nach VS häufiger und lieber. Vor allem das Spazieren und Verweilen im Projektgebiet nahm deutlich zu. Dies zeigt, dass die Autoreduzierung in OmP salutogene Nutzungen förderte, welche wiederum einen positiven Einfluss auf das subjektive Wohlbefinden haben können. Nur sehr wenige AnwohnerInnen hielten sich hingegen im Projektgebiet nach VS weniger häufig auf. Die Gründe hierfür sind nicht eindeutig bekannt.

Die Reduzierung von Autos und das größere Platzangebot bewirkten bei vielen zudem ein befreiendes Gefühl. Dies ist besonders hervorzuheben, da Dichte und Enge für über ein Drittel der Befragten zu den bedeutendsten Stressoren in der Stadt gehören. Dieser pathogene Stressor konnte somit durch OmP deutlich reduziert werden. Zudem haben sich Miteinander und Aufenthaltsqualität im Projektgebiet deutlich verbessert. Auf der Straße fanden mehr Gespräche und Begegnungen statt und die Atmosphäre wurde als lebendiger wahrgenommen. Einige nahmen allerdings den Straßenraum ohne Autos auch als leer und trostlos wahr. Sie scheinen Autos im öffentlichen Raum mit Lebendigkeit und Urbanität in Verbindung zu bringen.

Weiterhin zeigt die Befragung, dass die bedeutendsten Stressfaktoren vom Auto ausgehen. Einigen AnwohnerInnen wurde die hohe Stressbelastung durch Kfz erst durch deren Reduzierung bewusst. So bewirkte OmP für viele eine ruhigere und friedlichere Atmosphäre. Stress und Belastung reduzierten sich und Entspannung und Entschleunigung traten ein. Viele berichteten auch von einem vermehrten Innehalten bei sich selbst und anderen sowie einer stärkeren Wahrnehmung der räumlichen Umgebung und der Mitmenschen.

Als Faktoren für das subjektive Wohlbefinden haben Kfz-Abstellmöglichkeiten für die befragten OttenserInnen keine große Bedeutung. Stattdessen sind vor allem eine gute ÖPNV-Anbindung, wenig Emissionen, Grün und Erholungsmöglichkeiten, ein ansprechendes Straßenbild, sichere Fahrradabstellanlagen sowie ein soziales und nachbarschaftliches Miteinander wichtig. Autoreduzierung befördert all diese Wohlfühlfaktoren.

Methodenkritik

Die Methode Haushaltsbefragung kann durch die hohe Rücklaufquote als gelungen bewertet werden. Mit ihr konnten viele Interessen und Ansichten der OttenserInnen abgefragt werden. Vereinzelt ergaben sich Schwierigkeiten durch teils missverständliche bzw. schwierig gestellte Fragen. Ein Beispiel hierfür ist die Frage nach den Auffälligkeiten im öffentlichen Raum, bei der es (neben positiv und negativ) auch eine Spalte „neutral“ gab. Die Kommentare waren jedoch fast immer positiv oder negativ und mussten daher im Nachhinein bei der Kategorisierung entsprechend verschoben werden. Zudem wurden einige Fragen falsch oder nicht vollständig beantwortet, weshalb Bezüge teils schwierig waren.

4.3.4 Qualitative Interviews

Im Folgenden werden die fünf qualitativen Interviews separat zusammengefasst und ausgewertet. Im Anschluss folgt eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse sowie eine Methodenkritik.

4.3.4.1 Persönliche Sichtweisen und Einschätzungen zu OmP

Im Fokus des folgenden Kapitels stehen die Auswirkungen von OmP auf das subjektive Wohlbefinden sowie das Denken und Handeln der InterviewpartnerInnen.

Frau W.

Frau W. wohnt seit 1999 in Ottensen und ist von Beruf Lektorin. Aktuell wohnt sie südwestlich des Projektgebiets. Seit ihrem Umzug nach Ottensen besitzt sie kein Auto mehr. Stattdessen geht sie hauptsächlich und v.a. sehr gerne zu Fuß: „Ich finde Entschleunigung immer so toll und zu Fuß ist man halt am langsamsten, das finde ich sehr entspannend. Man kriegt auch eigentlich am meisten mit. Fahrradfahren finde ich, ist in Hamburg keine helle Freude“ (vgl. Anhang 5a: ab Min. 31.00).

Da sie kein Auto besitzt, geht sie oft einkaufen und ist deshalb regelmäßig in der Ottenser Hauptstraße, im Mercado und der Bahrenfelder Straße. Hier sucht sie überwiegend die Lebensmittelgeschäfte auf. Ihre Nutzung der Straßen von OmP hat sich seit VS nicht geändert. Sie bedauert sehr, dass das Projekt im Winter durchgeführt wird und betont mehrfach, dass der freie Raum im Sommer hätte viel besser genutzt werden können, z.B. durch das Herausstellen von Tischen oder Verweilen auf den Sitzmöbeln. Bei einer Durchführung im Sommer wäre OmP ihrer Meinung nach eine große Chance für mehr Lebensqualität im Stadtteil und würde noch viel positiver bei den Menschen ankommen. Kritisch sieht sie jedoch die eventuell erhöhte Lärm- und Müllbelastigung für die direkten AnwohnerInnen, z.B. durch Cornern. Für die Sommermonate kann sie sich besonders gut Flohmärkte vorstellen. Auch die Idee, die Fahrbahn mit Kunstrasen auszulegen, gefällt ihr sehr gut. Im Falle einer Verlängerung des Projekts möchte sie in OmP draußen sitzen und Flohmärkte o.ä. besuchen.

Stimmung und Atmosphäre in den autoreduzierten Straßen empfindet sie als ruhig und angenehm. Besonders gut gefallen ihr das größere Platzangebot und die veränderte Perspektive des Stadtbildes (die Häuserfassaden sind wieder sichtbar). Auch die Sitzmöbel und die Einfahrtsbereiche mit dem gelben Fahrbahnbelag, die sie als witzige und effektvolle Hingucker für die Projekteingänge bezeichnet, findet sie toll. Am glücklichsten ist sie allerdings über die neue und feuerfeste Tauschbox, die sie selbst sehr gerne nutzt und die für sie eine hohe Qualität bedeutet. Als Beispiel für eine besonders tolle Atmosphäre führt sie die Altonale an. Ihrer Meinung nach wird der freie Bereich dann sehr gut genutzt und die Qualität ohne Autos ist besonders gut wahrnehmbar. Eine vergleichbare Stimmung wünscht sie sich auch für OmP. Dieses wirkt auf Frau W. v.a. aufgrund des Kopfsteinpflasters noch improvisiert, weshalb noch nicht die Qualität einer FußgängerInnenzone erreicht ist. Für SeniorInnen oder mobilitätseingeschränkte Menschen (mit Rollator, Krücken) sieht sie hier eine besondere Schwierigkeit, weshalb sie ein geeignetes Pflaster als notwendig erachtet.

Frau W. hat das Gefühl, dass viele Menschen sich noch nicht trauen, auf der Fahrbahn zu laufen. Ihr erwachsener Sohn hingegen findet es toll: „Für ihn ist es das Allerbeste, hurra, man kann in der Mitte der Straße laufen“ (vgl. ebd.: ab Min. 5:21). Als besonders attraktiv beurteilt sie OmP für Familien. Diesbezüglich merkt sie allerdings an, es sei fatal, dass man sich so schnell an Dinge gewöhnt: so sieht sie zum einen eine große Sicherheitsgefahr bei Projektbeendigung, da Kinder sich nun daran gewöhnen auf der Straße laufen zu können ohne besonders auf den Verkehr achten zu müssen. Wenn dann wieder deutlich mehr Autos da sind, könnten schnell Unfälle entstehen. Zum anderen denkt sie, dass die negativen Aspekte wie Lärm und Verkehr dann viel deutlicher wahrgenommen werden würden, als zuvor. Die besten Dinge erkennt man ihrer

Ansicht nach oft erst im Nachhinein.

Insgesamt findet Frau W. das Projekt toll und spannend. Da sie privat aber andere Schwerpunkte setzt, nahm sie bisher nicht an Beteiligungsangeboten teil. Weiterhin bezeichnet sie OmP als eine Ehre für Ottensen, einen Prestigegewinn, der v.a. gut für DIE GRÜNEN wäre.

Hinsichtlich Miteinander und Austausch im Stadtteil, merkt sie an, dass OmP Austausch und Diskussion v.a. in politischer Hinsicht fördert, was sie toll findet. Die Förderung von Austausch und Miteinander im öffentlichen Raum empfindet sie ebenso als wünschenswert, allerdings hängt dies ihrer Meinung nach eher von Cafés oder Kneipen ab. Im Cornern sieht sie eine Möglichkeit und gute Atmosphäre, um Kontakte zu knüpfen und sich kennenzulernen.

In Gesprächen mit Gewerbetreibenden und AnwohnerInnen bekam sie unterschiedliche Meinungen über OmP mit. Es allen recht zu machen, hält sie für nicht möglich. Es gäbe immer GewinnerInnen und VerliererInnen und sie persönlich versuche alle Seiten zu sehen. Ihr Vorschlag, um eventuelle Skeptiker mit objektiven, stichfesten Argumenten von dem Projekt zu überzeugen wäre die Messung von Luftschadstoffen in der Ottenser Hauptstraße. So könnten die Menschen ganz klar und deutlich erkennen, was OmP bewirkt. Ihrer Meinung nach profitieren von OmP vor allem Familien mit (kleinen) Kindern, RadfahrerInnen, Geräuschempfindliche und Menschen, die keine Autos mögen.

Am Stadtleben generell stresst Frau W. besonders Dreck und Hundekot auf Gehwegen. Sie bezeichnet Ottensen als bildhübschen Stadtteil, jedoch ärgert sie es, wenn Müll oder Hausrat im öffentlichen Raum abgestellt oder z.B. in Fahrradkörbe geworfen wird. Auch findet sie es traurig, dass Menschen teils aggressives Verhalten aufweisen und sich sehr schnell anpöbeln. An die Dominanz des Autos hat sie sich hingegen gewöhnt: „Man kennt es nicht anders [...], da macht man sich so gar keine Gedanken darüber“ (vgl. ebd.: ab Min. 13:46). Dies läge auch daran, dass sie in den 19070ern geboren ist. Sie ist selbst keine Autohasserin und hat auch keine Angst vor Umweltbelastungen (v.a. da ihre Kinder schon erwachsen sind). Genervt ist sie allerdings, wenn AutofahrerInnen unvorsichtig fahren, z.B. über rote Ampeln, da sie Autos als „potenzielle Mordwaffen“ bezeichnet. Die Menschen haben es ihrer Meinung nach verlernt, innezuhalten und zu warten. Sie kann nachvollziehen, dass bestimmte Personen(gruppen) vom Auto abhängig sind und auch, dass manche das Auto als Zeichen für Freiheit sehen. Hinsichtlich der Parkplatzsituation in Ottensen betont sie, dass sie ihre Gäste im Vorhinein schon auf die Schwierigkeiten hinweist. Zudem denkt sie, dass der Parkplatzdruck in den umliegenden Bereichen durch OmP erhöht wurde. In der eigenen Straße fällt ihr dies allerdings nicht auf, da ihr Fokus nicht auf Autos gerichtet ist.

Frau Z. und Herr B.

Frau Z. und Herr B. - ein RentnerInnenpaar - wohnen seit 15 Jahren in Ottensen, südwestlich des Projektgebiets. Sie besitzen ein kleines Auto, für das sie sich bewusst entschieden und einen Tiefgaragenstellplatz angemietet haben. Während Herr B. die meisten Strecken zu Fuß zurücklegt, ist das Hauptverkehrsmittel von Frau Z. ihr Fahrrad.

Beide durchqueren das Projektgebiet fast täglich, um im Mercado oder anderen kleinen Geschäften einzukaufen. Obwohl Frau Z. die Autoreduzierung sehr schätzt, fährt sie aufgrund des Kopfsteinpflasters nicht durch OmP, sondern außen herum. Dies bedauert sie, da sie dort sonst weitere Erledigungen machen oder eine kleine Pause einlegen könnte. Die Straßen von OmP nutzen Frau Z. und Herr B. seit Versuchsstart nicht häufiger, allerdings empfinden sie sie nun als viel angenehmer und halten sich lieber in ihnen auf.

Die Projektdurchführung im Winter bedauern sie sehr, da der Straßenraum oft nicht richtig genutzt und wenig einladend wirkt. Dementsprechend beschreiben sie Stimmung und Atmosphäre auch als eher negativ. Dies liege ihrer Meinung nach jedoch am Winter, im Sommer würde alles ganz anders wirken. Die bisher zurückhaltende

Nutzung der Straße sieht Frau Z. zudem auch in der kurzen und ungewissen Projektlaufzeit begründet. Ihrer Meinung nach braucht es Zeit, damit Menschen sich trauen, etwas Dauerhaftes umzusetzen und sich Raum anzueignen oder anders zu nutzen. Dies betreffe Gewerbetreibende ebenso wie AnwohnerInnen.

Auf beide wirkt die Autoreduzierung beruhigend und entschleunigend. Ihr Stresslevel ist durch die geminderte Reizbelastung (Lärm, Enge) gesunken. Als besonders positiv empfinden sie, dass der ruhende Verkehr, der das Erscheinungsbild stark prägte und den Menschen den Lebensraum streitig machte sowie das Gehen behinderte, nun stark reduziert und Platz für FußgängerInnen entstanden ist. Außerdem erfreuen sie sich an der erhöhten Sichtbarkeit anderer Menschen. So saßen sie im September draußen und waren begeistert davon, nicht auf Autos starren zu müssen, sondern das Leben auf der Straße mit all den Menschen beobachten zu können. Zudem gäbe es im Gegensatz zu früher kaum noch rasende AutofahrerInnen.

Das Kopfsteinpflaster bewerten sie als suboptimal für eine FußgängerInnenzone. Optimierungsbedarf sehen sie zudem hinsichtlich der Regelungen zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen, da letztere oft schnell und rücksichtslos fahren. Beide wünschen sich, dass OmP zeitlich und räumlich ausgeweitet wird. In diesem Zuge sollte allerdings die Aufenthaltsqualität insgesamt verbessert werden: mehr Begrünung, ein asphaltierter Mittelstreifen für RadfahrerInnen, weitere unkommerzielle Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Spielmöglichkeiten für Kinder, Parkplätze für Menschen mit Behinderung und Entgegenwirken von Pöbeleien gegenüber Zufahrtsberechtigten.

Frau Z. und Herr B. hatten bezüglich Konflikten und Streitigkeiten durch OmP schlimmere Befürchtungen, die sich in dem Maße nicht bestätigt haben. Sie konnten zwar eine Spaltung in BefürworterInnen und GegnerInnen feststellen und haben zu Beginn auch vereinzelt Pöbeleien und Diskussionen mitbekommen. Dies beruhigte sich jedoch schnell. Von den Protesten der Gewerbetreibenden war Herr B. z.T. überrascht, da seiner Ansicht nach viele Gewerbetreibende von OmP profitieren. Beide hoffen darauf, dass sich die kleinen Geschäfte halten können und nicht durch weitere Gastronomieangebote - ähnlich wie in anderen FußgängerInnenzonen - ersetzt werden.

Durch die Dominanz und die Bevorzugung des Autoverkehrs (z.B. parkende Autos, Warten an Ampeln als FußgängerIn) fühlen sich Frau Z. und Herr B. sehr gestresst. Frau Z. empfindet v.a. die unzureichende Planung störend: „dass [...] [die Stadt] es [...] nicht schaff[t] [...] den Radfahrern, den Fußgängern und den Autofahrern jedem seinen Raum zu geben, sodass es ungefährlich ist“ (vgl. Anhang 5b: ab Min. 35:45). Beim Radfahren empfindet sie es insbesondere als stressig, dass man keine freie Fahrt hat und als Fußgängerin, dass der rollende Verkehr immer Priorität hat. Herrn B. stressen als Fußgänger zu schnelle und rücksichtslose RadfahrerInnen: „Also was mir auffällt, ist dass der Fußgänger ganz oft einfach hinten runter fällt. Da wird an Autofahrer und Radfahrer gedacht und der Fußgänger bleibt als Restmasse übrig und hat irgendwie immer das größte Risiko im Verkehr. Das finde ich schon, ist ein Problem“ (vgl. ebd.: ab Min. 37:36). RadfahrerInnen nehmen seiner Meinung nach OmP für sich in Anspruch, obwohl v.a. die FußgängerInnen profitieren sollten.

Gentrifizierungstendenzen bringen sie mit OmP nicht in Verbindung. Dies bewerten sie vielmehr als ein generelles Problem im Stadtteil und der allgemeinen Stadtentwicklung. Beschwerlich beim Einkaufen ist für sie, dass sie nicht mit ein/zwei Kisten Wein zur Wohnung zu laufen möchten. Eine Lieferung fänden sie toll. Durch OmP angestoßene Verkehrsverlagerungen stellen sie in Frage. Frau Z. hält die Versuchszeit (abgesehen von der Witterung) auch aufgrund der fast zeitgleichen Sperrung des Lessingtunnels für ungünstig. So geht sie davon aus, dass der Stau in Ottensen nicht durch OmP sondern durch die Sperrung entsteht. Dies belastete ihrer Meinung nach das Projekt sehr.

Frau Z. und Herr B. sind der Ansicht, dass die Menschen sich daran gewöhnt haben, dass alles mit Autos vollgestellt ist. In den 1950er/60er Jahren seien die Straßen auch nicht so vollgestellt gewesen und die Leute nahmen dies auch nicht als leer oder tot wahr. Frau Z.: „Autos machen es ja auch nicht weniger

öde“ (vgl. ebd.: ab Min. 48:48). Ruhender Verkehr sollte ihrer Meinung nach im öffentlichen Raum deutlich reduziert und andere Parkraumkonzepte erarbeitet werden. Als Beispiel, wie schön es ohne Autos sein kann, führt sie das Straßenfest in der Arnoldstraße an: hier herrsche auch an dem Tag, an dem das Fest schon vorbei ist, aber noch keine Autos da sind, eine wunderbare Atmosphäre. Sie denkt, dass ein Umdenken stattfinden muss und die Menschen erst lernen müssen, was alles mit dem freigewordenen Raum gemacht werden kann. Dies brauche Zeit, weshalb OmP auch ein Prozess sei. Herr B. merkt diesbezüglich an, dass es bei solchen Projekten wichtig sei, dass etwas im Straßenraum passiere: „am Anfang ist ja überhaupt nichts gemacht worden und da gab es auch keine Sitzbänke und gar nichts. Und die Sitzbänke sind dann irgendwie im Dezember oder so [dazugekommen]. [...] Da hat das ganze dann sofort einen belebteren [...] Eindruck gemacht. Vorher war es einfach nur schrecklich und man hat sich gefragt, warum machen die das da. Abgesehen von allem Politischen. Das ist schon wichtig, dass da auch was passiert“ (vgl. ebd.: ab Min. 49:58).

Frau und Herr J.

Frau und Herr J. wohnen seit über 50 Jahren in Ottensen, direkt im Projektgebiet (nördliche Bahrenfelder Straße). Sie sind beide in Rente, besitzen ein Auto und einen Stellplatz im Parkhaus. Für sie ist es selbstverständlich einen Parkplatz zu mieten und sie haben nicht den Anspruch, kostenlos im öffentlichen Raum zu parken. Ihr Auto nutzen sie innerhalb Hamburgs nicht und sie versuchen generell weniger Auto zu fahren. Beide gehen hauptsächlich zu Fuß oder nutzen den ÖPNV, wobei dieser als unflexibel und unzuverlässig eingestuft wird (z.B. durch Verspätungen, auch beim Fernverkehr). Sie bedauern sehr, dass die Straßenbahn in den 70ern zurückgebaut wurde.

Frau und Herr J. bewegen sich für Besorgungen und Einkäufe täglich in den Straßen von OmP. Die Autoreduzierung veränderte ihre Nutzung des öffentlichen Raums nicht. Sie könnten sich nicht vorstellen, die Sitzgelegenheiten auf der Straße zu nutzen (generell sind sie keine Fans von Außengastronomie). Vielmehr nehmen sie es als befremdlich wahr, wenn sich Menschen auf der Fahrbahn aufhalten, um dort z.B. Ball zu spielen oder auf einer Decke zu sitzen. Frau J. betont, dass sie sich niemals mit ihren drei Kindern auf die Fahrbahn setzen würde, auch nicht wenn Kunstrasen ausgelegt wäre, da sie dies als schmutzig empfindet. Beide benutzen vor allem aus Gewohnheit nach wie vor den Gehweg. Sie liefen zwar schon bewusst auf der Fahrbahn, was sich aber fremd anfühlte. Frau J. sieht sich auch weiterhin nach Autos um. Das Ziel eines Flanierquartiers sieht Herr J. als erfüllt, allerdings nicht für AnwohnerInnen, sondern für alle von außerhalb.

Das Straßenbild nahm Frau J. vor VS durch die Autos als massiv wahr. Eine deutliche Verbesserung durch die Autoreduzierung sieht sie aber nicht. Herr J. merkt daraufhin an, dass er es jetzt als trostlos empfindet.

Als störend empfinden beide vor allem die Aggressivität der FußgängerInnen, RadfahrerInnen und der Polizei. Sie sind der Ansicht, dass OmP den Stadtteil zerrissen und Unruhe unter den AnwohnerInnen geschaffen habe. Jetzt kämpfe jeder gegen jeden. Oft konnten sie Konflikte unterschiedlicher Art im öffentlichen Raum beobachten: z.B. bekam ein Handwerker vormittags einen Strafzettel von der Polizei; ein Autofahrer mit Stellplatz wurde von einem Fußgänger angegangen und die Apothekeninhaberin wurde von der Polizei auf aggressive Weise behandelt. Insbesondere Frau J. fühlt sich von der massiven, fast täglichen Polizeipräsenz verängstigt: „Das stört mich, das stört mich sehr. Ich fühle mich dann richtig, ja schon ausgegrenzt. Man steht irgendwo immer so neben den Gesetzen. Die Menschenrechte zählen nicht mehr“ (vgl. Anhang 5c: ab Min. 17:03). Auch Herr J. stört sich sehr an der starken Polizeipräsenz, v.a. da es auch vor OmP schon viele FalschparkerInnen gab, allerdings bedeutend weniger kontrolliert wurde. Darüber hinaus haben sie den Eindruck, dass es bei OmP keine festen und eindeutig kommunizierten Regeln gibt, weshalb diesbezüglich teils Unklarheiten bestehen. Außerdem halten sie das Konzept für zu wenig durchdacht und zu radikal. Diesbezüglich erwähnen sie die nur ein Jahr vor VS neu gestaltete Große Rainstraße (u.a. auch neue

Parkplätze). Insgesamt fühlen sie sich als AnwohnerInnen viel zu wenig beteiligt und informiert.

Weiterhin haben sie den Eindruck, dass die RadfahrerInnen im Gebiet durch OmP noch rücksichtsloser geworden sind. Laut Herrn J. sind sie „Verkehrsräudis“, die weder Rücksichtnahme noch Verkehrsregeln kennen, weshalb er auch Angst vor ihnen habe. Als besonders störend empfinden sie außerdem die vorhandene Lärmbelästigung. Die gab es zwar auch vor VS schon - v.a. im Sommer - durch das Cornern am Alma-Wartenberg-Platz oder den 24 Stunden geöffneten Kiosk. Allerdings habe sich die Situation durch OmP verschlechtert, was u.a. an den neuen öffentlichen Sitzmöglichkeiten liege. Demnach fühlen sich auch beide massiv in ihrer Nachtruhe gestört und fürchten bei einer Fortsetzung des Projekts eine erhöhte Lärmbelästigung im Sommer.

Generell sprechen sich beide für eine gewisse Verkehrsberuhigung und ein damit verbundenes Umdenken aus. Die Situation durch OmP empfinden sie allerdings als nicht hinnehmbar für die AnwohnerInnen. Auch die Park- und Verkehrsproblematik hat sich ihrer Ansicht nach nur in die umliegenden Straßen verlagert. Sie wünschen sich ein sinnvolles und durchdachtes Konzept mit einem geregelten AnliegerInnenverkehr (v.a. zum Be- und Entladen). Außerdem sollte die Parkraumsituation intelligenter gelöst werden, z.B. durch Tiefgaragen und Parkmöglichkeiten für HandwerkerInnen. Auch wünschen sie sich, dass alle Verkehrsarten ihren Raum bekommen, z.B. durch einen Fahrradweg in der Mitte der Fahrbahn, und erhoffen sich dadurch weniger Aggressivität und Konflikte.

Frau B.

Frau B. wohnt seit 17 Jahren in Ottensen, aktuell südwestlich des Projektgebiets. Sie arbeitet in einer Bank im IT-Bereich als Projektleiterin, ist Berufspendlerin und deswegen vier Tage die Woche nicht vor Ort. Vor zehn Jahren schaffte sie ihr Auto ab. Sie geht viel zu Fuß und fährt mit dem ÖPNV, teilweise nutzt sie auch CarSharing (z.B. für größere Einkäufe). Am Wochenende ist sie fast immer in den Straßen von OmP, oder wie sie es nennt „im Dorf“, unterwegs, um Besorgungen zu machen oder etwas zu unternehmen, wie z.B. den Besuch von Gastronomie. Die Nutzung hat sich seit VS nicht verändert.

Auch die Aufenthaltsqualität hat sich ihrer Ansicht nach nicht wirklich verändert, sonntags wirke es eher ungewöhnlich leerer als vorher. Dies liege einerseits an den fehlenden Autos, aber auch daran, dass insgesamt weniger los sei. Als Grund sieht sie hier, dass Ottensen auch Leute aus anderen Stadtteilen anzieht, die aufgrund der Autoreduzierung nun wegbleiben. Die neue Möblierung im Straßenraum gefällt ihr, als Tochter eines Tischlers, nicht. 90 % der Menschen gehen ihrer Ansicht nach immer noch auf dem Gehweg, den sie als breit empfindet. Die Fahrbahn werde insgesamt wenig genutzt, was sie im Kopfsteinpflaster begründet sieht. Sie selbst geht aufgrund von Hüftproblemen auch auf dem Gehweg. Trotzdem hofft sie, dass das Kopfsteinpflaster, welches das Flair von Ottensen ausmache, erhalten bleibt. Einen Radweg könnte sie sich deshalb auch nur als einseitige Erweiterung des Gehwegs vorstellen.

Stimmung und Atmosphäre bezeichnet Frau B. als aggressiv und verweist diesbezüglich mehrmals auf die Internetpräsenz der Initiative Ottensen bewegt, die ihrer Meinung nach die Stimmung im Stadtteil widerspiegelt. Es gäbe eine Frontenbildung: die einen profitieren, die anderen sind darauf angewiesen mit dem Auto erreichbar zu sein und leiden unter Umsatzeinbußen. Das Thema OmP wird von ihr nicht freiwillig im Dorf gesucht. So traut sie sich beispielsweise nicht in ihrer Lieblingsbar ihre Meinung über OmP zu kommunizieren. Sie findet es eigentlich toll, dass man sich im Dorf kennt, Hallo sagt oder auch mal zwanglos auf ein Gespräch oder für einen Kaffee zusammenkommen kann. Außerdem schätzt sie die vielen kleinen Geschäfte, Bars und Restaurants mit ihren Stammkunden. Insgesamt herrsche hier ein sehr entspanntes Leben nach dem Motto „Leben und Leben lassen“ und Toleranz, Freundlichkeit und Multikulti machen Ottensen aus. Dies sei allerdings durch OmP etwas abhanden gekommen und das Projekt habe Ottensen gespalten. Sie persönlich erinnert sich an vier bis fünf Konfliktsituationen, was sie als viel empfindet,

da sie nur am Wochenende im Dorf ist. Ein Beispiel ist hier eine hitzige Diskussion zwischen Autofahrerin mit einem Schwerbehindertenausweis und anderen PassantInnen. Frau B. fände es sehr wichtig, dass trotz Autoreduzierung regelmäßige und zentrale Schwerbehindertenparkplätze in den Straßen vorhanden sind. Sie bemängelt, dass der Schwerbehindertenparkplatz zwischen der Hamburger Sparkasse und dem Wochenmarkt gesperrt wurde. Sie betont aber auch, dass es vorher schon Konflikte v.a. zwischen RadfahrerInnen und Autos gab. Als Fußgängerin war sie allerdings nicht persönlich betroffen.

Positiv bewertet sie die Lärm- und Abgasreduzierung durch OmP. Als negative Aspekte nennt sie vermehrte Busverspätungen und erhöhten Parkdruck in umliegenden Straßen. In ihrer eigenen Straße merkt sie allerdings keine Veränderungen, hier sei eh immer schon viel los.

Sie wünscht sich für Ottensen ein Konzept, mit dem es so autofrei wie möglich wird und der Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel gefördert wird. Die Grundidee der Autoreduzierung befürwortet sie, allerdings mit gewissen Alternativen und nicht in aller Konsequenz. Alle NutzerInnen sollten bedacht und die Regeln gerecht gestaltet werden. Außerdem wünscht sie sich CarSharing-Stellplätze und einen Radweg. AnwohnerInnenparkplätze widersprechen ihrem Gerechtigkeitsempfinden, da diese einer Zweiklassengesellschaft anmuten würden: die AnwohnerInnen haben Ruhe und Parkplätze vor der Tür, während andere Personen, wie z.B. Schwerbehinderte oder CarSharing-NutzerInnen, keine Möglichkeit auf einen Parkplatz haben. Sie selbst ist bereit weitgehend auf ein Auto zu verzichten, möchte aber für bestimmte Dinge wie z.B. den Besuch bei der Reinigung oder den Einkauf beim Weinladen ein Auto mieten. Hier empfindet sie OmP als Einschränkung in ihrem subjektivem Wohlbefinden.

Am Projekt OmP fehlt ihr strukturierte Organisation und Tatkraft hinsichtlich der Durchführung. Sie wünscht sich, dass es in dieser Form Ende Februar endet und eine Initialisierungsphase nachgeholt wird. Ihrer Ansicht nach, würde das Projekt dann von einer Mehrheit mitgetragen. Weiterhin kritisiert sie die Homepage von OmP, da es hier keine Möglichkeit für Austausch, Anmerkungen oder Diskussionen gäbe. Zudem würden Dinge in Form von „Rosamunde-Pilcher-Plattitüden“ angekündigt. Als Beispiel nennt sie hier ein Frühstück, das als vom Projektteam organisiert dargestellt wurde, aber alles dafür Erforderliche selbst mitgebracht werden musste. Auch die geplanten Aktionen im Rahmen des Adventskalenders hätten nicht so stattgefunden, wie angekündigt. Dies findet sie schade. An Ideenwerkstätten in der Motte hat sie nicht teilgenommen.

Für den öffentlichen Raum wünscht sie sich mehr Parkbänke (ähnlich wie in Italien), die auch für ältere Menschen geeignet sind. Aktuell werden ihrer Ansicht nach die SeniorInnen ausgegrenzt und es fehle an Altersgerechtigkeit. Ihrem subjektiven Empfinden nach sei, „es die totale Ausrichtung auf urbane Jungfamilien. [...] Ja dieses: Wir wollen urban, wir wollen alles. Wir wollen mitten im Geschehen sein, logistisch alles haben was wir brauchen, dazu aber eine autofreie Spielstraße für unsere Kinder und den Parkplatz für den SUV im Hinterhof“ (vgl. Anhang 5d: ab Min. 44:48). Weiterhin wünscht sie sich, dass die Außenbereiche der Gastronomie durch die Autoreduzierung nicht vergrößert werden. Dies empfände sie als unnötig.

Frau M.

Frau M. ist 37 Jahre alt und wohnt seit 2007 in einem etwas ruhigeren Bereich von Ottensen, nördlich des Projektgebiets. Sie besitzt kein Auto, ist Sängerin und unterrichtet musikalische Früherziehung in einer Kindertagesstätte.

Seitdem Frau M. zum ersten mal in OmP war, ist sie von dem Projekt begeistert. Sie spürte sofort, dass OmP etwas mit den Menschen mache: „die Leute gehen anders miteinander um und verhalten sich körperlich anders. Ich hab das richtig körperlich gespürt und es war eine ganz andere Energie [...] im Stadtteil Ottensen“ (vgl. Anhang 5e: ab Min. 00:56). Frau M. reist sehr viel und hatte in OmP sofort den Ansatz eines Gefühls wie z.B. in der Türkei oder in Ägypten. Ihrer Meinung nach haben europäische Weststaaten-Großstädte ein ganz anderes Flair als anderswo.

Als Erzieherin für musikalische Früherziehung fiel ihr insbesondere ein anderes Bewegungsverhalten bei Kindern auf. Ihrer Ansicht nach ist das Projekt für Kinder besonders relevant, da es für sie, als Bewegungswesen (mit hohem Bewegungsdrang) einen großen Unterschied mache, ob sie sich frei bewegen können oder nicht. Zudem gebe es in Städten wenig freie Bewegungs- oder Spielmöglichkeiten. Demnach hält sie es für wichtig, dass auch Kinder sich frei auf der Straße bewegen und diese nutzen können.

Weiterhin berichtet sie von einer Dokumentation über Stadtplanung und -gestaltung und wie diese das Verhalten und Befinden von Menschen beeinflusst. Ihre Erkenntnisse daraus konnte sie in OmP im Kleinen beobachten, weshalb sie das Projekt als großen Zugewinn für den Stadtteil betrachtet und sich wünscht, dass es räumlich und zeitlich ausgeweitet wird. Allerdings zweifelt sie daran, da für die Politik letztlich meist wirtschaftliche Aspekte zählen. Sie versteht, dass mit OmP Existenzen verbunden sind und wünscht von den AutofahrerInnen mehr Verständnis, sodass diese vielleicht etwas weiter außerhalb parken und dann zu Fuß zum Einkaufen ins Projektgebiet kommen. Zudem spricht sie sich dafür aus, dass Menschen und vor allem auch verantwortliche EntscheiderInnen für das Thema „Raumwirkung auf Menschen“ sensibilisiert werden.

Durch den Geruch und die Lautstärke von Autos sowie die durch den ruhenden Verkehr entstehende Enge fühlt Frau M. sich gestresst. Auch den zu geringen Abstand von Autos und Gastronomie nimmt sie negativ wahr. Deshalb empfindet Frau M. OmP als Befreiungsschlag. Dass sie nun auf der Straße laufen kann und mehr Raum zur Verfügung hat, gibt ihr das Gefühl freier atmen zu können. Auch die Grundatmosphäre empfindet sie nun als viel angenehmer. Seit Versuchsstart hält sie sich dort häufiger und lieber auf. Sie zieht es dort - unterbewusst - nun eher und länger hin, sodass sie z.B. nach Feierabend noch mal einen Schlenker macht oder sich einfach nur in den öffentlichen Raum setzt. Vorher tat sie dies nicht, da sie den Aufenthalt dort aufgrund der engen Gehwege, den fahrenden Autos und dem Menschengedränge als unangenehm empfand.

Auch die Menschen nimmt Frau M. seit Autoreduzierung als freundlicher, fröhlicher, offener und kommunikativer wahr. Ihrer Meinung nach kommen sich Menschen eher näher oder zusammen, wenn sie mehr Platz haben: „Man hat mehr Platz und will sich aber trotzdem näher kommen. Ich habe das gespürt. Die Leute sind stehen geblieben [...] und haben geschnackt“ (vgl. ebd.: ab Min. 05:10). Die Straße wurde zur Begegnungsstätte, es wurden Blumen gepflanzt und Tischtennisplatten aufgestellt. Ihrer Meinung nach fördert OmP Verweilen und Miteinander. Auch Schaufenster könne man sich nun ganz anders ansehen, da mehr Möglichkeiten zum Ausweichen und langsamer Gehen bestehen. Da sie als Fußgängerin nun mehr Freiheiten hat, ist ihre Lust dort zu Bummeln und Einzukaufen gestiegen. Vorher rauschte man ihrer Ansicht nach auf den schmalen Gehwegen durch und hielt weder inne noch befasste man sich mit anderen Menschen. OmP sieht sie als Anfang in eine andere Richtung.

Auch Frau M. nimmt eine Polarisierung unter den BewohnerInnen wahr, wobei ihrer Einschätzung nach die Leute, die mehr Zeit haben oder sich diese flexibler einteilen können, OmP eher zugewandt sind. In ihrem Bekanntenkreis hört sie überwiegend Positives. „Nur die AutofahrerInnen meckern, die meckern aber immer. [...] Wenn du nicht parken kannst, bist du natürlich ein Meckerbolzen. Aber da dann mal wegzukommen und zu sagen, ey dann park ich halt mal und laufe noch ein Stück und nutze das dann für mich, um da vielleicht noch gemütlich zu gehen. Die Möglichkeiten die wir da haben vom Kopf her, da sind Viele noch sehr begrenzt. Das passt nicht in ihr Schema und dann wird sich erst mal beschwert und dann haben wir diese Wutbürger. Aber eigentlich ist [...] [OmP] ein großer Gewinn“ (vgl. ebd.: ab Min. 10:15). So ist sie der Meinung, dass Viele es als selbstverständlich erachten überall mit dem Auto parken und fahren zu dürfen und beklagt, dass der gemeinschaftliche Nutzen für den Stadtteil dabei kaum betrachtet wird. Und da sich Ottensen eh schon im Umbruch befinde, hält sie OmP zudem für besonders wichtig, weil es ihrer Meinung nach einen kleinen Gegenpol zur Gentrifizierung darstellt: „Man denkt so, es ist nur eine Straße und es sind nur keine vielen Autos, aber was da dahinter steht ist viel größer, also vom Setting her, weil Ottensen wird auch immer teurer“

(vgl. ebd.: ab Min. 11:25). Um der Polarisierung unter den AnwohnerInnen entgegenzuwirken spricht sie sich dafür aus, alle beteiligten Parteien zusammenzubringen und die einzelnen Bedürfnisse zu betrachten. So könnten gerechte Lösungen gefunden werden.

Da Ottensen ein Wohnviertel mit überwiegend gepflasterten Straßen ist, hält sie es für eine Autoreduzierung ideal. Als Fußgängerin stört sie das Kopfsteinpflaster nicht, vielmehr genießt sie es darauf zu laufen und findet, dass es eine schöne Atmosphäre in der Straße schafft. Wenn Leute sich darüber beschweren denkt sie „Leute warum sind wir so weggekommen und warum empfinden wir so wenig“ (vgl. ebd.: ab Min. 17:33). Sie sieht das Pflaster als Chance langsamer zu gehen, sich den Gegebenheiten anzupassen und Ruhe und Muße reinzubringen. Sie selbst geht in OmP langsamer und fühlt sich entspannter. Für das Projekt wünscht sie sich u.a. mehr unkommerzielle Aufenthalts- und Sitzgelegenheiten, einen (Trink-)Brunnen und generell alles, was die Möglichkeit bietet, dass Menschen zusammenkommen und verweilen.

4.3.4.2 Zusammenfassung der Ergebnisse und Methodenkritik

Die Interviews - mit Personen unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Lebenswelt - zeigen verschiedene Meinungsbilder zu OmP und dessen Wirkung auf das subjektive Wohlbefinden. Im Folgenden werden die Kernergebnisse zusammengefasst.

Alle InterviewpartnerInnen wünschen sich eine Fortführung der Autoreduzierung in Ottensen, einige sogar eine räumliche Ausweitung. Eine gewisse Autoreduzierung wird von allen als gute oder notwendige Maßnahme bezeichnet, allerdings aus unterschiedlichen Motiven heraus, wie z.B. Entschleunigung, schöneres Stadtbild oder Mobilitätswende. Auch die Wünsche nach Zufahrts- und Parkregelungen sowie Ausgestaltung des öffentlichen Raums variieren. Einige wünschen sich Be- und Entladezonen, andere Parkplätze für Schwerbehinderte oder CarSharing-Fahrzeuge. Immer wieder werden hingegen unkommerzielle Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, mehr Grün und ein gesonderter Radweg genannt. In Bezug auf das vorhandene Kopfsteinpflaster gibt es unterschiedliche Meinungen. So finden zwei InterviewpartnerInnen, dass es Ottensens Atmosphäre ausmacht, eine der GesprächspartnerInnen läuft sogar sehr gerne darauf und empfindet dies als angenehm und entschleunigend. Allerdings sehen die anderen GesprächspartnerInnen die Pflasterung kritisch und bewerten sie als ungünstig für eine FußgängerInnenzone, insbesondere für Personen mit Rollatoren, und wünschen sich demnach eine besser begehbare bzw. befahrbare Lösung. Weiterhin kritisierten drei GesprächspartnerInnen mangelnde Information und Beteiligung.

In allen Interviews wurde zudem deutlich, dass zwischen einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen Konflikte auftraten. Auch aggressives Verkehrsverhalten konnte teils festgestellt werden. Als erforderlich und konfliktmindernd werden klare Regelungen für die Zufahrt von Auto- und FahrradfahrerInnen sowie ein gesonderter asphaltierter Radweg betrachtet. Denn es zeigte sich zum einen, dass die Zufahrtsregelungen u.a. zum Be- und Entladen nicht klar waren und zum anderen, dass RadfahrerInnen teils zu schnell und rücksichtslos fuhren. Diese Problematik bestand zwar auch vor OmP schon, wurde dadurch allerdings verstärkt.

Die meisten InterviewpartnerInnen konnten durch OmP eine Verbesserung der Stimmung und Atmosphäre im Projektgebiet feststellen, die als ruhig und angenehm bezeichnet wird. Teilweise wurden die Straßen aber auch als leer und trostlos empfunden. Dieses Gefühl wird durch weniger Menschen und die Projektdurchführung im Winter begründet. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Menschen sich erst daran gewöhnen müssten, die Fahrbahn zu nutzen und sich den Raum anzueignen. OmP ist ein Prozess, der Zeit erfordert. Die Menschen müssen die neuen Umstände erst verstehen und annehmen. Dafür ist ein Umdenken erforderlich, welches bei einem solch dynamischen und temporären Projekt allerdings herausfordernd ist. So hätte eine größere Aussicht auf etwas Dauerhaftes wahrscheinlich mehr Initiative und Aneignungen hervorgerufen. Durch die Interviews wurde zudem deutlich, wie wichtig es ist, dass bei einer Autoreduzierung auch gleichzeitig etwas

Neues im Straßenraum entsteht, damit er nicht als leer, nutzlos oder trostlos wahrgenommen wird.

Ottensen macht Platz zeigt, wie sehr Mobilität persönliche Bereiche berührt und wie unmittelbar sie sich auf Lebensgewohnheiten und unterschiedliche Lebenswelten auswirkt. Im Umkehrschluss konnte gleichzeitig festgestellt werden, dass die Sichtweise auf Mobilität stark von Lebensumständen wie z.B. Alter und persönlicher Lebenseinstellung abhängt. Das Projekt ist somit unmittelbar mit subjektiven Empfindungen und Emotionen verbunden und polarisierte infolgedessen. Demnach erlebten alle InterviewpartnerInnen durch OmP eine Polarisierung unter den AnwohnerInnen. Teilweise wurde auch von Lagerbildung und Grabenkämpfen auf sozialen Plattformen und im Straßenraum, die durch mediale Berichterstattung zusätzlich befeuert wurden, berichtet. Drei GesprächspartnerInnen konnten auch eine aggressive Stimmung und Pöbeleien wahrnehmen. Bezüglich Austausch und Miteinander im öffentlichen Raum gibt es jedoch auch positive Wahrnehmungen. Eine Interviewpartnerin konnte deutliche positive Veränderungen des Verhaltens von Menschen feststellen: freundlicherer Umgang untereinander, langsames Gehen und Innehalten, gegenseitiges aufeinander Acht geben sowie mehr Kommunikation und Austausch.

Von den interviewten AnwohnerInnen besitzen nur die beiden RentnerInnenpaare je ein Auto, das sie allerdings innerhalb Hamburgs kaum nutzen. Da beide einen eigenen Stellplatz haben, sind sie nicht direkt durch den Wegfall der Parkplätze bzw. den eventuell erhöhten Parkdruck in den umliegenden Straßen betroffen. Allerdings wird auch deutlich, dass einige InterviewpartnerInnen sich eingeschränkt fühlten, da sie nicht mehr jederzeit direkt vor ihre Wohnung oder ein Geschäft in der autoreduzierten Zone fahren konnten, um etwas auszuladen oder einzukaufen.

Auch die Dominanz bzw. Bevorzugung des Autos wird von den InterviewpartnerInnen unterschiedlich aufgefasst. Während sich eine Interviewpartnerin daran gewöhnt hat - und sich dessen auch bewusst ist - fühlen sich drei Befragte davon stark gestresst und eingeschränkt. Eine Gesprächspartnerin nimmt die Autoreduzierung sogar als Befreiungsschlag wahr. Zwei InterviewpartnerInnen hingegen betrachten fast alles mit OmP einhergehende als befremdlich und sehen vornehmlich ihre Problematik des Be- und Entladens sowie des leicht erhöhten Lärmaufkommens durch PassantInnen. Eine Reduzierung des Lärms durch den deutlich reduzierten Autoverkehr thematisieren sie beispielsweise nicht.

Weiterhin heben drei der GesprächspartnerInnen die besondere Bedeutung von OmP für Kinder hervor. Eine Interviewpartnerin konnte bei Kindern in OmP sogar ein anderes Bewegungsverhalten beobachten und sieht in der Autoreduzierung eine besondere Möglichkeit für ein freieres Bewegen von Kindern in Städten. Für sie sei OmP ein besonderer Zugewinn.

Schließlich erfreuen sich vier GesprächspartnerInnen sehr an dem größeren Platzangebot, den neuen Nutzungsmöglichkeiten und der veränderten Perspektive des Stadtbildes. Zudem wirkte die Autoreduzierung auf sie entsleunigend und entspannend, das Stresslevel wurde ohne den ruhenden und fahrenden Verkehr gesenkt, der Aufenthalt und die Nutzung der Straßen (z.B. das Sitzen in einem Café) machte mehr Spaß und war angenehmer. Dies zeigt, dass Autos in Ottensen für diese GesprächspartnerInnen ein relevanter pathogener Stressor waren.

Methodenkritik

Bei der kritischen Betrachtung der verwendeten Methode zeigt sich, dass das Ziel, die Meinungen eines möglichst breiten Bevölkerungsspektrums einzufangen, nur teilweise gelungen ist. So haben sich beispielsweise weder Familien mit kleinen Kindern, StudentInnen noch stark mobilitätseingeschränkte Personen auf den Aushang gemeldet. Hier hätte ein zusätzliches persönliches Ansprechen im Projektgebiet die Möglichkeit geboten, ein breiteres Spektrum an Personen zu erreichen.

DISKUSSION UND INTERPRETATION

5

Folgendes Kapitel widmet sich der abschließenden Betrachtung und Beantwortung der Forschungsfrage. Dafür wird zunächst die aufgestellte These geprüft, indem die Ergebnisse aller vier Methoden anhand der Themenfelder und Kriterien miteinander verknüpft, diskutiert sowie interpretiert werden. Dabei werden einige Kriterien gemeinsam ausgewertet.

Forschungsfrage: Kann durch die Neustrukturierung des öffentlichen (Straßen-)Raums in Form einer autoreduzierten Zone das subjektive Wohlbefinden der AnwohnerInnen und (vulnerablen) RaumnutzerInnen verbessert werden?

These: Ottensen macht Platz reduziert pathogene und befördert salutogene Faktoren und verbessert somit das subjektive Wohlbefinden der AnwohnerInnen und (vulnerablen) RaumnutzerInnen.

Themenfeld 1: OmP reduziert pathogene Faktoren

Die Ergebnisse der empirischen Untersuchung bestätigen, dass OmP pathogene Faktoren reduzieren konnte. Im Folgenden wird dies anhand der beiden Kriterien von Themenfeld 1 dargestellt.

Das Auto ist ein besonders relevanter urbaner pathogener Stressor

Die Ergebnisse der Methoden Kurzbefragung, qualitative Interviews und Haushaltsbefragung zeigen, dass das Auto ein besonders relevanter pathogener Stressor ist. So stellte sich durch die Haushaltsbefragung heraus, dass die bedeutendsten Stressfaktoren (ruhender und fahrender Verkehr, rücksichtslose AutofahrerInnen, Autoabgase, Verkehrslärm) vom Auto ausgehen und Kfz-Abstellmöglichkeiten wiederum für viele befragte OttenserInnen nicht zum subjektiven Wohlbefinden beitragen. Auch die Kurzbefragung und die qualitativen Interviews ergaben, dass das subjektive Wohlbefinden im öffentlichen (Straßen-)Raum ohne Autos höher war. Deutlich wurde zudem, wie sehr Menschen sich an die Dominanz des Autos gewöhnt haben. So äußerten viele Befragte, dass ihnen erst durch die Autoreduzierung bewusst wurde, welchen großen Einfluss Autos auf Straßenbild, Aufenthalt im Straßenraum und ihr Wohlbefinden haben und wie viel freier und wohler sie sich im öffentlichen Raum (fast) ohne Autos fühlten. Einige nahmen den Straßenraum ohne Autos allerdings auch als leer, tot oder tristlos wahr. Sie haben sich anscheinend so sehr an Kfz im öffentlichen Raum gewöhnt, dass sie ein Fehlen dieser als unlebendig empfinden. Dies zeigt, wie sehr sich Wahrnehmungen bzgl. Autos im öffentlichen Raum unterscheiden: einige sehen in dem frei werdenden Raum Leere und Tristesse, während andere Befreiung und neue Möglichkeiten wahrnehmen.

Die Stressbelastung der AnwohnerInnen und (vulnerablen) RaumnutzerInnen nimmt ab

Weiterhin bestätigen die qualitativen Interviews und die Haushaltsbefragung, dass die Autoreduzierung die Stressbelastung der Anwohner- und RaumnutzerInnen erheblich senkte. Die Menschen hatten mehr Platz für Aufenthalt und Bewegung und gleichzeitig wurden pathogene Stressoren wie Lärm, Luftschadstoffe, Dichte und Enge, Menschengedränge, Konflikte, mangelndes Miteinander sowie die generelle Dominanz des Autos reduziert (vgl. hierzu Kap. 2.3.1.1). OmP wirkte somit stressmindernd und damit auch entspannend und entspannend auf Anwohner- und RaumnutzerInnen. Da Kinder und SeniorInnen gegenüber Stressoren wie Lärm oder Luftschadstoffen besonders empfindlich sind, bringt eine Autoreduzierung v.a. für diese vulnerablen NutzerInnengruppen positive Auswirkungen mit sich. Weiterhin stieg die Verkehrssicherheit stark. So verbesserten sich die Verkehrssituation für Fußgänger- und RadfahrerInnen, das persönliche Sicherheitsgefühl in Bezug auf Verkehr und die Verkehrssicherheit für Kinder durch OmP, was wiederum ein entspannteres und sichereres Fortbewegen im Straßenraum ermöglichte. Die Ergebnisse bestätigen, dass eine hohe Kfz-Dichte pathogen wirkt und eine Autoreduzierung die Stressbelastung senkt und somit das subjektive Wohlbefinden fördern kann.

Themenfeld 2: OmP fördert salutogene Faktoren

Es hat sich gezeigt, dass OmP salutogene Faktoren förderte. Dies wird im Folgenden anhand der unterschiedlichen Kriterien zu Themenfeld 2 erläutert.

Wohn- und Lebensqualität der AnwohnerInnen nehmen zu

Die Haushaltsbefragung zeigte, dass sich die persönliche Wohnqualität für viele AnwohnerInnen deutlich verbesserte, was v.a. mit der stark reduzierten Verkehrslärmbelastung zusammenhängt. Zudem erhöhte sich die Lebensqualität bei vielen befragten OttenserInnen, teils auch mehr, als sie selbst erwarteten. Auch die qualitativen Interviews bestätigten das Potenzial von OmP für eine höhere Lebensqualität und ein höheres subjektives Wohlbefinden. Hier wurde besonders deutlich, wie sehr Installationen, Aktionen und Veranstaltungen im öffentlichen Raum einen Beitrag dazu leisten können.

Öffentliches Leben, Interaktionen und Miteinander nehmen zu und Raumeignung findet statt

Die Ergebnisse der vier Methoden bestätigen, dass sich das öffentliche Leben, die Interaktionen sowie das Miteinander in OmP sowohl quantitativ als auch qualitativ intensivierten. So zeigte die Raubeobachtung, dass sich nach VS insgesamt mehr Menschen in OmP aufhielten, wobei vornehmlich der Anteil an Familien, Kindern und SeniorInnen stieg. Durch zusätzliche Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten entstanden neue, konsumfreie Begegnungsorte, die wiederum vermehrte Interaktionen, Gespräche und Miteinander im öffentlichen Raum ermöglichten und zu mehr Lebendigkeit führten. Zusätzlich unterstützten die erhöhte Sichtbarkeit von Personen im Straßenraum und Installationen, wie die beiden Tauschboxen, das „in Kontakt kommen“ und Miteinander.

In der Haushaltsbefragung äußerten sich sehr viele Befragte positiv über das größere Platzangebot. Dieses ermöglichte eine Reduzierung der sozialen Dichte, wodurch die für das Wohlbefinden wichtigen Kontaktdistanzen besser eingehalten werden konnten. Gewünschte Kontakte konnten gefördert und unerwünschte gemieden werden. (vgl. hierzu Kap. 2.3.1.1, soziale Dichte) Autoreduzierung kann somit den in besonders hohem Maße pathogen wirkenden sozialen Stress vorbeugen, da einerseits durch das größere Platzangebot soziale Dichte reduziert und andererseits durch zusätzliche Begegnungsorte sozialer Isolation vorgebeugt werden kann. Letzteres ist insbesondere für SeniorInnen bedeutend. Diesen Prozess, des sich näher Kommens aufgrund eines größeren Platzangebots, beschrieb sogar eine Interviewpartnerin.

Insbesondere in der Haushaltsbefragung und den qualitativen Interviews wurde die Veränderung des Miteinanders sehr positiv wahrgenommen und von einem freundlicheren Umgang untereinander, langsamerem Gehen und Innehalten, gegenseitigem aufeinander Acht nehmen sowie mehr Kommunikation und Austausch berichtet. Der zusätzliche Raum und die Entzerrung förderten somit einerseits das Annähern und Wahrnehmen von Menschen und wirkten andererseits konfliktmindernd.

Miteinander, soziale Kontakte und Beziehungen haben einen sehr großen Einfluss auf Gesundheit und Wohlbefinden. So ist die soziale Kohäsion, bestehend aus Gemeinschaftsgefühl, Ortsbindung und sozialen Interaktionen in der Nachbarschaft, z.B. zentrale Voraussetzung für empfundene Lebensqualität (vgl. hierzu Kap. 2.3.1.2, soziale Kontakte). Auch die Stärke des Kohärenzgefühls ist entscheidend für Gesundheit und Resilienz. Faktoren, die das Kohärenzgefühl stärken, sind u.a. die Einbindung in soziale Netzwerke und die Möglichkeit zur Aktivität (vgl. hierzu Kap. 2.2.2). Öffentlichen Räumen kommt dabei, als frei zugängliche Begegnungs- und Kontaktfläche, eine besondere Relevanz zu. Die Ergebnisse zeigen, dass durch OmP ein attraktiver, frei zugänglicher öffentlicher Raum entstanden ist, der öffentliches Leben, Miteinander und Nachbarschaft förderte. Dies zeigt, dass durch Autoreduzierung soziale Kohäsion und Kohärenzgefühl gestärkt und somit das subjektive Wohlbefinden befördert werden konnte.

Der Straßenraum (auch Fahrbahn) wird vermehrt für aktive Mobilität, Aufenthalt sowie Freizeit und Erholung genutzt.

Durch die Autoreduzierung hatten die Menschen deutlich mehr Platz für Aufenthalt und Fortbewegung. So belegt die Auswertung, dass der Straßenraum in OmP - und explizit auch die Fahrbahn - vermehrt für aktive Mobilität, Aufenthalt sowie Freizeit und Erholung genutzt wurde.

Insbesondere die Raumbesichtigung verdeutlichte, dass der nicht-motorisierte Verkehr die Fahrbahn als neuen Raum zur Fortbewegung annahm und sich intensiverte. Fußgänger- und RadfahrerInnen wichen vermehrt von den Fußwegen auf die Fahrbahn aus. Auch größere Gruppen, Familien und Personen mit Kinderwagen oder Hunden nutzten oft die Fahrbahn zum entspannteren Fortbewegen. Zudem ließ sich besonders bei Kindern und SeniorInnen eine starke Zunahme der Fahrbahnnutzung erkennen (siehe hierzu Kriterium „Kinder und SeniorInnen profitieren von OmP“). Weiterhin zeigte die Haushaltsbefragung, dass OmP einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von einigen AnwohnerInnen hatte, die vom Auto als Hauptverkehrsmittel auf den Umweltverbund umstiegen oder mehr bzw. lieber in den Straßen von OmP zu Fuß gingen oder Fahrrad fuhren. Dies verdeutlicht, dass eine Reduzierung der Kfz-Dichte nachhaltige und aktive Mobilitätsformen fördern kann. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang v.a. auch die salutogene Wirkung entschleunigter und aktiver Mobilität, da sie sowohl Bewegung, Begegnungen und Miteinander erhöht als auch Stress reduziert (vgl. hierzu Kap. 2.3.1.2, entschleunigte und aktive Mobilität).

Weiterhin führte OmP bei vielen Anwohner- und RaumnutzerInnen zu einer Nutzungsveränderung des Projektgebiets. So wurde der öffentliche Raum individuell für Aufenthalt, Freizeit und Erholung genutzt. Sitzmöbel, Parklets aber auch die Bordsteinkante dienten z.B. als neue konsumfreie Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten und es fanden verschiedene Arten von Raumanneignung statt. Individuelle Raumnutzung und -aneignung besitzen salutogene Qualitäten, da sie Selbstwirksamkeit, Persönlichkeitsentfaltung, Umweltkontrolle und Ortsverbundenheit fördern. Insbesondere bei der Entwicklung von Kindern spielt dies eine wichtige Rolle. (vgl. hierzu Kap. 2.3.1.2, Individuelle Raumnutzung und -aneignung) Durch die qualitativen Interviews und die Haushaltsbefragung ist allerdings auch deutlich geworden, dass viele Menschen erst erlernen bzw. sich daran gewöhnen müssen, die vielfältigen Möglichkeiten durch das neue Platzangebot wahrzunehmen und zu nutzen. So berichteten Befragte teils von befremdlichen Gefühlen bei einer anderen Fahrbahnnutzung als Fahren oder Parken, wie z.B. Spielen. Dies zeigt, dass die Rückeroberung des öffentlichen Raums durch Menschen ein Prozess ist, der Zeit und ein Umdenken erfordert.

Trotzdem hielten sich die meisten Befragten nicht nur häufiger sondern auch lieber in den Straßen von OmP auf. Besonders hervorzuheben ist, dass salutogene Nutzungen wie Spaziergehen, Verweilen oder Treffen von Familie und Freunden zunahm. Zudem gingen AnwohnerInnen häufiger in OmP einkaufen und besuchten vermehrt gastronomische Angebote. Der Straßenraum wurde somit zunehmend vom Transit- zum Aufenthaltsraum und es kam zur Entschleunigung von Menschen. Entschleunigung, Spaziergehen und Aufenthalt wirken stressreduzierend und haben somit positive Auswirkungen auf das subjektive Wohlbefinden (vgl. hierzu Kap. 2.3.1.2, Entschleunigung und Aufenthalt). Die Zunahme an freiwilligen Aktivitäten lässt weiterhin darauf schließen, dass sich die Aufenthaltsqualität durch OmP stark erhöhte (vgl. hierzu Kap. 2.4.2.2). Autoreduzierung kann somit einen sich selbst verstärkenden Prozess der Belebtheit anregen, da sie die Attraktivität öffentlicher Räume sowie freiwillige Aktivitäten erhöht, welche wiederum soziale Aktivitäten befördern. Dies zeichnete sich in OmP schon durch die Zunahme an öffentlichem Leben, Miteinander und Interaktion ab.

Kinder und SeniorInnen profitieren von OmP.

Die Raumbesichtigung, die qualitativen Interviews und die Haushaltsbefragung zeigten, dass die in dieser Arbeit fokussierten vulnerablen NutzerInnengruppen von OmP besonders profitierten. So eroberten

Kinder die Fahrbahn zum Spielen, Roller und Rad fahren. Vor allem die Raumbewertung zeigte, dass eine vermehrte Nutzung durch Familien mit Kindern stattfand und dass sowohl Anzahl als auch Anteil an Kindern und SeniorInnen trotz schlechteren Witterungsbedingungen stieg. Dies lässt darauf schließen, dass diese vulnerablen NutzerInnengruppen besonders von autoreduzierten Zonen profitieren und im Umkehrschluss auch besonders sensibel gegenüber einer hohen Kfz-Dichte sind. Auch die Ergebnisse der qualitativen Interviews und der Haushaltsbefragung bestätigten den besonderen Zugewinn für Kinder. Deren Verkehrssicherheit erhöhte sich stark und viele Eltern gaben an, aufgrund der reduzierten Kfz-Dichte weniger besorgt um ihre Kinder zu sein. Kinder konnten sich wesentlich freier und autonomer im Straßenraum bewegen und auf der Fahrbahn spielen.

Für SeniorInnen war insbesondere die durch die Autoreduzierung gestiegene Verkehrssicherheit bedeutsam, da sie sich so sicher im öffentlichen Raum bewegen konnten. Aber auch vermehrte Sitzgelegenheiten sowie das größere Platzangebot wurden positiv aufgenommen. Das Kopfsteinpflaster erwies sich aufgrund seiner schwierigen Begeh- bzw. Befahrbarkeit hingegen als nicht seniorInnengerecht.

Wie in den Kap. 2.3.2 und 2.3.1.1 bereits erläutert, stellt eine hohe Kfz-Dichte und die damit verbundene Verkehrsunsicherheit insbesondere für Kinder und ältere Menschen eine potenzielle Gefahr dar, da sie Verkehr anders wahrnehmen und mit ihm umgehen. Hervorzuheben ist hier, dass diese vulnerablen NutzerInnengruppen durch eine hohe Kfz-Dichte besonders in ihrem Bewegungsradius eingeschränkt werden und räumliche Unabhängigkeit für sie nicht durch das Auto sondern durch Zufußgehen, Rad- oder Rollerfahren entsteht. Durch eine reduzierte Kfz-Dichte kann eine Ausweitung des Bewegungsradius und damit auch eine Rückeroberung des Straßenraums durch Kinder und SeniorInnen erfolgen. Kinder können vor der Tür - in direkter Wohnortnähe - spielen, sich bewegen, Sport treiben und mit anderen Kindern in Kontakt kommen ohne zum (weit) entfernten Spielplatz (gebracht werden) zu müssen. Auch SeniorInnen können sich durch eine sichere Umgebung freier und eigenständiger bewegen. So werden aktive Mobilität, Quartiersbindung und soziale Kontakte verstärkt, soziale Teilhabe gesichert und sozialer Isolation entgegengewirkt. Das „vor die Tür gehen“ wird niedrigschwelliger. Auf diese Weise können Autonomie und Selbstwirksamkeit von Kindern und SeniorInnen gestärkt und kindliche Persönlichkeitsentwicklung und Sozialkompetenz positiv beeinflusst werden. Autoreduzierung ist somit ein bedeutendes Instrument, um die Anwesenheit von Kindern und SeniorInnen im öffentlichen Raum und im Zuge dessen auch ihr Wohlbefinden zu fördern.

Der öffentliche Raum wird positiver wahrgenommen und die Aufenthaltsqualität steigt.

Die Ergebnisse der Methoden Kurzbefragung, qualitative Interviews und Haushaltsbefragung zeigen, dass der öffentliche Raum nach VS von Anwohner- und RaumnutzerInnen positiver wahrgenommen wurde und sich die Aufenthaltsqualität deutlich verbesserte. Stimmung und Atmosphäre wurden als angenehmer, friedlicher und entspannter und weniger hektisch, aggressiv und stressig wahrgenommen.

Wichtige Gründe für die Verbesserung waren das größere Platzangebot und damit verbunden weniger Dichte und Enge, weniger Verkehrslärm bzw. mehr Ruhe und eine bessere Luftqualität. Auch die veränderte Perspektive des Stadtbildes bzw. das schönere Straßenbild waren bedeutende Aspekte für die erhöhte Aufenthaltsqualität. Die Straßen wurden als überschaubarer wahrgenommen und das Sichtfeld weitete sich. Dies löst Beengungsstress, fördert Sicherheitsgefühl und Erholung (vgl. Kap. 2.3.1.2, Überschaubarkeit) Zudem erfreuten sich sehr viele Befragte an dem zusätzlichen Grün und äußerten Wünsche nach weiterer Bepflanzung. Obwohl sich die zusätzliche Bepflanzung in OmP in einem überschaubarem Rahmen hielt, wurde sie oft positiv hervorgehoben. Dies ist ein Indiz für die besonders salutogene Wirkung von Grün und dessen Einfluss auf das subjektive Wohlbefinden. So kann allein der visuelle Reiz eines Baumes dieses deutlich fördern. (vgl. hierzu Kap. 2.3.1.2, Grünräume)

Wenige nahmen die Aufenthaltsqualität in OmP allerdings auch negativer wahr und beschrieben das

Projektgebiet als leer, trostlos oder eintönig. Diesbezüglich ist deutlich geworden, dass bei einer Autoreduzierung unmittelbar etwas Neues im Straßenraum entstehen sollte, damit dieser nicht als trist und ungenutzt wahrgenommen wird. Gleichzeitig wurde aber auch immer wieder die Projektdurchführung im Winter als Hemmnis für Nutzung und Belebtheit angesehen.

Auf Grundlage der dargestellten Ergebnisse der empirischen Untersuchung können Forschungsfrage und These der vorliegenden Arbeit beantwortet bzw. bestätigt werden. Die Auswertung zeigt, dass durch die Autoreduzierung in OmP pathogene Faktoren reduziert und salutogene gefördert und schließlich das subjektive Wohlbefinden der AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen, insbesondere der Kinder und SeniorInnen, verbessert werden konnte.

Der öffentliche Raum - mit seinen vielfältigen Funktionen - stellt gerade in hoch verdichteten Städten eine bedeutende Gesundheitsressource dar und hat somit großen Einfluss auf Gesundheit und Wohlbefinden von StadtbewohnerInnen. In Anbetracht dessen ist eine gerechte, effiziente und rationale Verteilung der vorhandenen Flächen und damit einhergehend eine Reduzierung der Kfz-Dichte notwendig. Autoreduzierung ist somit ein wirksames Instrument, um eine gesunde, lebenswerte und nachhaltige Stadt zu fördern.

REFLEXION DES PROJEKTS

6

Trotz vorzeitigem Abbruch kann OmP grundsätzlich als geglücktes Projekt betrachtet werden. So wünschen sich mehr als drei Viertel der Befragten eine Fortführung der Autoreduzierung und auch das subjektive Wohlbefinden und die Lebensqualität vieler OttenserInnen verbesserte sich. Dennoch wurde Kritik bzgl. Planung und Durchführung sowie Gestaltung des Straßenraums geäußert. Im Folgenden wird das Projekt kritisch reflektiert und wichtige Aspekte, die für die Planung und Durchführung von Autoreduzierungen bedeutend sind, herausgehoben.

Da das öffentliche Leben stark von den Witterungsbedingungen beeinflusst wird, ist bei der Planung und Umsetzung von Autoreduzierungen die Jahreszeit sehr bedeutend. Wenn möglich, sollte die Projektlaufzeit daher im Sommerhalbjahr liegen. Zudem sind andere äußere Rahmenbedingungen wie z.B. zeitgleiche Sperrungen oder Baustellen zu beachten, damit projektunabhängige negative Auswirkungen nicht auf die Autoreduzierung zurückfallen, wie es bei OmP mit dem Lessingtunnel der Fall war.

Projekte der Autoreduzierung greifen direkt in das Mobilitätsverhalten und damit den Alltag und das Leben von Menschen ein. Gerade deshalb sind hier Akzeptanz, Engagement und Motivation der Menschen vor Ort so bedeutend für den Erfolg. Durch die schnelle Umsetzung von OmP fühlten sich allerdings viele AnwohnerInnen und Gewerbetreibende übergangen, was den Projektverlauf zum Teil negativ überschattete. Dies zeigt, wie elementar eine umfassende und frühzeitige Beteiligung ist. Bereits vor Projektstart muss eine Eruierung der Sorgen, Wünsche und Bedürfnisse der AnwohnerInnen und Gewerbetreibenden erfolgen und deren Belange im Entscheidungsprozess berücksichtigt und transparent abgewogen werden. Dabei sollte auch die gesamtgesellschaftliche Verantwortung deutlich gemacht werden: an den öffentlichen (Straßen-)Raum bestehen sowohl private als auch öffentliche, oft konkurrierende Nutzungsbedürfnisse, die aufgrund begrenzter Fläche und ihrer Divergenz nicht alle gleichzeitig realisiert werden können. Da sowohl die Lebensqualität des Einzelnen als auch die der Gemeinschaft durch Flächenzuweisungen für bestimmte Nutzungen beeinflusst wird, sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander - unter dem Aspekt der sozialen Gerechtigkeit - abzuwägen. Eine klare Kommunikation der Projektziele sowie eine möglichst gemeinsame Erarbeitung der Rahmenbedingungen sind weiterhin wichtig. Besonderes Augenmerk sollte dabei auch auf einer möglichst gerecht gestalteten Zufahrtsregelung (z.B. für Menschen mit Behinderung) liegen.

Da sich eine neue Perspektive auf den Raum und damit verbundene neue Nutzungsideen, Wünsche und Erwartungen erst im Projektverlauf entwickeln und schärfen, ist neben der frühzeitigen, auch eine projektbegleitende Beteiligung mit verschiedenen, niedrighschwelligigen Beteiligungsformaten (auch direkt im Projektgebiet) wichtig.

Um Unklarheiten und Unsicherheiten bei AnwohnerInnen, RaumnutzerInnen und Gewerbetreibenden zu vermeiden und Konflikten vorzubeugen, ist weiterhin eine klare Kommunikation der Rahmenbedingungen des Projekts relevant. So müssen Zufahrts-, Nutzungs- und Gestaltungsregelungen eindeutig und gut sichtbar an Ein- und Ausgängen des Projektgebiets dargestellt sein. Bei OmP ergaben sich vermehrt Unsicherheiten bei RaumnutzerInnen, welche Nutzungen überhaupt bzw. wo im Straßenraum erlaubt bzw. nicht erlaubt waren. Eindeutigere Regeln hätten die Akzeptanz fördern und die Raumeignung intensivieren können.

Weiterhin war OmP vorerst auf die Dauer von sechs Monaten begrenzt. Diese Temporalität bei gleichzeitiger Ungewissheit über Fortführung oder Beendigung des Projekts kann - sowohl von Gewerbetreibenden als auch Privatpersonen - Investition und damit Raumeignung hemmen. Eine Förderung seitens der Stadt hätte hier einen unterstützenden Beitrag leisten können.

Eine weitere Herausforderung zeigte sich bei der Nutzung und Gestaltung des Straßenraums. Ziel des Projekts war es, dass sich die OttenserInnen den Straßenraum - nach dem bottom-up-Prinzip - selbst aneignen und ihn nach ihren Wünschen gestalten. Allerdings geschah zu Projektbeginn sehr wenig, was wiederum Kritik bzgl.

leerer, toter oder ungenutzter Straßen auslöste. Eine umfangreichere, niedrighschwelligere Beteiligung vor und direkt nach Projektbeginn sowie ein früheres Reagieren der ProjektsteuerInnen, z.B. durch das Aufstellen von Sitzmöbeln und Begrünung, hätten hier den Projektverlauf positiv beeinflussen können. Wichtig sind somit ein frühzeitiges Erkennen von Problemen und schnelles Reagieren, und bei Notwendigkeit auch das Ergreifen von top-down-Maßnahmen. So zeigte die Auswertung die besondere Relevanz von strukturellen Veränderungen im Straßenraum - gerade auch in der Anfangsphase - die v.a. den BewohnerInnen zugute kommen. Dazu zählen u.a. umfangreiche Begrünungsmaßnahmen, attraktive Aufenthalts- und Begegnungsorte aber auch eine gute Befahr- bzw. Begehbarkeit der Straße sowie eine klare Straßenaufteilung, z.B. mit einem gesonderten Radweg. So können Konfliktsituationen vermieden, Mobilität für alle ermöglicht und der Erfolg des Projekts gestärkt werden.

FAZIT UND AUSBLICK



Der Blick auf die verschiedenen globalen Herausforderungen, wie z.B. den Klimawandel und den Verlust der Biodiversität, die Urbanisierung und die fortschreitende Verdichtung, zunehmende soziale Ungerechtigkeit und den Anstieg von Zivilisationskrankheiten und nun letztlich auch die Corona-Pandemie, zeigt die Notwendigkeit einer sozial-ökologischen Transformation. Städte als bedeutendste Agglomerationen und Wohnstätten nehmen dabei eine besondere Relevanz ein. Der Bürgermeister von Los Angeles, Eric Garcetti, betont: „If you change your city, you're changing the world“ (TED 2020). Die Umgestaltung von Städten zu umweltfreundlichen, nachhaltigen und lebenswerten Orten ist daher eine zentrale Aufgabe des 21. Jahrhunderts. Eine Mobilitätswende und gerechte Umverteilung des öffentlichen Raums sowie eine damit einhergehende drastische Reduzierung der Kfz-Dichte sind dafür alternativlos.

Politik und Stadtplanung stehen somit in der dringenden Verantwortung, die durch den Siegeszug des Autos im 20. Jahrhundert aus dem Gleichgewicht gebrachte Verteilung des öffentlichen Raums zu korrigieren und eine gerechte und effiziente Verteilung vorzunehmen. Mensch und Natur - beide untrennbar miteinander verbunden - müssen dafür in den Mittelpunkt gerückt, die Stadt als Lebensraum betrachtet und der öffentliche Raum allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zur Verfügung gestellt werden.

Die Ergebnisse dieser Arbeit zeigen, dass Autoreduzierung und die damit einhergehende Neustrukturierung des öffentlichen Raums salutogen wirkt und das subjektive Wohlbefinden fördert und insbesondere für Kinder und SeniorInnen positive Auswirkungen mit sich bringt.

Der mehrheitliche Wunsch nach einer Fortführung von Ottensen macht Platz - wenn auch mit Veränderungen - zeugt zudem vom Erfolg des Projekts und der Bereitschaft der Bevölkerung für eine Mobilitätswende. Aktuell ist ein autoreduziertes Ottensen vom Bezirksamt Altona in Planung. Eine weitere wichtige Weichenstellung in der Hamburger Mobilitätswende erfolgte weiterhin Mitte 2019 durch das Internationale Bauforum mit dem Thema nachhaltige Gestaltung der Magistralen. Hamburg plant außerdem eine autofreie Innenstadt sowie Pop-Up Bike Lanes. Die Einrichtung der bundesweit bisher einzigartigen Behörde für Verkehr und Mobilitätswende im Juli 2020 unter einem grünen Senator stellt einen weiteren bedeutenden Schritt in der Mobilitätswende dar und demonstriert die Entschlossenheit der Hansestadt, diese nun umzusetzen.

Weiterer Forschungsbedarf

Die vorliegende Masterarbeit konnte eine Verbesserung des subjektiven Wohlbefindens durch Autoreduzierung zeigen. Allerdings besteht noch weiterer Forschungsbedarf hinsichtlich den Auswirkungen solcher Projekte. Einerseits könnten so Argumentationsfähigkeit und Durchsetzbarkeit erhöht und andererseits die Umsetzung verbessert und z.B. potenziell negative Effekte im Vorhinein abgefedert werden.

Bezüglich OmP wäre es u.a. interessant gewesen, direkt nach Projektende AnwohnerInnen und RaumnutzerInnen erneut zu befragen, um die Auswirkungen der unterschiedlichen Kfz-Dichte - insbesondere auch hinsichtlich der veränderten Sensibilität gegenüber Kfz - direkt zu vergleichen.

Weiterhin wären spezifische Untersuchungen zu Kindern und SeniorInnen, wie beispielsweise Interviews oder das Beobachten von Bewegungsmustern, sinnvoll, um noch besser auf die Bedürfnisse dieser vulnerablen Bevölkerungsgruppen eingehen zu können. Auch eine tiefergehende Forschung zu den Auswirkungen von Autoreduzierungen auf Bewegungsradien und -verhalten und somit auch die (Persönlichkeits-)Entwicklung von Kindern, z.B. mit einem über mehrere Jahre laufenden Vergleich (in autoreduziertem und nicht autoreduziertem Quartier), scheint bedeutend.

Zusätzlich wären weitergehende Untersuchungen zu den Auswirkungen von Autoreduzierung auf andere vulnerable NutzerInnengruppen sowie eine generell spezifischere Forschung hinsichtlich der biologischen, psychologischen und sozialen Faktoren relevant.

Weiterhin sollten - gerade jetzt in Zeiten von Corona - Veränderungen im Mobilitätsverhalten genau untersucht werden. Es ist von großer Bedeutung herauszufinden, welche Aspekte die Menschen motivieren, dieses zu ändern und z.B. vom MIV auf aktive Mobilität umzusteigen. Besonderer Fokus sollte hier darauf liegen, wie die Menschen zu einem dauerhaften Umstieg angeregt werden können.

Die aktuelle Corona-Pandemie zeigt nicht nur die Notwendigkeit einer Transformation, sondern bietet auch eine historische Chance zur Neuausrichtung für ein nachhaltigeres Leben und Wirtschaften. Laut dem britischen Architekten David Chipperfield „[hat d]ie Pandemie [...] unsere Wahrnehmung was möglich ist und was nicht total verändert“ (Sandberg 2020: 96). Die Not machte erfinderisch - und mutig. Mit dieser Einstellung sollte auch die Mobilitätswende weiter vorangetrieben werden: es gilt, verschiedene Ansätze mutig zu erproben und schnell, flexibel, ehrlich und ganzheitlich auf Probleme aber auch Erfolge zu reagieren und dabei stets im Hinterkopf zu haben: „Zuerst gestalten wir die Städte, dann prägen diese uns.“ (Gehl 2018: 9)

VERZEICHNISSE

Literatur

A

ADFC (2020): PopUp BikeLanes: Mehr Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende jetzt. [online]: <https://adfc-berlin.de/radverkehr/infrastruktur-und-politik/834-mehr-platz-fuer-radfahrende-und-zu-fuss-gehende-jetzt.html>. Letzter Zugriff: 22.07.2020.

Adli, Mazda (2017): Stress and the City. Warum Städte uns krank machen und trotzdem gut für uns sind. Bertelsmann Verlag, München.

Adli, Mazda; Berger, M.; Brakemeier, E.-L.; Engel, L.; Fingerhut, J.; Hehl, R.; Heinz, A.; Mayer, J.; Matusek, T.; Mehran, N.; Tolaas, S.; Walter, H.; Weiland, U.; Stollmann, J. (2016): Neurourbanistik – ein methodischer Schlußschluss zwischen Stadtplanung und Neurowissenschaften. - In: Die Psychiatrie 2016; 13: 70–78.

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2012): Superblocks. [online]: <http://www.bcnecologia.net/en/conceptual-model/superblocks>. Letzter Zugriff: 18.04.2020.

Agora Verkehrswende (2018): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement.

Agora Verkehrswende und Ellery Studios (2019): Abgefahren. Eine infografische Novelle zur Verkehrswende. [online verfügbar unter]: <https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Abgefahren-Comic/ElleryStudio-AGORAVerkehrswende-Abgefahren-OnlineVersion.pdf>. Letzter Zugriff: 16.04.2020.

Amt der Oö. Landesregierung (Hrsg.) (2018): Urban Health. Wohlbefinden und Gesundheit in wachsenden Stadtregionen. Trendreport. [online verfügbar unter]: https://www.ooe-zukunftsakademie.at/UrbanHealth_Trendreport_2018.pdf. Letzter Zugriff: 30.09.2019.

Apel, Dieter (2012): Landschaft und Landnutzung. Vom richtigen Umgang mit begrenzten Flächen. Oekom Verlag. München.

Apel, Dieter (1995): Stadtstraßen als öffentlicher Raum. Grenzen stadtverträglicher Belastbarkeit mit Kfz-Verkehr. - In: Archiv für Kommunalwissenschaften. Jg. 35, Band 1, S. 90-118.

B

Bauer, Nicole; Roe, Jenny; Martens, Dörte (2014): Der Einfluss von physischer Umwelt auf den Menschen: Erholung, Wohlbefinden, Gesundheit und Lebensqualität. Einführung in das Schwerpunktthema. - In: Umweltpsychologie, 20. Jg., Heft 2, 2016, S. 3-14.

Bauhardt, Christine (2006): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Ergebnisse und Perspektiven feministischer Verkehrsforschung und -kritik. - In: Ministerium für Generationen, Familie, Frauen und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen (MGFFI): Demografischer Wandel. Die Stadt, die Frauen und die Zukunft. S.385-398. POMP Druckerei und Verlag, Bottrop. Veröffentlichungsnummer 1025.

Beckmann, Klaus J. (2007): Standpunkt: Städte und ältere Menschen – eine neue Liebesbeziehung?. Difu-Berichte 3/2007. [online]: <https://difu.de/publikationen/standpunkt-staedte-und-aeltere-menschen-eine-neue-liebesbeziehung>. Letzter Zugriff: 06.04.2020.

Berding, Ulrich (2012): Nutzung und Gestaltung öffentlicher Räume als Daueraufgabe der Zentrenentwicklung. RWTH Aachen University. Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung. [online verfügbar unter]: https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/AktiveStadtOrtszentren/Transfer5Berding.pdf?__blob=publicationFile&v=2. Letzter Zugriff: 14.04.2020.

Bernard van Leer Foundation; Gehl; Gehl Institute; Urban95 (o.J.): Space to GrowTen principles that support happy, healthy families in a playful, friendly city. [online verfügbar unter]: https://gehl.institute.org/wp-content/uploads/2018/04/GehlInstitute_SpaceToGrow_single_pages.pdf. Letzter Zugriff: 12.03.2020.

Beyer, Susanne (2001): Die Wohlfühlwelt strengt an. - In: Der Spiegel. Nr. 8, S. 78–80.

Bezirk Altona (2020): Ottensen macht Platz. Stellungnahme zur Entscheidung des Verwaltungsgerichts Hamburg vom 28.01.2020. [online]: <https://www.hamburg.de/pressemeldungen-bezirke/13539168/stellungnahme-ottensen-macht-platz/>. Letzter Zugriff: 26.04.2020.

Bezirk Altona (2019): Neues von „Ottensen macht Platz“. [online]: <https://www.hamburg.de/pressemeldungen-bezirke/13148734/neues-von-ottensen-macht-platz/>. Letzter Zugriff: 26.04.2020.

Bezirksamt Altona (2020a): Ausstellungstafeln der Evaluationsergebnisse. Ottensen macht Platz. [online verfügbar unter]: https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2020/02/200205_Stellwände_omp.pdf. Letzter Zugriff: 21.02.2020.

Bezirksamt Altona (2020b): Aufhebung der Beschilderung für den Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“. [online verfügbar unter]: <https://ottensenmachtplatz.de/2020/01/31/aufhebung-der-beschilderung-fuer-den-verkehrsversuch-ottensen-macht-platz/>. Letzter Zugriff: 27.04.2020.

Bezirksamt Altona (2019a): Beendigung oder Fortführung? So geht es weiter... [online]: <https://ottensenmachtplatz.de/2019/12/18/beendigung-oder-fortfuehrung-so-geht-es-weiter/>. Letzter Zugriff: 22.01.2020.

Bezirksamt Altona (2019b): Neue Stadtmöbel, Bäume und Fahrradstellplätze für „Ottensen macht Platz“. [online]: <https://ottensenmachtplatz.de/2019/12/03/neue-stadtmobel-baeume-und-fahrradstellplaetze-fuer-ottensen-macht-platz/>. Letzter Zugriff: 26.04.2020.

Bezirksamt Altona (o.J.a): Willkommen zum Projekt „Ottensen macht Platz“ [online]: <https://www.ottensenmachtplatz.de/#>. Letzter Zugriff: 22.01.2020.

Bezirksamt Altona (o.J.b): Über das Projekt [online]: <https://ottensenmachtplatz.de/ueber-das-projekt/>. Letzter Zugriff: 22.01.2020.

Bezirksamt Altona (o.J.c): Evaluationskonzept [online verfügbar unter]: https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2019/10/Evaluationskonzept_TUHH_OMP.pdf. Letzter Zugriff: 24.04.2020.

Bild (2020): Sieg für Gegener von „Ottensen macht Platz“ Autofrei in Ottensen verboten! [online]: <https://www.bild.de/regional/hamburg/hamburg-aktuell/sieg-fuer-gegner-von-ottensen-macht-platz-autofrei-in-ottensen-verboten-67615184.bild.html>. Letzter Zugriff: 27.04.2020.

Bigalke, Katja (2020): Spielstraßen und breite Bürgersteige. Endlich Platz! - Beitrag in: Deutschlandfunk Kultur vom 06.06.2020. [online]: https://www.deutschlandfunkkultur.de/spielstrassen-und-breite-buergersteige-endlich-platz.2147.de.html?dram:article_id=478066. Letzter Zugriff: 21.07.2020.

Bloem-Trei, Bettina; Friede, Claudia; Heimann, Jutta; Martens, Dörte; Molitor, Keiko; Peters, Jürgen; Pretzsch, Maren (2018): Naturerfahrungsräume - Chancen für Kinder in der Stadt. - In: Jüttemann, Andreas (Hrsg.): Stadtpsychologie: Handbuch als Planungsgrundlage. S. 147-160. Pabst Science Publisher. Lengerich.

Bundeszentrale für politische Bildung (BpB): (2018): Das Prinzip des öffentlichen Raums [online]: <https://www.bpb.de/politik/innenpolitik/stadt-und-gesellschaft/216873/prinzip-des-oeffentlichen-raums> Letzter Zugriff: 14.04.2020.

brand eins (2014): „Die Menschen in Bewegung setzen“. Jan Gehl im Interview. [online]: <https://www.brand-eins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2014/genuss/die-menschen-in-bewegung-setzen>. Letzter Zugriff: 05.03.2020.

Breuer, Bernd (2003): Öffentlicher Raum - ein multidimensionales Thema. Informationen zur Raumentwicklung. Heft 1/2.2003. [online verfügbar unter]: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2003/Downloads/1_2Breuer.pdf?__blob=publicationFile&v=2. Letzter Zugriff: 14.11.2019.

Brilon, W. (2005): Grundlagen der Bemessung von Verkehrsanlagen. - In: Steierwald, Gerd; Kühne, Hans Dieter; Vogt, Walter (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Springer Verlag. Berlin. S. 327-354.

Brunthaler, Martina (2009): Umweltpsychologie – der „Faktor Mensch“ in Umweltschutz und Nachhaltigkeit. - In: Forum Geoökol. 20 (2). S. 10-13. [online verfügbar unter]: https://www.academia.edu/2154881/Umweltpsychologie_Der_Faktor_Mensch_in_Umweltschutz_und_Nachhaltigkeit. Letzter Zugriff: 22.04.2020.

Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA), Robert Koch-Institut (RKI) (Hrsg.) (2008): Erkennen – Bewerten – Handeln: Zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland. RKI. Berlin. [online verfügbar unter]: https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/Kiggs/Basiserhebung/KiGGS_GPA.pdf?__blob=publicationFile. Letzter Zugriff: 27.03.2020.

BUND Hamburg (2019): KlimaKRISENplan. [online verfügbar unter]: <https://www.bund-hamburg.de/service/publikationen/detail/publication/klimakrisenplan-bund-hamburg/>. Letzter Zugriff: 15.04.2020.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (Hrsg.) (2015): Umweltbewusstsein in Deutschland 2014. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. [online verfügbar unter]: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umweltbewusstsein_in_deutschland_2014.pdf. Letzter Zugriff: 13.04.2020.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) (2013): Lokale Qualitäten, Kriterien und Erfolgsfaktoren nachhaltiger Entwicklung kleiner Städte – Cittaslow. [online verfügbar unter]: https://www.cittaslow.de/files/upload/PDF/Cittaslow_Studie_nachhaltige_Entwicklung.pdf. Letzter Zugriff: 30.03.2020.

Bürgerinitiative OTTENSER GESTALTEN (o.J.): Die Bürgerinitiative OTTENSER GESTALTEN. [online]: <https://ottensergestalten.de>. Letzter Zugriff: 26.04.2020.

C

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

Canzler, Weert (2018): Das Auto in der Verkehrswende. Videointerview zum Buch „Erloschene Liebe. Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen“. transcript Verlag. [online]: <https://www.transcript-verlag.de/978-3-8376-4568-2/erloschene-liebe-das-auto-in-der-verkehrswende/#wei>. Letzter Zugriff: 14.04.2020.

Cities4People (2019): Ottensen macht Platz! [online]: <https://www.cities4people-hamburg.de/2019/08/08/ottensen-macht-platz/>. Letzter Zugriff: 24.04.2020.

Cities4People (2017): Projektziele. [online]: <https://cities4people.eu/de/about/our-goals/>. Letzter Zugriff: 13.07.2019.

D

Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2019): Städte schaffen Zusammenhalt - lebenswerte Städte für die Menschen. Städtetag aktuell. Juni 2019. [online verfügbar unter]: http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/dst_aktuell/2019/staedtetag_aktuell_6_2019.pdf. Letzter Zugriff: 03.04.2020.

Deutscher Städtetag (2016): Öffentlicher Raum und Mobilität. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Köln.

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (2020): Manchmal ist es im Herzen der Stadt am einsamsten. Was können Städte gegen die zunehmende Einsamkeit und soziale Isolation ihrer Bürger tun? Einige Antworten aus der ganzen Welt. [online]: <https://www.deutscher-verband.org/aktivitaeten/netzwerke/urbact-programm/aktuelles/aktuelles/urbane-einsamkeit.html>. Letzter Zugriff: 27.03.2020.

Diener, Ed; Sandvik, Ed; Pavot, William (1991): Happiness is the frequency, not the intensity, of positive versus negative affect. - In: Strack, Fritz; Argyle, Michael; Schwarz, Norbert (Hrsg.): Subjective well-being: An interdisciplinary perspective (S. 119-139). Pergamon. New York.

E

Eckardt, Frank (2014): Stadtforschung. Gegenstand und Methoden. Springer. Wiesbaden.

Erdmann, Julia (2018): Stadtentwicklung und Gesundheit. - In: Fehr, Rainer; Trojan, Alf (Hrsg.): Nachhaltige StadtGesundheit Hamburg. Bestandsaufnahme und Perspektiven. Edition Nachhaltige Gesundheit in Stadt und Region. Band 2. S. 398-402. oekom. München.

Erhart, Michael; Ravens-Sieberer, Ulrike; Wille, Nora (2006): Die Messung der subjektiven Gesundheit: Stand der Forschung und Herausforderungen. - In: Matthias Richter; Hurrelmann, Klaus (Hrsg.): Gesundheitliche Ungleichheit. Grundlagen, Probleme, Konzepte. S. 321-338. VS Verlag. Wiesbaden.

F

fairkehr (2010): Bauen für Menschen. [online]: <http://www.fairkehr-magazin.de/1134.html>. Letzter Zugriff: 12.02.2020.

Fehr, Rainer; Trojan, Alf (Hrsg.) (2018): Nachhaltige StadtGesundheit Hamburg. Bestandsaufnahme und Perspektiven. Edition Nachhaltige Gesundheit in Stadt und Region. Band 2. oekom. München.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2011): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete. ESG. Arbeitsgruppe Straßenentwurf. Ausgabe 2011. FGSV Verlag. Köln.

Flade, Antje (2015): Die Stadt aus psychologischer Perspektive. - In: Flade, Antje (Hrsg.) Stadt und Gesellschaft im Fokus aktueller Stadtforschung. S. 211-257. Springer. Heidelberg.

Flade, Antje (2013). Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie. Springer VS Verlags. Wiesbaden.

Flick, Uwe; Kardorff, Ernst; Steinke, Ines (Hrsg.) (2008): Qualitative Forschung. Ein Handbuch (6. Aufl.). Rowohlt-Taschenbuch-Verlag. Hamburg.

Friebertshäuser, Barbara; Langer, Antje (2010): Interviewformen und Interviewpraxis. - In: Friebertshäuser, Barbara et al. (Hrsg.): Handbuch qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft (3., vollst. überarb. Aufl.). Juventa-Verl. (Juventa-Handbuch), 437-455. Weinheim.

Fugmann, Friederike; Karow-Kluge, Daniela (2017): Wie erforscht man öffentliche Räume und was findet man da? Drei Annäherungen in Aachen, Essen und Saarbrücken. - In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung. Zeitschrift des vhw Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V.. Ausgabe 1. Januar bis Februar 2017. S. 13-18.

G

Gaffron, Philine (2020): Unser Mobilitätssystem macht krank. Beitrag in: Deutschlandfunk Kultur vom 25.01.2020. [online]: https://www.deutschlandfunkkultur.de/verkehrsforscherin-philine-gaffron-unser-mobilitaetssystem.990.de.html?dram:article_id=468771. Letzter Zugriff: 16.04.2020.

Gebhard, Ulrich (2016): Zum Zusammenhang von Persönlichkeitsentwicklung und Landschaft. - In: Gebhard, Ulrich; Kistemann, Thomas (Hrsg.): Landschaft, Identität und Gesundheit. Zum Konzept der Therapeutischen Landschaften. S. 169-184. Springer VS. Wiesbaden.

Gehl, Jan (2018): Städte für Menschen. jovis Verlag. Berlin.

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

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

GKV-Spitzenverband (Hrsg.) (2018): Strategien der Erreichbarkeit vulnerabler Gruppen in der Prävention und Gesundheitsförderung in Kommunen. Handlungsempfehlungen für die Praxis. [online]: https://www.gkv-buendnis.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Handlungsempfehlungen-Praxis-Strategien-Erreichbarkeit-Vulnerable-Gruppen-Praevention-Gesundheitsfoerderung-Kommunen-HEmpf_VulnGruppen_BF.pdf. Letzter Zugriff: 31.03.2020.

H

Habermann-Nieße, Klaus; Selle, Klaus (2008): Öffentliche Räume im Quartier. Funktionsentleerte Reste, vernachlässigte Größe oder unverzichtbare Voraussetzung für das „Wohnen in der Stadt“?. - In: Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit (Hrsg.): Aus der Praxis, für die Praxis: Gute Beispiele. Zukunftsweisende Konzepte für den öffentlichen Raum. Dokumentation einer Projektrecherche in Niedersachsen. S. 8-11. Hannover. [online verfügbar unter]: https://www.umwelt.niedersachsen.de/download/9900/Zukunftsweisende_Konzepte_fuer_den_oeffentlichen_Raum_-_Sammlung_guter_Beispiele_in_Niedersachsen.pdf. Letzter Zugriff: 12.12.2019.

hamburg.de (o.J.a): Dokumentation. Die Ergebnisse des Bauforums. [online]: <https://www.hamburg.de/bauforum/12917338/dokumentation/>. Letzter Zugriff: 15.04.2020.

hamburg.de (o.J.b): Öffentliche Auftaktveranstaltung Keynote Jeff Speck. [online]: <https://www.hamburg.de/bauforum/13050838/jeff-speck/>. Letzter Zugriff: 15.04.2020.

hamburg.de (o.J.c): Ottensen: Wissens- und Sehenswertes. Das kleine Paris an der Elbe. [online]: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-ottensen/>. Letzter Zugriff: 24.04.2020.

Heinrich-Böll-Stiftung (2018): Mobilität gerecht gestalten. [online]: <https://www.boell.de/de/2018/11/30/mobilitaet-gerecht-gestalten>. Letzter Zugriff: 17.04.2020.cf

Heiser, Julia; Holt; Nicolas Tim; Jüttemann, Andreas; Pflaum, Christoph; Schöps, Tom Levin; Seibold, Mario; Stubner, Julia (2018): Demenz im öffentlichen Raum. In: Jüttemann, Andreas (Hrsg.): Stadtpsychologie: Handbuch als Planungsgrundlage. S. 175-204. Pabst Science Publisher. Lengerich.

Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH (2019): Healthy City – Einführung in ein Stadtkonzept. UFZ Discussion Papers Department of Urban and Environmental Sociology. 2/2019. [online verfügbar unter]: https://www.ufz.de/export/data/global/226197_DP_2019_02_Intelmann.pdf. Letzter Zugriff: 26.03.2020.

Hiller, Heidrun (2005): Stadt für Alte. Stadtentwicklung im Zeichen des demographischen Wandels. Diplomarbeit. Diplomica GmbH. Hamburg.

Hoffmann, Caroline (2020): Corona-Krise. Fahrradboom in Paris. - In: tagesschau.de. Artikel vom 13.06.2020. [online]: <https://www.tagesschau.de/ausland/coronavirus-paris-fahrrad-101.html>. Letzter Zugriff: 22.07.2020.

Hornberg, Claudia (2016): Gesundheit und Wohlbefinden. - In: Gebhard, Ulrich; Kistemann, Thomas (Hrsg.): Landschaft, Identität und Gesundheit. Zum Konzept der Therapeutischen Landschaften. S. 62 - 69. Springer VS. Wiesbaden.

Höldke, Birgitt (2017): Die Umsetzung des Präventionsgesetzes im Land Hamburg. - In: Stadtpunkte Thema. Ausgabe 02. November 2017. S. 9f. [online]: http://www.gesundequartiere.de/wordpress/wp-content/uploads/2017/09/HAG_StadtpunkteThema_2017-02.pdf. Letzter Zugriff: 16.07.2019.

I

Institut freiRaum (2018): Architektur und Stadtraum. Eine Stadt für Menschen. [online]: <http://mensch-und-architektur.de/die-stadt-fuer-den-menschen>. Letzter Zugriff: 19.10.2019.

IWAP - Institut für Wohn- und Architekturpsychologie (2017): Was ist Wohn- und Architekturpsychologie?. [online]: <https://www.iwap.institute/wohn--und-architekturpsychologie.html>. Letzter Zugriff: 22.04.2020.

J

Jacobs, Jane (1963): Tod und Leben grosser amerikanischer Städte. Bauwelt Fundamente. Bertelsmann. Gütersloh/Berlin.

Jaeger-Erben, Melanie; Matthies, Ellen (2018): Gutes Leben in der Stadt. Ein umweltpsychologischer Beitrag zum Verstehen und Erfassen urbaner Lebensqualität. - In: Jüttemann, Andreas (Hrsg.): Stadtpsychologie: Handbuch als Planungsgrundlage. S. 81-96. Pabst Science Publisher. Lengerich.

Jüttemann, Andreas (2018): Was ist Stadtpsychologie? - In: Jüttemann, Andreas (Hrsg.): Stadtpsychologie: Handbuch als Planungsgrundlage. S. 9-24. Pabst Science Publisher. Lengerich.

K

Kemme, Thomas; Reicher, Christa (2009): Der öffentliche Raum: Ideen - Konzepte - Projekte. Jovis. Berlin.

Kiepe, Folkert (o.J.): Der öffentliche Raum: tragendes Element der Europäischen Stadt. „Stiftung Lebendige Stadt“. [online]: <https://lebendige-stadt.de/web/view.asp?sid=465&nid=&cof=179>. Letzter Zugriff: 19.11.2019.

Klamt, Martin (2012): Öffentliche Räume. - In: Eckardt, Frank (Hrsg.): Handbuch Stadtsoziologie. S. 775-804. Springer Fachmedien. Wiesbaden.

Knox, Paul; Mayer, Heike (2009): Kleinstädte und Nachhaltigkeit: Konzepte für Wirtschaft, Umwelt und soziales Leben. Basel.

Körper-Stiftung (2019a): Kommunen gegen soziale Isolation im Alter. [online]: <https://www.koerber-stiftung.de/koerber-demografie-symposien/news-detailseite/kommunen-gegen-soziale-isolation-im-alter-1823>. Letzter Zugriff: 27.03.2020.

Körper-Stiftung (Hrsg.) (2019b): (Gem)einsame Stadt? Kommunen gegen soziale Isolation im Alter. Fakten, Trends und Empfehlungen für die Praxis. Erstellt vom Berlin Institut für Bevölkerung und Entwicklung und Körper-Stiftung. November 2019

Kraftfahrt-Bundesamt (2020): Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 1. Januar 2020. [online]: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html?nn=644526. Letzter Zugriff: 20.03.2020.

Krol, Beate (2019): Öffentlicher Raum. Der Kampf um die Bürgersteige. - Beitrag in: Deutschlandfunk Kultur. Zeitfragen. [online]: https://www.deutschlandfunkkultur.de/oeffentlicher-raum-der-kampf-um-die-buergersteige.976.de.html?dram:article_id=464325. Letzter Zugriff: 13.04.2020.

Krüger, Anja (2020): Mehr Radwege dank der Coronakrise. Bahn frei! 25.5.2020. - In: taz. 25.5.2020 [online]: <https://taz.de/Mehr-Radwege-dank-der-Coronakrise/!5684794/>. Letzter Zugriff: 22.07.2020.

Kuckartz, Udo (2014): Mixed Methods: Methodologie, Forschungsdesigns und Analyseverfahren. Springer VS. Wiesbaden.

L

Litzcke, Sven; Schuh, Horst; Pletke, Matthias (2013). Stress, Mobbing und Burn-out am Arbeitsplatz. Umgang mit Leistungsdruck - Belastungen im Beruf meistern. Mit Fragebögen, Checklisten, Übungen. Springer. Berlin Heidelberg.

Lippke, Sonia; Renneberg, Babette (2006): Konzepte von Gesundheit und Krankheit. - In: Hammelstein, Philipp; Renneberg, Babette (Hrsg.): Gesundheitspsychologie. S. 7-12. Springer Medizin Verlag. Heidelberg.

M

Maderthaner, Rainer (1995): Soziale Faktoren urbaner Lebensqualität. - In: Keul, Alexander (Hrsg.): Wohlbefinden in der Stadt. S.172-197. Weinheim: Psychologie Verlags Union.

Maier, Marlene Theresa (2010): Grün in der Stadt. Eine empirische Studie über die Bedeutung von Natur für die subjektive Lebensqualität im städtischen Raum. Diplomarbeit. Wien. [online verfügbar unter]: <http://othes.univie.ac.at/9855/>. Letzter Zugriff: 16.09.2019.

Mehta, Vikas (2013). The street. A quintessential social public space. New York: Routledge.

Mieg, Harald A.; Hoffmann, Christian (2006). Einführung in das Schwerpunktthema „Stadtpsychologie“. Zeitschrift für Umweltpsychologie, 10 (2), 2006.

Mieg, Harald A.; Hoffmann, Christian (2006). Einführung in das Schwerpunktthema „Stadtpsychologie“. Zeitschrift für Umweltpsychologie, 10 (2), 2006.

Mueller, Natalie; Andrés, David; Ballester, Joan; Bartoll, Xavier; Cirach, Marta; Daher, Carolyn; DeLuca, Anna; Echav, Cynthia; Khreis, Haneen; Márquez, Sandra; Milà, Carles; Nieuwenhuijsen, Mark; Palou, Joan; Pérez, Katherine; Rueda, Salvador; Rojas-Rueda, David; Stevenson, Mark; Tonne, Cathryn (2019): Changing the urban design of cities for health: The superblock model. *Environment International*. [online verfügbar unter] <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>.

Monheim, Heiner (2018): Wege zur Fußgängerstadt. Analysen und Konzepte. Westarp Science. Hohenwarsleben.

Monheim, Heiner (2008): Stadtentwicklung und Verkehr – zwischen Frustration, Innovation und Hoffnung. - In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung. Zeitschrift des vhw Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V.. Ausgabe 1. Januar bis März 2008.

Monheim, Heiner; Monheim-Dandorfer, Rita (1990): Straßen für alle: Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Rasch und Röhring. Hamburg.

MOPO (2020): Hammer-Urteil! Hamburger Gericht verbietet „Autofreie Zone“ in Ottensen. [online]: <https://www.mopo.de/hamburg/hammer-urteil--hamburger-gericht-verbietet--autofreie-zone--in-ottensen-33814542>. Letzter Zugriff: 27.04.2020.

N

NDR Norddeutscher Rundfunk (2019): Autofreies Ottensen: Gegner reichen Klage ein. [online]: <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Autofreies-Ottensen-Gegner-reichen-Klage-ein,ottensen214.html>. Letzter Zugriff: 26.04.2020.

Notz, Jos Nino (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. IVP-Discussion Paper, 1/2017. Berlin.

O

Ottensen bewegt (2020): "Ottensen bewegt" Forderungen. [online]: <https://ottensenbewegt.de/ottensen-bewegt-wird-jetzt-regelmaessig-konsultiert/>. Letzter Zugriff: 26.04.2020.

P

Pernack, Roman (2005): Öffentlicher Raum und Verkehr: eine sozialtheoretische Annäherung. Discussion Papers. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Forschungsschwerpunkt Organisationen und Wissen, Abteilung Innovation und Organisation, 2005-104. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH.

Popien, Matthias (2019): Autos raus aus Ottensen: Das große Verkehrsexperiment. - In: Hamburger Abendblatt. 12.07.2019. [online]: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article226459635/Sechs-Monate-autofrei-Ottensens-grosses-Verkehrsexperiment.html>. Letzter Zugriff: 25.04.2020.

Prengel, Heiko (2020): Berliner Sperrstunde. - In: Der Spiegel online. Artikel vom 19.05.2020. [online]: <https://www.spiegel.de/auto/berlin-spielstrassen-auf-zeit-bezirke-schaffen-platz-fuer-kinder-a-72e118ca-6f6f-4410-aa0b-ed2298af699d>. Letzter Zugriff: 20.07.2020.

R

Randelhoff, Martin (2015): [Video zum Wochenende] Funktionieren unsere Städte noch? Die Transformation der autogerechten Stadt zur menschengerechteren Stadt. [online]: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/107921/umwelt/autogerechte-stadt-folgen-probleme-konzepte-gegenbewegung/>. Letzter Zugriff: 07.04.2020.

Reutlinger, Christian (2015): Aneignung öffentlicher Räume durch Jugendliche Konflikte und Potentiale. - In: R. Kemper, Reutlinger, Christian (Hrsg.). Umkämpfter öffentlicher Raum, Sozialraumforschung und Sozialraumarbeit 12. S. 47-56. Springer Fachmedien. Wiesbaden.

Reichl, Herbert (2018): Erholungsräume in der Stadt. Salutogene Wirkmechanismen und Raumkomponenten als Leitlinie für die Stadtentwicklung. - In: Jüttemann, Andreas (Hrsg.): Stadtpsychologie: Handbuch als Planungsgrundlage. S. 97-112. Pabst Science Publisher. Lengerich.

Roberts, David (2019): Nachhaltige Städteplanung. Die Superblocks von Barcelona. - In: enorm-magazin. Social Publish Verlag 2010 GmbH. [online]: <https://enorm-magazin.de/gesellschaft/urbanisierung/super-blocks-von-barcelona>. Letzter Zugriff: 19.04.2020.

Rosa, Hartmut (2004): Zeitraffer und Fernsehparadoxon oder: Von der Schwierigkeit, Zeitgewinne zu realisieren. - In: Rosa, Hartmut (Hrsg.): fast forward - Essays zu Zeit und Beschleunigung. S. 19–28. Hamburg.

S

Sandberg, Britta (2020): Adieu, Tristesse! - In: Der Spiegel 28/2020. Mallorca: Die Geisterinsel. S. 94 - 97.

Schelling, Claude (2018): Begegnungsraum Strasse. Städtebauliche Überlegungen zum öffentlichen Raum. vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich. Zürich.

Schlicht, Wolfgang (2017): Urban Health. Erkenntnisse zur Gestaltung einer „gesunden“ Stadt. essentials. Springer Spektrum. Wiesbaden.

Schumacher, Fritz (1977): Lesebuch für Baumeister: Äußerungen über Architektur und Städtebau. - 2. Auflage, unveränderter Nachdruck der neu bearbeiteten Auflage vom Juli 1947. Bauwelt Fundamente Band 49. Vieweg. Braunschweig.

Schumacher, Jörg; Klaiberg, Antje; Brähler, Elmar (2003): Diagnostik von Lebensqualität und Wohlbefinden – Eine Einführung. - In: Schumacher, Jörg; Klaiberg, Antje; Brähler, Elmar (Hrsg.): Diagnostische Verfahren zu Lebensqualität und Wohlbefinden. Göttingen: Hogrefe.

Seniorenbeirat der Stadt Moers (2006): Die seniorengerechte Stadt. Lebensqualität und die Gestaltung von Lebensräumen in der Stadt. Ratsbeschluss vom 21.06.2006. [online verfügbar unter]: [https://www.moers.de/C125722E0057ACF2/files/seniorengerechtestadt.pdf/\\$file/seniorengerechtestadt.pdf](https://www.moers.de/C125722E0057ACF2/files/seniorengerechtestadt.pdf/$file/seniorengerechtestadt.pdf). Letzter Zugriff: 06.04.2020.

Stadt und Gesundheit - Urban Health (o.J.): Beteiligte Disziplinen und Sektoren. [online]: <http://stadt-und-gesundheit.de/unter-dem-menuetab-stadtgesundheit/beteiligte-disziplinen-und-sektoren/>. Letzter Zugriff: 30.09.2019.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2020): Analyse der Bürgerschaftswahl am 23. Februar 2020 in Hamburg. Endgültige Ergebnisse. [online verfügbar unter]: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Wahlen/Hamburg/Bürgerschaftswahlen/2020/Analyse/Wahlanalyse_BüWaHH2020_endgültig_korrektur.pdf. Letzter Zugriff: 25.04.2020.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2019): Hamburger Stadtteil-Profile. Berichtsjahr 2018. [online verfügbar unter]: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/NR21_Statistik-Profile_HH-2018.pdf. Letzter Zugriff: 25.04.2020.

Steierwald, Gerd; Kühne, Hans Dieter; Vogt, Walter (Hrsg.) (2005): Planungsgrundlagen. - In: Steierwald, Gerd; Kühne, Hans Dieter; Vogt, Walter (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Springer Verlag. Berlin. S. 3-17.

Straub, Rainer H. (2018): Altern, Müdigkeit und Entzündungen verstehen: Wenn Immunsystem und Gehirn um die Energie im Körper ringen. Springer Verlag. Berlin.

T

Tag24 News Deutschland GmbH (2020): Bezirk fällt mit autofreier Zone in Ottensen auf die Schnauze. [online]: <https://www.tag24.de/nachrichten/ottensen-macht-platz-fussgaengerzone-hamburg-klage-abbruch-1370566>. Letzter Zugriff: 27.04.2020.

TED (2020): Eric Garcetti. How city mayors are taking action on climate change. [online]: https://www.ted.com/talks/eric_garcetti_how_city_mayors_are_taking_action_on_climate_change?rss=172BB350-0205&fbclid=IwAR0qXODUfL4Wd1UO1wraiE-Txwtn0cZwnHJlvDZ7XEM3uNPMP8NHawkoEI#t-14513. Letzter Zugriff: 24.07.2020.

TICHTH (2019): AP5 Raumberechnungen - Erhebungskonzept.

U

UBA - Umweltbundesamt (2019): Mobilität privater Haushalte. [online]: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#verkehrsaufwand-im-personentransport>. Letzter Zugriff: 20.03.2020.

UBA - Umweltbundesamt (2017): Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. [online verfügbar unter]: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_auflage_web.pdf. Letzter Zugriff: 15.04.2020.

Urbanista (o.J.): Ottensen macht Platz. Flanierquartier auf Zeit. [online]: <https://www.urbanista.de/project/ottensen-macht-platz-flanierquartier-auf-zeit/>. Letzter Zugriff: 23.04.2020.

V

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.) (2016): VCD-Position. Rückeroberung der Straße. März 2016. Berlin. [online verfügbar unter]: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/2016_Position_Rueckerobderung_der_Stasse.pdf. Letzter Zugriff: 14.04.2020.

vhw - Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. (2017): Öffentliche Räume in stadtgemeinschaftlich vielfältigen Quartieren. Nutzung, Wahrnehmung und Bedeutung. Ein Forschungsprojekt im Auftrag des vhw e.V.. Schriftenreihe 7. Aachen.

Völker, Sebastian (2016): Natur, Landschaft und mentale Gesundheit. - In: Gebhard, Ulrich; Kistemann, Thomas (Hrsg.): Landschaft, Identität und Gesundheit. Zum Konzept der Therapeutischen Landschaften. S. 93 - 108. Springer VS. Wiesbaden.

W

Waltz, Manuel (2020): Straßenraum neu denken. Auf geht's zu Fuß! - Beitrag in: Deutschlandfunk Kultur. Zeitfragen. [online] https://www.deutschlandfunkkultur.de/strassenraum-neu-denken-auf-geht-s-zu-fuss.976.de.html?dram:article_id=469001. Letzter Zugriff: 03.07.2019.

Wenig, Peter (2020a): Autofreies Ottensen: So geht es jetzt weiter. - In: Hamburger Abendblatt. 29.01.2020.

Wenig, Peter (2020b): Grüne und CDU beschließen ein fast autofreies Ottensen. - In: Hamburger Abendblatt. 20.02.2020.

Wentz, Martin (2013): Mobilität und Stadtplanung – Wechselwirkungen im Wandel. - In: Stiftung Bauwesen (Hrsg.): Mobilität im Wandel. Schriftenreihe der Stiftung Bauwesen zu „Der Bauingenieur und die Gesellschaft“. Heft 18. S.21-38.

WHO-Regionalbüro für Europa (2020): Gesundheit 2020 und die Bedeutung der Messung von Wohlbefinden: Faktenblatt. [online verfügbar unter]: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0018/185310/Health-2020-and-the-case-Fact-Sheet-Ger-final.pdf?ua=1. Letzter Zugriff: 02.04.2020.

Wilms, Mike (2020): Außergastronomie: Senat gibt Bürgersteige, Parkplätze und Straßen für Gastronomie frei. - In: Berliner Zeitung. Artikel vom 24.05.2020. [online]: <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/aussengastronomie-senat-will-buergersteige-parkplaetze-und-strassen-fuer-gastronomie-freigeben-li.84301>. Letzter Zugriff: 22.07.2020.

WBGU (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen) (2016): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte. Hauptgutachten. WBGU. Berlin.

Wolf, Christian (2014): Urbane Seelenpein. Wie die Stadt uns krank macht. - In: Psychologie Heute, September 2014. [online]: https://www.fliedner.de/de/seelische_gesundheit/fliedner_klinik_berlin/urbane_seelenpein.pdf. Letzter Zugriff: 03.07.2019.

Gesetzestexte

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). [online]: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/StVO.pdf. Letzter Zugriff: 03.05.2020.

Abbildungen

Abb. 1: Konzept der Salutogenese.

Lippke, Renneberg 2006: 9 [Quellenangabe s. Literaturverzeichnis]

Abb. 2: Dreidimensionales Persönlichkeitsmodell in Verbindung mit dem Konzept der Salutogenese.

Eigene Darstellung auf Grundlage von Gebhard 2016: 172f. und Ergänzung von Lippke, Renneberg 2006: 9. [Quellenangabe s. Literaturverzeichnis]

Abb. 3: Straße als wichtigster wohnungsnaher Spielort für Kinder (Anfang 1950er Jahre).

The Sun (2019): Street Kids. Fascinating black-and-white photos show children playing in the streets and alleyways before technology tempted kids indoors. [online]: <https://www.thesun.co.uk/news/8639024/photos-children-playing-street-paradise-street-book/>. Letzter Zugriff: 01.05.2020.

Abb. 4: Straße als wichtigster wohnungsnaher Spielort für Kinder (Anfang 1950er Jahre).

Twitter (2017): 3 things in this photo you don't see anymore. Kids playing outside. A road with minimum cars. A dog crapping white poo. [online]: https://twitter.com/80s_kidz/status/921652293380001792. Letzter Zugriff: 01.05.2020. / © 80s Kidz

Abb. 5: Rückeroberung des öffentlichen Raums durch Superblocks.

PublicSpace (2019): Poblenou "Superblocks" - Works [online]: <https://www.publicspace.org/works/-/project/k081-poblenou-s-superblock>. Letzter Zugriff: 01.05.2020. / © Copyright Public Space

Abb. 6: Rückeroberung des öffentlichen Straßenraums durch Superblocks.

La Pinya (2018): Here comes the Superblocks. [online]: <https://lapinyabarcelona.com/blog-archive/superblocks>. Letzter Zugriff: 01.05.2020. / © Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona

Abb. 7: Temporäre Spielstraße in Berlin-Neukölln (Anzengruber Straße).

taz (2020): Temporäre Spielstraßen in Berlin. [online]: <https://taz.de/Temporaere-Spielstrassen-in-Berlin!/5696034/>. Letzter Zugriff: 23.07.2020. / © Stefanie Loos

Abb. 8: Pop-Up Bike Lane in Dortmund.

Hessischer Rundfunk (2020): Temporäre Radfahrstreifen in den Städten. [online]: <https://www.hr1.de/proramm/was-sind-pop-up-bike-lanes-,pop-up-bike-lanes-100.html>. Letzter Zugriff: 23.07.2020. / © picture-alliance, dpa

Abb. 9: Sperrung der wichtigsten Hauptverkehrsstraße Paseo de la Castellana in Madrid. Thuner Tagblatt

(2020): Strassenverkehr in Corona-Zeiten. Mehr Platz für Fussgänger und Velofahrer. [online]: <https://www.thunertagblatt.ch/mehr-platz-fuer-fussgaenger-und-velofahrer-223824959877>. Letzter Zugriff: 23.07.2020. / © Sergio Perez, Reuters

Abb. 10: Räumliche Ausdehnung des Projekts „Ottensen macht Platz - Flanierquartier auf Zeit“.

Bezirksamt Altona (o.J.a) [Quellenangabe s. Literaturverzeichnis]

Abb. 11: Swing-Tanz beim Eröffnungsfest.

Bezirksamt Altona (o.J.a) [Quellenangabe s. Literaturverzeichnis] / © Isadora Tast

Abb. 12: Gemeinsame Pflanzaktion.

Eigene Aufnahme vom 01.09.2019.

Abb. 13: Tauschbox.

Eigene Aufnahme.

Abb. 14: Gemeinsames Feiern der Eröffnung von OmP.

Bezirksamt Altona (o.J.a) [Quellenangabe s. Literaturverzeichnis] / © Isadora Tast

Abb. 15: Neue Stadtmöbel.

Bezirksamt Altona (o.J.a) [Quellenangabe s. Literaturverzeichnis] / © Isadora Tast

Abb. 16: Nachbarschaftsflohmarkt.

Bezirksamt Altona (o.J.a) [Quellenangabe s. Literaturverzeichnis] / © Isadora Tast

Abb. 17: Zeitleiste von Ottensen macht Platz.
Eigene Darstellung.

Abb. 18: Übersicht der Methoden und Kooperationen.
Eigene Darstellung.

Abb. 19: Die drei Sektoren bzw. das gesamte Projektgebiet.
TICHT 2019b: 2 [Quellenangabe s. Literaturverzeichnis]

Abb. 20: Erhebungsstandorte A-E im Projektgebiet.
Eigene Darstellung auf Grundlage von schwarzplan.eu (o.J.): Schwarzplan & Lageplan von Hamburg zum Download als PDF unter: <https://schwarzplan.eu/produkt/lageplan-hamburg/>. Letzter Zugriff: 12.05.2020.

Abb. 21: Standort D - Bahrenfelder Straße.
Eigene Aufnahme von August 2019.

Abb. 22: Standort E - Ottenser Hauptstraße.
Eigene Aufnahme von August 2019.

Abb. 23: Standort C - Ottenser Kreuz (Blick in Richtung Norden).
Eigene Aufnahme von August 2019.

Abb. 24: Standort C - Ottenser Kreuz (Blick in Richtung Südwest).
Eigene Aufnahme von August 2019.

Abb. 25: Standort B - Spritzenplatz.
Eigene Aufnahme von August 2019.

Abb. 26: Standort A - Mottenburger Twiete.
Eigene Aufnahme von August 2019.

Abb. 27: Untersuchungsgebiet der Haushaltsbefragung.
TUHH (2019): Haushaltsbefragung Papierversion, Seite 2 [siehe Anhang]

Abb. 28: bis 31: Bewegung und Aufenthalt vor VS.
Eigene Aufnahmen von August 2019.

Abb. 32 bis 35: Bewegung und Aufenthalt nach VS.
Eigene Aufnahmen von September bis Dezember 2019.

Abb. 36 bis 38: Straße als sozialer Raum vor VS.
Eigene Aufnahmen von August 2019.

Abb. 39 bis 42: Straße als sozialer Raum nach VS.
Eigene Aufnahmen von September bis Dezember 2019

Abb. 43: Sport und Spiel vor VS. Eigene Aufnahmen von August 2019.

Abb. 44 bis 49: Sport und Spiel nach VS.
Eigene Aufnahmen von September bis Dezember 2019.

Abb. 50 bis 54: Funktionale Anforderungen und Konflikte vor VS.
Eigene Aufnahmen von August 2019.

Abb. 55 bis 56: Funktionale Anforderungen und Konflikte nach VS.
Eigene Aufnahmen von September bis Dezember 2019.

Abb. 57 bis 59: Aneignungsprozesse vor VS.
Eigene Aufnahmen von August 2019.

Abb. 60 bis 63: Aneignungsprozesse nach VS.
Eigene Aufnahmen von September bis Dezember 2019.

Abb. 64 bis 68: Atmosphäre, Stimmung und Erscheinungsbild vor VS.
Eigene Aufnahmen von August 2019

Abb. 69 bis 72: Atmosphäre, Stimmung und Erscheinungsbild nach VS.
Eigene Aufnahmen von September bis Dezember 2019.

Abb. 73: Nutzungsverteilung der Gesamtraumerhebung.
Eigene Darstellung.

Abb. 74: Kartierung Gesamttraum vor VS.
Eigene Darstellung auf Grundlage von schwarzplan.eu (o.J.) [Quellenangabe s. Abb. 17].

Abb. 75: Kartierung Gesamttraum nach VS.
Eigene Darstellung auf Grundlage von schwarzplan.eu (o.J.) [Quellenangabe s. Abb. 17].

Abb. 76: Nutzungsverteilung der Kinder (Fahrbahn und Fußweg) - Überlagerung der Erhebungstage.
Eigene Darstellung.

Abb. 77: Nutzungsverteilung der SeniorInnen (Fahrbahn und Fußweg) - Überlagerung der Erhebungstage.
Eigene Darstellung.

Abb. 78: Kinder und SeniorInnen vor VS (Überlagerung der Erhebungstage).
Eigene Darstellung auf Grundlage von schwarzplan.eu (o.J.) [Quellenangabe s. Abb. 17].

Abb. 79: Kinder und SeniorInnen nach VS (Überlagerung der Erhebungstage).
Eigene Darstellung auf Grundlage von schwarzplan.eu (o.J.) [Quellenangabe s. Abb. 17].

Abb. 80: Haushaltsgröße.
Eigene Darstellung.

Abb. 81: Altersverteilung der Befragten.
Eigene Darstellung.

Abb. 82: Haushalte mit Kindern unter 13 Jahren.
Eigene Darstellung.

Abb. 83: Haushalte mit Jugendlichen zwischen 13 und 18 Jahren.
Eigene Darstellung.

Abb. 84: Nutzungsveränderung im Projektgebiet (... wegen OmP).
Eigene Darstellung.

Abb. 85: Veränderung von persönlicher Wohnqualität und Lärmbelastung nach Wohnstandort sowie Aufenthaltsqualität und Miteinander in OmP.
Eigene Darstellung.

Abb. 86: Bewertung und Veränderung verkehrlicher Aspekte durch OmP.
Eigene Darstellung.

Abb. 87: Stressoren in der Stadt.
Eigene Darstellung.

Abb. 88: Wohlfühlfaktoren in der Stadt.
Eigene Darstellung.

Abb. 89: Auswirkungen von OmP.
Eigene Darstellung.

Abb. 90: Verkehr.
Eigene Darstellung.

Abb. 91: Wohlbefinden und menschliches Maß.
Eigene Darstellung.

Abb. 92: Öffentlicher Raum.
Eigene Darstellung.

Abb. 93: Gewerbe. Eigene
Darstellung.

Abb. 94: Projekt.
Eigene Darstellung.

Abb. 95: Fortführung Gesamtergebnis.
Eigene Darstellung.

Tabellen

Tab. 1: Übersicht über die angewendeten Methoden der Raumbewachtung. Eigene Darstellung.

Tab. 2: Ergebnisse der Werktagserhebungen von Aufenthalt und Bewegung im Raum. Eigene Darstellung.

Tab. 3: Ergebnisse der Sonntagserhebungen von Aufenthalt und Bewegung im Raum. Eigene Darstellung.

Tab. 4: Ergebnisse der Überlagerung der Erhebungstage von Kindern und SeniorInnen. Eigene Darstellung.

Tab. 5: Anteil der Kinder und SeniorInnen an allen RaumnutzerInnen. Eigene Darstellung.

ANHANG

Anhang 1: Kurzbefragung Fragebogen

Anhang 2: Haushaltsbefragung Papierfragebogen

Anhang 3: Leitfaden qualitative Interviews

Anhang 4: Kinder und SeniorInnen Werktagserhebung

Anhang 5: Audiodateien der qualitativen Interviews (beiliegender USB-Stick)

Anhang 5a: Aufnahme Frau W.

Anhang 5b: Aufnahme Frau Z. und Herr B.

Anhang 5c: Aufnahme Frau und Herr J.

Anhang 5d: Aufnahme Frau B.

Anhang 5e: Aufnahme Frau M.

(wird ausgefüllt)

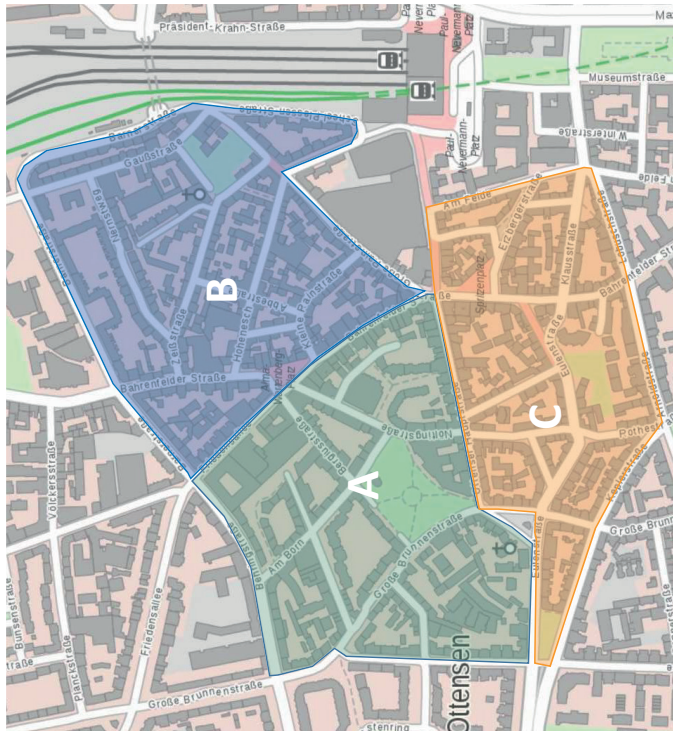
Datum	Uhrzeit	Ort

1. Wie empfinden Sie die Stimmung und Atmosphäre hier im Stadtraum?

2. Fühlen Sie sich hier im Stadtraum wohl?

- Ja Nein

3. Welche Faktoren bedingen dieses Gefühl?



Bitte wenden

4. Wohnen Sie im markierten Gebiet? (siehe erste Seite)

- Ja
 Nein

Ich bin hier weil _____

5. Bitte kreuzen Sie an, wie Sie die Stimmung und Atmosphäre hier im Stadtraum empfinden:

(Mehrfachnennung möglich)

- entspannt/harmonisch
 fröhlich/ausgelassen
 hektisch/stressig
 aggressiv/negativ
 Sonstiges: _____

6. Bitte bewerten Sie die Aufenthaltsqualität hier im Stadtraum?

- sehr gut gut schlecht sehr schlecht

7. Bitte kreuzen Sie an, welche Faktoren Sie hier im Stadtraum als stressig, negativ oder unangenehm empfinden: (Mehrfachnennung sowie Begründung möglich)

- fahrende Autos
 parkende Autos
 Fahrradfahrer
 Menschengedränge
 wenig Grün
 mangelnde Aufenthaltsmöglichkeiten
 Lärm
 Hektik
 Reizüberflutung / Dichte und Enge
 mangelndes Miteinander/ Anonymität
 Konflikte / rücksichtsloses Verhalten
 Sonstiges: _____

8. Welche Aspekte würden Sie gerne hier am Stadtraum ändern?

Einstieg

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

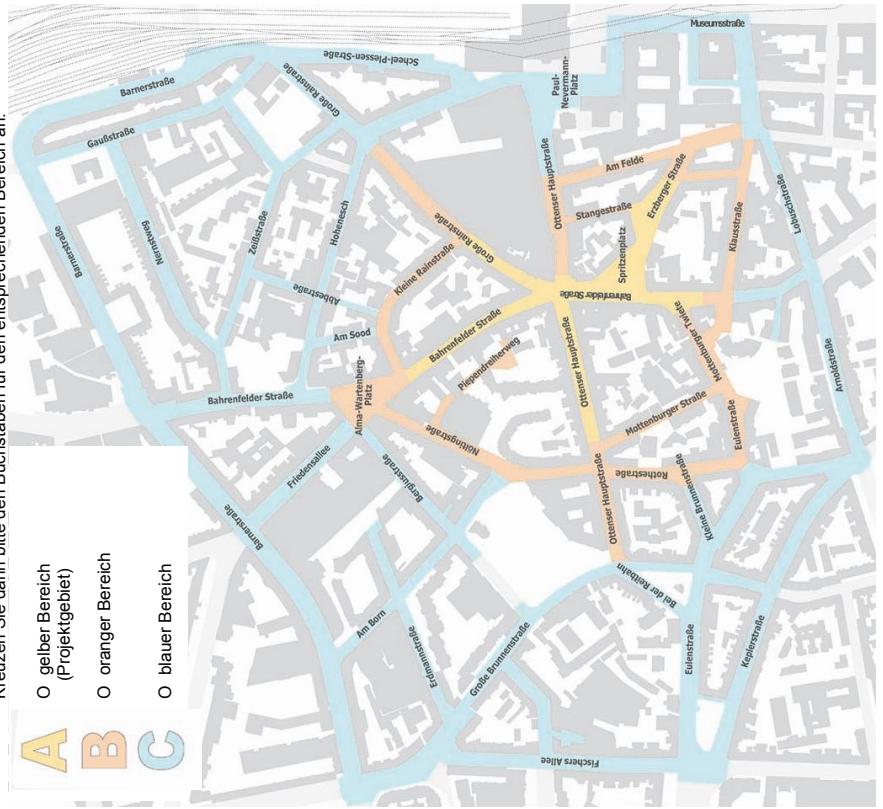
- durch eine Postwurfsendung des Bezirksamts
- von Familie, Freunden, Bekannten
- aus der Presse
- Bisher wusste ich noch nichts davon.
- aus dem Internet / den sozialen Medien
- von Plakaten
- sonstige Quelle: _____

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

Bitte geben Sie hier den Monat an: _____ 2019.

Frage 2: In welchem Bereich unseres Untersuchungsgebiets wohnen Sie?
 Bitte suchen Sie auf der Karte nach der Straße, an der der Zugang zu Ihrer Wohnung liegt.
 Kreuzen Sie dann bitte den Buchstaben für den entsprechenden Bereich an:

- A gelber Bereich (Projektgebiet)
- B oranger Bereich
- C blauer Bereich





Institut für
Verkehrsplanung und Logistik



Hamburg

Bezirksamt
Altona

im Auftrag von

Willkommen zur Haushaltsbefragung für das Projekt „Ottensen macht Platz“, das vom 1. September 2019 bis Ende Februar 2020 läuft. Diese Umfrage wird im Auftrag des Bezirksamts Altona durch das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg (TUHH) durchgeführt. Wir freuen uns, dass Sie sich die Befragung extra abgeholt haben. Bitte füllen Sie diesen Fragebogen nun aus und **senden Sie ihn uns im dazugehörigen Umschlag bis Montag, den 25.11.2019, zurück**. Sie müssen keine Briefmarken verwenden. Um Mehrfachteilnahmen auszuschließen, können wir jedoch nur Fragebögen berücksichtigen, die uns in diesem Umschlag erreichen.

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

Was passiert mit den Ergebnissen?

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

Hinweise zum Datenschutz:

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

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

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

Wir sind gespannt auf Ihre Antworten!

Fragen zu Ihrer Mobilität

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

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

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

Anmerkung: Das Hauptverkehrsmittel ist das, mit dem sie den längsten Anteil Ihres Wegs nach Hause zurücklegen.
 zu Fuß eigenes Fahrrad Leihfahrrad / StadtrAD E-Scooter
 Motorrad / Moped etc. Privatauto CarSharing
 öffentlicher Verkehr (Bus, U-/S-Bahn, Regionalbahn etc.) Taxi
 Sonstiges: _____

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

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

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

Anmerkung: Auch hier ist das Hauptverkehrsmittel ist dasjenige, mit dem sie den längsten Anteil Ihres Wegs nach Hause zurücklegen.
 zu Fuß eigenes Fahrrad Leihfahrrad / StadtrAD E-Scooter
 Motorrad / Moped etc. Privatauto CarSharing
 öffentlicher Verkehr (Bus, U-/S-Bahn, Regionalbahn etc.) Taxi
 Sonstiges: _____

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

PKW / Kleintransporter: Nein Ja, und zwar _____ (Anzahl eintragen)
 Krafträder jeder Art: Nein Ja, und zwar _____ (Anzahl eintragen)

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

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

Nein. Nein, aber ich hätte / wir hätten gerne einen.
 Ja, ich habe / wir haben aufgrund des Projekts _____ Stellplatz / Stellplätze angemietet.
 Ja, ich miete / wir mieten unabhängig von dem Projekt dauerhaft _____ Stellplatz / Stellplätze.
 Ja, ich besitze / wir besitzen unabhängig von dem Projekt _____ eigene(n) Stellplatz(e).

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

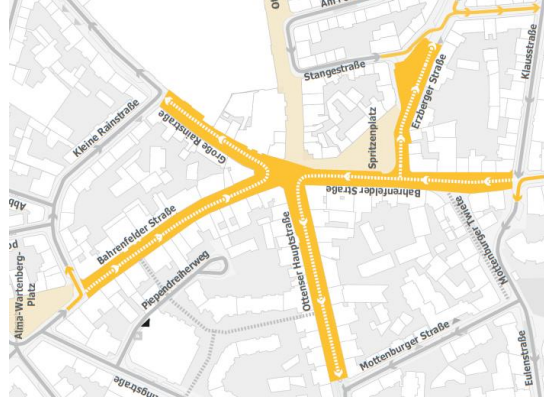
sehr gut gut befriedigend
 ausreichend mangelhaft ungenügend

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

deutlich verbessert geringfügig verbessert ist gleich geblieben
 geringfügig verschlechtert deutlich verschlechtert

Fragen zum Projekt „Ottensen macht Platz“

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fortsetzung Frage 14

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

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

positiv	neutral	negativ

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

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

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

1. _____
2. _____
3. _____

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

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

Es sollte wieder alles so werden wie vor dem Projekt.

Frage 18: Haben Sie noch weitere Kommentare?

Fragen zum Haushalt

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

Frage 19: Ihr Geschlecht?

- weiblich männlich divers

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

Frage 21: Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

- Ja, durch _____ Nein

Frage 22: Welches ist Ihr höchster Bildungsabschluss?

- noch Schüler/in/(noch) ohne Abschluss Volks- oder Hauptschule
 Mittlere Reife, Realschulabschluss Fachhochschulreife, Abitur, bzw. Berufsausbildung mit Abitur
 Fachhochschul-/Universitätsabschluss anderer Abschluss

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

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

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

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

_____ €

Frage 25: Wie lange wohnen Sie bereits in Ottensen?

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

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

Anzahl der Erwachsenen (18 Jahre und älter): _____
Anzahl der Jugendlichen (13 bis unter 18 Jahre): _____
Anzahl der Kinder (unter 13 Jahren): _____

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

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

Ganz herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

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

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

Anhang 3: Leitfaden qualitative Interviews

Leitfaden der Interviews mit AnwohnerInnen

A: Allgemeine Fragen

Fragen zu Person und Haushalt:

- Name:
- Geschlecht:
- Alter:
- Adresse:
- Einschränkung in Mobilität:
- höchster Bildungsabschluss:
- Berufliche Situation:
- wohnhaft in Ottensen seit:
- Familienstand (Kinder):
- Anzahl der Personen im Haushalt:

Mobilität:

- Besitzen Sie ein Auto?
- Besitzen Sie einen Stellplatz?
- Was ist ihr Hauptverkehrsmittel?
- Hat sich dieses durch den VV verändert?
- Erreichbarkeit der Wohnung

B: Leitfaden

1) Wie häufig sind Sie in der autofreien Zone und was machen Sie dort?

- Hat sich Ihre Nutzung des öffentlichen Raums durch den VV verändert?
- Verbringen Sie durch den VV mehr Zeit im ÖR Ottensen? Explizit auch für Freizeit und Erholung?

2) Wie beurteilen Sie die Aufenthaltsqualität in der autofreien Zone?

- Wie hat sich die Aufenthaltsqualität verändert?

3) Wie empfinden Sie die Stimmung und Atmosphäre in der autofreien Zone?

- Findet mehr öffentliches Leben statt?
- Befinden der Mitmenschen

4) Wie ist das soziale, gesellschaftliche und nachbarschaftliche Leben im Quartier?

- Hat es sich durch den VV verändert?
- Haben Sie mehr Kontakt zu Ihren Nachbarn bzw. den Menschen auf der Straße?
→ Wenn ja: Woran liegt das?

5) Wirken Sie bei Aktionen und Gestaltungsmaßnahmen von „Ottensen macht Platz“ mit?

- Hat Ihnen eine Aktion besonders gut gefallen?

6) Können Sie Auswirkungen der autofreien Zone feststellen und wie beurteilen Sie diese?

- Verkehr: Verkehrsverlagerung, Stellplatzproblem, ...
- Nutzung des öffentlichen Raums: Cornery, ...
- Gentrifizierung und Mietpreiserhöhung, ...
- Gewerbe: Umsatzveränderung, ...

7) Das Meinungsbild in den sozialen Netzwerken und Medien polarisiert sehr stark. Haben Sie das auch mitbekommen und was denken Sie darüber?

- Beeinflusst das Ihre Meinung über die autofreie Zone?

8) Welche Faktoren erzeugen bei Ihnen Stress oder negative Gefühle, wenn Sie sich im Stadtraum bewegen?

- Welche Rolle spielt dabei explizit das Auto?

9) Hat sich Ihr Befinden durch den VV verändert?

- Fühlen Sie sich entspannter, wohler, stressfreier?
- Sind Sie jetzt aktiver als vorher? Sind Sie z.B. mehr Draußen, mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs?
- Hat die autofreie Zone eine direkte Auswirkung auf Ihre Lebens- bzw. Wohnqualität? Anhand welcher Faktoren machen Sie dies fest?

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

- Welche Wünsche haben Sie? (allgemein an das Projekt, gestalterisch an den öffentl. Raum)
- Wie stellen Sie sich allgemein einen gut gestalteten öffentlichen Raum vor? Welche Faktoren bedingen für Sie eine gute Lebensqualität in der Stadt?

Anhang 4: Kinder und SeniorInnen Werktagserhebung

Kinder und SeniorInnen Werktagserhebung		Standort A Mottenburger Twiete		Standort B Spritzenplatz		Standort C Ottenser Kreuz		Standort D Bahnenfelder Str.		Standort E Ottenser Hauptstr.		Gesamtes Gebiet		Nutzungsveränderung
		Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	Gesamt*	nur Fahrbahn	
vor Versuchsstart	Kinder											291	15	
	Gehende	92	0	14	-	51	5	37	0	46	1	240	6	
	Radfahrende	12	0	0	-	13	2	3	1	4	4	32	7	
	Rollerfahrende	5	1	0	-	2	0	3	0	6	1	16	2	
	Sitzende	0	0	0	-	0	0	0	0	3	0	3	0	
	Spielende	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	
	SeniorInnen											214	16	
Gehende	40	0	7	-	36	7	52	2	43	0	178	9		
Radfahrende	9	0	1	-	3	0	2	2	5	5	20	7		
Sitzende			3	-	11	0	1	0	1	0	16	0		
Gesamt	158	1	25	-	116	14	98	5	108	11	505	31		
nach Versuchsstart	Kinder											399	71	37 %
	Gehende	65	2	4	-	82	17	63	12	110	7	324	38	35 %
	Radfahrende	6	4	1	-	19	11	4	4	13	9	43	28	34 %
	Rollerfahrende	1	0	0	-	4	0	3	0	1	0	9	0	-44 %
	Sitzende	0	0	0	-	1	0	0	0	6	0	7	0	133 %
	Spielende	0	0	11	-	0	0	0	0	5	5	16	5	1.600 %
	SeniorInnen											270	60	26 %
Gehende	28	2	11	-	83	13	76	21	42	7	240	43	35 %	
Radfahrende	8	5	0	-	8	6	5	5	2	1	23	17	15 %	
Sitzende	0	0	0	-	7	0	0	0	0	0	7	0	-56 %	
Gesamt	108	13	27	-	204	47	151	42	179	29	669	131		
Veränderung	-32	1.200	8	-	76	236	54	740	66	164	32	323		

*Gesamt = Fußweg und Fahrbahn zusammen

