

Projekt FairVerkehr
Entschleunigung des innerörtlichen Straßenverkehrs
durch künstlerische Installationen

- Zwischenbericht -

Stand Mai 2020

Michael Dörner
Carsten Gertz
Rainer Höger
Ariane Holz
Luca Roschlaub
Sarah Schlichtherle
Ralf Rummel-Suhrcke

INHALTSVERZEICHNIS

1. EXPLORATIVE ERST-BEFragung DER ANWOHNER VON OTTERSBERG UND AXSTEDT	2
1.1 ANWOHNER-INTERVIEWS	2
1.2 AUSWERTUNG OTTERSBERG	2
1.3 AUSWERTUNG AXSTEDT	5
2. EXPLORATIVE BLICKFELD-UNTERSUCHUNG OTTERSBERG	7
2.1 BLICKBEWEGUNGSFAHRTEN	7
2.2 STRECKENBESCHREIBUNG	7
2.3 VERKEHRSSITUATION	8
2.4 EQUIPMENT	8
2.5 AUFZEICHNUNGSDURCHFÜHRUNG	8
2.6 AUSBLICK AUSWERTUNG	9
3. VORBEREITENDE ARBEITEN FÜR DIE FOLGENDEN UNTERSUCHUNGSSCHRITTE	10
3.1 ALLGEMEINER KURZFRAGEBOGEN	10
3.2 FRAGEBOGEN 1 – KUNSTBEWERTUNG	10
3.3 FRAGEBOGEN 2 – BEWERTUNG DER VERKEHRSSITUATION	12
3.4 FRAGEBOGEN 3 – BEWERTUNG DES STADTCHARAKTERS	12
3.5 WORKSHOP	12
3.6 EINSATZ DER FRAGEBÖGEN	13
4. ZEITPLAN	13
LITERATUR	15
ANHANG A – EXEMPLARISCHER INTERVIEW-FRAGEBOGEN	16
ANHANG B – ALLGEMEINER KURZFRAGEBOGEN	20
ANHANG C – FRAGEBOGEN 1: KUNSTBEWERTUNG	21
ANHANG D – FRAGEBOGEN 2: BEWERTUNG DER VERKEHRSSITUATION	25
ANHANG E – FRAGEBOGEN 3: BEWERTUNG DES STADTCHARAKTERS	26

1. Explorative Erst-Befragung der Anwohner von Ottersberg und Axstedt

1.1 Anwohner-Interviews

Um in Ottersberg und Axstedt die Verkehrssituation sowie die allgemeine Ortssituation aus Perspektive der Anwohner zu erfassen, wurde ein Fragebogen verwendet, der mit Hilfe von 16 verschiedenen Items unter anderem demografische Rahmendaten, die Lebenssituation vor Ort sowie die Wahrnehmung des örtlichen Straßenverkehrs erfasst. Den zweiten Teil des Fragebogens bildet eine Karte der betreffenden Straße, auf der die Befragten die Möglichkeit hatten, ihre Angaben zu illustrieren. Alle Befragungen wurden von Studierenden der Hochschule für Künste im Sozialen Ottersberg bei den Befragten zuhause durchgeführt. Rekrutiert wurden die Befragten durch eine ad hoc-Ansprache von Anwohnern in den jeweiligen Untersuchungsgebieten. Ein exemplarischer Fragebogen ist dem Anhang A zu entnehmen.

1.2 Auswertung Ottersberg

In Ottersberg wurde eine erste Befragung mit 22 Anrainern der Großen Straße direkt nach dem Start des Projektes durchgeführt. Die Altersspanne der Interviewten reichte von 19 bis 81 Jahren ($M = 52$). Weitere Angaben, die erfragt wurden, umfassten unter anderem die zeitliche Perspektive des Aufenthalts sowie den Aufenthaltsgrund (Anliegen) an dem betreffenden Straßenabschnitt. 73 % gaben an, eine *langfristige* Perspektive an der Großen Straße zu haben. 23 % bezeichneten ihre Perspektive als *mittelfristig* und 4 % als *kurzfristig*. Ein Großteil der Befragten zählte zu den Anwohnern der Großen Straße und gab dementsprechend ihr Anliegen als *privat* an, wohingegen lediglich 18 % ein *geschäftliches* Anliegen nannten. Die restlichen 9 % konnten sich in beide Kategorien einordnen.

Im nächsten Schritt wurde die Nutzung der Großen Straße erfragt, indem die Interviewten zwischen sechs verschiedenen Tätigkeiten wählen konnten. Angegebene Nutzungen waren *Einkaufen* ($N = 5$), *Bekannte besuchen* ($N = 3$), *Kaffee trinken* ($N = 2$), *Spazieren gehen* ($N = 3$), *Essengehen* ($N = 3$), *Pausieren* ($N = 2$) sowie die durch die Befragten hinzugefügte Kategorie *Arbeiten* ($N = 3$). 9 der 22 Befragten (40 %) gaben allerdings an, keiner der angebenen Tätigkeiten an dem Straßenabschnitt nachzugehen, oder ließen die Frage unbeantwortet.

Im Folgenden wurde eine qualitative Bewertung der Straße und ihrer markanten Punkte vorgenommen. Auf die Frage, welche Abschnitte/ Punkte/ Orte die Befragten

entlang der Straße als allgemein positiv bewerten würden, gaben 7 der 22 Befragten (30 %) an, keinen Ort entlang der Straße als positiv zu erachten oder ließen die Frage unbeantwortet. Vermehrt als positiv wurden die Eisdiele „Ottersberger Eismanufaktur Vanille & Pfeffer“ ansässig an der Großen Straße 56 ($N = 4$), der Kreisverkehr am westlichen Ende der Großen Straße ($N = 3$) sowie Privatgrund wahrgenommen. Diese Nennung konnten die Interviewten nicht nur im Rahmen einer offenen Frage vornehmen, sondern ebenfalls auf einer beigelegten Straßenkarte markieren (Abbildung 1).



Abb. 1: Streuung der als positiv wahrgenommenen Orte entlang der Großen Straße in Ottersberg.

Die nächste Frage betrifft die Nennung von sogenannten „Orten des Verweilens“ (Abb. 2). Diese konnten ebenfalls entweder schriftlich angegeben werden oder auf der Straßenkarte eingezeichnet werden. 9 der 22 Befragten (40 %) gaben an, keinen Platz oder Abschnitt entlang der Straße als Ort des Verweilens zu empfinden oder gaben keine Auskunft. Die am häufigsten genannten Orte waren Privatgrundstücke ($N = 8$) sowie die Eisdiele ($N = 6$).



Abb. 2: Streuung der als „Orte des Verweilens“ wahrgenommenen Orte entlang der Großen Straße in Ottersberg.

In einem weiteren Schritt sollten negative Hotspots entlang der Großen Straße aufgezeigt werden (Abb. 3). 4 der 22 Befragten (18 %) gaben an, keinen Ort entlang der Straße als negativ zu erachten, während 3 der 22 Befragten (13 %) angaben, die gesamte Straße als negativ zu empfinden. Vermehrt genannt als negative Punkte wurden der Kreisverkehr ($N = 3$) sowie der Döner-Imbiss „Döner King“ (Große Straße 14; $N = 3$).



Abb. 3: Streuung der als negativ wahrgenommenen Orte entlang der Großen Straße in Ottersberg.

Ferner wurden die typischen Überquerungspfade erfragt. Die Interviewten hatten erneut die Möglichkeit, diese auf der Karte zu markieren. Beim Zusammenführen der Karten sind gehäufte Überquerungen an der Kreuzung der Großen Straße und des Alten Wegs deutlich geworden. Ein weiterer Hotspot für Überquerungen scheint vor dem Kreisverkehr am westlichen Ende der Großen Straße zu liegen. Allgemein ist zu beobachten, dass Straßenmündungen ein attraktiver Ort für Überquerungen zu sein scheinen (Abb. 4).



Abb. 4: Streuung der Überquerungspfade der Großen Straße in Ottersberg.

Im letzten Schritt wurden Verbesserungsvorschläge erfragt, die die Verkehrssituation betreffen. Grob gliedern lassen sich die Antworten in die Kategorien „Strukturelle Veränderungen an der Straße“ und „Veränderung im größeren Straßenraum“. Als strukturelle Veränderungen wurde am häufigsten die Einrichtung einer Tempo-30-Zone bzw. verkehrsberuhigten Zone gefordert sowie die Installation zusätzlicher Ampeln und fester Blitzer vorgeschlagen. Im größeren Straßenraum forderte ein großer Teil der Befragten ($N = 10$) eine Straßenbegrünung. Weitere Wünsche umfassten eine Alternative für den umgeleiteten Autobahnverkehr und ein größeres kulturelles Angebot, um die Nachbarschaft zu stärken.

1.3 Auswertung Axstedt

Die Befragung in Axstedt an der Bahnhofstraße umfasste 12 Teilnehmer, die im Alter zwischen 37 und 88 Jahren lagen ($M = 57$). Durchgeführt wurde das Interview am im Dezember 2019.

Auf die Fragen des Anliegens an der Bahnhofstraße bezeichneten 58 % der Befragten ihr Anliegen als *privat*, 8 % als *geschäftlich*, 17 % ordneten es in beide Kategorien ein und 17 % machten keine Angaben. Die Perspektive betreffend antworteten 92 % der Interviewten auf die Frage mit der Option *langfristig* und 8 % machten zu dieser Frage keine Angaben.

In Bezug auf die Nutzung der Bahnhofstraße gaben 9 der 12 Befragten (75 %) an, keiner der angegebenen Tätigkeiten an der Straße nachzugehen. Lediglich *Spazieren gehen* ($N = 3$), *Einkaufen* ($N = 1$) und *Bekannte besuchen* ($N = 1$) fanden Erwähnung.

Auch mit Blick auf die Wahrnehmung positiver Hotspots entlang der Bahnhofstraße gab ein Großteil (67 %) an, keinen Ort als positiv zu erachten, oder ließ die Frage unbeantwortet. Zudem sind beim Zusammenführen der Straßenkarte keine auffälligen Häufungen von Markierungen zu erkennen (Abb. 5¹).

Die Orte des Verweilens betreffend, ließen sich ähnliche Ergebnisse finden (Abb. 6). 7 der 12 Befragten (58 %) gaben an, keinen Ort entlang der Straße als Ort des Verweilens wahrzunehmen. Eine kleine Häufung lässt sich bei der „Bäckerei

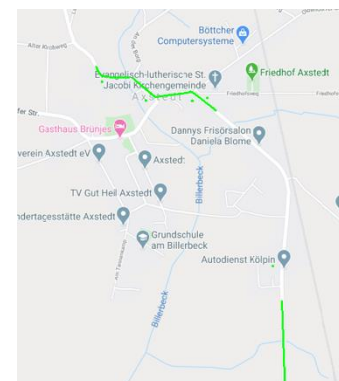


Abb. 5: Streuung der als positiv wahrgenommenen Orte entlang der Bahnhofstraße in Axstedt.

¹ Quelle des Kartenmaterials in Abbildung 5 bis 8: <https://www.google.de/maps/place/27729+Axstedt>.

Czech“ erkennen, welche allerdings nicht mehr an der Bahnhofstraße, sondern bereits an der Loher Hauptstraße liegt ($N = 3$).

Auf die Frage der negativen Hotspots gaben 3 der 12 Befragten (25 %) an, keinen Ort entlang der Straße als negativ zu empfinden. Weitere drei Personen gaben an die gesamte Straße als negativ zu empfinden. Als negative Hotspots konnten in der Auswertung insbesondere das erste Drittel der Straße (aus Richtung Wolthöfen kommend) sowie die Kreuzung mit der Kampstraße identifiziert werden (Abb. 7).

Auch in Axstedt zeigte sich für Überquerungen eine klare Präferenz von Straßenmündungen als Pfad. In diesem Falle scheint besonders die Mündung der Harrendorfer Straße ein häufig genutzter Weg zu sein (Abb. 8).

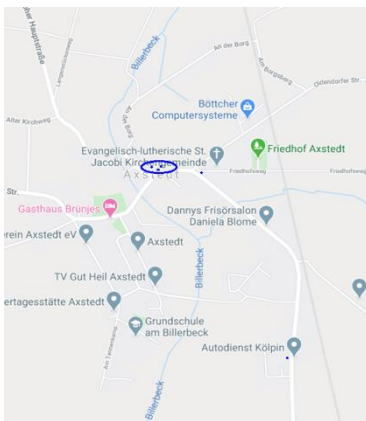


Abb. 6: Streuung der als „Orte des Verweilens“ wahrgenommenen Orte entlang der Bahnhofstraße in Axstedt.

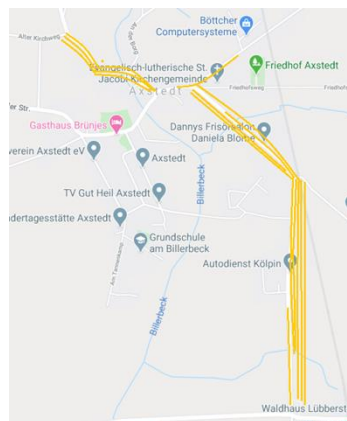


Abb. 7: Streuung der als negativ wahrgenommenen Orte entlang der Bahnhofstraße in Axstedt.

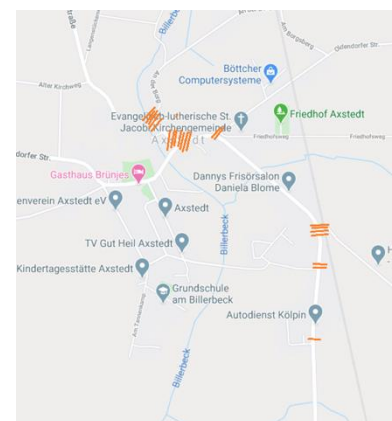


Abb. 8: Streuung der Überquerungspfade der Bahnhofstraße in Axstedt.

Abschließend wurde auch bei der Befragung der Anwohner Axstedts nach Verbesserungsvorschlägen gefragt. In Bezug auf strukturelle Veränderungen die Straße betreffend, wurde vermehrt für ein Tempolimit plädiert. Weitere Vorschläge waren die Installation von Blitzern, Begrünung, das Aufstellen künstlerischer Installationen sowie der Bau einer Verkehrsinsel am Ortseingang, um die kritische Verkehrssituation im ersten Drittel der Straße zu entlasten.

2. Explorative Blickfeld-Untersuchung Ottersberg

2.1 Blickbewegungsfahrten

Im Rahmen des Projekts wurden Anfang März 2020 in der Gemeinde Ottersberg Untersuchungsfahrten zur Blickbewegungsaufzeichnung durchgeführt. Ziel war es, die generelle Blickausrichtung im projektrelevanten Teil der Großen Straße zu bestimmen und priorisierte Bereiche (Fahrbahn und Verkehrsgeschehen vs. angrenzende Umgebungsbereiche) zu identifizieren. Es wurden drei Untersuchungsfahrten von Projektmitarbeitern der Leuphana Universität Lüneburg durchgeführt.

2.2 Streckenbeschreibung

Die aufgezeichnete Strecke begann und endete auf einem Parkplatz an der Stuckenborsteler Straße (L168) etwa 200 m vor dem Ortseingangsschild an der östlichen Ortsgrenzen. Die erste Streckenhälfte führte vom Parkplatz zum Kreisverkehr am westlichen Ende der Großen Straße und die zweite Hälfte vom Kreisverkehr aus wieder zurück zum östlichen Parkplatz (Abb. 9²). Die Durchfahrt durch den Kreisverkehr wurde als Wendepunkt genutzt. Die Fahrtdauer lag durchschnittlich bei 5:33 Minuten bei einer Streckenlänge von ca. 3,7 km. Neben dem Ein- und Ausfahren in und aus dem Kreisverkehr waren keine Abbiegemanöver nötig. Es galt die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (70 km/h vor dem Ortsschild).

Die Große Straße ist in dem für die Messung relevanten Bereich eher breit und größtenteils beidseitig von Fuß-/Radwegen gesäumt. Hinzu kommen Parkbuchten, die etwa 500 m nach dem östlichen Ortsschild beginnen und über etwa 700 m den rechten Straßenrand der ersten Streckenhälfte begrenzen. Außerdem befinden sich auf der Strecke beidseitig eine Bushaltestelle (*Ottersberg Siedlung*) des öffentlichen Personennahverkehrs. Da keine Haltebucht vorhanden ist, halten die Busse am Fahrbahnrand.

Es sind mehrere Fußgängerüberwege vorhanden. Etwa 300 m nach dem Ortsschild (aus östlicher Richtung kommend) befindet sich eine Fußgängerampel. Außerdem gibt es nach etwa 1,2 km Fahrweg einen nicht beschilderten und ausschließlich baulich abgegrenzten Überweg. Zusätzlich können Fußgänger die Große Straße an der Ein- und Ausfahrt des Kreisverkehrs überqueren.

² Quelle des Kartenmaterials in Abbildung 9: <http://www.landkreis-verden-navigator.de/>



Abb. 9: Strecke der Untersuchungsfahrt vom Parkplatz an der Stuckenborsteler Str. (L168) über den Kreisverkehr (westliches Ende der Großen Straße) zurück zum Parkplatz.

2.3 Verkehrssituation

Während der Aufzeichnung herrschte wenig bis mäßiger Verkehr und eine fließende Fahrt war überwiegend möglich. Allerdings wurde ein Fahrer nach der Kreisverkehrsdurchfahrt durch einen langsam vorausfahrender LKW gebremst, sodass er mit reduzierter Geschwindigkeit fahren musste.

2.4 Equipment

Die Aufzeichnung der Blickbewegung erfolgte mit der mobilen Blickbewegungsbrille iView Eye Tracking Glasses der Firma SensoMotoric Instruments. Die Kabel-Verbindung der Brille mit einem Laptop erlaubte die Einstellung und Kalibrierung vor Ort mittels der Aufzeichnungssoftware iViewETG. Darüber hinaus wurde die Software SMI BeGaze V. 3.6 genutzt, um nach den Fahrten die aufgezeichneten Blickbewegungsvideos einer kurzen Ansichtsüberprüfung zu unterziehen.

2.5 Aufzeichnungsdurchführung

Als erster Schritt wurde das Aufzeichnungsprogramm gestartet und die Verbindung der Brille mit dem Laptop hergestellt. Die Bedienung erfolgte durch den Beifahrer. Nachdem der Fahrer die Brille aufgesetzt und am Kopf fixiert hatte (Abb. 10), folgte die Überprüfung der automatischen Pupillen-Erkennung und der Start des Kalibrierungsprozesses am Laptop.



Abb. 10: Der Fahrer mit Blickbewegungsbrille.

Hierfür fixierte der Fahrer einen festgelegten Referenzpunkt im vorausliegenden Sichtfeld. Am Laptop wurde eben dieser Referenzpunkt

im digitalen Abbild des Sichtfelds des Fahrers markiert, sodass sich die Brille automatisch auf die horizontale und vertikale Blickausrichtung des Fahrers einstellen konnte. Nach Abschluss der Kalibrierung erfolgte eine kurze Überprüfung der Einstellung anhand von anderen Referenzpunkten, bevor die Aufzeichnung gestartet wurde.

Die Fahrer erhielten vor dem Beginn der Fahrt keine besonderen Anweisungen oder Informationen. Bei allen Fahrern musste die Fahrt kurz nach dem Start für eine erneute Kalibrierung vertikalen Blickausrichtung unterbrochen werden. Dazu hielten die Fahrer in einer Parkbucht. Die Fahrt wurde im Anschluss fortgesetzt. Nach Fahrtende wurden die Aufzeichnungsdaten am Laptop einer ersten Ansichtsprüfung unterzogen. Dann wurde der Durchlauf (Kalibrierung – Aufzeichnungsfahrt – Ansichtsprüfung) mit dem nächsten Fahrer wiederholt.

2.6 Ausblick Auswertung

Aktuell erfolgt die Analyse der gewonnenen Blickbewegungsdaten. Hierzu wurden aus den Blickbewegungsvideos statische Bilddaten (1 Einzelbild pro Sekunde) erzeugt. In jedem der statischen Einzelbilder ist die jeweilige Blickposition durch einen Fixationspunkt farblich markiert. Die Auswertung erfolgt durch zwei unabhängige Beurteiler. Diese ordnen die Position des jeweiligen Fixationspunktes in jedem Bild einer definierten Blickbereichskategorie zu (z. B. Fahrbahnmitte, Fahrbahnrand, äußerer Fahrbahnrand/weitere Umgebung). Die Ergebnisse der Auswertungen erlauben dann eine Einschätzung, in welchem Bereich der Hauptfokus der Fahrer liegt, und wie stark Bereiche wie Fußwege, Gärten oder andere Umgebungsstrukturen Beachtung finden.

3. Vorbereitende Arbeiten für die folgenden Untersuchungsschritte

Zur umfassenden Charakterisierung und Evaluierung der künstlerischen Installationen soll in den nachfolgenden Untersuchungsschritten eine Reihe von Fragebögen zum Einsatz gelangen.

3.1 Allgemeiner Kurzfragebogen

Um die demografischen Daten der Befragten zu erfassen, wird bei einem Einsatz der Hauptfragebögen 1 – 3 ein Kurzfragebogen vorangestellt werden (siehe Anhang B). Neben Daten zum Alter und Geschlecht erfragt dieser auch, wo in den Ortschaften die Befragten wohnen und seit wie vielen Jahren. Außerdem wird die meist genutzte Fortbewegungsart im relevanten Straßenbereich erfragt. So lassen sich im Rahmen der statistischen Auswertung mögliche Unterschiede im Antwortverhalten auf Zusammenhänge mit den Variablen Wohnort, Wohndauer und Fortbewegungsart hin analysieren.

3.2 Fragebogen 1 – Kunstbewertung

Um die für die Orte Ottersberg und Axstedt geplanten Kunstobjekte zu evaluieren, wurde ein vierteiliger Fragebogen entwickelt (siehe Anhang C). Jeder Fragebogenteil erfragt die Einschätzung der Anwohner zu einem Aspekt der Objekte genauer: die Aufmerksamkeitsattraktion (*A*), die Anmutungsqualität (*B*), den Einfluss der Kunstobjekte auf das Verhalten im Straßenraum (*C*) und den Einfluss auf die lokale Atmosphäre (*D*). Die projektbegleitende Evaluation ermöglicht es, Anwohnermeinungen unmittelbar in die Projektarbeit und die Konzeption der Kunstobjekte mit einzubeziehen – mit dem Ziel, eine breite Akzeptanz und Unterstützung der Intervention durch die Bürger zu erreichen.

Teil 1.1: Aufmerksamkeitsattraktion. Der Fragebogen 1 – Teil 1 besteht aus insgesamt zehn Items, die als Statements zur Aufmerksamkeitsattraktion der Objekte formuliert sind. Es wird beispielsweise das Gefallen des Objekts (Item 1: „Das dargebotene Kunstobjekt gefällt mir.“) oder die Einpassung des Objekts in die Umgebung (3: „Das Kunstobjekt passt sich der Umgebung an.“) erfragt. Zur Beantwortung geben die Befragten ihren Grad der Zustimmung zu den Aussagen mithilfe einer 5-stufigen Antwortskala (*nicht* [1] – *wenig* [2] – *mittelmäßig* [3] – *ziemlich* [4] – *sehr* [5]) an (Skala

nach Rohrmann, 1978). Die Items wurden bereits im Rahmen einer dem Projekt vorangegangenen Pilotstudie entwickelt und stammen teilweise aus einem standardisierten Semantischen Differenzial. Sie wurden anhand einer Studierendenbefragung in Lüneburg optimiert. Die Homogenität der Skalen wurde durch Itemanalysen (Reliabilitätsanalysen und Prüfung der internen Konsistenz) abgesichert.

Teil 1.2: Anmutungsqualität. Der zweite Teil des Fragebogens erfasst mithilfe eines Semantischen Differenzials die Anmutungsqualität der Kunst. Diese Methode ermöglicht es, assoziative und affektive Bezüge der Befragten zu den Objekten aufzuzeigen. Dabei werden die Kunstobjekte mithilfe von 20 gegensätzlichen Adjektivpaaren beurteilt. Zur Bewertung wird eine 7-stufige bipolare Antwortskala vorgegeben (3 – 2 – 1 – 0 – 1 – 2 – 3). Die Adjektivpaare basieren auf der Arbeit von Simmat (1969, zitiert in Schwarz, 2018, S. 23) zur Nutzung des Semantischen Differenzials zur Analyse von Kunst.

Teil 1.3: Einfluss auf die Verkehrsteilnahme. Der dritte Teil des Fragebogens umfasst zehn Items zur Erfassung des Einflusses der Objekte auf die Teilnehmer des Straßenverkehrs sowie deren Verhalten. Die Items sind analog zu Teil 1.1 in Statement-Form verfasst (z. B. Item 1: „Das Kunstobjekt hat das Potenzial, Autofahrer kurzfristig abzulenken.“ oder 8: „Das Kunstobjekt signalisiert mir, dass ich hier langsamer fahren muss.“) und werden ebenfalls mittels einer Einschätzung des Zustimmungswerts auf derselben 5-stufigen Antwortskala beantwortet. Die Items stammen ebenfalls aus der vorangegangenen Pilotstudie (vgl. Fragebogen 1.1).

Teil 1.4: Beeinflussung der Ortsatmosphäre. Der Aufbau des vierten Unterfragebogens beinhaltet ebenfalls zehn Items in Statement-Form. Zur Einschätzung der Zustimmung wird außerdem erneut die 5-stufige Antwortskala (*nicht* [1] bis *sehr* [5]) genutzt. Die Statements beziehen sich auf die Relation zwischen den Kunstobjekten und der Ortsatmosphäre und die daraus resultierenden affektiven, sozialen oder verhaltensmäßigen Veränderungen (z. B.: Item 5: „Das Kunstobjekt sorgt für einen positiven Eindruck eines Ortes.“). Die Itementwicklung basiert auf Recherchen und Schlagwortsammlungen im Kontext von Einflüssen durch Kunst, sowie der Bewertung und

Einschätzung von Kunstobjekten. Außerdem gehen fünf der zehn Items auf wissenschaftliche Arbeiten zur affektiven Bewertung von Umwelten – auch im Kontext öffentlicher Kunst – zurück (Motoyama & Hanyu, 2014; Russell & Lanius, 1984).

3.3 Fragebogen 2 – Bewertung der Verkehrssituation

Ziel des Projekts ist es unter anderem, die Verkehrssituation in den Orten Ottersberg und Axstedt durch die Kunstobjekte positiv zu verändern. Zur Untersuchung dieses Effekts aus Perspektive der Anwohner evaluiert der zweite Fragebogen (siehe Anhang D) die individuelle Einschätzung der erlebten Verkehrssituation und umfasst beispielsweise die Aspekte Verkehrslärm, Luftqualität, gegenseitige Rücksichtnahme und erlebten Stress. Grundlage für die neun Items des Fragebogens sind die Ende 2019 durchgeführten Interviews mit den Anrainern der Großen Straße in Ottersberg und der Hauptstraße und Bahnhofstraße in Axstedt (siehe Abschnitt 1.2 und 1.3). Darüber hinaus wurden mittels relevanter Forschungs- und Berichtsliteratur mögliche Stressoren, bedingt durch den Straßendurchgangsverkehr, identifiziert und als Item in den Fragebogen aufgenommen (vgl. World Health Organization, 2011; Jensen, Rasmussen, & Ekholm, 2018; Flade, 2013; Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2016). Wie schon bei Fragebogen 1 findet eine 5-stufige Skala (*nicht* [1] bis *sehr* [5]) Anwendung, mit deren Hilfe die Befragten den Zustimmungsgrad zu den Statements angeben.

3.4 Fragebogen 3 – Bewertung des Stadtcharakters

Der dritte Fragebogen (siehe Anhang E) erfasst die individuelle Bewertung der Atmosphäre und die Erlebnisqualität der projektrelevanten Ortsbereiche. Dazu bearbeiten die Befragten ein Semantisches Differenzial mit 21 Adjektivpaaren und einer 7-stufigen Antwortskala (3 – 2 – 1 – 0 – 1 – 2 – 3). Die Gegensatzpaare basierend auf einem Semantischen Differenzial von Green (1999), die für das vorliegende Projekt in die deutsche Sprache übersetzt wurden. Die Übersetzung wurde bereits mit sieben Personen validiert.




3.5 Workshop

Um die Partizipation der Anwohner im Rahmen des Projekts aktiv zu fördern, werden sobald möglich Workshops durchgeführt. In diesem Rahmen sollen die Anwohner über den aktuellen Projektstand informiert und der Meinungs- sowie Ideenaustausch

realisiert werden. Auf Basis eines entwickelten Leitfadens zur Strukturierung von Ablauf und Durchführung der Workshops wird im nächsten Schritt die inhaltliche Ausgestaltung in hochschulübergreifender Zusammenarbeit vorangetrieben.

3.6 Einsatz der Fragebögen

Tools/ Fragebögen

<i>Phase 1</i>	FB 1 – Kunstbewertung (ohne Ortsbezug, projektfremde Zielgruppe) <ul style="list-style-type: none">  – Erstbeurteilung der Entwürfe der Kunstobjekte (ggf. anschließende Überarbeitung) – Optimierung von FB 1 (Itemanalyse, Konsistenzprüfung)
<i>Phase 2</i>	Anwohner-Workshop inkl. Vorstellung der Objektentwürfe <ul style="list-style-type: none"> ▪ FB 1.4 – Ortsatmosphäre (mit Ortsbezug Ottersberg/Axstedt) ▪ FB 2 – Verkehrssituation (mit Ortsbezug Ottersberg/Axstedt) ▪ FB 3 – Stadtcharakter (mit Ortsbezug Ottersberg/Axstedt) <ul style="list-style-type: none">  – Finalen Auswahl der Entwürfe – Erstellung der Kunstobjekte – Intervention: Aufstellen der Kunstobjekte
<i>Phase 3</i>	FB 1.4 – Ortsatmosphäre (mit Ortsbezug Ottersberg/Axstedt) FB 2 – Verkehrssituation (mit Ortsbezug Ottersberg/Axstedt) FB 3 – Stadtcharakter (mit Ortsbezug Ottersberg/Axstedt) <ul style="list-style-type: none">  – Auswertung der Interventionsergebnisse

4. Zeitplan

Aufgrund der Corona-Krise konnten zwischen März und Mai 2020 keine Projektschritte erfolgen, die eine aktive Beteiligung der Bevölkerung zur Installation der Kunstobjekte zum Gegenstand hatten. Auch waren aufgrund der geltenden Kontaktbeschränkungen die Kunstateliers der Hochschule Ottersberg nicht zugänglich. Die Entwicklung der Kunstobjektentwürfe erfolgte daher zusammen mit den Studierenden der Kunsthochschule über Online-Kurse. Die Herausforderungen, die sich - vor allem in praktischer Hinsicht – ergaben (virtuelle Arbeitsumgebung, kein direkter Austausch, kein direkter Materialeinsatz), konnten durch das Engagement aller Beteiligten soweit kompensiert werden, dass Ende Juni 2020 umsetzbare Entwürfe von Kunstobjekten vorliegen werden. Durch die Corona-bedingte veränderte Situation im Verkehrsgeschehen (veränderte Verkehrsdichte) erschien es nicht zielführend, im März 2020 (wie

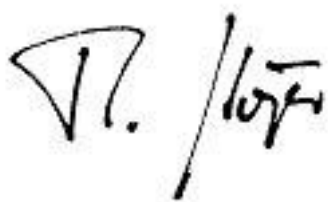
ursprünglich geplant) Verkehrsmessungen durchzuführen. Sofern sich der Corona-Lockerungskurs weiter verstetigt, ergibt sich folgender aktualisierter Zeitplan für das Jahr 2020 und 2021:

- **2. Juni-Hälfte:** verkehrstechnische Messungen in Ottersberg und Axstedt;
- **Anfang/Mitte Juli:** Bewertung der Kunstentwürfe im Rahmen einer Online-Studie;
- **August:** Auswertung Ergebnisse Online-Studie; Bestimmung von Kunstobjekten, die in die engere Wahl für eine Aufstellung vor Ort in Frage kommen;
- **September:** Workshops mit Bürgerbeteiligung;
- **Oktober/November:** Beginn der Kunstproduktion; Aufstellung der Kunstobjekte
- **Dezember 2020/Januar 2021:** erneute Verkehrsmessungen (Evaluationsphase),
- **Februar/März 2021:** Feedback aus den Kommunen und Auswertungen im Projektteam (Evaluationsphase);
- **April 2021:** Abschlussbericht

Die durch den Corona-bedingten Shut-down des Hochschulbetriebs und des öffentlichen Lebens verursachten Verzögerungen im Projektablauf werden dazu führen, dass das Projekt nicht – wie ursprünglich geplant – gegen Ende des Jahres 2020 abgeschlossen sein wird. Eine Evaluation der Maßnahmen wird erst nach einer bestimmten Wirkzeit der aufgestellten Kunstobjekte im Jahr 2021 erfolgen können. Es wird daher an dieser Stelle eine Verlängerung der Projektlaufzeit um 4 Monate bis Ende April 2021 beantragt.

Lüneburg, den 29.5.2020

Für das Projektteam

Handwritten signature and date: A stylized signature followed by a vertical line and the date '10/21'.


Literatur

- Flade, A. (2013). Negative Folgen des Verkehrs. In A. Flade, *Der rastlose Mensch: Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie* (S. 145-176). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2016). *Verkehrsklima in Deutschland 2016*. Berlin: GDV, Unfallforschung der Versicherer.
- Green, R. (1999). Meaning and form in community perception of Town character. *Journal of Environmental Psychology, 19*(4), 311-329.
- Jensen, H. A., Rasmussen, B., & Ekholm, O. (2018). Neighbour and traffic noise annoyance: a nationwide study of associated mental health and perceived stress. *European Journal of Public Health, 28*(6), S. 1050-1055.
- Motoyama, Y., & Hanyu, K. (2014). Does public art enrich landscapes? The effect of public art on visual properties and affective appraisals of landscapes. *Journal of Environmental Psychology, 40*, S. 14-25.
- Rohrman, B. (1978). Empirische Studien zur Entwicklung von Antwortskalen für die sozialwissenschaftliche Forschung. *Zeitschrift für Sozialpsychologie, 9*(3), S. 222-245.
- Russell, J. A., & Lanius, U. F. (1984). Adaptation level and the affective appraisal of environments. *Journal of Environmental Psychology, 4*(2), S. 119-135.
- Schwarz, M. V. (2018). *Wiener Jahrbuch für Kunstgeschichte 65*. Wien: Böhlau Verlag GmbH & Co.
- World Health Organization (2011). *Burden of Disease from Environmental Noise. Quantification of Healthy Life Years Lost in Europe*. Copenhagen, Denmark: WHO.

Anhang A – Exemplarischer Interview-Fragebogen

34

Projekt FairVerkehr


 Hochschule für
Künste im Sozialen
Ottersberg

Prof. Dr. Ralf Rummel-Suhrcke E-Mail: rus@hks-ottersberg.de 13.12.2019

Fragebogen (anonym):
Anrainer der Hauptstr./Bahnhofstr. in Axsstedt

Wir danken Ihnen, dass Sie sich **20 bis 25 Minuten Zeit** nehmen, um der Hochschule Ihre persönliche Sicht auf die Nutzung und Atmosphäre der **Hauptstr./Bahnhofstr.** mitzuteilen! Ihre Angaben werden ausschließlich im Untersuchungsrahmen von FairVerkehr ausgewertet und bleiben selbstverständlich anonym.

1) Bevor wir Ihnen Fragen stellen, möchten wir Sie kurz bitten, auf dem mitgebrachten Papier (Hälfte von DIN A4/quer) Ihr Bild vom Verlauf der Straße aufzuzeichnen. Wo befinden sich Ihrer Erinnerung nach markante Punkte und Abschnitte?

2) Zu Ihrer Person
(Interviewer_Innen: bitte eintragen bzw. markieren)
Alter: 34
Geschlecht: m | w | d
 privat | geschäftlich
Wohnform: Allein | Paar | Familie | Wohngemeinschaft | Sonstig


3) Wie lange wohnen/ arbeiten Sie bereits an der Straße?
Angabe in Jahren: 15

4) Sind Sie Eigentümer_in | Mieter_in | Angestellte_r?

5) Wie ist Ihre absehbare Wohn-/ Arbeitsperspektive an der Straße?
kurzfristig | mittelfristig | langfristig


6) Welche Abschnitte/ Punkte/ Orte entlang der Straße mögen Sie gerne und aus welchen Gründen?
→ offene Frage
(Interviewer_Innen: Stichwortprotokoll / In den vorgelegten DIN A3 Straßenplan I mit grünem Leuchtmarker einzeichnen, lassen)

- Verwalten der Straße


 Hochschule für
Künste im Sozialen
Ottersberg

hks . Am Wiestelruch 68 . 28870 Ottersberg
www.hks-ottersberg.de

1


 Hochschule für
Künste im Sozialen
Ottersberg


Projekt FairVerkehr

2

7) Was machen Sie dort vornehmlich?
(Mehrere Markierungen möglich)
Einkaufen | Bekannte besuchen | Kaffeetrinken | Spazierengehen |
Pausieren | Essengehen

8) Welche Abschnitte/ Punkte/ Orte entlang der Straße mögen Sie nicht gerne und aus welchen Gründen?
→ offene Frage
(Interviewer_Innen: Stichwortprotokoll / In den vorgelegten DIN A3 Straßenplan I mit gelbem Leuchtmarker einzeichnen, lassen)

- GRADE VERLETTET ZUM RASEN


 Hochschule für
Künste im Sozialen
Ottersberg

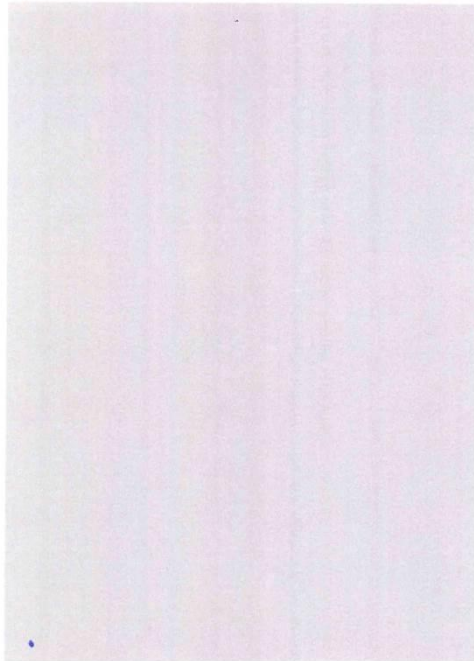
hks . Am Wiestelruch 68 . 28870 Ottersberg
www.hks-ottersberg.de



9) Wo sind Orte des Verweilens entlang der Straße?

→ offene Frage

(Interviewer_innen: Stichwortprotokoll / in den vorgelegten DIN A3 Straßenplan II mit blauem Leuchtmarker einzeichnen lassen)



10) Wie bewegen Sie sich überwiegend entlang der Straße?

(Mehrere Markierungen möglich)

zu Fuß | mit dem Rad | mit dem Auto

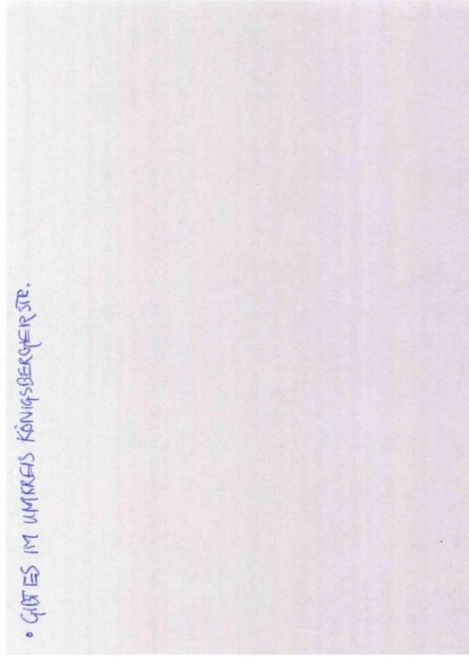
11) An welchen Stellen überqueren Sie die Straße regelmäßig?

(Interviewer_innen: in den vorgelegten DIN A3 Straßenplan II mit orangenem Leuchtmarker einzeichnen lassen)

12) Gab oder gibt es noch gelebte Nachbarschaften in der Straße?

→ offene Frage

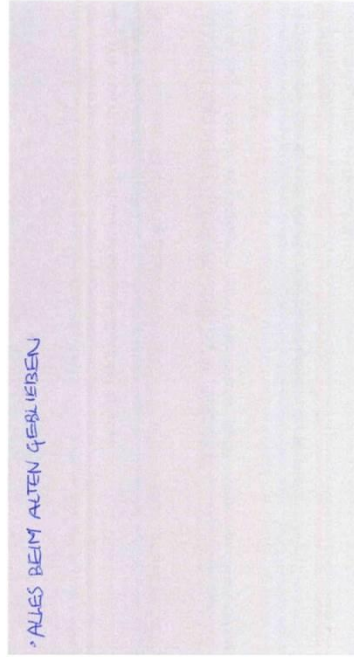
(Interviewer_innen: Stichwortprotokoll)



13) Wie hat sich Ihrer Wahrnehmung nach die Straße bzw. die Atmosphäre in der Straße in den letzten 10 Jahren bzw. 20 bis 50 Jahren verändert?

→ offene Frage

(Interviewer_innen: Stichwortprotokoll)



14) Wie empfinden Sie die Verkehrssituation in der Straße – mit Blick auf
Anwohner_innen/Geschäftsleute, Auto- und Radfahrer_innen und Fußgänger_innen?

→ offene Frage

(Interviewer_innen: Stichwortprotokoll)

- ERHOHE GESCHWINDIGKEIT IST MERKBAR
- MOTORRAD STRECKE (EHER ANS LINIT HAKTEN)
- BERUFSVERKEHR

15) Was möchten Sie in und entlang der Straße gerne verändern oder hinzufügen?

→ offene Frage

(Interviewer_innen: Stichwortprotokoll)

- KREISVERKEHR

16) Welche Berührungspunkte mit Kunst haben Sie?

→ offene Frage

(Interviewer_innen: Stichwortprotokoll)

- INTERESSE AN KÜNSTLER
- OFFENE ATELIERES (CREATOR?)
- MEHRERE KÜNSTLER IM ORT

VIELEN DANK!

hks, Am Wiesbruch 68, 28870 Ottersberg

www.hks-ottersberg.de

6

www.hks-ottersberg.de

hks, Am Wiesbruch 68, 28870 Ottersberg

5



Anhang B – Allgemeiner Kurzfragebogen

FB0-DD

FB-Nr:

P-Code:

Alter: _____

Geschlecht: weiblich männlich anderes

Wie bewegen Sie sich überwiegend in der Großen Straße zwischen dem Ortseingangsschild Ost und dem Kreisverkehr fort?

 PKW/ Motorrad Fahrrad Transporter/ LKW zu Fuß

In welchem Teil von Ottersberg leben Sie?

 Bereich 1 – Große Straße Bereich 3 Bereich 2

Wie viele Jahre leben Sie schon in Ottersberg?
(bitte in ganzen Jahren angeben)

Anhang C – Fragebogen 1: Kunstbewertung

Fragebogen 1.1 – Aufmerksamkeitsattraktion

Grad der Zustimmung	nicht 1	wenig 2	mittel- mäßig 3	ziemlich 4	sehr 5
1. Das dargebotene Kunstobjekt gefällt mir.					
2. Das Kunstobjekt ist auffällig.					
3. Das Kunstobjekt passt sich der Umgebung an.					
4. Das dargebotene Kunstobjekt würde ich gerne öfter sehen.					
5. Das Kunstobjekt passt nicht in den Straßenraum.					
6. Das Kunstobjekt zieht mein Interesse auf sich.					
7. Das Kunstobjekt regt mich zum Nachdenken an.					
8. Das Kunstobjekt ist ein „Hingucker“.					
9. Das Kunstobjekt würde ich gerne genauer von unterschiedlichen Seiten betrachten					
10. Das Kunstobjekt ist provokativ.					

Fragebogen 1.3 – Einfluss auf die Verkehrsteilnahme

Grad der Zustimmung	nicht 1	wenig 2	mittel- mäßig 3	ziemlich 4	sehr 5
1. Das Kunstobjekt hat das Potenzial, Autofahrer kurzfristig abzulenken.					
2. Das Kunstobjekt ist eine nette Abwechslung am Straßenrand.					
3. Das Kunstobjekt richtet sich speziell an Verkehrsteilnehmer.					
4. Das Kunstobjekt würde es mir als Autofahrer erschweren, mich auf die Straße zu konzentrieren.					
5. Das Kunstobjekt ist so unauffällig, dass ich ihm wahrscheinlich kaum Beachtung schenken würde.					
6. Sobald das Kunstobjekt in mein Blickfeld gerät, würde ich mein Fahrverhalten ändern.					
7. Das Kunstobjekt stellt einen Bezug zu mir als Autofahrer/in her.					
8. Das Kunstobjekt signalisiert mir, dass ich hier langsamer fahren muss.					
9. Das Kunstobjekt führt mir vor Augen, dass ich nicht alleine im Ort unterwegs bin.					
10. Das Kunstobjekt kann helfen, den Verkehr zu verlangsamen.					

Fragebogen 1.4 – Beeinflussung der Ortsatmosphäre

FB1.4-KAt

FB-Nr:

P-Code:

Bitte beurteilen Sie das Kunstobjekt in Bezug auf sein Potential, die Atmosphäre eines Ortes oder eines Stadtteils zu verändern.

Grad der Zustimmung (nur ein Kreuz pro Zeile)	nicht 1	wenig 2	mittel- mäßig 3	ziemlich 4	sehr 5
Das Kunstobjekt macht einen Ort ansprechend.					
Das Kunstobjekt verschönert einen Ort.					
Das Kunstobjekt macht einen Ort interessant.					
Das Kunstobjekt macht einen Ort spannend.					
Das Kunstobjekt sorgt für einen positiven Eindruck eines Orts.					
Das Kunstobjekt belebt einen Ort.					
Das Kunstobjekt hat einen positiven Einfluss auf die Ortsatmosphäre.					
Ich könnte mich als Anwohner mit dem Kunstobjekt identifizieren.					
Das Kunstobjekt fördert den Kontakt zwischen den Einwohner.					
Das Kunstobjekt ist ein guter Ort zum Verweilen.					

Anhang D – Fragebogen 2: Bewertung der Verkehrssituation

FB2-VS

FB-Nr:

P-Code:

Bitte beurteilen Sie die folgenden Aussagen
zur Ortsdurchführung Große Straße in Ottersberg.

Bewerten Sie dabei ausschließlich den Bereich zwischen
dem östlichen Ortseingangsschild und dem Kreisverkehr (siehe Karte).

Grad der Zustimmung (nur ein Kreuz pro Zeile)	nicht 1	wenig 2	mittel- mäßig 3	ziemlich 4	sehr 5
Der Verkehrslärm in diesem Bereich ist belastend/ störend.					
Die Luftqualität in diesem Bereich ist schlecht.					
Die vorgegeben Geschwindigkeit von 50 km/h wird eingehalten.					
Das Verkehrsgeschehen in diesem Bereich ist gekennzeichnet durch gegenseitige Rücksichtnahme.					
Ich fühle mich im Verkehrsgeschehen sicher.					
Wenn ich mich in diesem Bereich aufhalte, fühle ich mich dort wohl.					
In diesem Bereich herrscht eine angenehme/positive Atmosphäre.					
Es ist angenehm, sich in diesem Bereich aufzuhalten.					
Ich bin gestresst, wenn ich mich in diesem Bereich aufhalte.					

