
Trippelschritte zur Verkehrswende: Eine erste Zwischenbilanz aus dem Berliner Graefekiez

Anke Borchering, Andreas Knie*

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Ziel einer Verkehrswende ist es, mehr Platz für Fahrrad- und Fußverkehr sowie für mehr Grün zu gewinnen. Der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ist im Projekt Graefekiez dafür ein Beispiel. Rund 2.000 Stellflächen sollen umgewidmet werden. Bei der Umsetzung zeigen sich neben den Grenzen der verkehrsrechtlichen Anordnung die weiterhin große Bedeutung des Autos, das noch tiefe Spuren in der mentalen Verfasstheit der dort Lebenden hinterlassen hat

Schlagwörter / Keywords:

Verkehrswende, Parkplätze, Graefekiez, Beteiligung, Straßengesetz, Wissenschaft

1. Das Auto als zentrales Problem der Verkehrswende

Die Probleme des städtischen Verkehrs können nur gelöst werden, wenn es gelingt, den fließenden und ruhenden Autoverkehr einzudämmen. Ob es um mehr Platz für Fahrradwege geht, um einen attraktiveren ÖPNV durch Vorrangschaltungen und Busspuren oder um Straßenquerungen für Fußverkehre und um sichere Schulwege oder mehr Grün in den Innenstadträumen: Alles wird nur gelingen, wenn die Zahl der Autos deutlich reduziert werden kann.

Dies gilt schon deshalb als eine große Herausforderung, weil seit vielen Jahrzehnten der Fokus der deutschen Verkehrspolitik auf der Vermehrung der Zahl der zugelassenen Fahrzeuge sowie den damit gefahrenen Kilometer lag und immer noch liegt. Eine Reihe von steuerlichen Privilegien wie die Entfernungspauschale, die Dieselsubventionierung sowie die Dienstwagenregelung zielen einzig und allein darauf, die Fahrten mit Autos attraktiver zu machen (Canzler, Knie, Ruhrort, Scherf 2018). Ein wichtiges Instrument dieser vielen Fördermaßnahmen ist die Freigabe öffentlicher Flächen für das private Abstellen von Pkw. Die Attraktivität dieses Verkehrsmittels beruht daher im Wesentlichen darauf, selbst in einer Großstadt wie Berlin das eigene Auto praktisch überall abstellen

zu können, ohne dafür angemessen bezahlen zu müssen. Diese aus einer spezifischen historischen Situation heraus getroffene politische Entscheidung ist als herrschende Praxis gesellschaftlich sehr gut adaptiert worden und besitzt jedenfalls in Deutschland so etwas wie den Status eines Naturrechts (Knie 2023).

In der Regel stehen diese privaten Fahrzeuge aber 23 Stunden auf versiegelten öffentlichen Flächen still. Für die Idee einer klimaresilienten Stadt sind sie damit ein Problem, denn Regenwasser kann nicht versickern und die öffentlich bereitgestellten Flächen für private Abstellanlagen tragen zur weiteren Aufheizung des Stadtklimas bei (Umweltbundesamt 2023). Der stehende Fahrzeugpark ist besonders für Kinder und gehandicapte Menschen eine Gefährdung, weil Sichtachsen und Zugänge eingeschränkt und behindert werden. Es fehlt zudem an Platz für den Wirtschaftsverkehr. Fahrzeuge zur Versorgung finden keinen Platz, weil Anwohnende den Parkraum blockieren. Alle Argumente sprechen daher gegen öffentliche Parkplätze in Innenstadtlagen. Allerdings ist ein flächendeckender Rückbau von Stellflächen in Deutschland noch unüblich, die Gewöhnung an dieses Privileg ist immer noch sehr stark.

Um aber dennoch eine flächendeckende Umwidmung anzugehen, muss in einem ersten Schritt ein

Quartier gefunden werden, wo zumindest der objektive Bedarf an einem privaten Auto sehr gering ist und Versuche einer Reduzierung beginnen können. Gesucht werden daher Quartiere, die sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, die über Einkaufs- und Freizeitangebote in fußläufiger Entfernung verfügen, kurzum, in denen baulich und infrastrukturell bereits die Voraussetzungen für eine 15-Minuten-Stadt gegeben sind. Die Hypothese ist, dass die Aussicht auf Umgestaltung des öffentlichen Raums hier eine hohe Akzeptanz erfährt, weil Alternativen verfügbar sind und das Fehlen von Parkflächen nicht primär als Verlust, sondern als Gewinn von Optionen erfahren wird. Im weiteren Verlauf könnte dann die Zahl der Fahrzeuge deutlich gesenkt und die Zahl der gefahrenen Kilometer reduziert werden.

Berlin bietet sich für einen solchen Ansatz schon deshalb an, weil hier im Vergleich zu anderen Großstädten mit rund 380 Autos auf 1.000 Einwohnende deutlich weniger Fahrzeuge zugelassen sind als in anderen deutschen Städten. Diese Zahl geht in den Innenstadtbezirken sogar deutlich zurück.

Das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) hat für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in einer repräsentativen Umfrage 2021 festgestellt, dass mehr als zwei Drittel der dort Wohnenden solche Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Quartieren begrüßen würden, auch wenn dies mit dem Verlust von Parkplätzen verbunden ist (Ruhrt et al 2021).

Ergebnisse von wissenschaftlichen Analysen haben aber nur dann eine Chance auf Resonanz, wenn sie auf ein politisches Klima stoßen, indem solche Umbauarbeiten konkret vor Ort versucht werden. Seit der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes des Berliner Senats im Jahr 2018 sind die Berliner Innenstadtbezirke auf der Suche nach neuen Wegen, den Platz für alle neu aufzuteilen. Besonders aktiv ist dabei der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.



Abbildung 1: zugeparkte Lade- und Lieferzone, Foto: WZB

2. Der Verkehrsversuch im Berliner Graefekiez

Das Bezirksparlament hat daher im Sommer 2022 beschlossen, im Graefekiez, einem innerstädtischen Altbauquartier, rund 2.000 Stellplätze für private Pkw für andere Nutzungen umzuwandeln. Als Begründung wurde angegeben, die Schulwegsicherheit zu erhöhen und den Weg zu einer klimaresilienteren Stadt zu befördern. Auf den frei gewordenen Flächen sollten Lade- und Lieferzonen, Sharingangebote eingerichtet sowie Flächen entsiegelt werden.

Der Weg zu diesem Ziel wurde von der Bezirksordnetenversammlung (BVV) aber nicht definiert, lediglich festgelegt, dass es sich um einen Verkehrsversuch handeln sollte, der nach sechs Monaten evaluiert und anschließend bewertet wird. Festgeschrieben wurde dazu auch die wissenschaftliche Evaluation durch das WZB (BVV Beschluss, 29.06.2022, DS/0154/VI).

Bei der Umsetzung stellte das zuständige Bezirksamt fest, dass es sich hier nicht mehr um eine Einzelmaßnahme handelt. Nach den geltenden Rechtsgrundsätzen der zugrundeliegenden Straßenverkehrsordnung (StVO) können nicht einfach flächendeckend Stellplätze umgewandelt werden. Der hinzugezogene juristische Sachverständige (vgl. BBSR 2023) bestätigte dementsprechend klar, dass ohne eine Gefahrenabwehr von bereits eingetretenen Unfällen ein solcher Eingriff in die bestehende Verkehrslandschaft auf Basis einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde rechtlich nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Bereits hier werden die ersten Unzulänglichkeiten einer Verkehrswende deutlich. Zwar haben viele Kommunen bereits Pläne zur Umgestaltung von Innenstädten entwickelt und verabschiedet, aber man ist geneigt mit Berthold Brecht aus der Drei-Groschen-Oper zu argumentieren: „Ja, mach nur einen Plan! Sei nur ein großes Licht! Und mach dann noch 'nen zweiten Plan, gehen tun sie beide nicht“.

Das Aufstellen von Verkehrsentwicklungsplänen und anderen Planwerken ist rechtlich gesehen meist nicht mehr als eine Absichtsbekundung. Das ist zwar oft ein erster Schritt in Richtung einer Verkehrswende, dieser reicht aber für einen rechtssicheren Eingriff nicht aus. Die jüngsten Urteile der Verwaltungsgerichte in Gießen, Hamburg, Berlin und München haben alle klar das Diktat der „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Verkehrsflusses als Maxime des geltenden Rechts unterstrichen und damit Klagen von Anwohnenden und Betroffenen für einen Stopp von solchen Eingriffen in der Sache Recht gegeben (BBSR 2023). Als eines der ersten Zwischenergebnisse bei den Planungsarbeiten im Graefekiez musste daher

festgestellt werden, dass eine Verkehrswende im Sinne der Umsetzung des Beschlusses der BVV auf Basis des geltenden Rechts gar nicht möglich ist. Die dominierenden Nutzungsformen des Autos sind fest in der aktuellen Straßenverkehrsordnung abgesichert und damit auf den ersten Blick sozusagen interventionsresistent.

Da aber im Quartier mehrere Schulen und Kitas angesiedelt sind, wurde vom Bezirksamt bestimmt, den Versuch in zwei Stufen zu realisieren. Im ersten Schritt sind um diese Schulen herum Stellflächen zur Verbesserung von Sichtachsen entsiegelt sowie für ausgewiesene Lade- und Lieferzonen und alternative Sharingangebote im Rahmen des BVG-Angebots „Jelbi“ bereitgestellt worden. Damit wurden rund 400 Stellflächen einer neuen Nutzung zugeführt und den Bedingungen der geltenden StVO entsprochen, bei Schulen Eingriffe der Straßenverkehrsbehörden zur Schulwegsicherung zu erlauben. Eine ebenfalls geplante Durchfahrtsperre am Rande des sogenannten „Zickenplatzes“ zur Verkehrsberuhigung konnte bisher aufgrund von fehlenden Kapazitäten des Bezirks noch nicht realisiert werden.

Der Versuch in dieser ersten Stufe läuft nun seit einem halben Jahr, er wird entsprechend BVV-Beschluss wissenschaftlich begleitet und ausgewertet. Die Empfehlungen für eine mögliche Ausweitung, Skalierung und Übertragbarkeit sollen der BVV zur Beschlussfassung Ende Mai 2024 vorgelegt werden. In den folgenden zwei Kapiteln werden einige Zwischenergebnisse vorgestellt.



Abbildung 2: Entsigelung von Parkplätzen, Foto: paper planes e.V

3. Hohe Zustimmungswerte im Kiez

Noch unmittelbar vor der Realisierung der genannten Umbaumaßnahmen hat das WZB gemeinsam mit dem Institut für angewandte Sozialforschung Infas im Sommer 2023 eine Erhebung im Kiez organisiert (Knie, Pfaff 2023). Für die quantitative Befragung konnte eine Bruttostichprobe aus dem Einwohnermelderegister ausschließlich für den Graefekiez und die unmittelbaren Randgebiete gezogen werden. Eine Rücklaufquote von 18 Prozent ergab eine Netto-

stichprobe von 1.341 Befragten. Bei einem ausgewogenen Geschlechterverhältnis liegt das Durchschnittsalter bei rund 49 Jahren.

Der Kfz-Bestand ist im Graefekiez mit 181 Autos auf 1.000 Einwohnenden selbst im Vergleich zu anderen Berliner Bezirken oder gar zu anderen Großstädten sehr gering, aber bei 30.000 Einwohnenden pro Quadratkilometer prägen selbst bei dieser geringen Quote die Autos auch hier das städtische Erscheinungsbild in einer dominanten Weise.

Allerdings wird das Auto laut der Erhebung vom Sommer 2023 nur noch bei neun Prozent der täglichen Wege eingesetzt. Das Fahrrad ist mit 57 Prozent das vorherrschende Verkehrsmittel und der ÖPNV mit 28 Prozent beteiligt. Hauptsächlich bewegen sich die Befragten aber ohne Verkehrsmittel: Rund 70 Prozent sind täglich zu Fuß unterwegs. Mehrfachnennungen waren möglich. Selbst Leihräder und E-Scooter finden sich mit rund zwei Prozent noch in den Nennungen.

Die Spuren der Autogesellschaft sind aber auch hier noch sehr deutlich und finden sich nicht nur im Stadtbild. Rund 82 Prozent der Befragten besitzen einen Führerschein und 42 Prozent der Haushalte haben einen Zugriff auf ein Auto. Nur leicht darüber liegt mit 46 Prozent der Anteil derer, die Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr besitzen.

Es ist anzunehmen, dass sich das Auto in diesem Berliner Innenstadtbereich mehr zu einer Mobilitätsreserve entwickelt hat. Man ist froh, eines zu haben, um gelegentlich zur Ostsee oder zu Bekannten/Verwandten zu fahren, aber in der täglichen Routine wird es nicht gebraucht. Dieses Nutzungsprofil ist aber nur möglich, weil das Abstellen von Pkw nichts kostet. Der Graefekiez ist nicht parkraumbewirtschaftet.

Die hohe Dichte an Kneipen, Einkaufsgelegenheiten, Schulen, Kitas und Ärzten schafft zwar eine ansprechende Urbanität, sodass der Graefekiez von rund 70 Prozent als sehr angenehme Wohngegend eingeschätzt wird, aber rund 25 Prozent sehen im Verkehr ein Problem, das besonders mit Blick auf Ältere und Kinder gelöst werden muss.

Die Zustimmungswerte zu den einzelnen Maßnahmen fallen dabei unterschiedlich aus. Die Umnutzung von Kfz-Abstellflächen für eine Begrünung erhält interessanterweise eine klare Zustimmung von mehr als 50 Prozent ("sehr gut") gegenüber 25 Prozent, die das eher ablehnen ("sehr schlecht"). Die geringste Unterstützung findet bei der Befragung die Idee von mehr Sitzflächen: Rund 43 Prozent der Befragten sind dafür und 27 Prozent dagegen. Die Einrichtung von

Lade- und Lieferzonen wird dagegen mit einer hohen Zustimmung von mehr als 60 Prozent versehen, lediglich zwölf Prozent sind ausdrücklich dagegen.

Insgesamt bestätigen sich damit auch die Werte einer repräsentativen Untersuchung des WZB aus dem Jahr 2021, die allerdings im gesamten Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg erhoben wurde. Damals hatten bereits zwei Drittel der Befragten der Aussage zugestimmt, dass die Umwidmung von Parkplätzen für andere Nutzungen eine dringliche Angelegenheit sein sollte.

Dass die Zustimmungswerte nicht abgesunken sind, ist umso erstaunlicher, weil seit der ersten Befragung das Thema Parkraumnutzung im Graefekiez heftig diskutiert wurde und mehrfach Thema öffentlicher Auseinandersetzungen war.

4. Erste Zwischenbilanz

Die nächste Erhebung (T1) ist für den März 2024 vorgesehen, danach wird ein Bericht verfasst, der als Grundlage der Entscheidung der BVV dienen soll. Drei Optionen sind möglich: Rückbau auf den ursprünglichen Zustand, Verstetigung der bisherigen Maßnahmen oder ein weiterer Ausbau der Umwidmung von Parkflächen bis zur Zielgröße von 2.000.

Eingriffe in den Straßenraum werden in aller Regel als verkehrsrechtliche Anordnung (VA0) durch die Straßenverkehrsbehörde vorgenommen. Allerdings ist die Eingriffstiefe sehr begrenzt, weil die bestehende Straßenverkehrsordnung – wie bereits erwähnt – nur einen sehr engen Gestaltungsspielraum lässt. Umfassende Veränderungen sind daher lediglich als Umwidmungen öffentlicher Straßen auf Basis des Berliner Straßengesetzes durch die Straßenbaubehörde – nach Anhörung der Straßenverkehrsbehörde – möglich. Denkbar wäre für einen zweiten Schritt, nicht mehr eine VA0 auszusprechen, sondern im Rahmen eines Verwaltungsakts einen Umwidmungsplan zu verabschieden. Allerdings ist auch dieser Verwaltungsakt an eine Reihe von Bedingungen geknüpft:

- Klare Definition der Ausgangslage und der Ziele,
- Beschreibung der Maßnahmen,
- Dokumentation einer Beteiligung,
- Absicherung der Maßnahmen in einer integrierten Gesamtbetrachtung mit einer Interessenabwägung,
- Politische Bestätigung durch die BVV.

Selbst wenn die vorläufig gescheiterte Novelle des StVG und der StVO vom November 2023 doch noch-

mals verabschiedet würde, ändert dies hieran grundsätzlich nichts. Damit gewinnt der Bezirk eine deutlich höhere Gestaltungskraft, die nach bisheriger Erkenntnis auch rechtlich deutlich robuster ist.

Die bisherigen Erfahrungen, die neben den genannten Erhebungen auf Basis von Fokusgruppen sowie direkten Befragungen ermittelt wurden, lassen sich wie folgt zusammenfassen (Rösner, Scheidler 2024).

Es ist weiterhin eine zustimmende Zweidrittel-Mehrheit erkennbar. Vor allen Dingen die Maßnahmen zur Entsiegelung sowie die (immer noch erst geplante und noch nicht realisierte) Durchfahrtsperre am „Zickenplatz“ finden eine hohe Zustimmung.

Die Jelbi-Mobilitätsstationen werden nach Aussagen der BVG vergleichsweise stark genutzt und schaffen auch mehr Ordnung bei den E-Scootern, die nur noch an genau definierten Stationen abgegeben werden dürfen.

Die Einladungen zum öffentlichen Diskurs auf den bisher organisierten Veranstaltungen im Kiez haben vor allem Kritikern und MahnerInnen Raum zur Darstellung und Profilierung gegeben. So ist zwischenzeitlich der Eindruck einer Polarisierung entstanden, der aber durch die Ergebnisse der T0-Befragung nicht bestätigt wird. Öffentliche Veranstaltungen werden gerade in Zeiten der digitalen Medien dazu genutzt, Kontroversen besonders hoch zu gewichten. Konflikte und Streitereien eigenen sich besser für „Breaking News“ als unspektakuläre Konsense.

Die Kommunikation durch das Bezirksamt wird angesichts der hohen Bedeutung der Maßnahmen mittlerweile sehr genau beobachtet und egal wie sie auch ausfällt, gerne für die jeweilige Grundhaltung instrumentalisiert („Mir hat ja keiner was gesagt“). Insbesondere Gewerbetreibende drängen auf Klarheit bezüglich ihrer konkreten und perspektivischen Möglichkeiten für ein Parken im Kiez. Anwohnende wiederum betrachten Formate der Beteiligung insbesondere dann kritisch, wenn bereits unmittelbar vor Beginn der Beteiligungsaktivitäten bereits mit Umbaumaßnahmen begonnen wird.

Die grundsätzliche Haltung der Gewerbetreibenden dem Versuch gegenüber ist aber positiv. Problematisch ist die rechtlich bisher nicht mögliche Bereitstellung von öffentlichen Parkplätzen für das Gewerbe. Auch hier zeigt sich die Fokussierung der StVO auf den privaten Pkw-Besitz (Borcherding, Knie 2023). Während dieser kostenlos öffentlich abgestellt werden kann, ist dies für gewerbliche Fahrzeuge nur für das Be- und Entladen für maximal 30

Minuten erlaubt. Ausnahmen werden zwar geduldet, aber einen rechtssicheren und planbaren Anspruch gibt es für Gewerbetreibende nicht.

Personen mit Migrationshintergrund erreichen die Beteiligungsangebote nur minimal bis gar nicht. Hier müssen zukünftig neue Formate und Zugänge entwickelt werden, zumal diese Gruppe beispielsweise im Graefekiez prägend ist.

Einzelne Interessengruppen bringen bekannte Einwände ein: Besonders Personen mit subjektiv wahrgenommenen oder auch objektiven Handicaps fürchten um ihre gewohnte Mobilität mit dem privaten Auto. Allerdings sind diese Einwände schwer einzuordnen und zu gewichten, weil sie oft als Einzelchicksal kommuniziert werden.

Insgesamt gesehen ist die Kommunikation mit den Anwohnenden, dem Gewerbe, den lokalen Initiativen und Interessengruppen für die Akzeptanzsicherung und den Erfolg einer Verkehrswendemaßnahme sehr wichtig. Die Akteure erhalten wichtige Informationen zu den Problemlagen im Gebiet, O-Töne zu den Wünschen und Ideen der Menschen und eine Einschätzung der Stimmung vor Ort hilft zur Justierung der Maßnahmen durch das Bezirksamt. Diese Form der Beteiligung darf dabei aber nicht mit Mitbestimmung verwechselt werden und sollte so auch nicht kommuniziert werden. Über die Legitimation einer Verkehrswendemaßnahme wird alleine im politisch-parlamentarischen Raum entschieden, die Umsetzung liegt bei der dafür legitimierten Verwaltung. Hinzu kommt, dass bei solchen Beteiligungen eine oft wachsende Dominanz von Gruppen entsteht, die bereits sehr viel Erfahrung in der Praxis alternativer Bewegungsformen haben und dann den Projektzielen auch schaden können, wenn damit Lebenspraktiken popularisiert und absolut gesetzt werden, die aber gar nicht mehrheitsfähig sind (Borcherding 2023).



Abbildung 3: Wissenschaft in der Öffentlichkeit, Foto: WZB

Ein weiterer Aspekt, der bislang noch kaum erfasst wurde, sind die Vorbehalte vor den neu entstehenden Stadträumen. Die Befragten im Kiez sowie auch die BesucherInnen der Veranstaltungen äußerten oft ihre Befürchtungen, dass mit einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität auch die Zahl der Besuchenden deutlich zunimmt und damit der Lärm und die Vermüllung weiter zunehmen. Damit einher geht die bereits sehr oft auch zitierte Angst vor einer weiter ansteigenden Gentrifizierung des Kiezes. Projekte zur Verkehrswende müssen darauf gefasst sein, immer auch Teil einer sich verändernden Stadtlandschaft zu sein. Verkehr ist das Spiegelbild gesellschaftlicher Dispositionen, Eingriffe in die verkehrliche Raumnutzung sind auch immer Interventionen in Lebensentwürfe.



Abbildung 4: Jelbi Mobilitätspunkt, Foto: Elke Stamm (BVG Jelbi)

5. Die Bedeutung der Wissenschaften

Beim konkreten Vorhaben im Graefekiez spielt die Wissenschaft eine sehr konkrete Rolle, die weit über die zugeordnete Aufgabe als Evaluationseinrichtung hinausgeht.

Für die bisherigen Verkehrswendeprojekte sind wissenschaftliche Erkenntnisse überhaupt die Grundlage. Die Auswahl des Kiezes sowie die Idee, die Verkehrswende als kommunales Thema aufzugreifen, beruht auf einer Reihe von Analysen der unterschiedlichen Disziplinen, die von der BVV aufgenommen werden. Es zeigt sich, dass die Ergebnisse empirischer Forschungsprojekte, die veränderte Verhaltenspräferenzen dokumentieren, auch in den Verwaltungen und Parlamenten den wahrgenommenen Denk- und Handlungsraum vergrößern können. Beim Umsetzungsprozess selbst sind wissenschaftliche Partner neben der Akquise von zusätzlichen Mitteln auch bei operativen Unterstützungen wichtig. Zudem lassen sich örtliche Problemfelder mit Unterstützung wissenschaftlicher Partner schneller generalisieren und damit auf ihre Skalierbarkeit überprüfen.

Allerdings verläuft die Zusammenarbeit nicht immer reibungslos. Wissenschaftliche Akteure sind in aller Regel den eigenen „Peers“ verpflichtet und richten Fragestellung, Methodik und Ergebnisverwertung nach wissenschaftsinternen Kriterien aus. Dies kann sich durchaus auch einmal mit Bedürfnissen der kommunalen Politik decken, muss es aber nicht. Darüber hinaus sind die Forschungshypothesen in der Regel unter idealtypischen Bedingungen formuliert und bilden die reale Lage vor Ort nur ungenügend ab. Hier gilt es Kompromisse zu finden. Zur erfolgreichen Zusammenarbeit braucht es daher ein hohes Maß an „Ambivalenztoleranz“.

Ebenfalls kritisch reflektiert wird die während der Umsetzung mitunter entstehende unklare Rollenverteilung. Wer ist eigentlich für was zuständig, wer verantwortet die Maßnahmen? Einerseits wird hier eine klare Trennung verlangt, damit Wissenschaft auch als „ehrlicher Makler“ auftreten kann, beispielsweise Konflikte entschärfen und objektivierbare Perspektiven einbringen (Kläver, Götting 2023). Andererseits zeigt sich, dass gerade die temporäre Auflösung der Rollendifferenz in dieser sehr veränderungsresistenten Umgebung neue, überraschende Perspektiven eröffnet und die oft polaren Positionen ins Wanken bringt. Denn aus der Innovationsforschung ist bekannt, dass sich Dinge dann verändern, wenn der Falsche das Richtige sagt. Gemeint ist, dass mit überraschenden Zuschreibungen, die nicht dem erwarteten Rollenmodell entsprechen, mitunter neuer Denkraum eröffnet wird, wenn beispielsweise wissenschaftliche Akteure wie Verwaltungen argumentieren und umgekehrt einzelne Ämter sich die Argumentationen der Forschenden aneignen.

Schließlich wird aus Sicht der Wissenschaft zukünftig immer bedeutsamer, dass dieser Transfer nur in bidirektionaler Weise funktioniert, das heißt, die gemeinsamen Ergebnisse auch zurück in die wissenschaftlichen Diskurse gespielt werden. Denn nur wenn es zu dieser „doppelten Validierung“ kommt, die wissenschaftlichen Peers und Praxispartner gemeinsam bewerten und bestätigen, entsteht robustes und damit auch verwertbares Wissen (Nowotny 2003).

6. Nächste Schritte

Die BVV wird wie bereits erwähnt auf Basis der Empfehlung des Bezirksamtes entscheiden. Es zeichnet sich aber bereits jetzt ab, dass bei einer weiteren Umgestaltung von Parkflächen die juristischen Grundlagen verändert werden müssen. Dies auch aus der Notwendigkeit heraus, bei einer Skalierung der Maßnahmen die Aufwände überschaubar zu halten und sozusagen generische Instrumente verfügbar

machen, die in allen Quartieren und Kiezen funktionieren, die dies auch wollen.

Denn eine wichtige Erfahrung bei der flächendeckenden Umgestaltung ist die, dass die bisher immer üblichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen für eine Transformation von Straßen und Plätzen nicht geeignet sind. Neuwidmungen von Funktionen im öffentlichen Raum gehen offenkundig nur auf Basis des Landesstraßengesetzes. Dieser Prozess erlaubt es Bezirken und Kommunen, Erschließungsstraßen neue Bedeutungen zu geben und das Befahren und das Okkupieren von Flächen anders zu regeln. Aber auch dieser Verwaltungsakt ist an eine Reihe von Maßnahmen und Prozessen gebunden, die zunächst aufwendiger erscheinen, die aber am Ende rechtssicherer und damit politisch robuster sind (Neumann 2024). Aber selbst in einem Quartier wie dem Graefekiez zeigt sich immer noch die vorherrschende Bedeutung des Autos in den mentalen Dispositionen. Die Phantasie der Menschen sich ihre eigenen Städte mit deutlich weniger Fahrzeugen vorzustellen, muss noch weiter aktiviert werden. Zur erfolgreichen Umsetzung einer Verkehrswende sind daher auch objektive Gegebenheiten wie die geringe Fahrzeugbesitzquote verbunden mit alternativen Nutzungen, aber auch der unbedingte politische Wille einer Umsetzung notwendige Voraussetzungen.



Abbildung 5: Parklets statt Autos mit Stadträtin Annika Gerold, Foto: Corinna von Bodisco

Literatur

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (2023). Rechtliche Bausteine für eine strategische Neuausrichtung der Mobilitätswende in Kommunen. Bonn 2023.

Blümel, C. (2022). Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte in der Stadtplanung. Im Gespräch mit Anke Borchering. *Quartier: Fachmagazin für urbanen Wohnungsbau*, 5 (6), S. 16-19.

Borchering, A. (2023, 2. September). Wenn die autofreie Welt abschreckend wirkt. *Klimareporter°: Online-Magazin für Klimapolitik, Energiewende, Klimaforschung*. <https://www.klimareporter.de/verkehr/wenn-die-schoene-autofreie-welt-abschreckend-wirkt>.

Borchering, A., Knie, A. (2024, 8. Januar). Parkraum für Lieferdienste. *Die Tageszeitung: taz*, S. 12.

Canzler, W., Knie, A., Ruhrort, L., Scherf, C. (2018). Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende – Soziologische Deutungen. *Reihe X-Texte zu Kultur und Gesellschaft*. Bielefeld: transcript.

Kläver, A. Götting, K. (2023). Die Mobilitätswende moderieren Gelingsbedingungen für demokratische Aushandlung auf kommunaler Ebene. *APuZ – Aus Politik und Zeitgeschichte*. S. 9-15. Bonn 2023.

Knie, A. (2023). Deutschlands Weg in die Automobilgesellschaft. Verkehrspolitik im Schatten des NS. *APuZ – Aus Politik und Zeitgeschichte*. S. 9-15. Bonn 2023.

Knie, A., Pfaff, T. (2023, 12. November). Berliner Graefekiez bereits auf dem Weg zur Verkehrswende. *Klimareporter°: Online-Magazin für Klimapolitik, Energiewende, Klimaforschung*. <https://www.klimareporter.de/verkehr/berliner-graefekiez-bereits-auf-dem-weg-zur-verkehrswende>.

Neumann, A. (2024, 24. Januar). Welche Spielräume bietet das Straßenverkehrsrecht? *Tagesspiegel Background*. <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/welche-spielraeume-bietet-das-strassenrecht>.

Nowotny, H. (2003). Democratising expertise and socially robust knowledge. *Science and Public Policy*, Volume 30, Issue 3, June 2003, S. 151-156. <https://doi.org/10.3152/147154303781780461>.

Rösner, V., Scheidler, V. (2024, 23. Januar). Ohne Barrierefreiheit keine Verkehrswende. *Klimareporter°: Online-Magazin für Klimapolitik, Energiewende, Klimaforschung*. <https://www.klimareporter.de/verkehr/ohne-barrierefreiheit-keine-verkehrswende>.

Ruhrort, L., Zehl, F., Knie, A. (2021). Untersuchung von Einstellungen gegenüber einer Neuaufteilung öffentlicher Räume zulasten des Autoverkehrs. *WZB Discussion Paper SP III 2021-602*. Berlin: WZB.

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2023). Bürgerbotschaften aus dem Mobilitätslabor 2020. Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw. Dessau-Roßlau 2022. ISSN 2199-6571.

AutorInnenangaben

Anke Borchering
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
Reichpietschufer 50
D – 10785 Berlin

anke.borchering@wzb.eu

Andreas Knie
Forschungsgruppenleiter
Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
Reichpietschufer 50
D – 10785 Berlin

andreas.knie@wzb.eu