

# „KIEZBLOCKS UND REALEXPERIMENTE – DIE VERKEHRSWENDE MUSS VON OBEN UND UNTEN KOMMEN“

Dr. Julia Jarass

Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

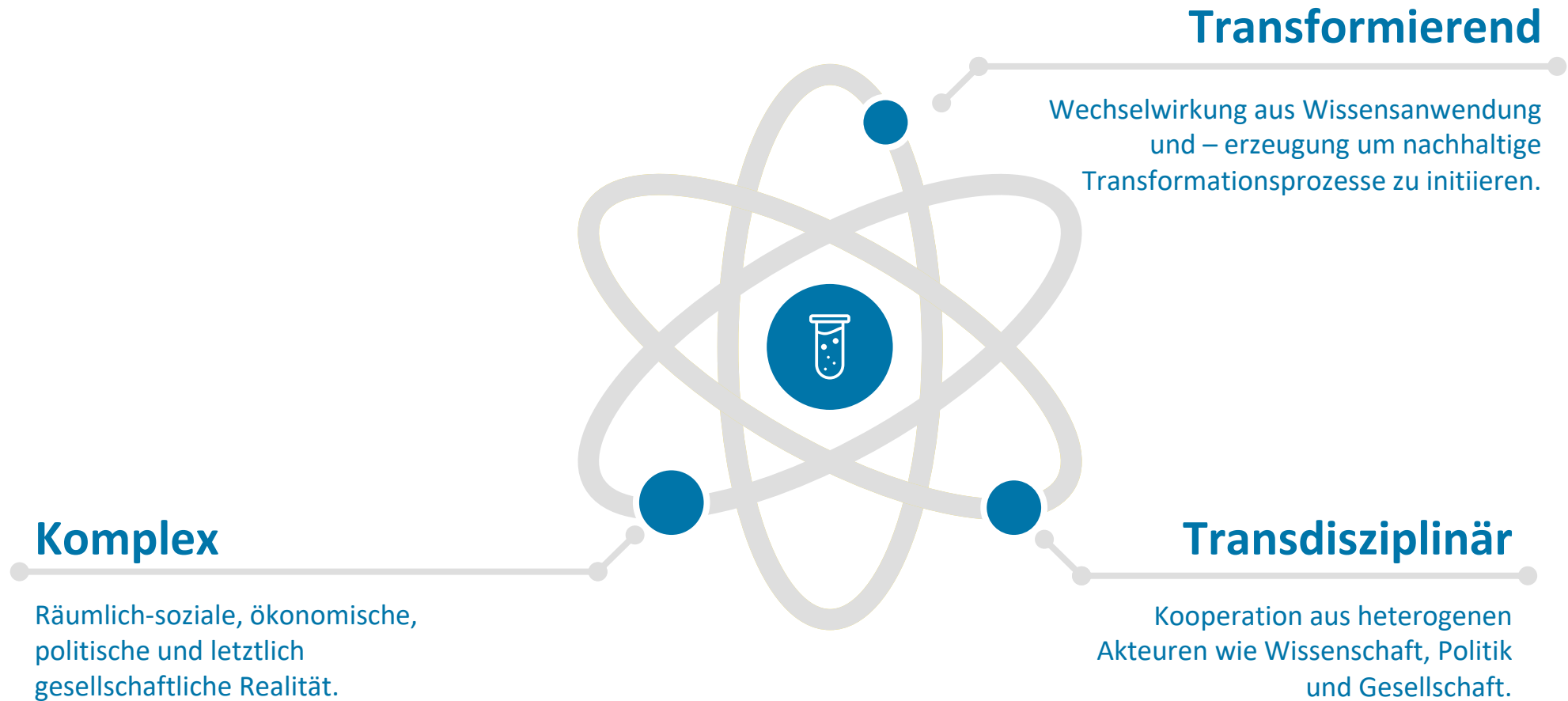
bau\_werk, 15.08.2023





Was kann Straße noch?

# Realexperimente = Experimentierprozess in der Gesellschaft



Quelle: Rächle, Charlotte (2020): Zum Verhältnis von Reallabor, Realexperiment und Stadtplanung am Beispiel kooperativer Freiraumgestaltung, S. 293

# Realexperimente in Berlin – Was beeinflusst die Akzeptanz?



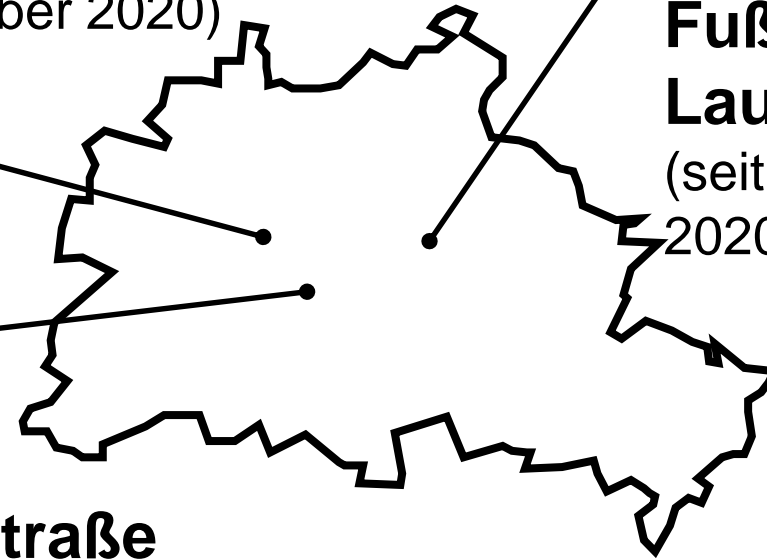
**Stadtplatz  
Klausener Platz**  
(Oktober 2020)



**Fußgängerzone  
Lausitzer Platz**  
(seit Dezember  
2020)



**Sommerstraße  
Barbarossa**  
(August 2021)



# Straßenkreuzung in Berlin Charlottenburg



## Kreuzung wird zum Stadtplatz für 1 Monat

- StVO § 45 (1)  
6
- Kooperation  
mit Bezirk  
Charlottenburg  
-Wilmerdorf
- 26 Parkplätze  
entfallen



# Nutzungsmöglichkeiten aufzeigen – wofür kann die Straße noch genutzt werden?



## Gestaltung

- „Schwarzes Brett“ für Meinungen
- Baumscheibenbegrünung
- Bau von Sitzgelegenheiten
- ...

## Veranstaltungen

- Nachbarschafts-Feste
- Flohmarkt
- Offene Diskussionen
- Dialogveranstaltung mit Stadtrat
- ...

## Forschung

- Verkehrszählungen
- Haushaltsbefragungen
- Passantenbefragung
- Interviews mit Gewerbetreibenden
- ...

## Begrünung der Baumscheiben





„Schöne Fläche“ mit  
schwarzem Brett



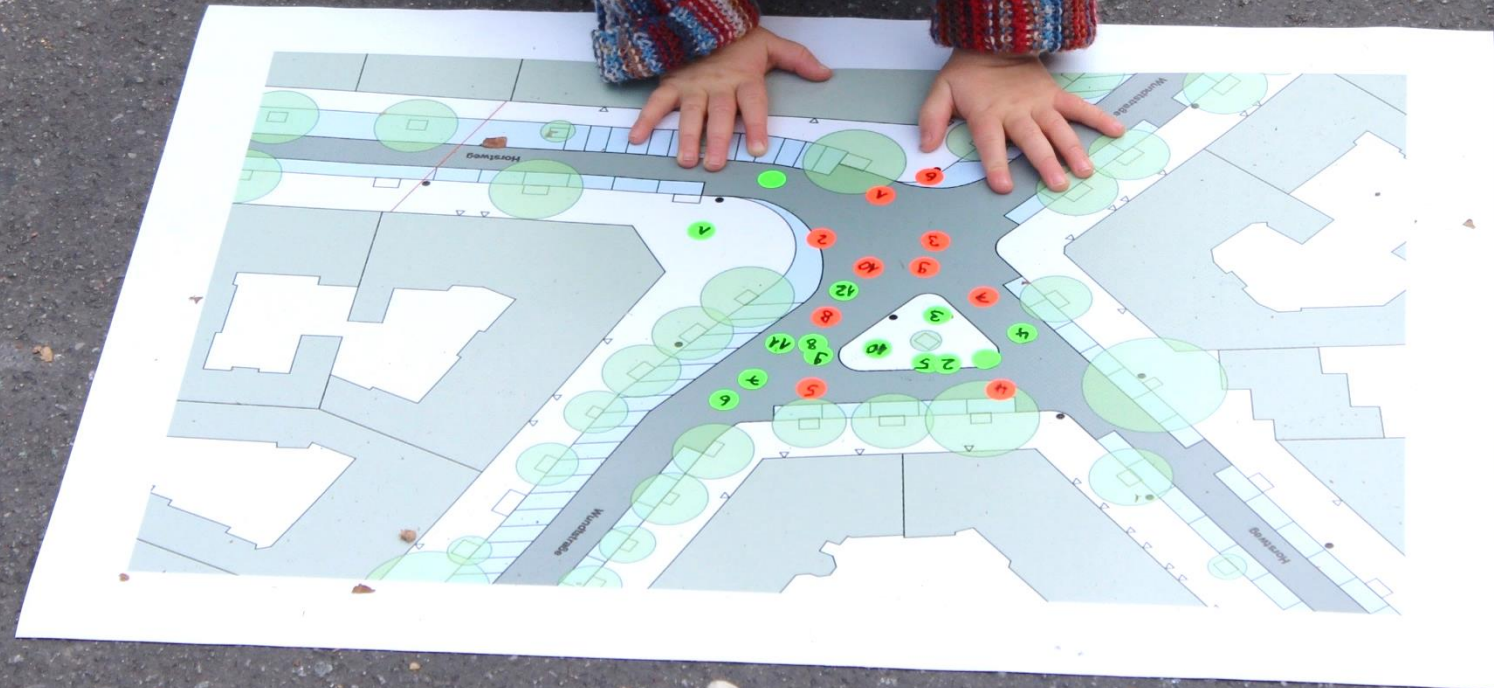
# Spontane Aneignung des Platzes



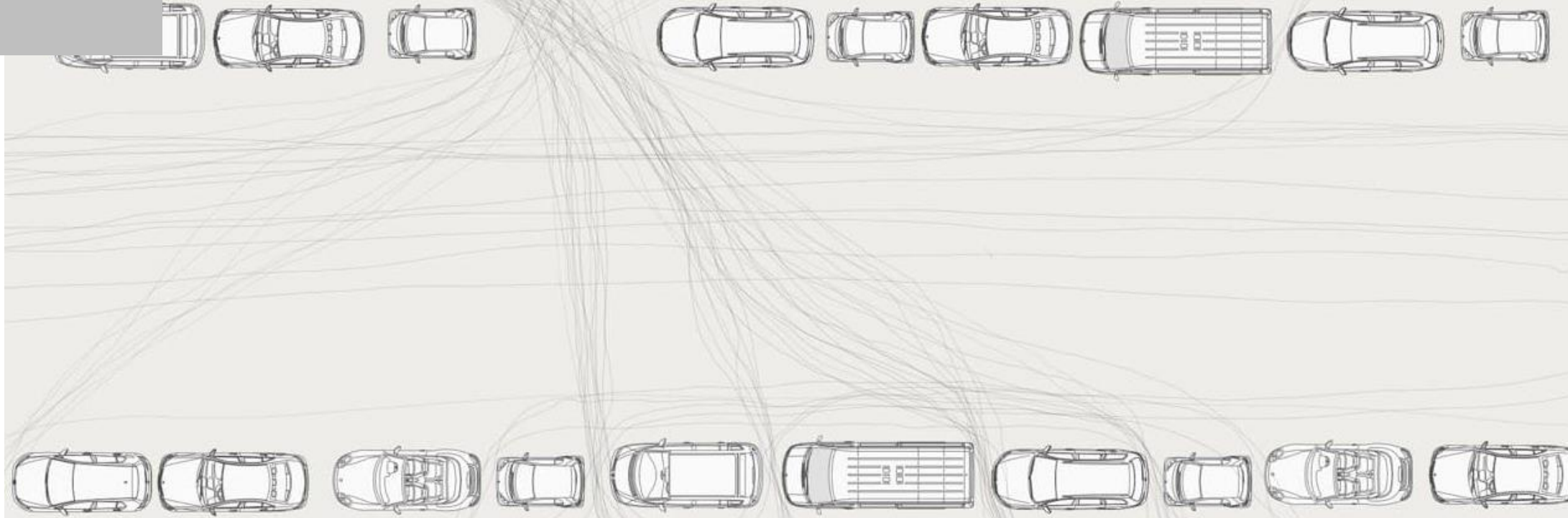
# Kultur-Samstag mit Musik aus dem Kiez



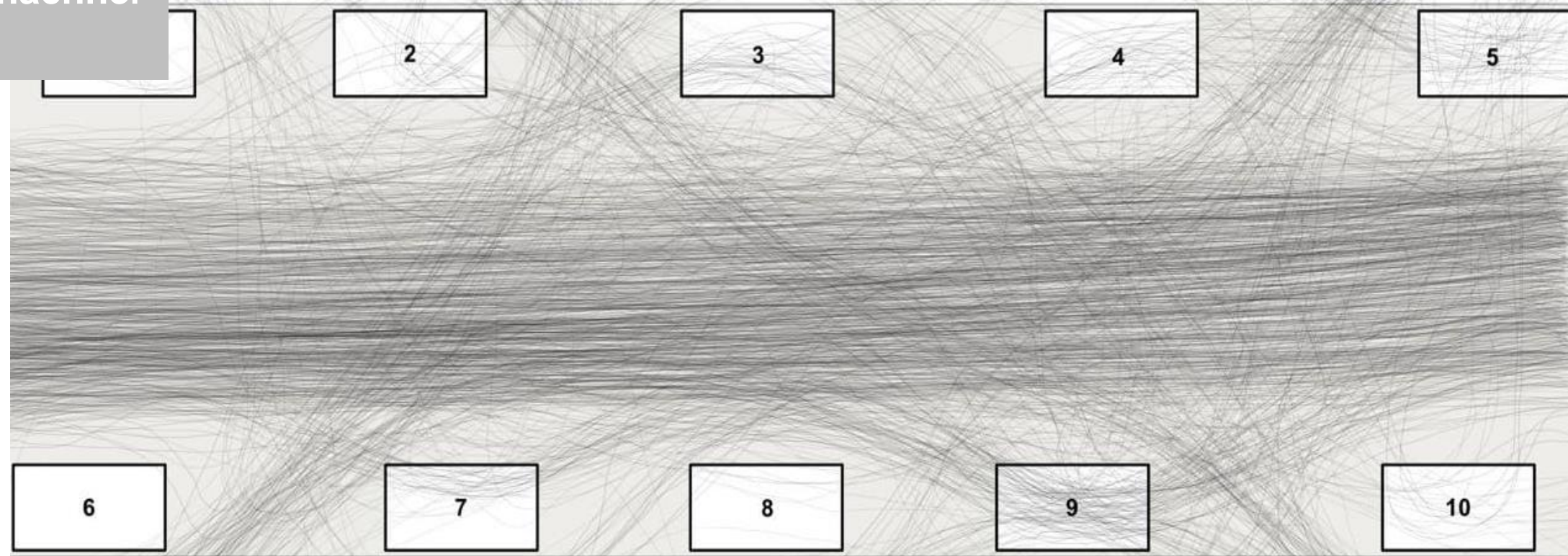
## Partizipative Formate



Erhebungsmethode:  
Wegverläufe vorher



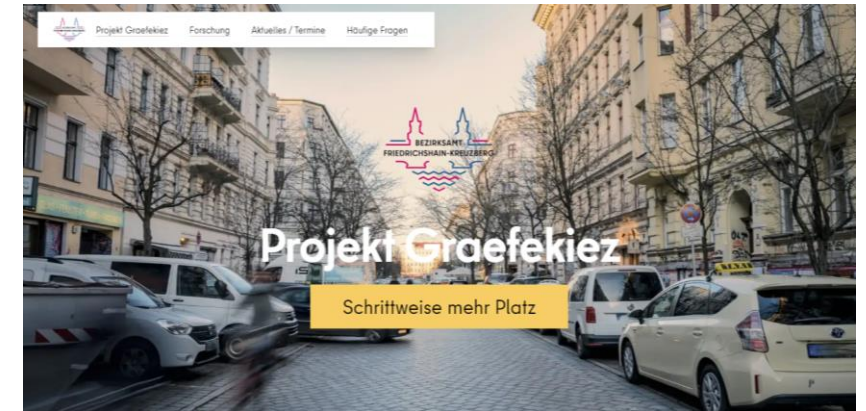
Erhebungsmethode:  
Wegverläufe nachher



Wie ist die Akzeptanz  
von Umgestaltungen?



# Hitzige Diskussion um die Umverteilung des öffentlichen Raums



[Projekt Graefekiez - Schrittweise mehr Platz \(projekt-graefekiez.de\)](http://projekt-graefekiez.de)



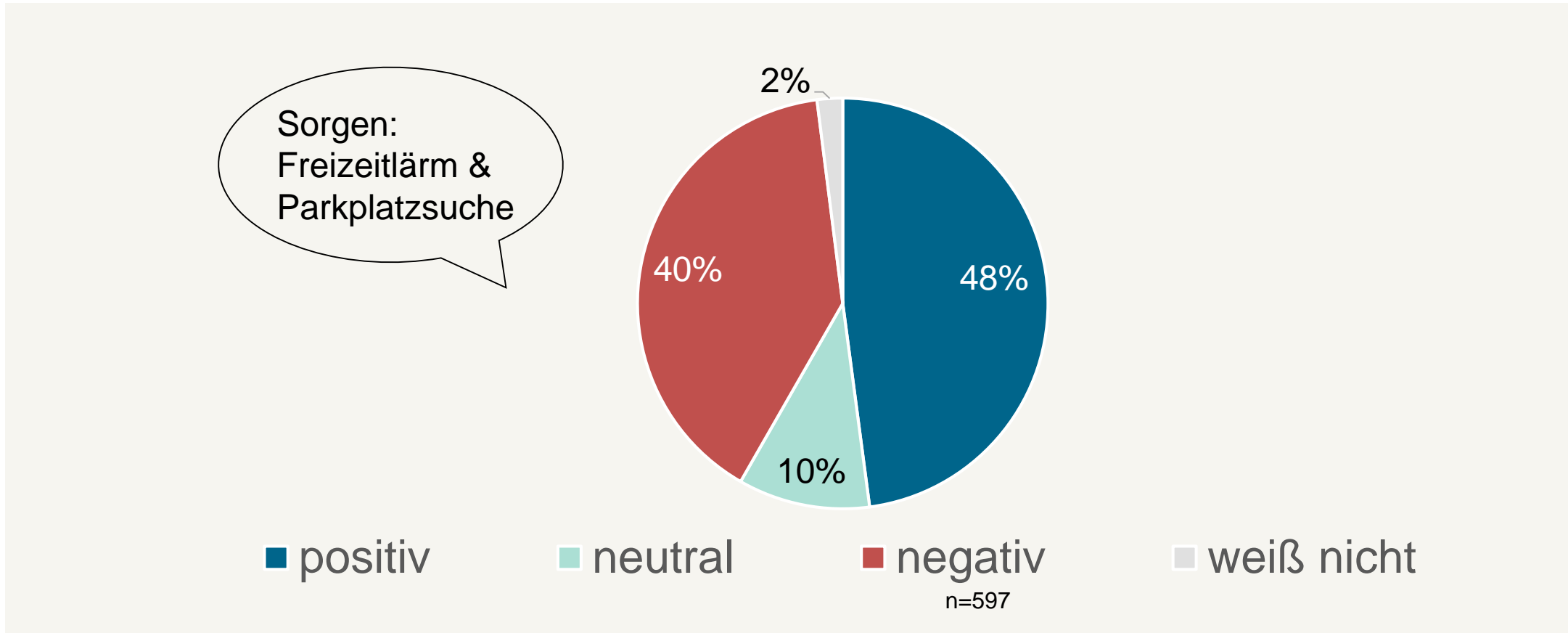
# Was beeinflusst die Akzeptanz von Flächenumgestaltungen?

- Schriftlicher Fragebogen
  - Akzeptanz der Umgestaltung
  - Nutzung der Fläche
  - Soziodemographische Eigenschaften
  - Mobilitätsverhalten



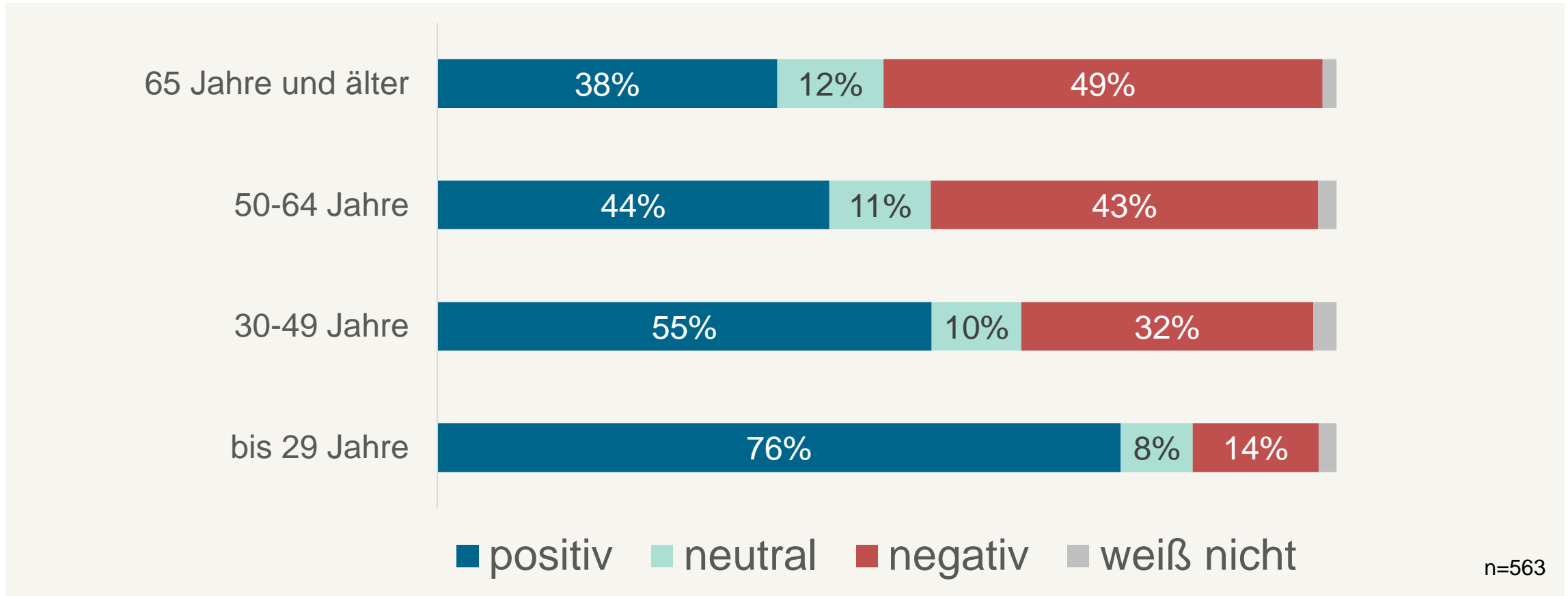
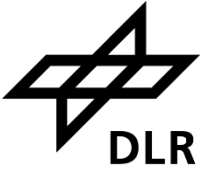
- Insgesamt etwa 5.000 Haushalte befragt
- 12% Rücklaufquote → n=597

# Einstellung zur Umgestaltung ist kontrovers...



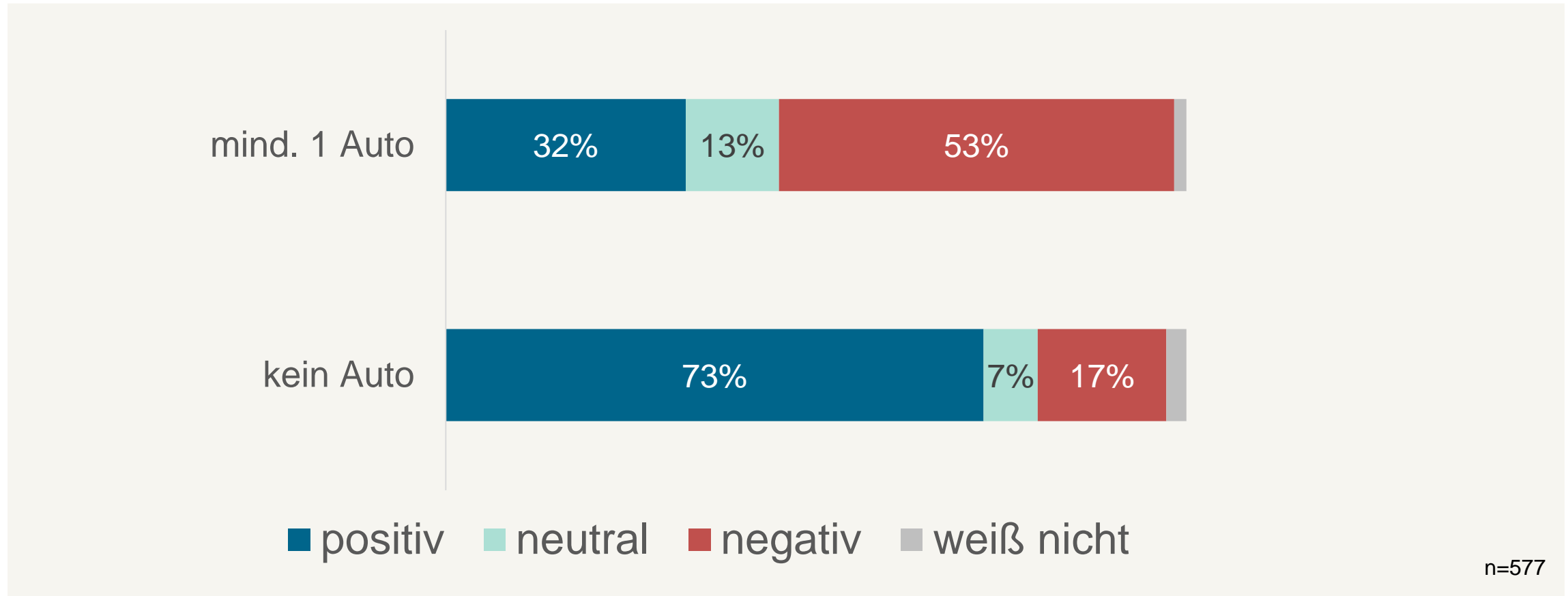
Daten: DLR 2020-2021, eigene Darstellung

# Ältere Menschen sind skeptischer eingestellt



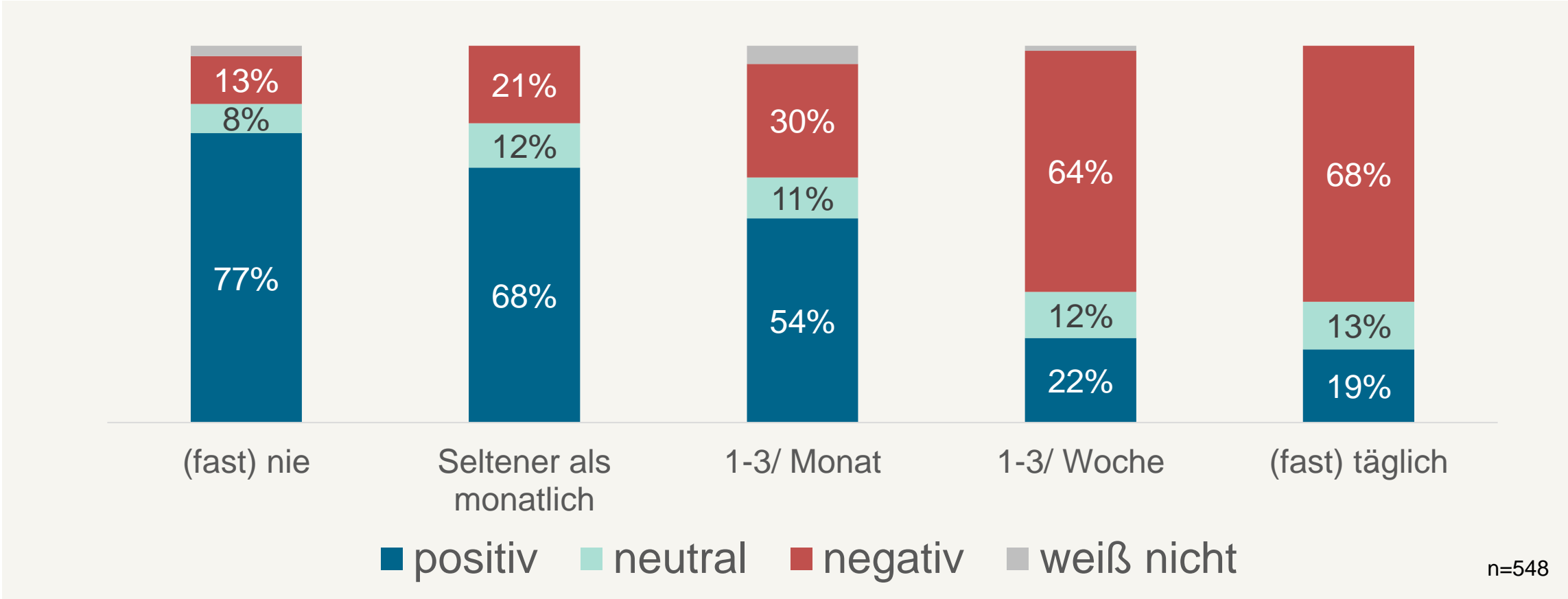
Daten: DLR 2020, eigene Darstellung

# Pkw-Besitz spielt eine untergeordnete Rolle – fast die Hälfte der Personen mit mind. einem Pkw sieht die Umgestaltung positiv/neutral



Daten: DLR 2020, eigene Darstellung

# Pkw-Nutzung beeinflusst die Akzeptanz



Daten: DLR 2020, eigene Darstellung

# Exkurs: Realexperimente als neues Planungsinstrument in der Verwaltung? Fallbeispiel Berlin und Athen

## Berlin



- Neue Themen tauchen auf, die vorher nicht auf dem Radar waren
- Die Akzeptanz wird erhöht, wenn alle Beteiligten einbezogen und die Maßnahmen Schritt für Schritt umgesetzt werden

## Athen



- Kleinere Projekte in Nebenstraßen sind erfolgreicher als Großprojekte
- Vorstudie zum Gebiet, Art der Maßnahme und den Effekten ist relevant
- Temporäre Projekte „laden ein, dagegen zu demonstrieren“

- Regelwerke an die Verkehrswende anpassen und Einhaltung durchsetzen
- Den Kommunen mehr Handlungsspielraum einräumen und „Risiko-/Fehlerkultur“ ermöglichen
- Ressourcen für Kommunen erhöhen

# Zusammenfassung



- Realexperimente ermöglichen es, Prozesse der Verkehrswende und Flächenumverteilung zu verstehen + anzustoßen
- Transformation des öffentlichen Raums ist kontrovers: Hauptsorgen sind Freizeitlärm & fehlende Parkplätze
- Zielgruppenadäquate Gestaltung: Auf Bedürfnisse älterer Menschen eingehen
- Mobilitätsverhalten hat großen Einfluss auf die Sichtweise der Verkehrswende  
→ Mehr Menschen aufs Rad zu bringen, kann die positive Wahrnehmung der Flächenumverteilung fördern
- Infrastrukturen/Straßenraum und Regelwerke sind aktuell auf den Pkw ausgerichtet

- Wie viel „bottom-up“ und „top-down“ können wir uns für die Verkehrswende leisten?
  - Spannungsfeld: auf aktive Zivilgesellschaft reagieren vs. Maßnahmen „objektiv“ priorisieren
  - Spannungsfeld: Transformationsbefürworter:innen vs. -gegner:innen
- Welchen Mehrwert haben Realexperimente für die Verkehrswende?





## Temporärer Stadtplatz

[www.dlr.de/vf/klausener-stadtplatz](http://www.dlr.de/vf/klausener-stadtplatz)

## Forschungsgruppe EXPERI

[www.experi-mobilitaet.de](http://www.experi-mobilitaet.de)

Dr. Julia Jarass

Institut für Verkehrsforschung

Deutsches Zentrum für Luft-  
und Raumfahrt e.V.

[julia.jarass@dlr.de](mailto:julia.jarass@dlr.de)





GEFÖRDERT VOM

Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**FONA**  
Sozial-ökologische Forschung



## Temporärer Stadtplatz

[www.dlr.de/vf/klausener-stadtplatz](http://www.dlr.de/vf/klausener-stadtplatz)

## Forschungsgruppe EXPERI

[www.experi-mobilitaet.de](http://www.experi-mobilitaet.de)

Dr. Julia Jarass

Institut für Verkehrsforschung

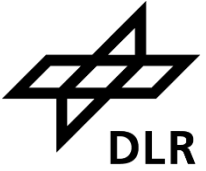
Deutsches Zentrum für Luft-

und Raumfahrt e.V.

[julia.jarass@dlr.de](mailto:julia.jarass@dlr.de)



# Fotoverzeichnis



- Folie 4: Nähring 2020/ Jarass 2021
- Folie 8-12: Nähring 2020
- Folie 23: Jarass 2021