

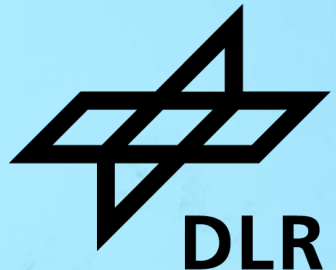
WIE STRAßENRAUM AUCH AUSSEHEN KANN

VISIONEN, KONFLIKTE UND STRATEGIEN

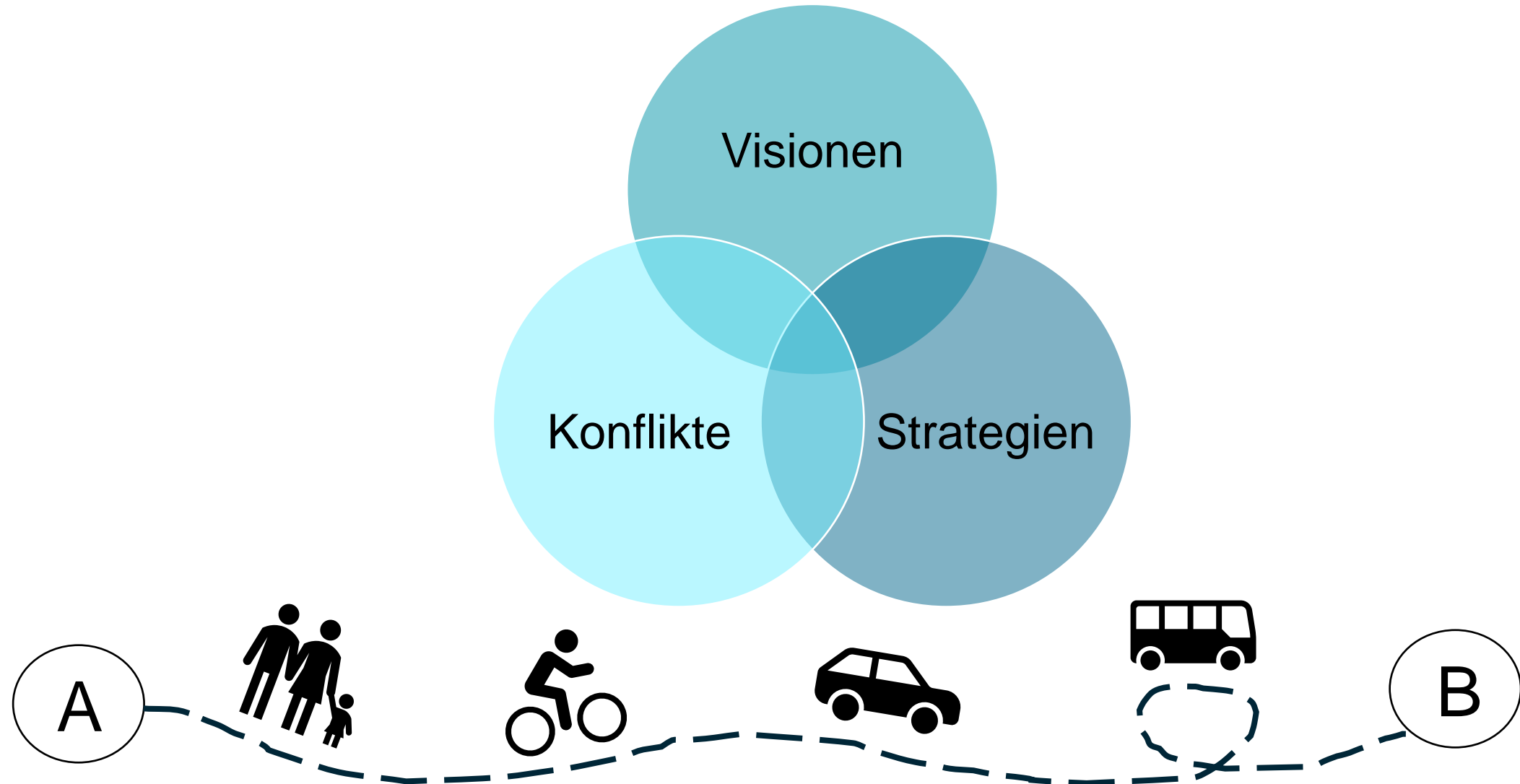
Dr. Julia Jarass

Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

04.12.2025



Wie soll Straßenraum aussehen und was hat das mit Mobilität zu tun?



Visionen







Barcelona

Berlin



Turin





Rotterdam

Barcelona





Paris

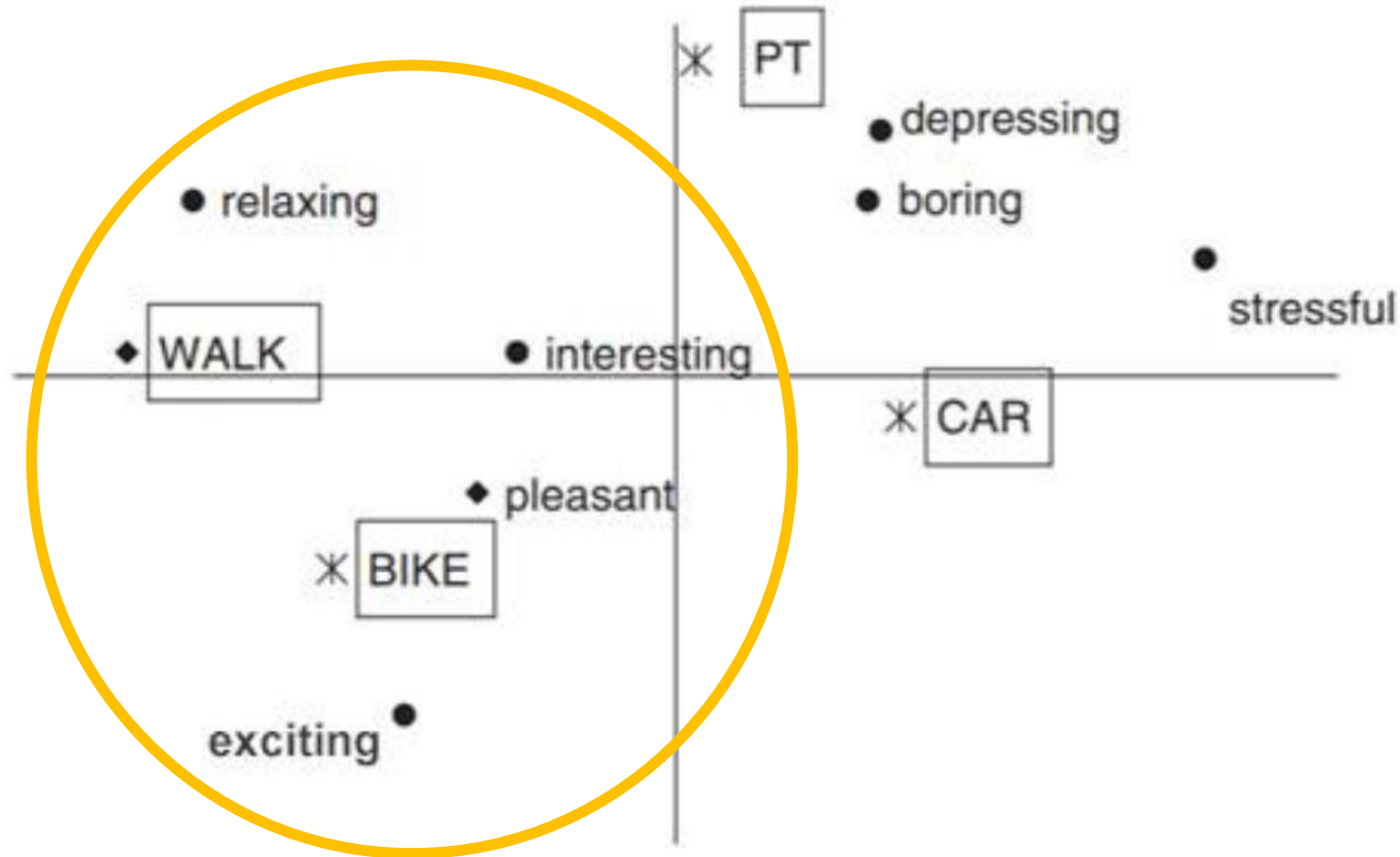


Berlin

KI-Visualisierung

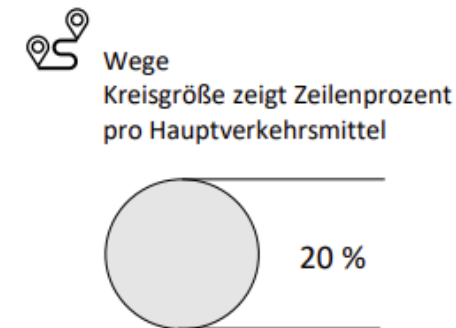
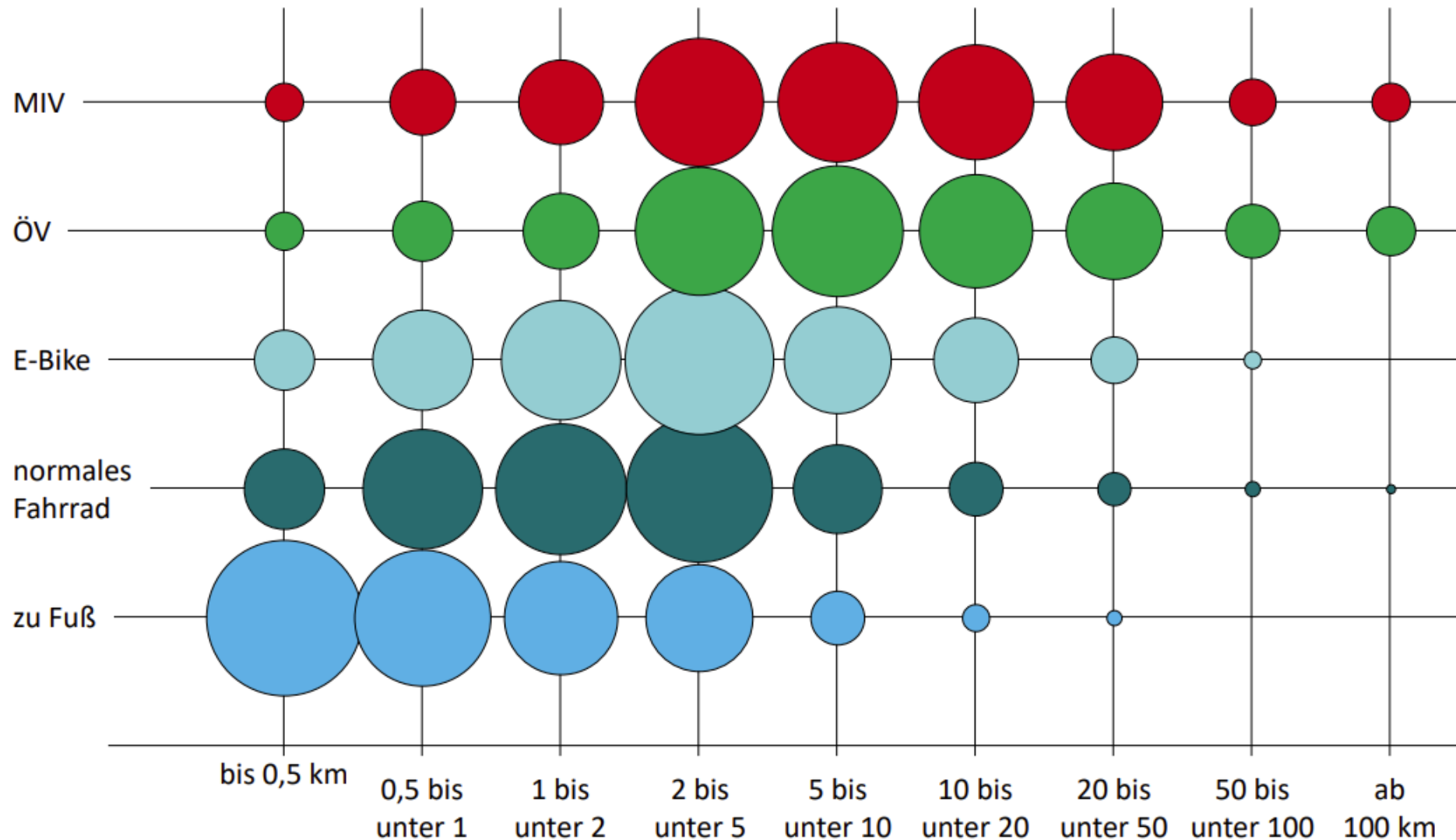


Zufußgehen wirkt entspannend, Radfahren wirkt anregend für das Wohlbefinden



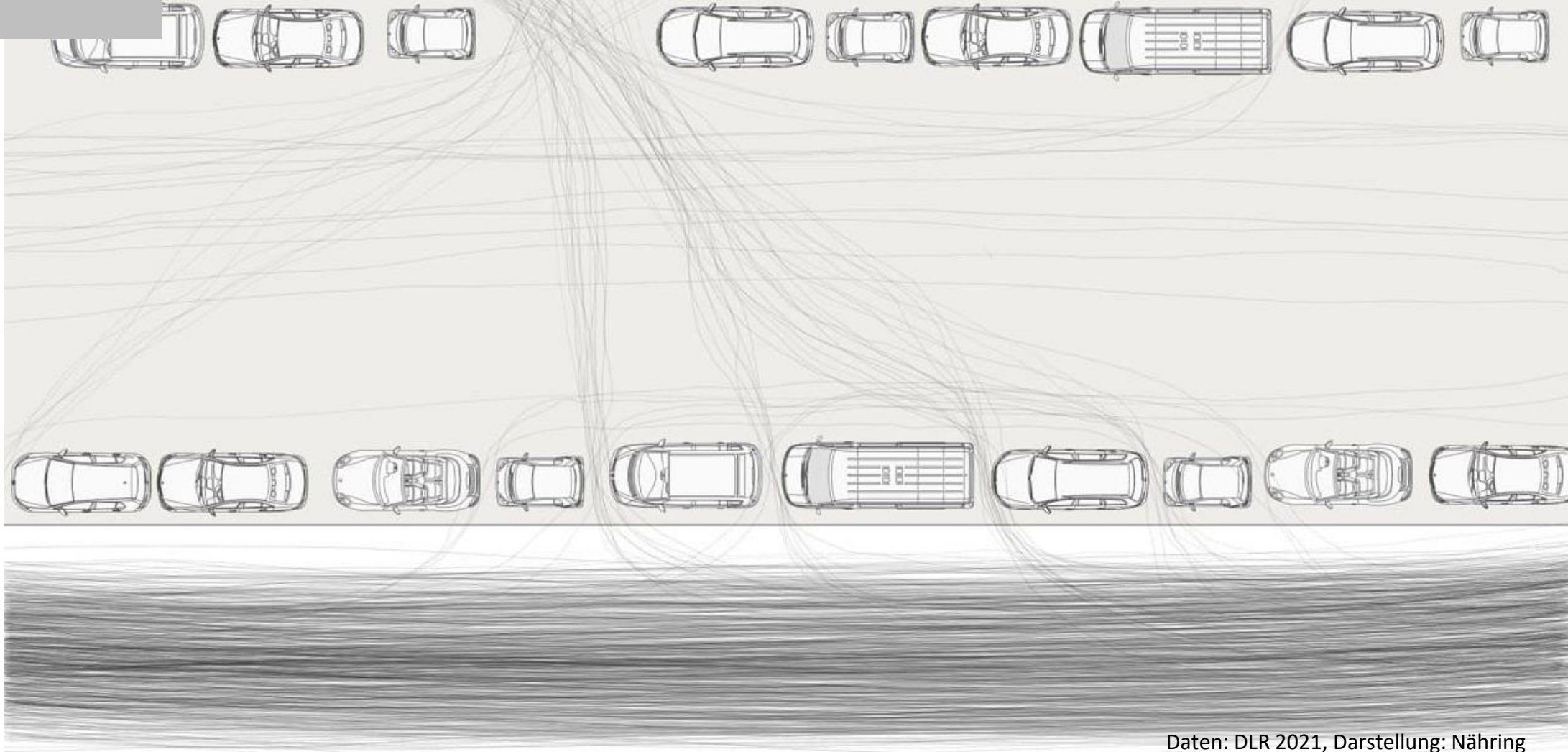
Affektive Bewertung von täglichen Pendelwegen. Quelle: Gatersleben 2007

Potenzial wird nicht ausgeschöpft – mehr Fuß- und Radverkehr auf kurzen Strecken möglich

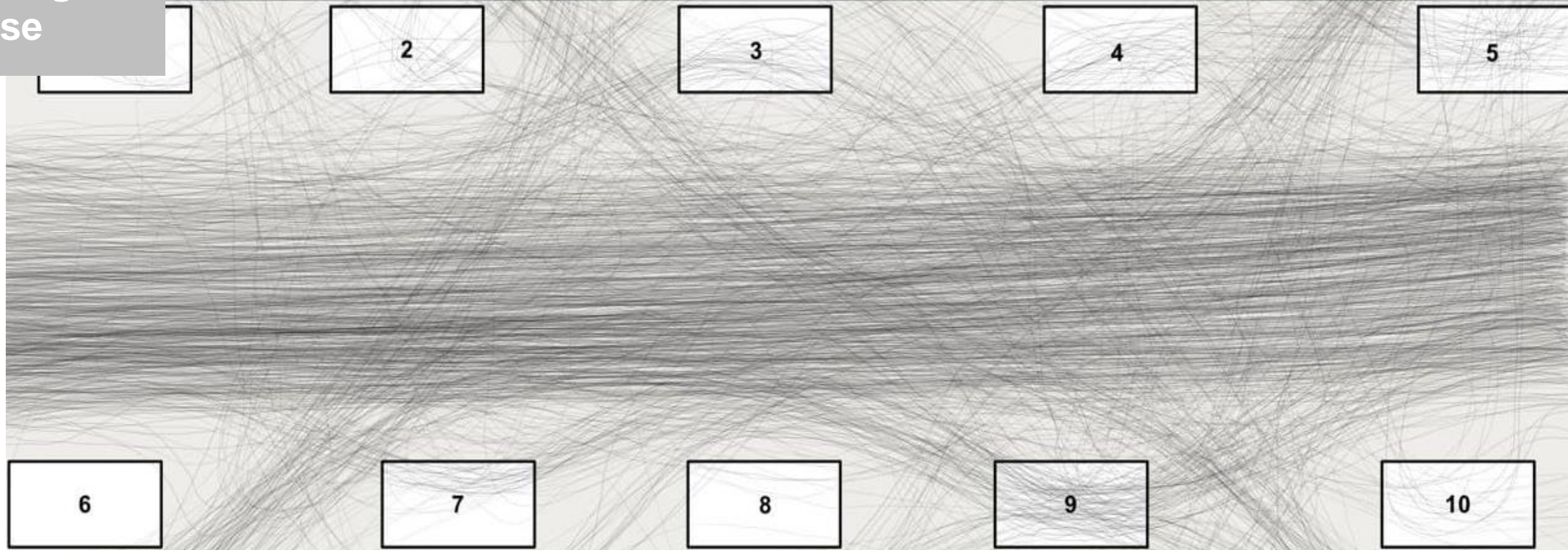


Quelle: infas/DLR 2025

Wegverläufe auf befahrener Straße



Wegverläufe während verkehrsberuhigter Testphase



Konflikte



Konflikte tauchen zwischen unterschiedlichen Akteuren und innerhalb Akteursgruppen auf



- Konflikte unter Anwohnenden
- Konflikte zur Forschung/Organisation
- Konflikte zwischen Gewerbetreibenden / Anwohnenden (Boycott von Geschäften)

Verkehrsberuhigung, ja oder nein? Positionen werden politisch



Quelle: <https://www.fr.de/assets/images/32/689/32689432-angesichts-mancher-wahlplakate-hier-welche-fuer-die-landtagswahl-am-oktober-beschleicht-den-kolumnisten-ein-ungutes-gefuehl-symbolbild-11913wPSz2BG.jpg>



Quelle: Jarass

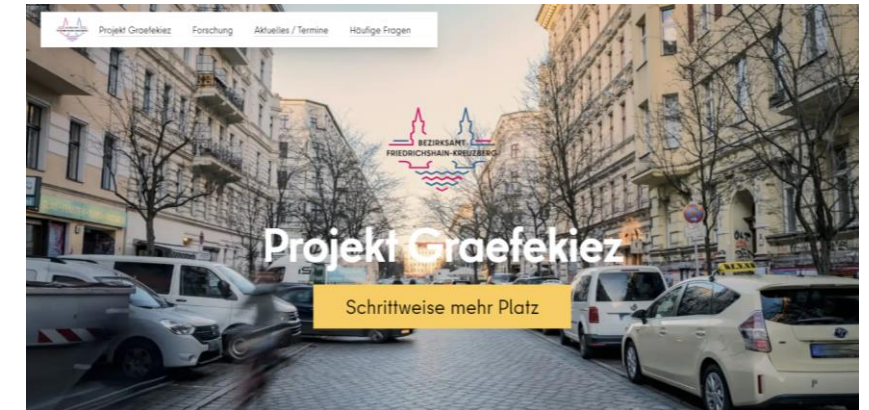


Für eine pragmatische Verkehrspolitik
**Keine Abschaffung der
Parkplätze im Graefekiez!**

Wählen wir neu.

Quelle: DLR 2023; FDP-Friedrichshain-Kreuzberg 2023 (Flyer)

Hitzige Diskussion um die Umverteilung des öffentlichen Raums



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

Aus dem Nähkästchen: Buttersäure, reger Meinungsaustausch und Gedicht – so unterschiedlich sind die Reaktionen



Öffentliche Freiflächen und Aufenthaltsqualität

Zur Teilhabe an öffentlichem Straßenland und zur Erholung steht der ganze Lützow-Park, samt Spielplatz zur Verfügung. Der **Klein-Block-Platz** bietet sich für dieses Unterfangen an.

Nur gefällt der Lützow-Park, leider ist er zu weit entfernt. Aber einen vergleichbaren öffentlichen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität können wir hier auch haben.

Es gibt in dem Kiez schon ausreichend und sogar überdurchschnittlich viele Orte der nachbarschaftlichen Begegnung.

Der Klein-Block-Platz ist keine Alternative. Wenn man sich dort aufhält, kann man sich einfach nicht wohl, der Platz war eine Fehlplanung.

Lützowspark auf der einen Seite, Schulpark auf der anderen Seite. Was soll der Lützowspark? einen Jahreszoo im Grünen?

Vielmehr geht es darum generell zu überlegen, wie wir den knappen Platz in der Stadt aufteilen wollen, nicht jeder Kiez hat einen Lützowspark in Fußhöhe.

Wir haben genügend Stadtplätze im Kiez, wozu brauchen wir einen weiteren? Stattdessen werden uns Parkplätze genommen!

Wofür lieben wir die südeuropäischen Nachbarländer? Für die belebten Plätze! Berlin kann solche Plätze gebrauchen!

Der Lützowspark ist nur 2 Minuten zu Fuß entfernt und bietet quasi alles was der Platz begehrt und vielleicht sollte man erstmal versiegelte Flächen begrünen, die sowieso für den Autoverkehr gepregelt sind.

Flächenverteilung

Ich selbst besitze 2 Kfz und trotzdem müssen die Autos aus der Stadt. Jahresentfernung Autogerechtigkeit macht blind für den eigentlichen Sinn von Lebensqualität!

Hier gibt es ringförmig freie Grünflächen, warum die letzten freien Parkflächen opfern??

Finden prinzipiell gut, die Frage nach Verteilung des öffentlichen Raumes zu stellen. Fußgänger sind die größte Gruppe der Verkehrsteilnehmer, das Auto schließt viele aus.

Wenn ich mein Auto parke, nutze ich mir niemanden die Parkfläche. Eine „Schöne Fläche“ kann hingegen über Tag/Nacht vielfältig genutzt werden. Das finde ich schön!

Habt ihr euch mal überlegt, dass es Menschen gibt, die das Auto brauchen? Nicht jeder hat die Arbeitsstelle um die Ecke oder hat Home Office.

Autos zu besitzen ist kein Naturrecht! Der öffentliche Raum ist ungerecht verteilt!

Hier ist Verkehr, arbeitende Menschen, die froh sind, einen Parkplatz zu finden, nicht auf dem REWE-Platz.

Der Stadtplatz ändert auch nichts an der schon vorhandenen Parksituation, durch die Errichtung dieses Platzes sind nicht mal 10,2% der Parkplätze im Kiez weggefallen.

Habe kein Auto, bin aber für Parkplätze, weil werden alle älter und brauchen Mobilität (Autos) nicht OHG, da ist man als älterer Mensch nicht sicher.

Vielmehr zeigt das Projekt endlich mal, was Stadtraum sonst noch sein kann.

Schon wäre natürlich, wenn nicht die gesamte Häuserfront zugunsten wäre, sondern auch noch Platz für andere Dinge wäre.

Es ist nicht vertuscht, wie unglaublich viel Platz fahrende und parkende Autos abnehmen? Beim Blick aus den Fenstern auf unseren Dreiecksplatz kommt es einem besonders absurd vor: Menschen haben hier kaum Platz, denn das ist ein großer Parkplatz um den herum Autos kreieren und nicht selten rausen.

Ich finde es super (ich bin auch Autofahrer), dass hier den parkenden Autos Platz genommen wird und den Menschen zurück gegeben wird.

Liebe Mitbewohner, die Zukunft des Kiezes besteht nicht in mehr Parkplätzen. Auf diese Weise werden es immer zu wenig sein. Es geht um mehr Platz für alle.

Kommunikation

Es ist ein soziales „Experiment“, in dem Anwohner ungefragt Objekte eines Experiments werden.

Aus meiner Sicht sind wird nicht (wie vorgeschrieben) Objekte, sondern genau das Gegenteil: wir können uns einbringen und die Chance zur Verbesserung nutzen!

Viele Anwohner wurden nicht nach ihrer Zustimmung gefragt. Viele waren nicht informiert.

Ich finde die Idee einer Einweisung sehr gut. Dass die Anwohner zur Teilhabe eingeladen werden ist die richtige Lösung!

Lebensqualität

Das ist ein großartiger Anfang, um umzudenken und aktives Lebensraum zu schaffen, der von allen genutzt werden kann.

Auto – Umweltkiller? Oder lieber Alternativen und Lebensfreude?

Endlich ist die Forderung nicht mehr so unüberwindlich und damit weniger gefährlich für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Kinder, Fußgänger und Radfahrer.

Es gibt keine schmerzfreie Veränderung. Doch sie ist gut, bitte dauerhaft.

Schönes, wertvolles Projekt: Für mehr Platz zum Leben!

Ich bin froh, dass Menschen in unserem Kiez erkennen, dass wir unsere Stadt verbessern können, wenn wir unsere Abhängigkeit vom Auto verringern. Es wird bedeuten, dass wir alle Kompromisse machen müssen. Durch diese Kompromisse werden unsere Straßen menschlicher und lebendiger werden.

Wir brauchen bei diesem Stadtraum viel mehr Rückmeldung!

Lasst uns die Stadtruf verbessern, den Verkehrsmitteln verringern und Plätze zum Austausch und Zusammenkommen schaffen.

Bedenken

Lärm und Verkehrsbelastung sind ebenfalls um sog. „Stadtplatz“ gesunken, dafür ist die umliegenden Straßen gestiegen.

Die Lärmbelastung, das Müllaufkommen würde durch einen Stadtplatz steigen und der öffentliche Alkohol- und Drogenkonsum könnte auch hier stattfinden.

Die Sperrung der Durchfahrt durch die Wandstraße wird das Verkehrsaufkommen im Handumdrehen vervielfachen.

Das unwissenschaftliche Experiment (eine Selbstbespaßung elitärer Söhne und Töchter auf Kindergarteniveau) basiert auf der Entmündigung der hier lebenden Bürger/-innen.

Kleinunternehmen kämpfen in der CORONAZIT um's Überleben. Und hier wird Geld für Spielplätze.

Anstelle eines Gesamtkonzepts für den Kiez wird hier eine punktuelle Maßnahme durchgeführt, die vor allem in den umliegenden Straßen zu mehr Verkehr führt.

Spielen

Platz für Kinder statt für Autos.

Endlich ist möglich, was im Verkehrsberuhigten Bereich nicht geht, weil die Autos viel zu schnell unterwegs sind: Fußball spielen, Laufen auf der Straße fahren. Spielen!

Ich wünsche mir einen schönen Platz, keinen Spielplatz.

Schuld die Kinder da sind, die nun mehr oder weniger vor ihrer Haustür spielen können, geht mir das Herz auf!

Wir haben genügend Stadtplätze im Kiez, wozu brauchen wir einen weiteren? Stattdessen werden uns Parkplätze genommen!

Wofür lieben wir die südeuropäischen Nachbarländer? Für die belebten Plätze! Berlin kann solche Plätze gebrauchen!

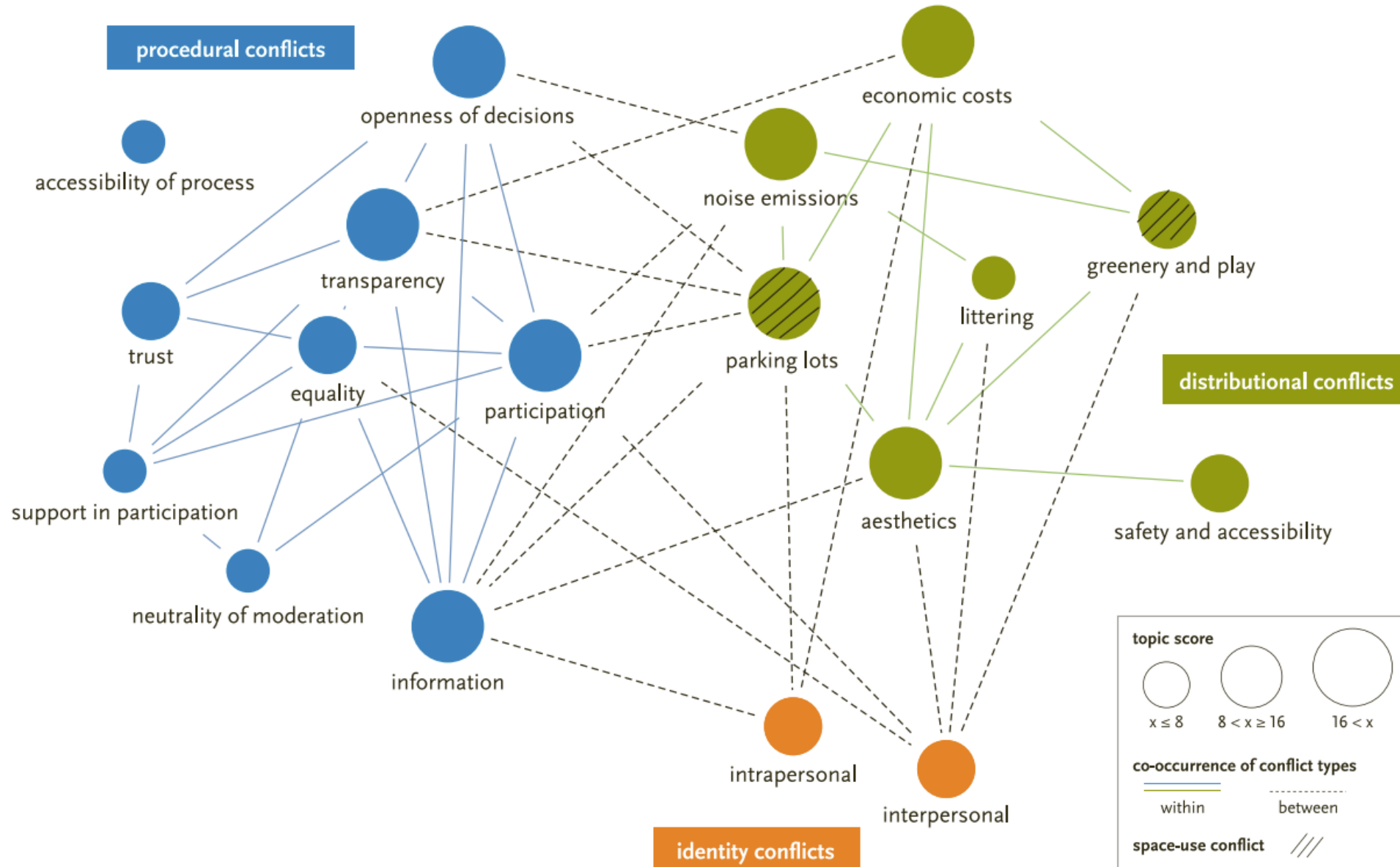
Habt ihr euch mal überlegt, dass es Menschen gibt, die das Auto brauchen? Nicht jeder hat die Arbeitsstelle um die Ecke oder hat Home Office.

Autos zu besitzen ist kein Naturrecht! Der öffentliche Raum ist ungerecht verteilt!

Es ist ein soziales „Experiment“, in dem Anwohner ungefragt Objekte eines Experiments werden.

Das unwissenschaftliche Experiment (eine Selbstbespaßung elitärer Söhne und Töchter auf Kindergarteniveau) basiert auf der Entmündigung der hier lebenden Bürger/-innen.

Prozedurale Konflikte, Verteilungskonflikte und Identitätskonflikte



✓ 25 Personen von Juli bis Okt 2022

✓ 14 Männer, 11 Frauen

✓ Alter von 35 bis 80 (Mittelwert: 55 Jahre)

✓ Nur Personen mit kritischer/ambivalenter Meinung

Strategien - Temporäre Veränderungen



Reallabore in Berlin – Transformation im Kleinen



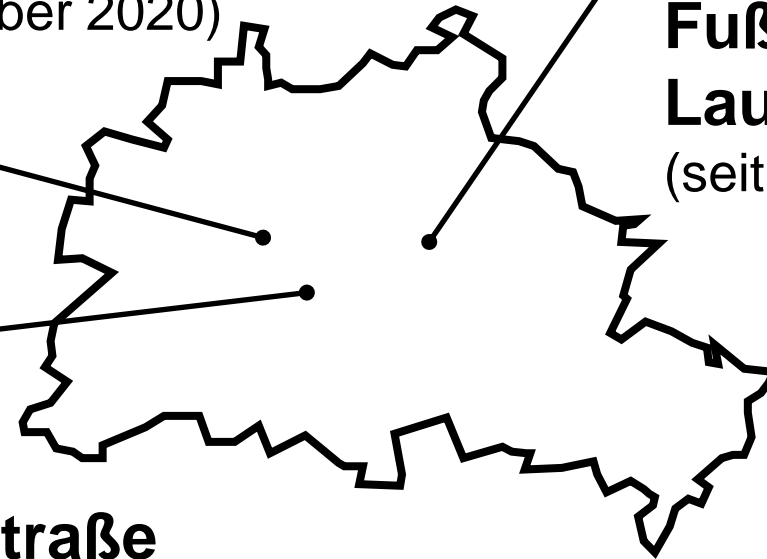
**Stadtplatz
Klausener Platz**
(Oktober 2020)



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

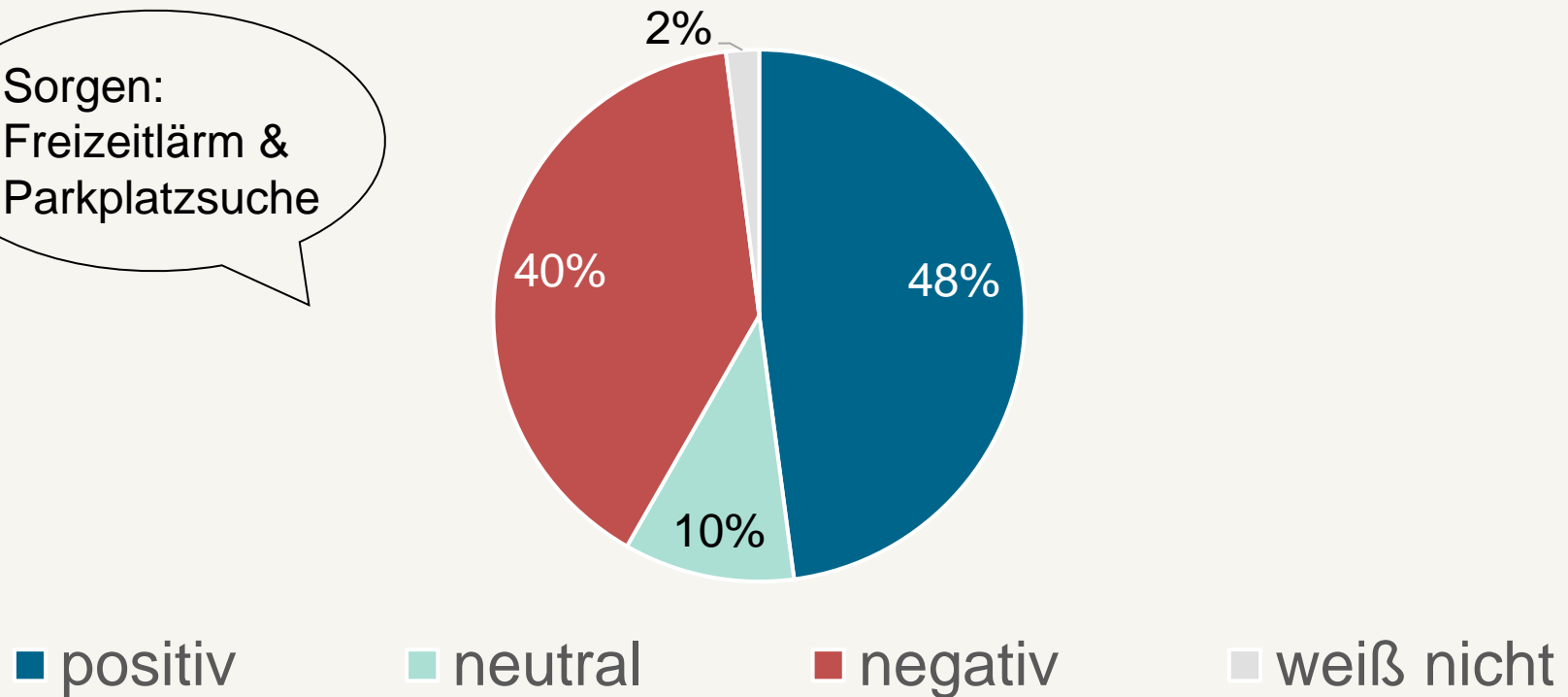


**Sommerstraße
Barbarossa**
(August 2021)



Einstellung zur Umgestaltung eher positiv...

Sorgen:
Freizeitlärm &
Parkplatzsuche



n=597

Daten: DLR 2020-2021, eigene Darstellung

Mit welchen Strategien kann Transformation gelingen?



✓ **Mut und Neues wagen**

- experimentierfreudig werden und Fehlerkultur etablieren
- Pilotprojekte und Realexperimente, um neue Ideen zu testen

✓ **Mentalitätswandel und Kommunikation**

- Veränderung beginnt im Kopf, aktive Mobilität positiv verankern
- Gezielte Kommunikations- und Marketingstrategien, um Gewinne von aktiver Mobilität aufzuzeigen

✓ **Klare Vision**

- Städte brauchen klare Visionen und Orientierung an erfolgreichen Vorbildern (Paris, Amsterdam)

✓ **Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger**

- Veränderung gelingt im co-kreativen Prozess, dann entsteht Akzeptanz und Identifikation
- Balance von Beteiligung und Umsetzung finden

Vielen Dank

Kontakt:

Dr. Julia Jarass

DLR Institut für Verkehrsforschung

julia.jarass@dlr.de

Elektronische Bibliothek des DLR

elib.dlr.de



- Mohammad Javad Koohsari, Akitomo Yasunaga, Koichiro Oka, Tomoki Nakaya, Yukari Nagai, Gavin R. McCormack. Place attachment and walking behaviour: Mediation by perceived neighbourhood walkability. *Landscape and Urban Planning*, 2023; 235: 104767 DOI: 10.1016/j.landurbplan.2023.104767
- Van Holle V, Van Cauwenberg J, De Bourdeaudhuij I, Deforche B, Van de Weghe N, Van Dyck D. Interactions between Neighborhood Social Environment and Walkability to Explain Belgian Older Adults' Physical Activity and Sedentary Time. *Int J Environ Res Public Health*. 2016 Jun 7;13(6):569. doi: 10.3390/ijerph13060569. PMID: 27338426; PMCID: PMC4924026.
- Jonas D. Finger, Gert B.M. Mensink, Cornelia Lange, Kristin Manz *Journal of Health Monitoring* · 2017 2(2) DOI 10.17886/RKI-GBE-2017-027 Robert Koch-Institut, Berlin
- [RKI - Studien und Surveillance - Themenblatt: Körperliche Aktivität](#)
- Kuzuoglu S, Glover TD, Moyer L, Todd J. How Built Environment Characteristics Influence Social Interactions During Neighbourhood Walks Among Urban Inhabitants. *Int J Environ Res Public Health*. 2024 Nov 15;21(11):1519. doi: 10.3390/ijerph21111519. PMID: 39595786; PMCID: PMC11593799.