

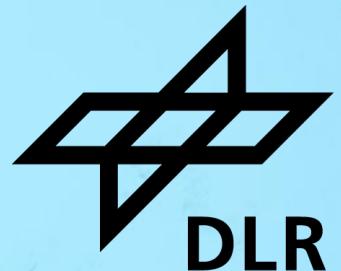
WIE STRAßENRAUM AUCH AUSSEHEN KANN

VISIONEN, KONFLIKTE UND STRATEGIEN

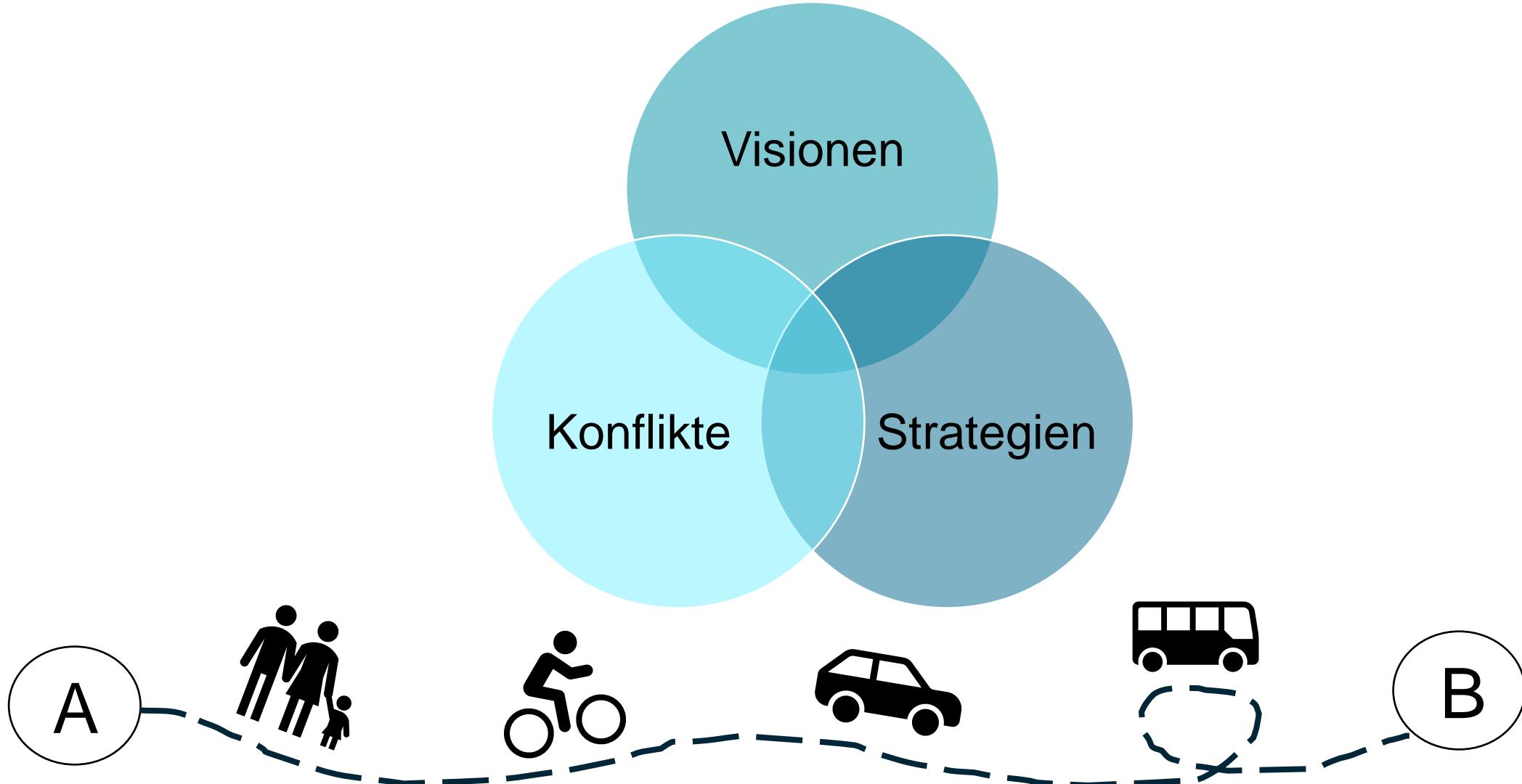
Dr. Julia Jarass

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



Trondheim



Barcelona



Berlin



Turin



Rotterdam



Barcelona



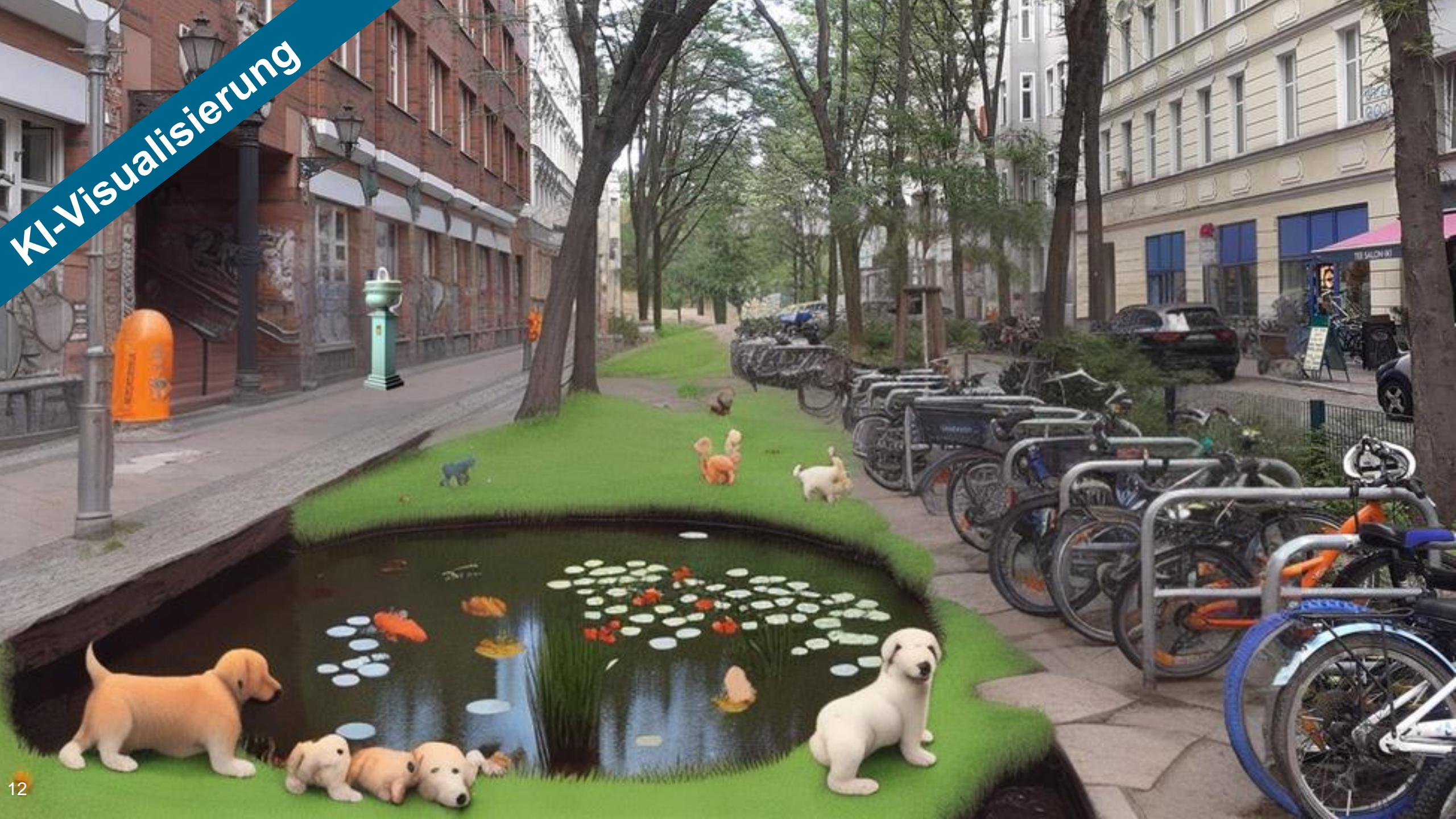
Paris



Berlin

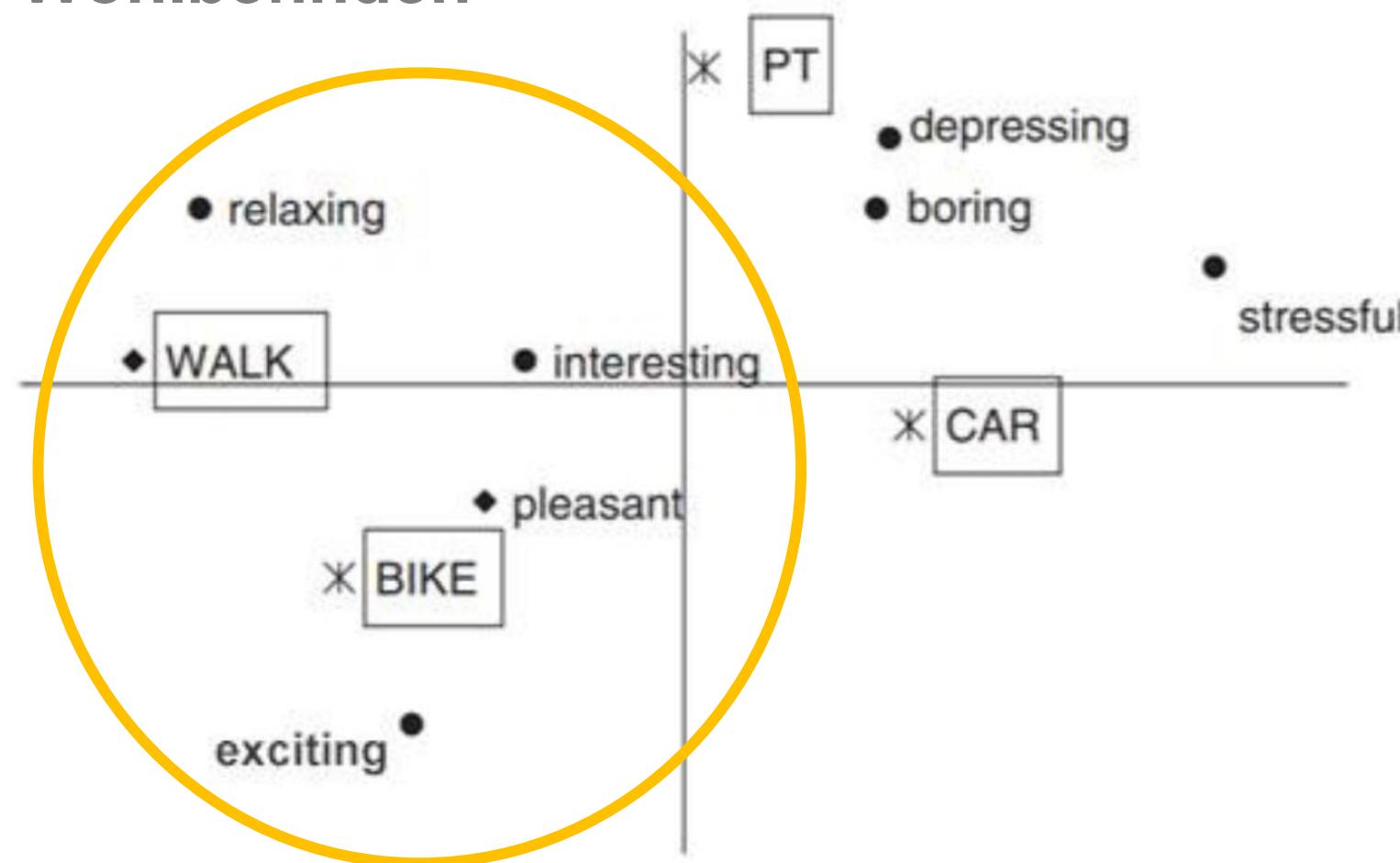


Quelle: Strößenreuther 2020. Popup-Radwege in die Stadt zaubern - Heinrich Strößenreuther, Agentur für Clevere Städte



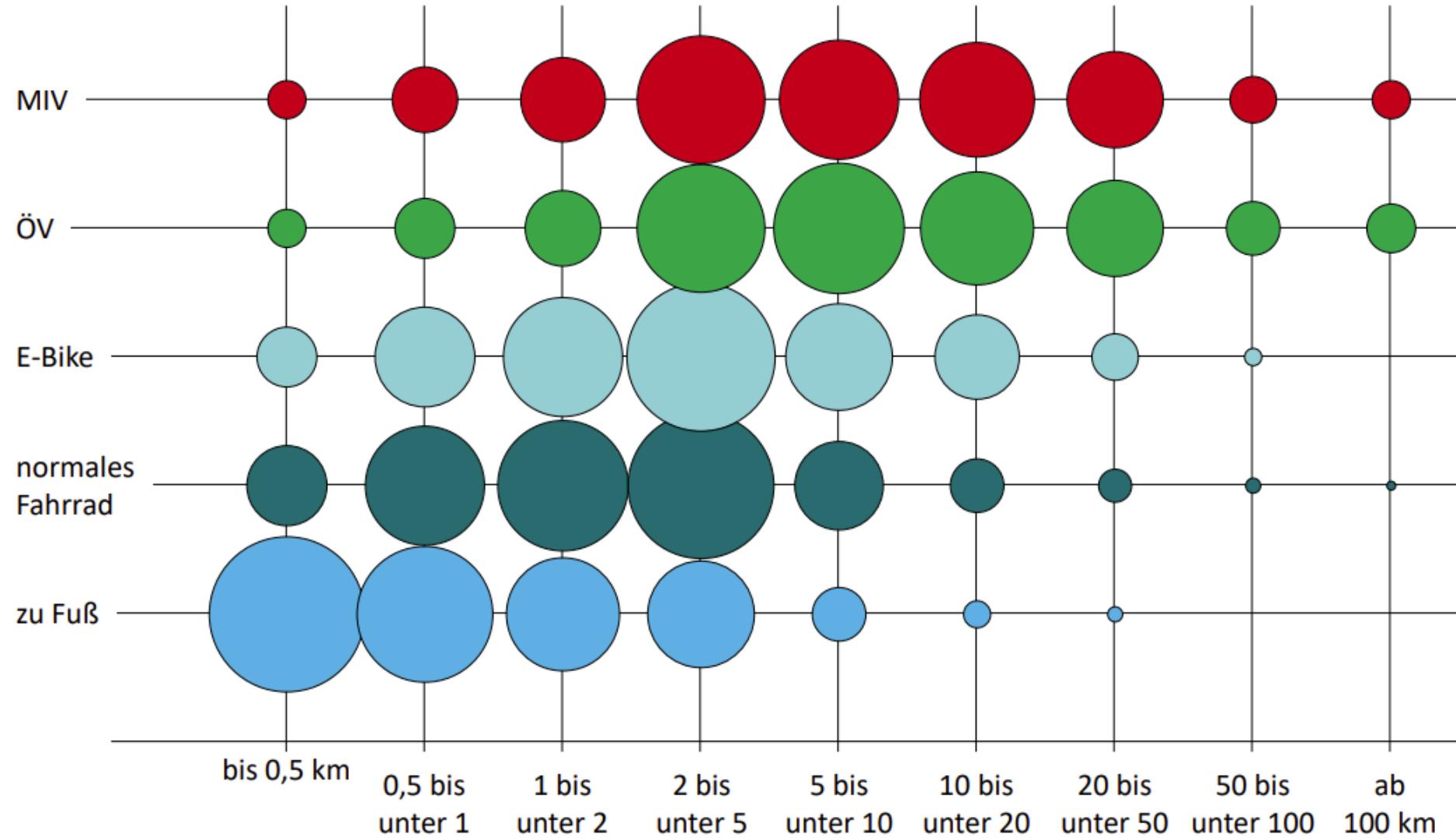
KI-Visualisierung

Zufußgehen wirkt entspannend, Radfahren wirkt anregend für das Wohlbefinden



Affektive Bewertung von täglichen Pendelwegen. Quelle: Gatersleben 2007

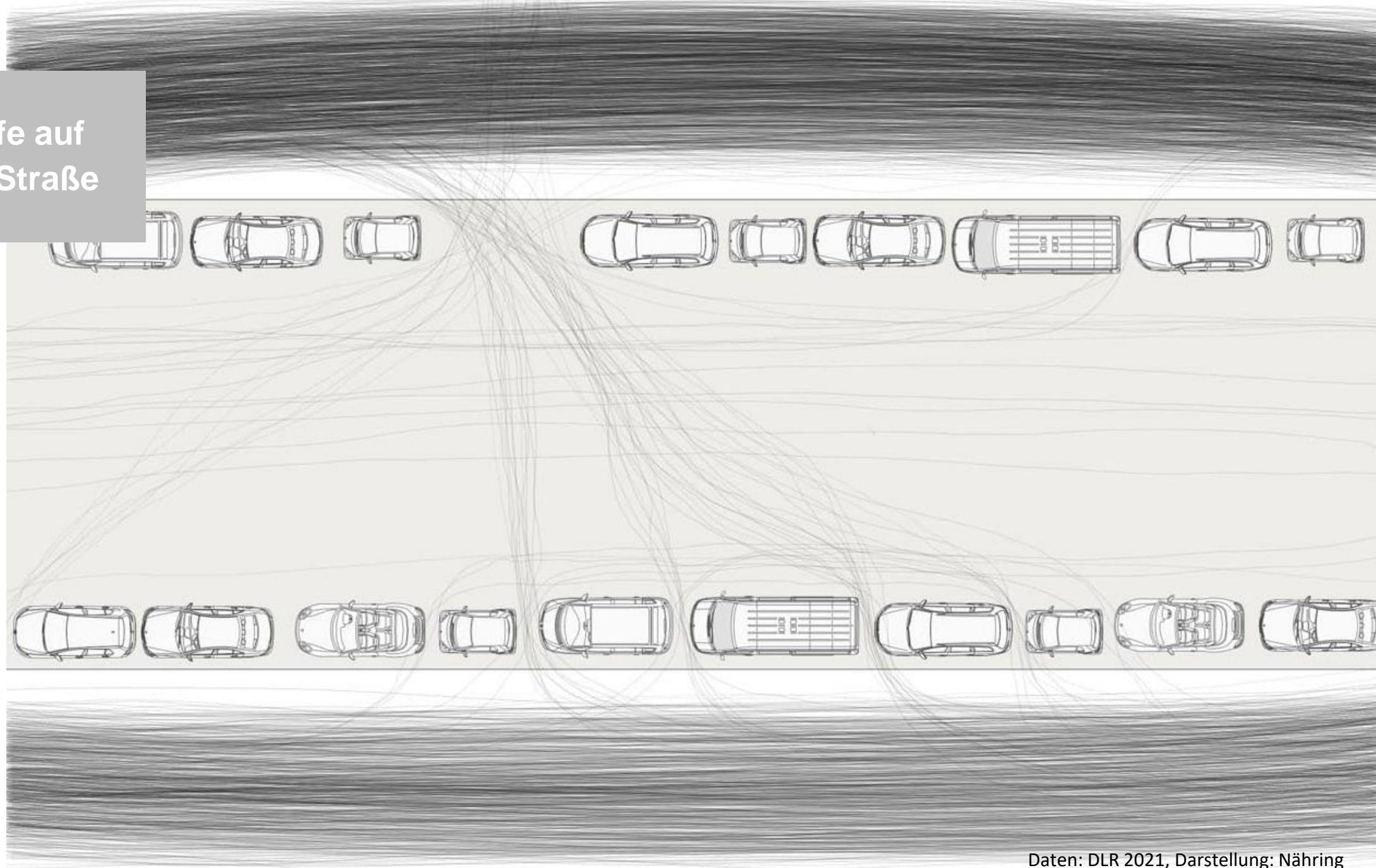
Potenzial wird nicht ausgeschöpft – mehr Fuß- und Radverkehr auf kurzen Strecken möglich



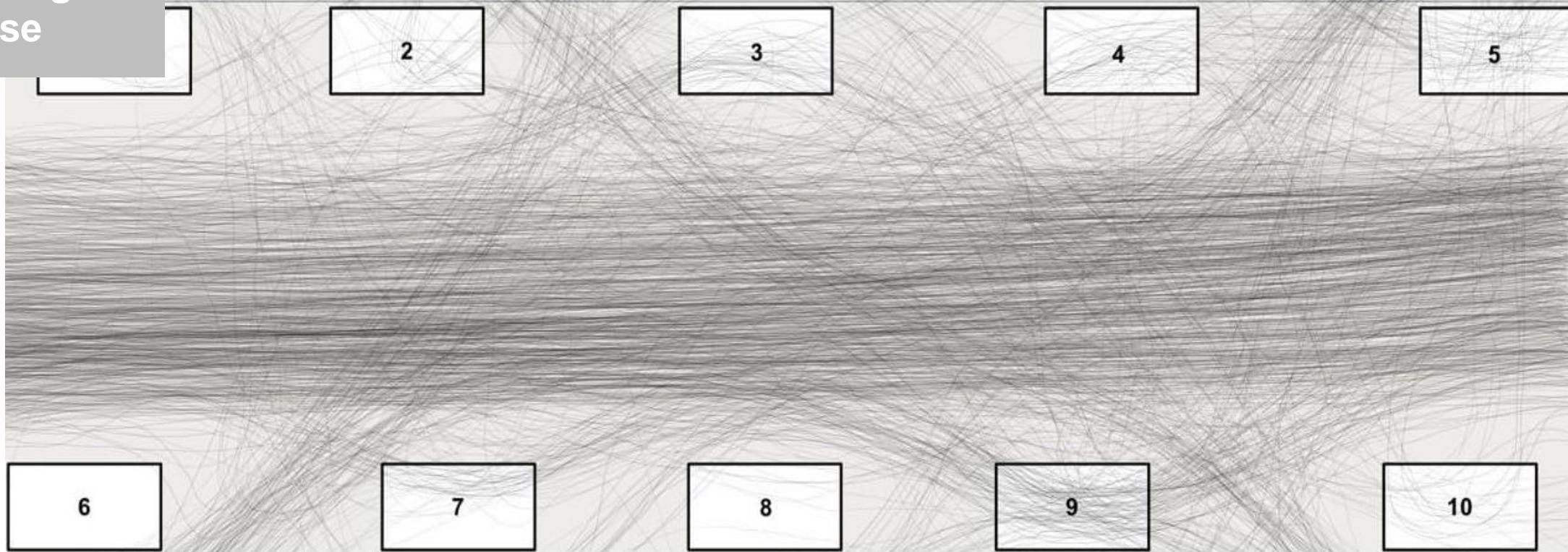
 Wege
Kreisgröße zeigt Zeilenprozent
pro Hauptverkehrsmittel



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 (Bojkott 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>

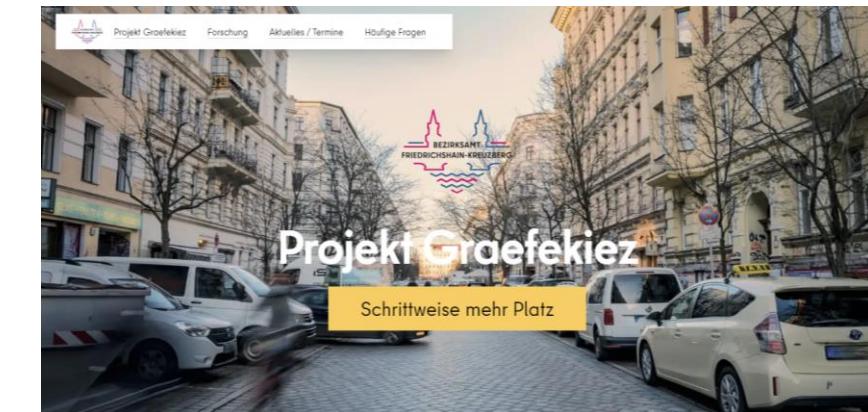


Quelle: Jarass



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



Kommentare & Meinungen (geclustert)

Öffentliche Freiflächen und Aufenthaltsqualität

Zur Teilnahme am öffentlichen Stadtleben und zur Erfahrung steht der ganze Lietzensee-Park, sonst Spielplatz nur Verlagung. Der ~~noch verfügbare~~ Kläne-Block-Platz bietet sich für dieses Unterfangen an.

Wir gefällt der Leon-Jausa-Platz, leider ist er zu weit entfernt. Aber ein vergleichbarer kleinerer Spielplatz mit hoher Aufenthaltsqualität könnte sehr hier haben.

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

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

Untersetzpark auf der einen Seite, Schlosspark auf der anderen Seite. Was soll der Kiez von einem „Wohnzimmer im Grünen“?

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

Der Lietzensee ist nur 2 Minuten zu Fuß entfernt und bietet quasi alles was die Hörn benötigt und vielleicht sollten man entlasten verfügbare Flächen beginnen, die sowieso für die Auto-Nehr gesperrt sind.

Flächenverteilung

Ich selbst besitze 2 AFTZ und trotzdem müssen die Autos aus der Stadt. Jahrhundertelange Autogenossenschaft macht blind für den eigentlichen Sinn von Lebensqualität.

Hier gibt es ringförmigen freie Grünflächen, warum die letzten freien Parkplätze optieren?

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

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

Der Platz ist auch eh nichts an der eh schon miserablen Parksituation, durch die Errichtung dieses Platzes wird nicht mal 0,2% der Parkplätze im Kiez wegfallen.

Keine Autos, bis über für Parkplätze vor werden alle älter und besseren Mobilität (Autos) nach DPK, da ist man als älterer Mensch nicht sicher.

Vielleicht zeigt das Projekt einfach mal, was Stadträume sonst noch sein kann.

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

Vielleicht zeigt das Projekt einfach mal, was Stadträume sonst noch sein kann.

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

Leider 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.

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

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

Kommunikation

Ich bin nicht verdeckt, wie unglaublich viel Platz fahrende und parkende Autos überall ausnehmen? 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 ihrem Autos keinen und nicht seines räumen.

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

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

Lebensqualität

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

Ich bin froh, dass Menschen in unserem Kiez erkennen, dass wir unsere Stadt verbessern können, wenn wir unsere Abhängigkeit vom Auto verringen. Es wird bedeuten, dass wir alle Komponenten nachdenken müssen. Durch diese Komponente werden unsere Straßen menschlicher und lebenswerter werden.

Auto – Unweltkiller? Oder lieber Atemluft und Lebensraum?

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

Wir brauchen bei diesem Stadtbau viel mehr Ruhezonen!

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

Schön, wertvolles Projekt: Für mehr Platz zum Leben!

Lasst uns die Stadt für alle verbessern, den Verkehrslärm verringern und Plätze zum Austausch und Zusammenkommen schaffen.

Bedenken

Auto- und Verkehrsbelastung sind momentan nur sog. „Stadtplätze“ gesunken, dafür in den umliegenden Straßen gestiegen.

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

Die Lernbelastung, das Müllaufkommen würde durch einen Stadtplatz steigen und die öffentliche Alkohol- und Drogenkonsument könnte auch hier stattfinden.

Genau zuerst können Kindern in der CORONAZEIT Luffy überleben. Und hier wird Geld verschwendet.

Angesichts der Finanznot z.B. von Schulen muss Geld, gerade in Zeiten der hohen Staatsverschuldung durch die Coronazeit, sinnvoll eingesetzt werden.

Spielen

Platz für Kinder statt für Autos

Endlich ist endlich, was im Verkehrsbelastigen Bereich nicht geht, weil die Autos viel zu schnell unterwegs sind: Fußball spielen, Laufen auf der Straße bauen, Spielen!

Ich wünsche mir einen schönen Platz, keinen Spielplatz.

Sollten die Kinder da sind, die nun mehr oder weniger vor ihrer Haustür spielen können, geht mit 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!

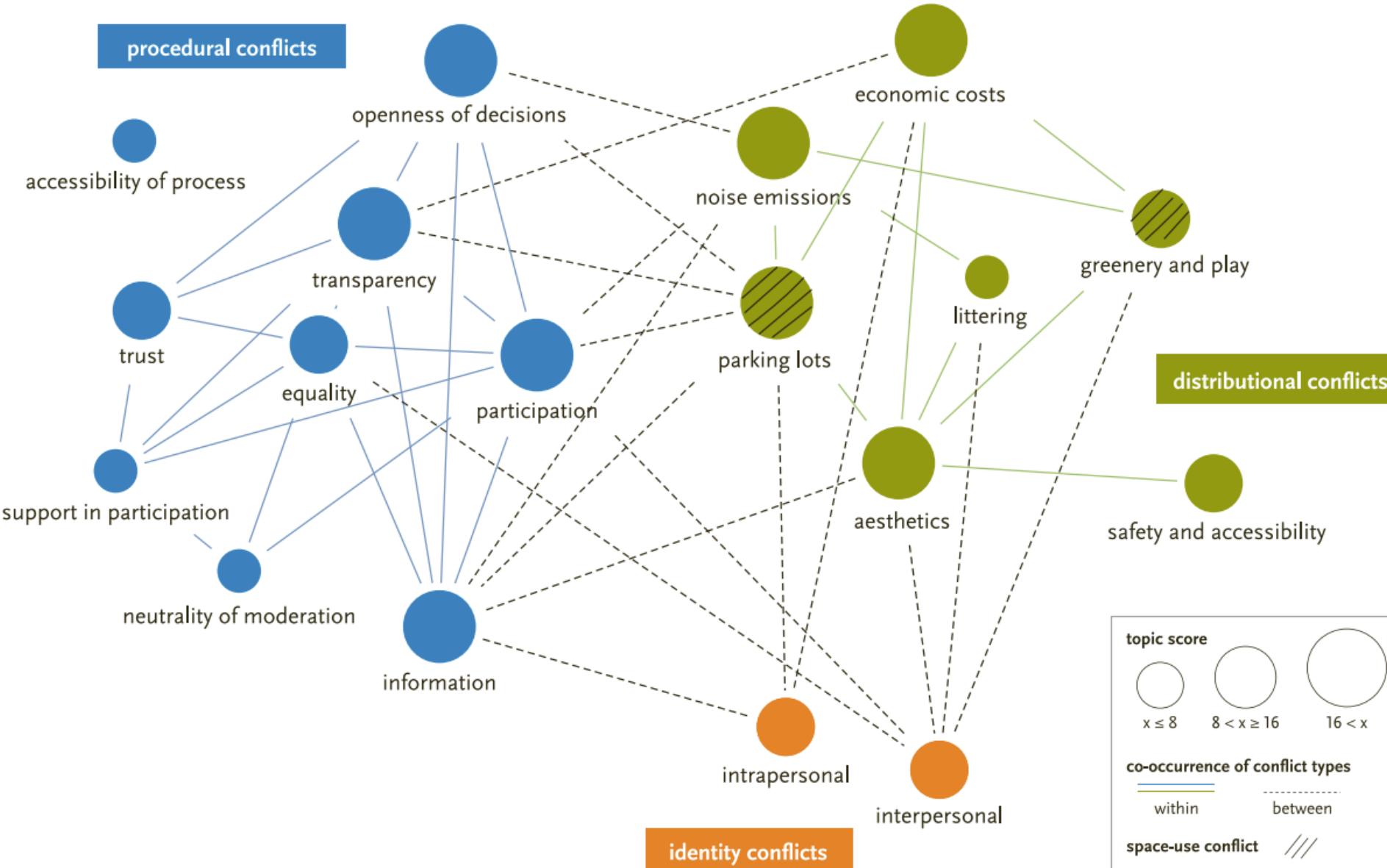
Habt ihr euch mal überlegt, dass es Menschen gibt, die das Auto brauchen? Nicht jeder hat die Arbeitsstelle um die Ecke oder hat Home Office.

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 Kindergartenniveau) 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



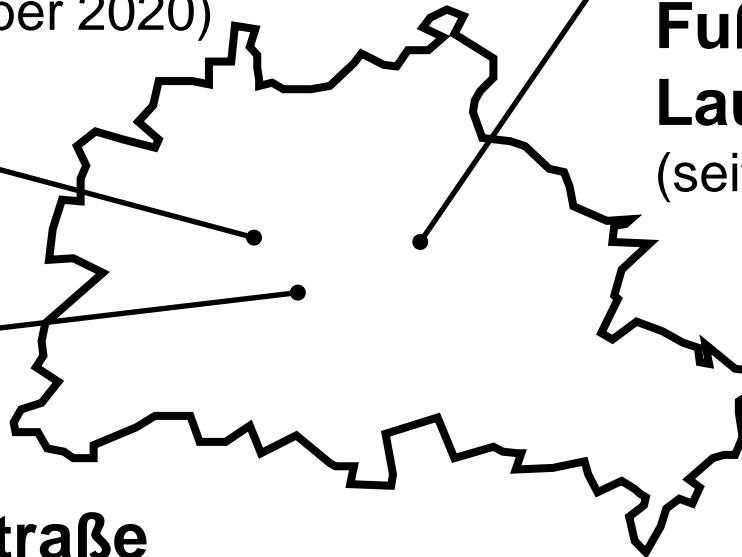
**Sommerstraße
Barbarossa**
(August 2021)



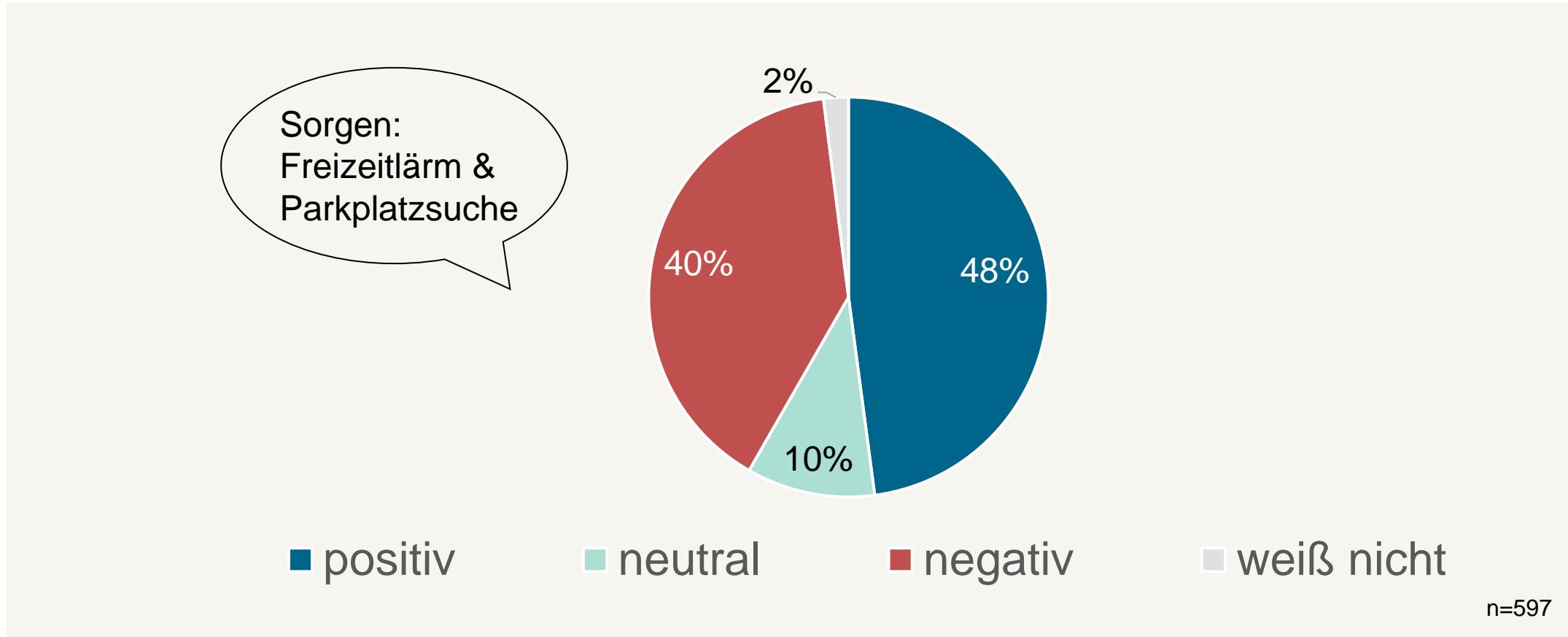
**Stadtplatz
Klausener Platz**
(Oktober 2020)



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



Einstellung zur Umgestaltung eher positiv...



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.