infas WZB

10

Der Bedeutungswandel des Autos in der Stadt

Erfahrungen aus dem Reallabor Graefekiez in Berlin

Februar 2026

Projekt:
Der Bedeutungswandel des Autos in der Stadt:
Erfahrungen aus dem Reallabor Graefekiez in Berlin
Bonn, Feburar 2026

Text: Andreas Knie, Marc Schelewsky, Lea van Nek
Gestaltung: Astrid Blome, Lieselotte Fritz

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:
Knie, Andreas. Schelewsky, Marc. van Nek, Lea (2026): Mobilitätsreport Nr. 10,
Der Bedeutungswandel des Autos in der Stadt: Erfahrungen aus dem Reallabor Graefekiez in Berlin, Februar 2026, Bonn.

Kurzform:
WZB, infas (2026): Mobilitätsreport Nr. 10, Bonn

Die Herausforderungen der Transformation bleiben Gegenstand der öffentlichen Debatten. Ob es sich um die Klimaziele, das Verbrenner-Aus oder die Gefahren der De-Industrialisierung handelt, gesucht werden technische und soziale Lösungen. Im Mittelpunkt steht die Frage: Wie weit lässt sich an gesellschaftliche Verhaltensänderungen und Verschiebungen von Wertpräferenzen anknüpfen? Dem gehen das WZB und infas in einem Projektbeispiel gemeinsam nach.

Im Verkehr zeigt sich die Kontroverse besonders deutlich. Um jeden Meter Straße, um jeden Poller und um jeden Parkplatz – so der Eindruck – wird heftig gerungen. Aber ist das wirklich so? Die Antwort auf die Frage, was passiert, wenn beispielsweise in einem eng bebauten Gründerzeitviertel mitten in Berlin innerhalb von zwei Jahren rund 700 KfZ-Stellflächen einfach so verschwinden, die fällt dann doch erstaunlich aus: Nichts passiert! (Knie 2026). Das Abendland ist nicht untergegangen und Unruhen sind auch nicht entstanden. In Deutschland verändert sich die Bedeutung des Autos und das Verhältnis dazu scheint sich etwas zu entspannen. Zumindest aktuell wird nicht mehr so viel gefahren, die zurückgelegten Entfernungen nehmen ab und auch die Zahl der Wege mit dem Auto sinkt (MiD 2023). Besonders deutlich zeigt sich dieses veränderte Nutzungsverhalten beim Auto in den großen Städten (SrV 2024). Wenn Wohnen, Arbeiten, Schule, Versorgung und kulturelle und soziale Angebote in räumlich kompakter Form verfügbar sind sowie ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln existiert, bewegen sich die Menschen in sehr vielfältiger Weise. Das Auto spielt dann tatsächlich nur noch eine untergeordnete Rolle.

Inhalt

6 Der Berliner Graefekiez als Reallabor

7 Zentrale Fragestellung und Erhebungsdesign

9 Soziodemografie der Untersuchungsgruppe

10 Bewertung der umgesetzten Maßnahmen

12 Auswirkungen der Maßnahmen auf das Mobilitätsverhalten

16 Wahrnehmung der Maßnahmen – die Aussagen der Anwohnenden

18 Veränderungen im Autobestand

20 Stimmen aus dem Kiez – Was hat noch gefehlt?
Was wurde nicht ausreichend berücksichtigt?

22 usammenfassung und Bewertung der Ergebnisse im Graefekiez

23 Die veränderte Rolle des Autos in der Gesellschaft

24 Zum Weiterlesen / Literaturverzeichnis

Der Berliner Graefekiez als Reallabor

Aber wie stabil sind solche Verhaltensdispositionen und könnte man damit auch gleich ganz praktisch mit dem Rückbau der für Autos in Anspruch genommenen Fläche beginnen? In Berlin ist dies versucht worden. Im Rahmen des „Projekt Graefekiez – Schrittweise mehr Platz“ hat der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entschieden, die bisher gewährten Privilegien des Autoverkehrs einzuschränken. Die Umnutzung von Parkflächen sollte vorangetrieben werden, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen, klimatechnische Anpassungen vorzunehmen und die Wirtschaftskraft des Kiezes zu stärken. Ursprünglich war geplant, bis zu 2.000 Kfz-Stellflächen einer neuen Nutzung zuzuführen.

Ausgangspunkt dieser bezirklichen Initiative waren die Ergebnisse einer repräsentativen Erhebung des Wissenschaftszentrum Berlins für Sozialforschung (WZB) und infas im Juni 2021. Rund zwei Drittel der Befragten im gesamten Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gaben damals an, dass sie prinzipiell Maßnahmen zur Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) begrüßen würden. Selbst Autobesitzende waren mehrheitlich für die Rücknahme von Parkflächen, zumal die überwiegende Mehrzahl das Auto nur noch gelegentlich nutzte (Ruhrort, Knie, Zehl 2021).

Dieses Ergebnis war insofern überraschend, weil in früheren Erhebungen insbesondere Autobesitzende – und zwar unabhängig von ihrer tatsächlichen Nutzungsfrequenz – auf einem eigenen Parkplatz unmittelbar in der Nähe des Wohnortes bestanden und Maßnahmen zur Umnutzung eher skeptisch sahen.

Aber offenkundig können sich Menschen in ihren Einstellungen ändern. Insbesondere mit der Erfahrung der Pandemie wurde in den Städten der Nahraum neu entdeckt, der Gang zu Fuß und das Radfahren haben in den hoch verdichteten Innenstädten messbar an Attraktivität gewonnen.

Das für den Berliner Bezirk zuständige Straßen- und Grünenflächenamt entwickelte auf Basis dieser Erkenntnisse eine Strategie für ein Pilotprojekt zur Umwidmung von Parkflächen. Dabei ging das Amt von der Annahme aus, dass das Privileg des kostenfreien Parkens von Fahrzeugen zur hohen Attraktivität des Autos beiträgt. Wenn diese Möglichkeit nicht mehr gegeben wäre, dafür jedoch Alternativen wie ein dichtes Netz an Sharing-Stationen zur Verfügung gestellt würde, könnten sich die Menschen von Fahrzeugen trennen und würden dann mutmaßlich auch weniger mit dem Auto fahren. Im Ergebnis wären dann dauerhaft Flächen für eine Entsiegelung gewonnen, die zur Klima-Resilienz beitragen.

Die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Friedrichshain-Kreuzberg hatte daraufhin im Frühjahr 2022 beschlossen, die geplanten Maßnahmen in einem Teilgebiet umzusetzen. Im Graefekiez, einem innerstädtischen Berliner Altbauquartier mit rund 20.000 Einwohnern, sollten Stellplätze für private Pkw zunächst einmal temporär für andere Nutzungen umgewandelt werden. Vor dem Hintergrund der damals geltenden Straßenverkehrsordnung (StVO) entschied sich das Bezirksamt für einen reduzierten Ansatz mit dem Ziel rund 700 Parkplätze umzuwidmen und parallel das Angebot an Sharing-Dienstleistungen deutlich zu erhöhen.

Das WZB hat die Aktivitäten des Bezirksamts zwischen 2022 und 2025 begleitet und gemeinsam mit infas untersucht, wie die Menschen mit diesen Veränderungen umgegangen sind, wie die Maßnahmen bewertet wurden, und wie diese Erfahrungen in den generellen Kontext der aktuellen Debatte zur Verkehrswende einzubinden sind.

Hierzu wurden nach der ersten Befragung im Bezirk zwei weitere empirische Erhebungen – diesmal im Graefekiez direkt – erhoben. Die Ergebnisse der ersten und zweiten Erhebungswelle sind bereits ausführlich beschrieben worden (Borcherding, Knie 2024; Knie, Pfaff 2024); im Folgenden werden nun die Resultate der dritten Erhebung vorgestellt.

Zentrale Fragestellung und Erhebungsdesign

Die zentrale Frage der dritten Erhebungswelle war die, nach Veränderungen beim Autobesitz und damit nach der längerfristigen Wirksamkeit der im Graefekiez umgesetzten Maßnahmen. Zudem stehen die wahrgenommenen Auswirkungen in den Bereichen Lärmbelästigung, Kinderfreundlichkeit und Sicherheitsempfinden und die allgemeine Zufriedenheit im Fokus der Befragung. Dazu ist auch an einigen Stellen ein Rückblick auf die Ergebnisse der ersten beiden Erhebungswellen erforderlich, um den zeitlichen Verlauf von Verhaltensanpassungen, z.B. bei der gewöhnlichen Verkehrsmittelnutzung, zu beschreiben. [1]

Veränderungen beim Autobesitz als Reaktion auf Änderungen des Verkehrsraums sind erst mit einer gewissen Verzögerung zu erwarten, da individuelle Anpassungsleistungen erforderlich sind. Neue Routinen müssen ausgebildet werden, die zur neuen Situation passen und bei denen z.B. das Fahrrad eine größere Bedeutung bekommt und das Auto nachrangig und ersetzbar wird. Das ist zeitaufwändig und erst mit Verzögerung zu beobachten. Die dritte Erhebungswelle, die rund drei Jahre nach dem Beginn der Neustrukturierung des Verkehrsraums Graefekiez durchgeführt wurde, konnte solche Veränderungen inzwischen erfassen. Es war genügend Zeit vergangen, um weitere Einflussfaktoren, die zur Abschaffung des eigenen Autos beigetragen haben konnten, zu berücksichtigen. Dazu können Faktoren wie eine anstehende Hauptuntersuchung (TÜV), eine teure Reparatur oder gar eine anstehende Neuanschaffung gezählt werden. Kommen mehrere solcher Faktoren zusammen, wird zu Routinen geronnenes Verhalten neu evaluiert und möglicherweise geändert.

Der zeitliche Abstand der dritten Erhebungswelle im Sommer 2025 zu den vorherigen Erhebungen war insofern günstig, um Veränderungen im Autobesitz zu erfassen. Auf eine Kontrollgruppe konnte in dieser Erhebungswelle verzichtet werden, da das Interesse ausschließlich auf die direkt von den Maßnahmen betroffene Wohnbevölkerung im Graefekiez gerichtet war. Gleiches gilt auch für die Erfassung von Ausstrahlungseffekten, die zuvor über eine eigene Untersuchungsgruppe erfasst wurden.

Die Befragung fand vom 05.09.2025 bis zum 21.10.2025 statt und umfasste damit einen Zeitraum von 46 Tagen.

1 Eine umfassende Beschreibung der ersten beiden Erhebungswellen im Sommer 2023 und März 2024 und der dabei erzielten Ergebnisse wurde bereits an anderer Stelle publiziert (vgl. Borcherding, Knie 2024; Knie, Pfaff 2025).

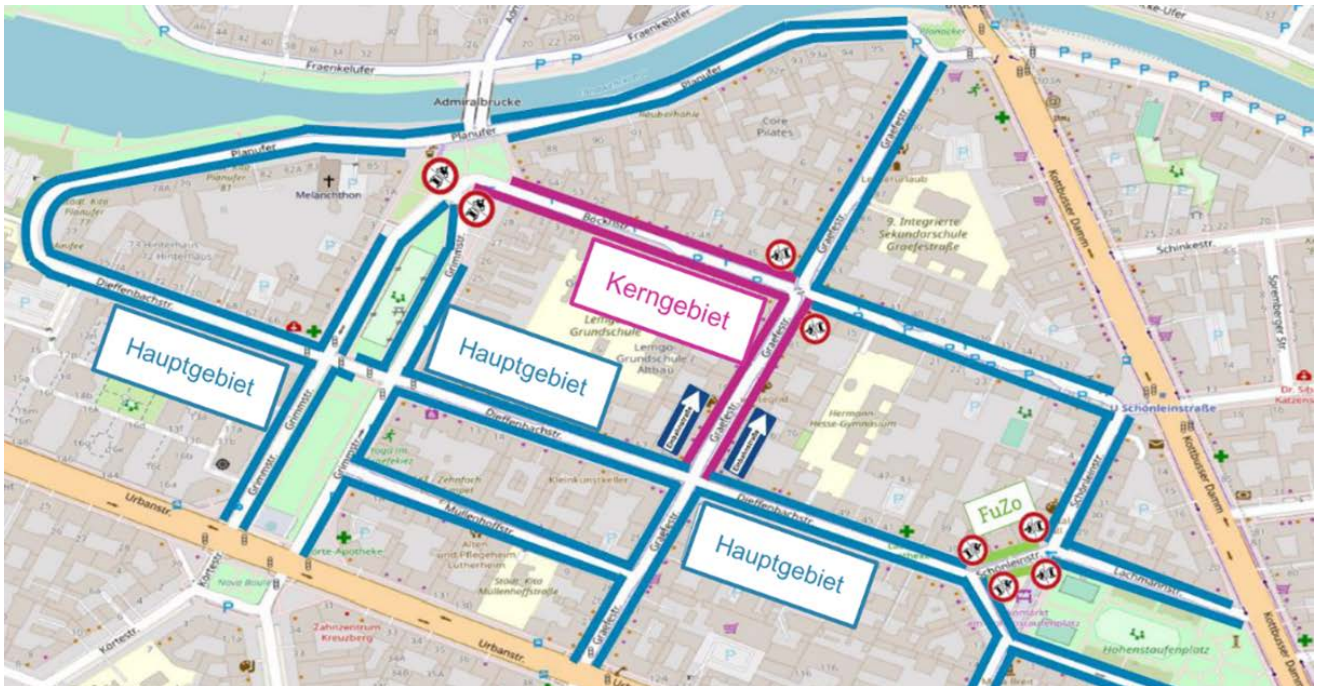
Von A.Savin - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2835399

Aufgrund des anfangs geringen Rücklaufs wurde die Feldzeit gegenüber der ursprünglichen Planung leicht verlängert. Befragt wurden Personen aus dem Kerngebiet, in dem der größte Teil der Maßnahmen verortet ist, und dem Hauptgebiet, das im Wesentlichen die umliegenden Straßen des Graefekiezes umfasst. Auch dort wurden Maßnahmen umgesetzt, jedoch in geringerem Umfang (vgl. Abbildung 1).

Die Erhebung wurde auf Grundlage einer Einwohnermeldestichprobe durchgeführt. Bei der als „postalisch-online“ bezeichneten Erhebungsmethode werden alle Personen der Bruttostichprobe per Brief kontaktiert und zur Teilnahme per Online-Fragebogen eingeladen. Nach rund drei Wochen wurden ausgewählte Personen, die sich bis dahin nicht beteiligt hatten, mit einem zweiten Anschreiben an die Teilnahme erinnert.

Die Brutto-Stichprobe umfasste insgesamt n=4.895 Personen. Im Kerngebiet (den Straßenabschnitten auf der Graefestraße und Boeckhstraße, auf denen der Großteil der Parkraumumwidmung umgesetzt wurde) fand mit der Kontaktierung von n=924 Personen eine Vollerhebung statt. Im Hauptgebiet wurde mit n=3.971 Personen eine Zufallsauswahl von 71,4 Prozent der anwohnenden Personen angeschrieben. Insgesamt haben sich n=879 Personen an der Befragung beteiligt. Das entspricht einem Rücklauf von 18,0 Prozent. Dieser ist im Kerngebiet mit 18,6 Prozent (n=172 vollständige Interviews) etwas höher als im Hauptgebiet mit 17,8 Prozent (n=707 vollständige Interviews). Bei der Erinnerungsaktion wurden n=2.400 Erinnerungsschreiben an eine Zufallsauswahl der Personen versendet, die sich zu diesem Zeitpunkt noch nicht beteiligt hatten. Im Kerngebiet umfasst das n=448 Anschreiben (51 Prozent) und im Hauptgebiet n=1.952 (40 Prozent) der Bruttostichprobe. Der hohe Rücklauf und die große Bruttostichprobe auf Basis einer Zufallsauswahl gewährleisten eine hohe Aussagekraft der erhobenen Daten. Die im Anschluss durchgeführte Gewichtung der Befragungsdaten übt nur einen geringen Einfluss auf die Erhebungsergebnisse aus, die Effektivität liegt bei sehr guten 68,5 Prozent.

Abbildung 1:
Untersuchungsgebiet „Berliner Graefekiez“ mit Kern- und Hauptgebiet



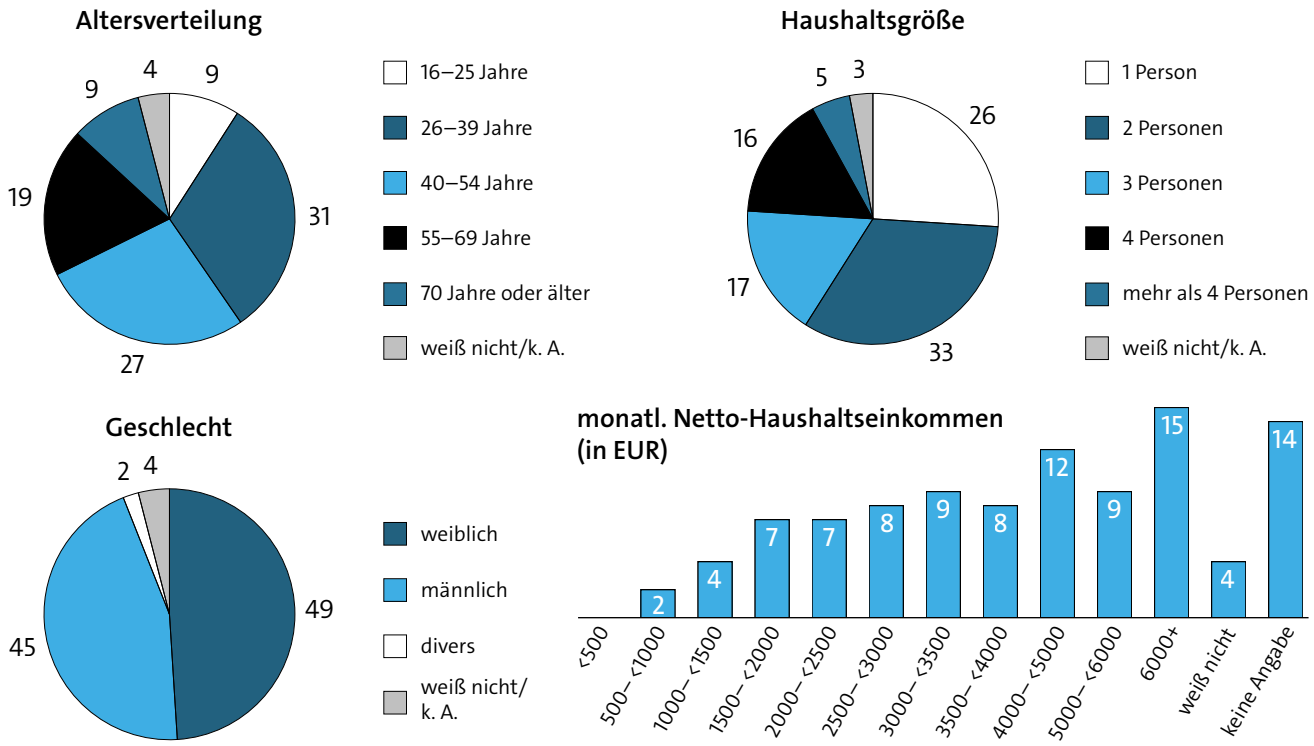
Soziodemografie der Untersuchungsgruppe

Das Durchschnittsalter im Berliner Graefekiez ist leicht höher als in den angrenzenden Nachbarschaften und auch im Vergleich zur Wohnbevölkerung Berlins (Datenbasis Mikrozensus). Im Vergleich zum Berliner Durchschnitt hat sich mit 51 Prozent (nur gültige Angaben) ein minimal größerer Anteil an Frauen an der Befragung beteiligt. Die Anzahl an Einpersonenhaushalten ist mit 26 Prozent deutlich geringer als im Berliner Durchschnitt (rund 50 Prozent) und auch unterhalb des Niveaus des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg mit 38,1 Prozent. Anders ist es bei den Zweipersonenhaushalten, die im Graefekiez mit 33 Prozent die größte Gruppe bilden, aber im Bezirk nur einen Anteil von 24 Prozent ausmachen.[2] Das Geschlechterverhältnis zeigt keine Besonderheiten, erwähnenswert ist der Anteil von zwei Prozent an Personen, die sich als divers bezeichnen.

Das Einkommensniveau, gemessen als Haushaltsnettoeinkommen, liegt im Graefekiez deutlich über dem im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Im Durchschnitt des Bezirks verfügen 26,6 Prozent über 4.000 Euro oder mehr im Monat, im Graefekiez sind es über 44 Prozent. Umgekehrt haben im Graefekiez nur 16 Prozent ein Haushaltsnettoeinkommen von 2.000 Euro oder weniger im Monat, während es im gesamten Bezirk über 33 Prozent sind. Die Wohnbevölkerung im Berliner Graefekiez zeichnet sich gegenüber der Bevölkerungsstruktur im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durch eine etwas höhere Altersstruktur aus sowie einem großen Anteil an Zweipersonenhaushalten, die über ein deutlich über dem Durchschnitt liegendes Haushaltsnettoeinkommen verfügen.

2 Vergleichsdaten: Angaben zur Bevölkerung nach Haushaltsformen und Haushaltsgröße des Bezirksamts Mitte (Bezirksamt Mitte 2025) oder des Statistikprotals Berlins (Statistik Berlin Brandenburg 2025)..

Abbildung 2:
Soziodemografische Merkmale der befragten Personen



Datenbasis: Alle befragten Personen ab 16 Jahren (n=879), Angaben in Prozent.

Bewertung der umgesetzten Maßnahmen

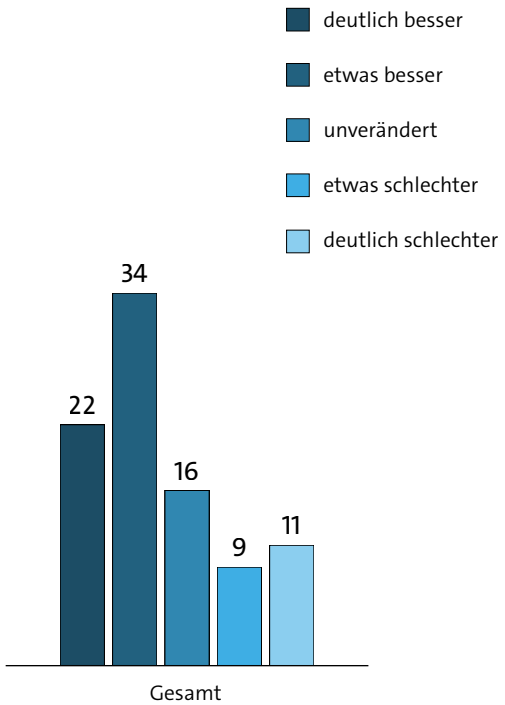
Anders als in den ersten beiden Erhebungswellen wurde nicht mehr die generelle Zufriedenheit abgefragt, sondern in welchem Umfang sich diese nach der Umsetzung der Maßnahmen verändert hat. Dabei ist zu beachten, dass die Zufriedenheit der Anwohner mit der Wohnumgebung im Durchschnitt als sehr hoch zu bewerten ist. In der ersten Erhebungswelle haben 64 Prozent der befragten Personen angegeben „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“[3] mit der Wohnsituation im Graefekiez zu sein. In der zweiten Erhebungswelle ist dieser Wert zwar leicht gefallen, liegt aber weiterhin bei hohen 57 Prozent. Am anderen Ende der Skala finden sich nur zwölf (erste Welle) bzw. 16 Prozent (zweite Welle) an befragten Personen, die angeben haben unzufrieden oder gar sehr unzufrieden mit der Wohnungsumgebung zu sein.

Wird nun die Veränderung der Zufriedenheit nach Umsetzung der Maßnahmen erhoben, so ist dieses hohe Zufriedenheitsniveau zu beachten. Trotzdem geben 56 Prozent an, die Zufriedenheit sei nach Umsetzung der Maßnahmen „etwas besser“ oder sogar „deutlich besser“ geworden. Wird nur die Gruppe der Personen aus autolosen Haushalten betrachtet, liegt der dieser Wert sogar bei 66 Prozent. Ein ähnlich hohes Zufriedenheitsniveau (64 Prozent) erreichen Personen, die im Kerngebiet wohnen. Die Zufriedenheit hat sich auch unter Personen mit hohem Einkommen und in der Altersgruppe von 26 bis 54 Jahren deutlich verbessert (jeweils 63 Prozent).

Am anderen Ende der Skala befinden sich etwa 20 Prozent der befragten Personen, deren Zufriedenheit sich „etwas“ oder sogar „deutlich verschlechtert“ hat. Dabei stechen vor allem ältere Personen über 55 Jahre mit 29 Prozent und Personen aus Haushalten mit Auto mit 35 Prozent besonders hervor (vgl. Abbildung 3). Hier deutet sich bereits an, dass diese Personengruppen auch die durchgeführten Maßnahmen kritisch bewerten.

Werden die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Bereiche Kinderfreundlichkeit, Sicherheitsempfinden und Lärmbelästigung betrachtet, zeigt sich, dass sich die hohen Zugewinne bei der allgemeinen Zufriedenheit nicht eins zu eins übertragen lassen und eine differenziertere Bewertung vorgenommen wird. Die Auswirkungen der Maßnahmen werden am besten in Bezug auf Kinderfreundlichkeit bewertet. 52 Prozent der befragten Personen geben an, diese habe sich deutlich oder etwas verbessert. Nur sieben Prozent sehen eine leichte oder deutliche Verschlechterung der Kinderfreundlichkeit. Vor allem Personen mit einem hohem Haushaltsnettoeinkommen von mehr als 5.000 Euro im Monat sehen eine positive Wirkung (61 Prozent). Ebenso Personen, die im Kerngebiet wohnen oder aus der Altersgruppe zwischen 26 und 39 Jahren sind oder kein Auto im Haushalt zur Verfügung haben, bewerten die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Kinderfreundlichkeit zu 59 Prozent positiv („deutlich“ oder „etwas besser“).

Abbildung 3: Veränderung der Zufriedenheit nach Umsetzung der Maßnahmen



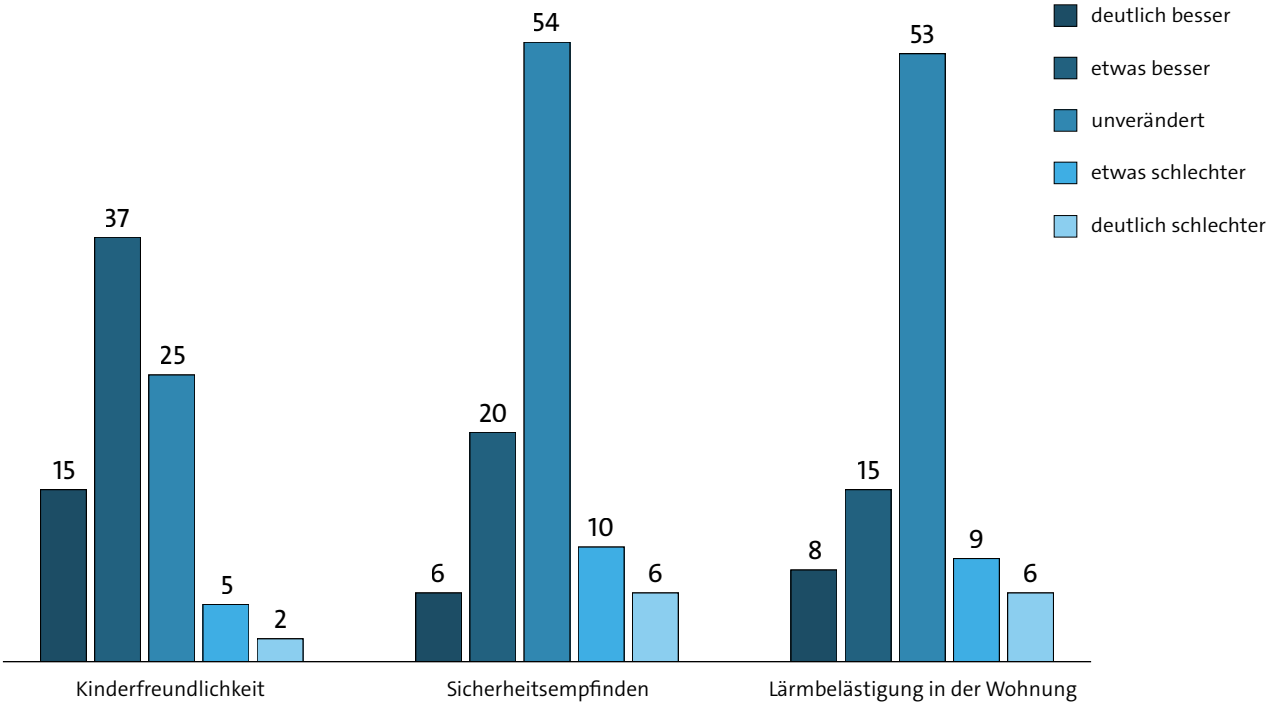
Frage: „Wie hat sich allgemein Ihre Zufriedenheit mit der Wohnungsumgebung nach Umsetzung der Maßnahmen im Graefekiez verändert?“
Datenbasis: Alle befragten Personen ab 16 Jahren (n=879), Angaben in Prozent.
An 100 fehlende Prozent: „weiß nicht“ oder „möchte ich nicht angeben“

3 Angegeben wurde eine 5-stufige Skala, bei der nur die Extremausprägungen „sehr zufrieden“ bzw. „sehr unzufrieden“ verbali-siert wurden, die dazwischenliegenden Abstufungen wurden als Zahlenwerte dargestellt. Hier wird der Wert 2 mit „zufrieden“, der Wert 4 mit „unzufrieden“ übersetzt.

Mit Blick auf das Sicherheitsempfinden sinken diese hohen Zustimmungswerte, bleiben aber weiterhin mehrheitlich positiv. Etwa bei einem Viertel der befragten Personen hat sich das Sicherheitsempfinden verbessert, aber bei 16 Prozent verschlechtert. Bei der Mehrheit mit 54 Prozent hat sich das Sicherheitsempfinden nicht verändert. Auch hier sind es wieder die Subgruppen der jüngeren Befragten beziehungsweise der Personen aus autolosen Haushalten oder der mit höherem Einkommen, deren Sicherheitsempfinden sich überdurchschnittlich verbessert hat.

Als dritte Auswirkung wurden Veränderungen bei der wahrgenommenen Lärmbelastung erhoben. Hier zeigt sich nur noch für 23 Prozent eine Verbesserung, während 15 Prozent der befragten Personen angeben, die Lärmbelastung in der Wohnung habe sich etwas oder sogar deutlich verschlechtert. Während über alle Befragten hinweg 53 Prozent keine Veränderung feststellen konnten, ist die Wahrnehmung im Kerngebiet sehr unterschiedlich. Für noch hohe 39 Prozent hat sich die Lärmbelastung verringert, aber für ein Viertel der befragten Personen hat diese im Kerngebiet sogar zugenommen. In den Antworten auf eine offene Frage zur Änderung des Verkehrsverhaltens lassen sich Hinweise auf die Hintergründe finden. Genannt werden häufig „feiernden Touristen“ und der nun zäher fließende Verkehr (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Auswirkungen der Maßnahmen auf Kinderfreundlichkeit, Sicherheitsempfinden und Lärmbelastung



Fragen: „Wie bewerten Sie die Kinderfreundlichkeit Ihrer Wohnumgebung (genug Spielmöglichkeiten, Aufenthaltsorte) nach Umsetzung der Maßnahmen im Graefekiez?“, „Wie hat sich Ihr Sicherheitsempfinden nach Umsetzung der Maßnahmen im Graefekiez verändert?“, „Wie hat sich die Lärmbelastung in Ihrer Wohnung nach Umsetzung der Maßnahmen im Graefekiez verändert?“
Datenbasis: Alle befragten Personen ab 16 Jahren (n=879), Angaben in Prozent. An 100 fehlende Prozent: „weiß nicht“ oder „möchte ich nicht angeben“

Auswirkungen der Maßnahmen auf das Mobilitätsverhalten

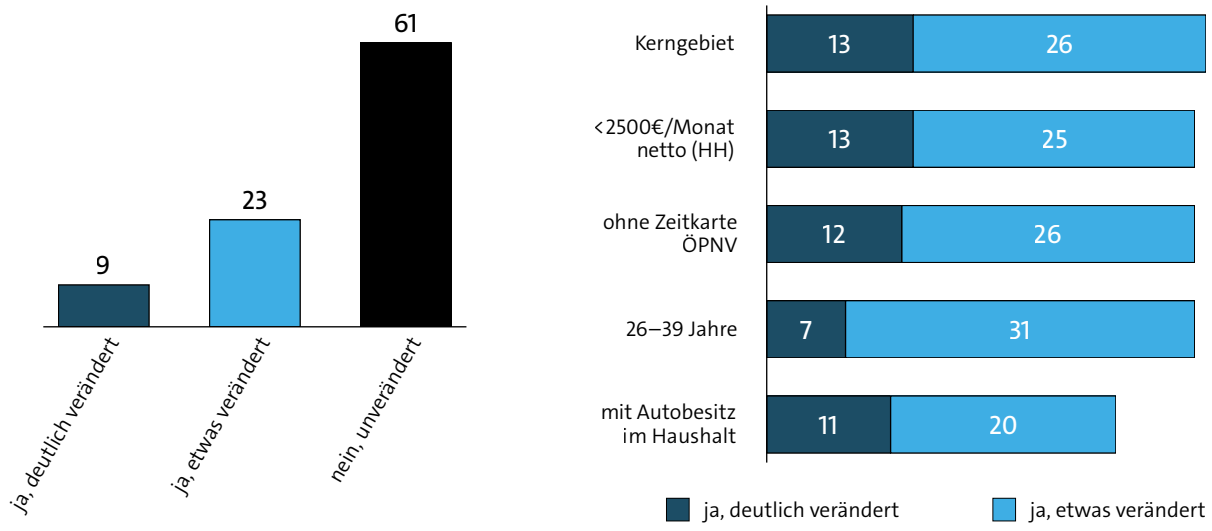
Mit den Maßnahmen sollte auch ein Anstoß zur Änderung des eigenen Mobilitätsverhaltens gegeben werden, bei dem die routinierte Nutzungspraxis des Autos in Frage gestellt und neu ausgerichtet wird. Das ist ein ambitionierter Ansatz, da Mobilität von Routinen geprägt ist, bei denen das Auto häufig eine zentrale Rolle einnimmt. Alternative Angebote, die es ersetzen können, müssen funktionsäquivalent sein und die gleiche Routinefähigkeit aufweisen, da sie ansonsten als nicht-alltagstauglich abgelehnt werden. Andererseits ist besonders in großen Städten und Metropolen mit gutem ÖPNV-Angebot bei vielen Personen ein Mobilitätsverhalten zu beobachten, bei denen das Auto keine zentrale Rolle spielt. Der Modal Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV; Fahrer) liegt entsprechend in Metropolen (nach RegioStaR 7) bei 25 Prozent, während er im bundesweiten Durchschnitt bei 40 Prozent liegt (vgl. MiD 2023).

Spielt das Auto in den Mobilitätsroutinen bereits keine zentrale Rolle, sind auch keine individuellen Anpassungen aufgrund der Umgestaltung des Verkehrsraums erforderlich. Das könnte für einen Teil der 64 Prozent an Personen aus autolosen Haushalten zutreffen, die ihr Verkehrsverhalten nach Umsetzung der Maßnahmen im Graefekiez nicht verändert haben.

Etwas weniger als jede vierte befragte Person gibt jedoch an, ihr Mobilitätsverhalten etwas und knapp jede zehnte gibt an, es deutlich verändert zu haben. Unterschiede nach Autobesitz im Haushalt zeigen sich dabei nur in geringem Umfang. Bewohnerinnen und Bewohner des Kerngebiets haben häufiger Veränderungen vorbenommen (13 Prozent deutlich, 26 Prozent etwas). Diese Anpassungen zeigen sich – anders als bei den wahrgenommenen Auswirkungen der Maßnahmen – diesmal auch bei Personen aus eher einkommensschwachen Haushalten mit weniger als 2.500 Euro Haushaltsnettoeinkommen pro Monat. Diese geben ebenfalls zu 13 Prozent an ihr Verkehrsverhalten deutlich und weiteren 26 Prozent es etwas verändert zu haben (vgl. Abbildung 5).

Wer über ein Auto im Haushalt verfügt, zeigt sich stärker immun gegen die äußeren Einflussfaktoren als die Vergleichsgruppe der Personen aus autolosen Haushalten. Der Unterschied ist aber weniger deutlich als zunächst erwartet. Rund 66 Prozent der Personen mit Auto im Haushalt geben an, dass ihr Verkehrsverhalten unverän-

Abbildung 5: Veränderung des Verkehrsverhaltens aufgrund der Maßnahmen



Frage: „Hat sich Ihr Verkehrsverhalten nach Umsetzung der Maßnahmen im Graefekiez verändert? Mit ‚Verkehrsverhalten' meinen wir z.B. ob Sie mehr oder weniger Wege zurücklegen, oder welche Verkehrsmittel Sie nutzen."
Datenbasis: Alle befragten Personen ab 16 Jahren (n=879). Angaben in Prozent. An 100 fehlende Prozent: „weiß nicht" oder „möchte ich nicht angeben".

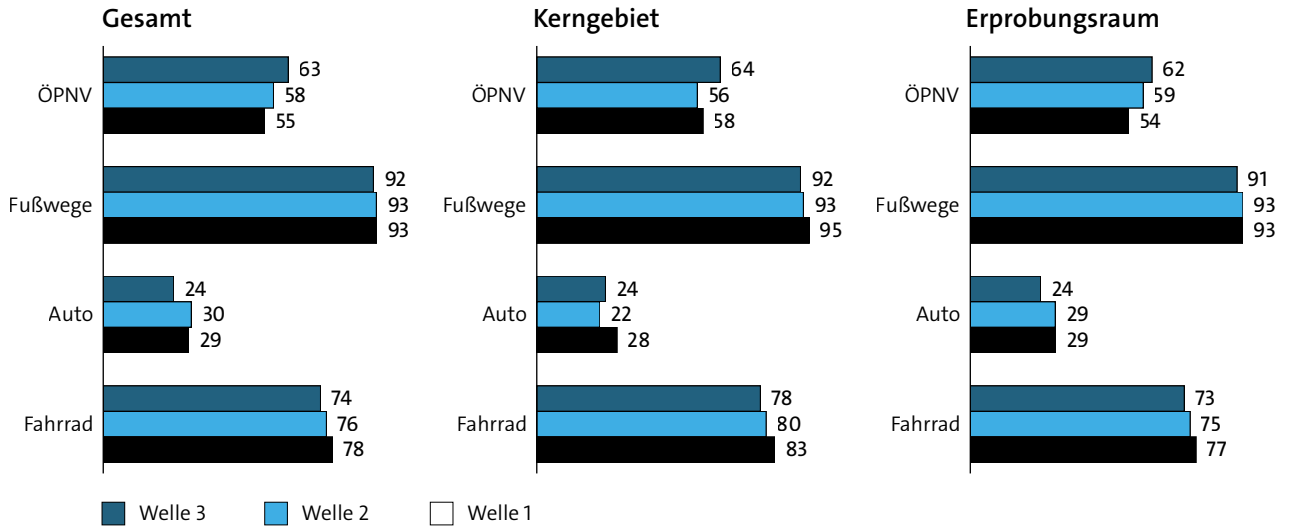
dert ist. Bei jenen ohne Auto sind es knapp 64 Prozent. Bei den Personen in der Altersgruppe ab 55 Jahren oder älter sind Veränderungen schwerer zu erreichen. Hier liegt der Anteil derer, die sich unverändert fortbewegen, bei 72 Prozent. Hier könnte es eine größere Rolle spielen, dass sie z.B. aus gesundheitlichen Gründen auf das Auto angewiesen sind. Es bleibt abschließend festzustellen, dass die Gruppenunterschiede nicht sehr stark ausgeprägt sind und über alle hier diskutierten Gruppen hinweg maximal um elf Prozentpunkte voneinander abweichen.

Wie in den beiden vorherigen Wellen wurde auch die gewöhnliche Verkehrsmittelnutzung erneut erfasst. Dazu wurde gefragt, wie häufig die Verkehrsmittel ÖPNV, Auto und Fahrrad sowie Fußwege gewöhnlich genutzt werden. Die Antwortvorgaben reichten von „täglich bzw. fast täglich", über „an 1-3 Tagen pro Woche" und „an 1-3 Tagen pro Monat" bis zu „seltener als monatlich" und „nie bzw. fast nie". Hier ist der Vergleich mit den beiden Vorwellen interessant, mit dem die Auswirkungen der Maßnahmen auf die gewöhnliche Verkehrsmittelnutzung im Alltag ermittelt werden können (vgl. Abbildung 6). Um eine bessere Lesbarkeit zu erreichen, wurden die Kategorien „täglich bzw. fast täglich" und „an 1-3 Tagen pro Woche" zur Kategorie „mindestens wöchentliche Nutzung" zusammengefasst, auf die im Folgenden Bezug genommen wird.

Die deutlichsten Veränderungen zeigen sich bei der ÖPNV-Nutzung, die entlang der drei Erhebungswellen von 55 Prozent auf 63 Prozent gestiegen ist. Während sich bei den Fußwegen so gut wie keine Veränderungen zeigen und diese über alle drei Wellen mit etwas über 90 Prozent einen hohen Wert umfassen, hat sich die Fahrradnutzung pro Welle verringert und liegt nun bei 74 Prozent, die mindestens wöchentlich das Fahrrad in Anspruch nehmen. Wird dieser Wert mit den Ergebnissen für Berlin aus der größten deutschen Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland" (MiD) verglichen, der bei 39 Prozent mindestens wöchentlicher Nutzung liegt, zeigt sich trotz des Rückgangs die hohe Fahrradaffinität der Bewohnerinnen und Bewohner des Graefekiezes.

Schließlich ist der Blick auf das Auto zu richten, dessen mindestens wöchentliche Nutzung von der zweiten zur dritten Welle um sechs Prozentpunkte auf 24 Prozent gefallen ist. In der „Mobilität in Deutschland" (MiD)

Abbildung 6: Gewöhnliche Verkehrsmittelnutzung entlang der drei Erhebungswellen



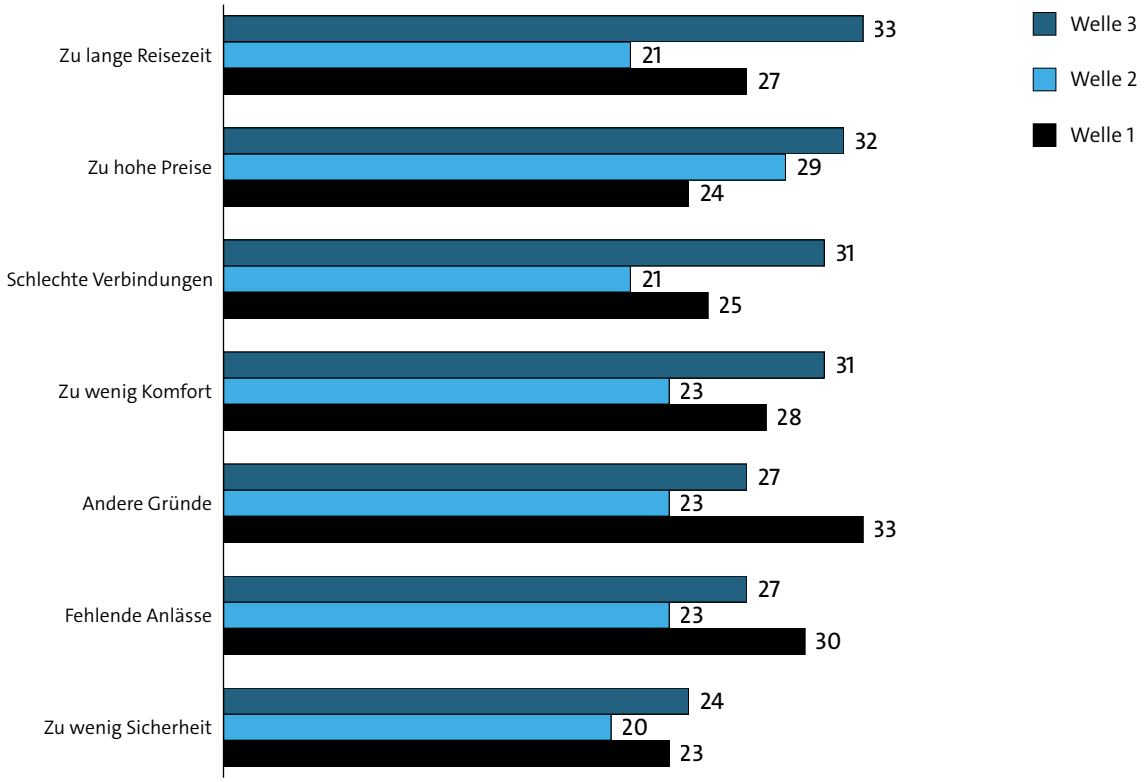
Frage (Welle 1-3): „Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel folgende Verkehrsmittel benutzen: Fahrrad: ein eigenes Fahrrad (auch Elektrofahrrad)/ein privates Auto (auch als Mitfahrer/in)/Wege ausschließlich zu Fuß/ÖPNV (z. B. Bus, Straßenbahn, S-Bahn, Regionalbahn)"
Datenbasis: Alle befragten Personen ab 16 Jahren (Welle 1: gesamt n=1.341, Kerngebiet n=239, Erprobungsraum n=1.102; Welle 2: gesamt n=1.091, Kerngebiet n=196, Erprobungsraum n=895; Welle 3: gesamt n=879, Kerngebiet n=172, Erprobungsraum n=707). Angaben in Prozent. An 100 fehlende Prozent: „weiß nicht" oder „möchte ich nicht angeben"

liegt dieser Wert mit 72 Prozent wöchentlicher Nutzung deutlich höher. Und auch im Vergleich mit dem Berliner Durchschnitt, der traditionell sehr gering ist und bei 35 Prozent liegt, ist die Autonutzung im Graefekiez sehr gering.

Bei der differenzierten Betrachtung nach Kerngebiet und Erprobungsraum zeigen sich generell die gleichen Entwicklungen. Auffällig ist jedoch, dass im Kerngebiet, in dem die Parkraumreduzierung stattfand, die Autonutzung gegenüber der Vorwelle leicht gestiegen ist. Die Ursachen solcher Schwankungen lassen sich an dieser Stelle nicht erklären. Jedoch ist der Hinweis wichtig, dass es sich bei der Befragung nicht um einen klassischen Panelansatz handelt, bei dem die gleichen Personen mehrfach befragt wurden. Vielmehr wurde jeweils die Grundgesamtheit der Wohnbevölkerung im Graefekiez gebildet, die sich durch Fort- und Zuzüge während der drei Wellen durchaus verändert haben kann. Trotz Vollerhebung können sich zudem andere Personen an der Befragung beteiligt haben als in den vorherigen Wellen. Doch diese Effekte sind eher gering.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die Maßnahmen im Graefekiez zwar nicht zu einer Zunahme der – bereits sehr ausgeprägten – aktiven Mobilität mit Fuß und Fahrrad geführt haben, aber die Nutzung des ÖPNV inzwischen für mehr Personen eine relevante Option darstellt. Hier sollte jedoch auf den besonderen Zeitraum der drei Erhebungswellen verwiesen werden, die mit dem Abklingen der Corona-Pandemie begannen und sich über drei Jahre bis zum Sommer 2025 erstreckten. Die Corona-Pandemie hat einen starken Rückgang der ÖPNV-Nutzung zur Folge gehabt. Der enge Kontakt zu anderen Personen in S- und U-Bahnen, Tram und Bussen wurde als Risiko wahrgenommen und in großem

Abbildung 7: Gründe gegen eine häufigere ÖPNV-Nutzung entlang der drei Erhebungswellen

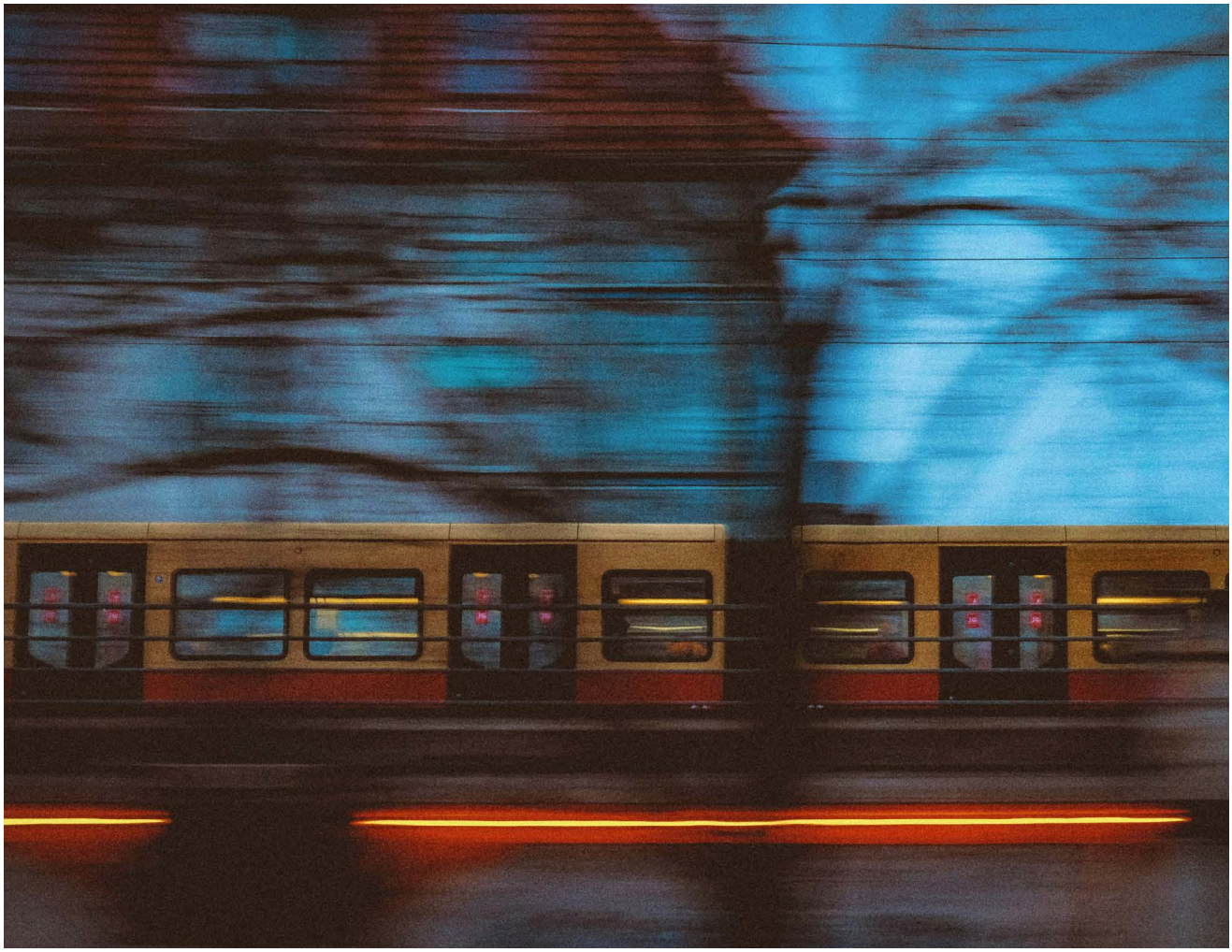


Frage: „Was hält Sie von einer (noch) häufigeren Nutzung des ÖPNV ab (z. B. Bus, Straßenbahn, S-Bahn, Regionalbahn)“
Datenbasis: Nur Personen ab 16 Jahren, die den ÖV nicht täglich nutzen (Welle 1: n=1.014, Welle 2: n=797, Welle 3: n=664). Angaben in Prozent bei Mehrfachnennung. An 100 fehlende Prozent: „weiß nicht“ oder „möchte ich nicht angeben“

Umfang gemieden. Es kam zu einer Neuorientierung der Mobilität und einer anderen Nutzungspraxis, die stärker auf Individualverkehrsmittel ausgerichtet war. Nach dem Ende der Pandemie konnte vor allem durch gezielte Maßnahmen, wie die Einführung des 9-Euro-Tickets und später des Deutschlandtickets, dem Fahrgastverlusten entgegengewirkt werden. Dieser Prozess verlief parallel zu den Maßnahmen im Graefekiez und muss bei der Interpretation der Erhebungsergebnisse beachtet werden.

In allen drei Erhebungswellen wurde gefragt, welche Gründe gegen eine häufigere ÖPNV-Nutzung sprechen (vgl. Abbildung 7). Hier wurden generell die Qualitätsdefizite des ÖPNV, die in langer Reisezeit, schlechten Verbindungen und zu wenig Komfort genannt. In Verbindung mit zu hohen Preisen sind das wesentliche Gründe für eine Nichtnutzung. Insgesamt hat sich die Wahrnehmung des ÖPNV-Angebots entlang der drei Erhebungswellen eher verschlechtert. Insbesondere die Reisezeit und die Verbindungsqualität im Vergleich zur zweiten Erhebungswelle deutlich häufiger ein Ablehnungsgrund.

Erwähnenswert ist der Aspekt fehlender Sicherheit, der im Vergleich zu den anderen Gründen eher selten genannt wird. Wird die besondere Lage des Graefekiezes im Einzugsbereich der U-Bahnstationen „Hermannstraße“ und „Schönleinstraße“, mit eher fragwürdigem Ruf, berücksichtigt, dann ist zu vermuten, dass weniger das öffentliche Verkehrsangebot rund um den Graefekiez, als das Angebot des Berliner ÖPNVs bzw. des öffentlichen Verkehrs insgesamt bewertet wurde.



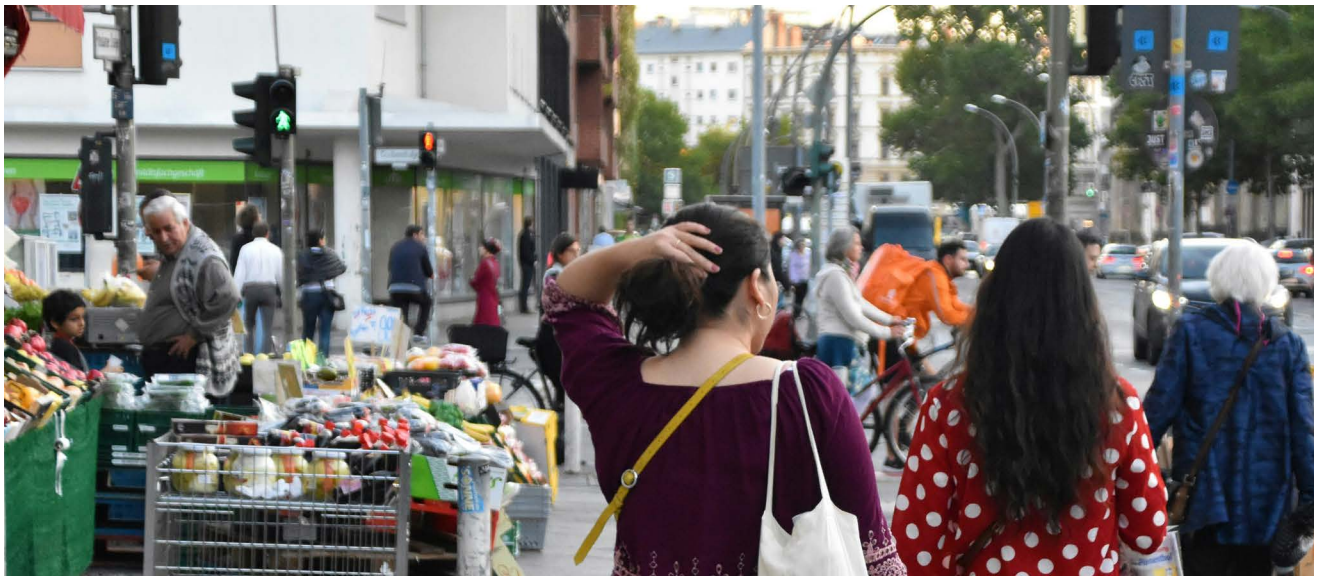
Wahrnehmung der Maßnahmen – die Aussagen der Anwohnenden

Von diesem kleinen Exkurs zur Angebotsbewertung des ÖPNV zurück zur Bewertung der Maßnahmen innerhalb des Graefekiezes. In der Erhebung wurde an verschiedenen Stellen die Möglichkeit zu offenen Antworten vorgesehen, um den befragten Personen freie Aussagen zu den wahrgenommenen Veränderungen zu ermöglichen. Davon wurde bei der Frage danach, inwiefern sich das eigene Verkehrsverhalten verändert habe, mit n=231 Antworten umfassend Gebrauch gemacht. Die Antworten wurden nicht inhaltsanalytisch ausgewertet, sie geben jedoch einen guten Eindruck über positive und negative Aspekte.

Positive Beiträge betonen die Verbesserungen für Fußgänger, vor allem in den verkehrsberuhigten Bereichen, die eine „selbstbewusstere Nutzung" ermöglichen. Es gibt „weniger Raser" und auch „weniger parkende Autos auf der Straße" und dadurch „weniger Autoverkehr, weniger Lärm und mehr Platz für meinen Rollator", wobei die „begrünten Flächen gut (tun)." In den Aussagen zeigt sich einer Verbesserung der Lebensqualität, wenn z.B. geschrieben wird: „Anstelle von Autos und der harten Straße haben wir jetzt eine Reihe üppiger Pflanzen zwischen unserem Wohnhaus/dem Bürgersteig und der Straße. Das macht den Aufenthalt auf der Straße angenehmer. Wir kaufen uns Eis und essen es dort, wir gehen langsamer und meine Tochter sucht gerne nach Insekten, die zwischen den Pflanzen leben. Auch die Ankunft an unserem Haus ist etwas entspannter." Insgesamt zeigen die offenen Antworten, dass die aktive Mobilität bei den Veränderungen ein wichtiger Aspekt ist und diese durch die neuen Leihangebote sinnvoll ergänzt wird.

Diese Einschätzungen werden jedoch nicht von allen geteilt. Als negative Konsequenzen werden vor allem Zeitverluste durch geänderte Verkehrsführung und längere Parkplatzsuche genannt: „Um als Handwerker mit einem größeren Fahrzeug weiter bestehen zu können, war ich gezwungen, einen geeigneten Stellplatz auf einem Hof zu finden und zu bezahlen. Seitdem bin ich täglich vor und nach der Arbeit einen längeren Fußweg zurücklegen. Unterstützung vom Bezirk, in welcher Art auch immer, gab es dabei keine." Die Verringerung der Stellplätze führt dazu, dass nicht immer in der Nähe der eigenen Wohnung ein Parkplatz gefunden werden kann. Die daraus resultierenden Fußwege stellen für bestimmte Personen Probleme dar: „Meine Frau hat Probleme mit den Knien und kann nicht so gut laufen, einen Parkplatz zu finden ist katastrophal geworden." Dabei spielt auch das Verhältnis von Auto zur aktiven Mobilität eine Rolle: „Die Leute parken ihre Autos, wo immer sie wollen, und es gibt keine Kontrollen. Außerdem scheinen viele Menschen nicht zu verstehen, dass in diesem Bereich Fußgänger und Radfahrer Vorrang haben." Das führt dazu, dass „Menschen (...) gestresster und aggressiver" wirken.

Ein weiterer Punkt, der häufig negativ in den offenen Antworten Erwähnung findet, ist die Art der Gestaltung des öffentlichen Raums: „(...) das, was hier von den



Bewohnern angepflanzt wurde, ist einer Großstadt nicht würdig und auch nicht einen Bezirk Kreuzberg. Es ist eher peinlich dieses Kleingartenmilieu, was hier hochgelebt oder gefeiert werden soll.“ An anderer Stelle wird es noch deutlicher: „Die Sitzgelegenheiten und Kleingärten wirken schäbig, dienen Ratten und anderem Ungeziefer als Versteck. Der Kiez ist dreckiger und unpraktischer geworden.“

Es zeigt sich auch in den offenen Nennungen, dass die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Graefekiez nicht bei allen gleichermaßen auf ein positives Echo stoßen. Teilweise widersprechen sich die Aussagen grundsätzlich, z.B. mit Bezug auf die Parkplatzsuche, die als „viel leichter“, gleichzeitig aber auch als „schwieriger“ beschrieben wird. Es scheint, als spielen nicht nur die grundsätzlichen Einstellungen gegenüber der Autonutzung eine bedeutsame Rolle, um diese Unterschiede zu erklären. Ebenso können die individuellen Anforderungen, die alltägliche Mobilität zu organisieren, von Bedeutung sein. Etwa, wenn täglich das Auto genutzt wird und sich morgens die Wege aus dem Kiez verlängern und abends die Parkplatzsuche ebenfalls Zeit in Anspruch nimmt.

Hinzu kommt, dass die Maßnahmen im Graefekiez nicht gleichmäßig verteilt oder gar flächendeckend umgesetzt wurden. Die Karte des Untersuchungsgebiets in Abbildung 1 zeigt, dass das Kerngebiet im Zentrum der Maßnahmen verkehrlich getrennt von dem süd-östlichen Graefekiez zu betrachten ist. Zum Zeitpunkt der dritten Erhebungswelle konnte die in der Abbildung als „FuZo“ gekennzeichnete Fußgängerzone noch durchfahren werden und stellte eine Abkürzung dar, um von der Urbanstraße zum Kottbusser Damm zu gelangen und damit den Hermannplatz als verkehrliche Engstelle zu umfahren. Die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Straßenabschnitte profitieren kaum von den verkehrsberuhigenden Maßnahmen und sehen sich ggf. sogar mit einer stärkeren Verkehrs- und Lärmbelastung durch Verdrängungs- und Parkraumsuchverkehr konfrontiert. Es ist durchaus plausibel, dass die Wahrnehmung der Maßnahmen je nach Wohnlage im Kiez sehr unterschiedlich ausfällt.

Veränderungen im Autobestand

Aber was haben die Maßnahmen hinsichtlich der relevanten Größe des Autobesitzes gebracht? Hat sich die Anzahl der Autos verringert und ist das auf die Maßnahmen im Kiez zurückzuführen? Betrachtet wird dazu zunächst die durchschnittliche Anzahl an Autos im Haushalt, die über alle Befragungspersonen bei 0,5 liegt und damit dem Berliner Durchschnitt entspricht. Unterschiede innerhalb des Kiezes sind nur marginal – im Kerngebiet sind es 0,6 und im Hauptgebiet 0,5 Autos pro Haushalt. Deutliche Unterschiede zeigen sich hingegen, wenn nach dem Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte differenziert wird. Ist diese verfügbar, sinkt die Anzahl der Autos im Haushalt auf 0,4, ohne Zeitkarte steigt sie auf 0,7. Noch deutlicher werden die Unterschiede, wenn die allgemeine Zufriedenheit betrachtet wird. Hat sich diese bei den Befragungspersonen durch die Maßnahmen verbessert, lassen sich 0,4 Autos im Haushalt finden, ist diese schlechter geworden, sind es 1,0.

Die durchschnittliche Anzahl an Autos im Haushalt hat sich über die drei Erhebungswellen nicht wesentlich verändert und beträgt konstant 0,5. Dennoch geben neun Prozent der befragten Personen an, in den letzten zwei Jahren ein Auto abgeschafft zu haben. Im Kerngebiet sind es zehn Prozent, im Erprobungsraum ebenfalls neun Prozent. Die Unterschiede, die dich hinsichtlich

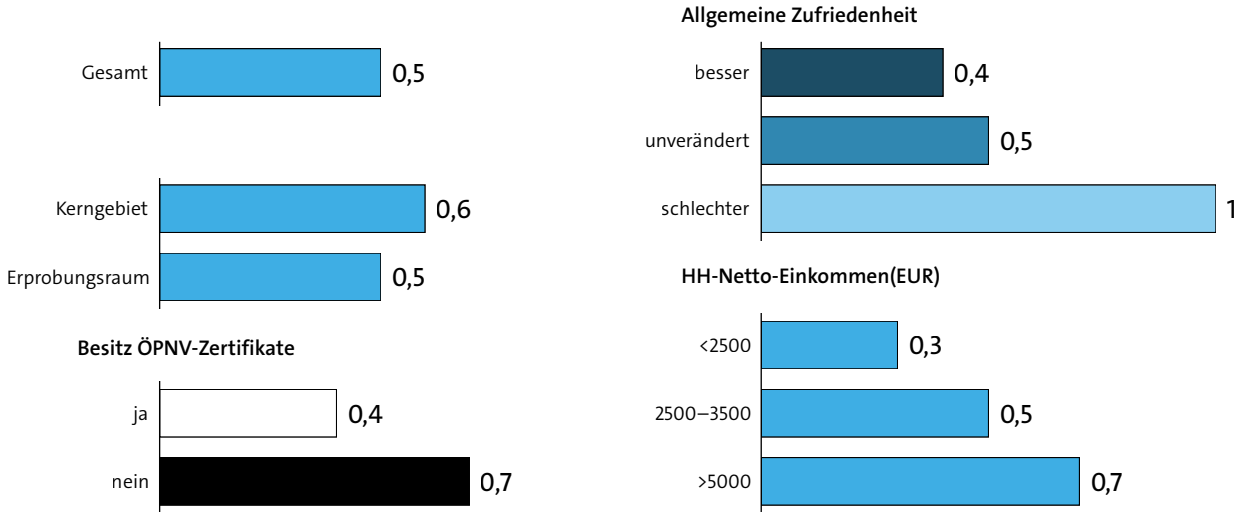
der Merkmale „Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte“ und der allgemeinen Zufriedenheit mit Blick auf den Autobesitzt gezeigt haben, lassen sich hier nicht beobachten. Mit oder ohne ÖPNV-Zeitkarte: rund jede elfte befragte Person hat in den letzten zwei Jahren ein Auto abgeschafft. Hat sich die allgemeine Zufriedenheit verbessert, ist es jede neunte Person, die ein Auto abgeschafft hat. Ist diese schlechter geworden, ist es nur jede elfte Person. Ein doch eher geringer Unterschied, wobei jedoch die Ausgangsbasis beachtet werden muss, die bei der ersten Gruppe mit 0,4 Autos pro Haushalt bereits sehr niedrig war.

Wesentlich Unterschiede zeigen sich hinsichtlich des Haushaltsnettoeinkommens. 13 Prozent der Personen, denen weniger als 2.500 Euro pro Monat zur Verfügung steht, haben in den vergangenen zwei Jahren ein Auto abgeschafft. In der einkommensstarken Gruppe jener Personen, denen mehr als 5.000 Euro pro Monat zur Verfügung stehen, sind es nur sieben Prozent.

Die genauen Gründe für die Abschaffung des eigenen Autos wurden nicht differenziert abgefragt. Allerdings wurde erhoben, ob die Maßnahmen im Graefekiez dafür ausschlaggebend waren. Dies haben 33 Prozent der Personen, die ein Auto abgeschafft haben, bestätigt und damit drei Prozent über alle Befragten hinweg. Im Kerngebiet sind es mit 37 Prozent etwas mehr als im Erprobungsraum mit ebenfalls 33 Prozent. Der ÖPNV-Zeitkartenbesitz spielt dabei nur eine geringe Rolle und liegt mit 34 Prozent – gegenüber 32 Prozent bei Personen ohne Zeitkarte – nur leicht über dem allgemeinen Durchschnitt. Deutlicher ist der Unterschied hinsichtlich der allgemeinen Zufriedenheit. Hat sich diese verbessert, sind es 38 Prozent, die ihr Auto aufgrund der Maßnahmen abgeschafft haben, hat sie sich verschlechtert, sind es nur 29 Prozent. Wird das Haushaltnettoeinkommen in den Blick genommen, erhärtet sich die zuvor aufgestellte These der ökonomischen Gründe für die einkommensschwachen Gruppe: Nur 24 Prozent geben an, dass sie aufgrund der Maßnahmen das Auto abgeschafft haben, für den größten Teil sind es andere Gründe gewesen. Bei den ökonomisch bessergestellten Personen sind es 39 Prozent, also vier von zehn Personen, die aufgrund der Maßnahmen ein Auto abgeschafft haben (vgl. Abbildung 8).

An dieser Stelle muss der Hinweis erfolgen, dass gerade bessergestellte Haushalte häufig über mehrere Autos im Haushalt verfügen und es sich nicht so verhält, dass sie mit der Abschaffung eines Fahrzeugs zum autolosen Haushalt werden. Personen mit einem verfügbaren

Abbildung 8: Durchschnittliche Anzahl an Autos im Haushalt



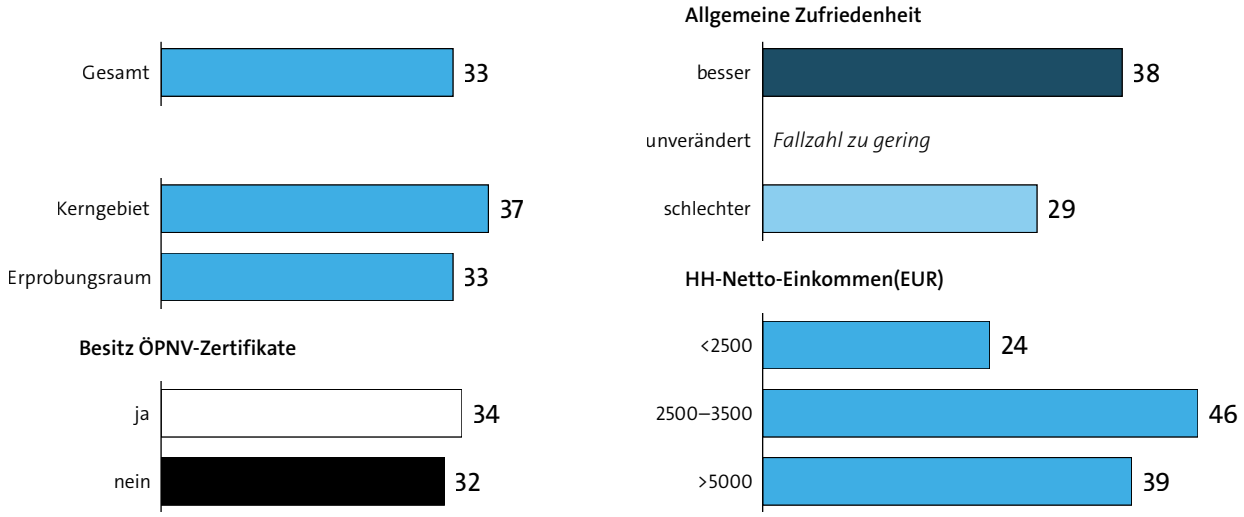
Absolute Werte, Datenbasis: Personen ab 16 Jahren (n=879)

Haushaltsnettoeinkommen von mehr als 5.000 Euro im Monat verfügen über durchschnittlich 0,65 Fahrzeuge im Haushalt, bei Einkommen unter 2.500 Euro im Monat sind es mit 0,32 Fahrzeugen hingegen nur halb so viele.

Andere Gründe, die zur Abschaffung des Autos geführt haben, wurden nur offen erhoben, da eine geschlossene Frage die Vielfalt der Motive nicht adäquat hätte abbilden können. Dadurch lassen sich nur Zitate, aber keine Anteile anführen. Diese vermitteln jedoch ein vielfältiges Bild. Häufig wurden die Gründe nur als Stichworte angegeben, wie „Trennung", „aus Altersgründen", „war kaputt, Unterhalt zu teuer, Mietwagen genutzt" oder „es wurde geklaut." In den Angaben wird oftmals darauf verwiesen, dass in Städten kein Auto erforderlich sei, da es genügend Alternativen gibt: „Völlig unnötig eins zu besitzen. Steht 90% nur rum und verursacht Kosten und nimmt unnötigen Platz weg" oder: „In der Innenstadt brauchen wir kein Auto. Mit ÖPNV, Fahrrad und Leihauto alles gut zu bewältigen." Es wird zudem deutlich, dass die Abschaffung des Autos nicht immer kausal auf eine Ursache zurückzuführen ist, sondern die Entscheidung dann getroffen wird, wenn mehrere Faktoren zusammenwirken: „da in der Stadt kein Auto nötig + Unterhaltskosten für Auto hoch, war Abschaffung logische Konsequenz, auch aus klimabedingten Gründen."

Die Maßnahmen im Graefekiez haben damit einen relevanten Beitrag zur Abschaffung eines Autos geleistet, häufig auch in Kombination mit anderen Gründen. Sie haben dann vermutlich den letzten Ausschlag gegeben. Dass drei Prozent der befragten Personen ein Auto abgeschafft haben, erscheint zunächst eher gering, würde aber umgerechnet auf alle Pkws in Deutschland im privaten Besitz – das sind 43,3 Mio. (KBA 2024 zum Stand 1. Januar 2024) – zur Abschaffung von 1,3 Mio. Fahrzeugen führen. Diese Beispielrechnung dient nur anschaulichen Zwecken und ist in keiner Weise belastbar, da die jeweilige Ausstattung der Haushalte und deren Einkommensstruktur unberücksichtigt bleibt. Hinzu kommt die besondere Anwohnerstruktur im Graefekiez und dessen Lage im Berliner Zentrum. Sie zeigt aber dennoch, dass die Maßnahmen im Graefekiez einen großen Effekt auf den Autobesitz ausgeübt haben – und das innerhalb von zwei Jahren. Bei den drei Prozent der befragten Personen, in deren Haushalt ein Auto abgeschafft wurde, haben die Wirkungen ausgereicht, um sich von alten Routinen zu trennen und die Mobilität neu zu organisieren, auch wenn vermutlich weiterhin ein Auto im Haushalt zur Verfügung steht.

Abbildung 9: Abschaffung eines Autos aufgrund der Maßnahmen



Datenbasis: Personen ab 16 Jahren. Nur befragte Personen, die in den letzten zwei Jahren ein Auto abgeschafft haben (n=80): Geringe Fallzahl sollte beachtet werden! Angaben in Prozent. An 100 fehlende Prozent aufgrund nicht ausgewiesener Kategorien.

Stimmen aus dem Kiez
Was hat noch gefehlt? Was wurde nicht ausreichend berücksichtigt?

Doch waren die Maßnahmen ausreichend? Abschließend wurden die Bewohner des Graefekiezes noch nach Aspekten gefragt, die bei Umsetzung der Maßnahmen im Projekt Graefekiez gefehlt haben oder nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Dabei wurde häufig die Planung, die verfügbaren Informationen und die Beteiligung der Nachbarschaft in den Kommentaren aufgegriffen:

„Das Informieren der Nachbarschaft zu Verkehrsberuhigung. Über die Planung und Umbauten am Zickenplatz fühle ich mich als Bewohnerin der Dieffenbachstr. nicht informiert (...). Bin überrascht, dass wieder viele Parkplätze wegfallen und in die Dieffenbachstr. eine Teilsperre errichtet wurde. Weniger Durchgangsverkehr ist ja positiv zu bewerten, aber eine Information für Anwohner wäre doch angebracht unter demokratischen Gesichtspunkten."

„Vielleicht ein längerfristig durchdachter Plan. Wenn die Idee darin besteht, mehr Spielraum und Sitzgelegenheiten zu schaffen, sollte der Bereich auch frei von fahrenden Autos sein. Nur geparkte Autos zu entfernen, hilft nicht weiter."

„Die Maßnahmen waren zu halbherzig. Man hätte das Ursprungs Konzept umsetzen müssen. Das hätte auch mich stärker motiviert, ein Auto abzuschaffen."

„Bitte die Autos nicht zu sehr verdrängen. Ich möchte weiter das Gefühl haben in einer Großstadt zu leben, nicht in Bullerbü :)"

„Soziale Aspekte wurden nicht berücksichtigt. Die Maßnahmen sind stark geprägt von zugezogenen hetero-cis-weißen, südwestdeutschen Akademiker:innen mit viel monetärem Kapital. Der Kiez soll sich nun ihren Bedürfnissen anpassen. Kapital setzt sich durch, Verdrängung schreitet weiter voran, und soziale Aspekte bleiben vollständig auf der Strecke. Die Oberklasse übernimmt – und das ist politisch so gewollt von der Bezirksbürgermeisterin und ihrer Partei. Schade, dadurch verliert Kreuzberg seine Identität."

„Theoretisch gut geplant. Praktisch weniger gut umgesetzt."

Dabei wurde auch kritisiert, dass die Maßnahmen nicht im gesamten Graefekiez gleichermaßen umgesetzt wurden, sondern bestimmte Straßenabschnitte betreffen:

„Das Projekt betrifft nur einen Teil der Graefestraße und des Graefekiezes. In meinem Bereich nahe Planufer wurden kaum Maßnahmen (bis auf Mobilitätsstationen) umgesetzt. Die Effekte beschränken sich aus meiner Sicht weitgehend auf den streng verkehrsberuhigten Bereich zwischen Böckhstr. und Dieffenbachstr. und kommen damit direkt nur einer kleinen Gruppe zu Nutzen. Die positiven Effekte der Maßnahmen können zudem kaum die parallelen negativen Effekte durch erhöhten Tourismus und verstärktes Nachtleben und damit einhergehendes Verkehrsaufkommen (Pkw, Lieferverkehr) sowie steigende Obdachlosigkeit, Verstärkung der Drogenproblematik und große Vermüllung ausgleichen, die die Wohnqualität beständig verschlechtern."

„Die Maßnahmen begünstigen die Straßenbereiche, die eh schon ruhig waren. Der Teil der Graefestr zwischen Urban und Dieffenbachstr ist besonders betroffen von schnell fahrenden Autos und dort wurde nicht einmal eine auffällige Beschilderung angebracht, dass es sich um eine verkehrsberuhigte Zone handelt. Die Stimmung im Kiez hat sich durch die zu späte Einführung des Anwohnerparkens stark verschlechtert, weil die Autofahrer mitunter schlimm geparkt haben bzw. mussten. Die Spielplätze werden nicht instandgehalten und die neuen Grünflächen sind ja reine Dekoration und für Kinder nicht geeignet zum Spielen."

Schließlich wurden Hinweise gegeben, welche Maßnahmen zusätzlich bzw. anstatt der durchgeführten gerne gesehen worden wären:

„Die ehemaligen Parkplätze hätten aus meiner Sicht auch in einigen Fällen für gastronomischen Nutzen oder zum Boulespielen verwendet werden können. Die Grünflächen sind zwar schön, aber schaffen keine zusätzlichen Begegnungsorte. Nette Cafés oder Restaurant-Außenflächen oder Orte zum Spielen hingegen schon."

„Nachts eingeschaltete Lampen auf Spielplätzen, generell mehr Beleuchtung auf den Straßen..."

„Der Kiez sollte komplett autofrei sein."

„Begrenzung der Gastronomie"

„- Mehr Obstbäume - Mehr öffentliche Sitzmöglichkeiten ggf. Auch Tische - Sportgelegenheiten wurden nicht geschaffen"

So bleibt auch hier festzustellen, dass es eine sehr breite Reaktion auf die Maßnahmen gibt und die Kritik sich in der Mehrzahl auf die Art und Weise der Umsetzung bezieht. Auch die Konsequenzen, die die Maßnahmen mit sich bringen, werden unterschiedlich bewertet und häufig mit generell kritischen Einschätzungen kombiniert:

„Die durch das Projekt verursachte Rattenplage. Das eine Dreck und Verwahrlosung im Straßenbild fördernde Politik keinen langfristigen Mehrwert für die Bürger bringt."

Diese reichen aber auch bis zu einer Aufforderung, dran zu bleiben:

„Danke für die gute Arbeit. Gerne mehr davon."

Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse im Graefekiez

Die befragten Personen im Graefekiez zeichnen sich durch eine überdurchschnittlich hohe Bildung und ein hohes monatliches Haushaltsnettoeinkommen aus. Sie sind im Durchschnitt 45,3 Jahre alt und damit etwas älter als das Berliner Durchschnittsalter von 42,4 Jahren.

Die durchschnittliche Anzahl an Autos hat sich über die drei Erhebungswellen kaum verändert. In Welle 1 lag diese bei 0,5, in Welle 2 bei 0,6 und in Welle 3 bei 0,5 Autos pro Haushalt (wobei rundungsbedingt die Abweichungen größer erscheinen und tatsächlich nur 0,03 betragen). Dabei lassen sich auch keine beachtenswerten Unterschiede zwischen Kern- und Erprobungsraum beobachten. Bemerkenswert ist jedoch, dass rund neun Prozent der befragten Personen in den letzten zwei Jahren ein Auto abgeschafft haben und 33 Prozent davon angeben, dass dies aufgrund der Maßnahmen im Kiez geschehen sei.

Während der Fahrrad- und Fußverkehr eher unverändert bleiben, wird der ÖPNV insgesamt häufiger genutzt. Gründe, die gegen eine (noch) häufigere Nutzung sprechen, sind die typischen Qualitätsdefizite beim ÖPNV: Zu lange Reisezeiten, zu hohe Preise, schlechte Verbindungen und fehlender Komfort.

Die Zufriedenheit mit der Lebensqualität im Kiez war bereits sehr hoch und hat sich durch die Maßnahmen weiter verbessert. Personen mit Auto im Haushalt empfinden jedoch mit 35 Prozent im Vergleich zu Personen ohne Auto mit acht Prozent besonders häufig eine Verschlechterung in der Zufriedenheit. Dennoch bleibt unter dem Strich bei allen Befragten eine sehr positive Grundeinstellung zu den Maßnahmen des Bezirks zu konstatieren. Mehr als die Hälfte der befragten Personen sieht durch die Maßnahmen Verbesserungen in den Bereichen „Lärm“, „Kinderfreundlichkeit“ oder „Sicherheit“.

Die Maßnahmen erhalten zwar eine positive Bewertung, dennoch lässt sich in bestimmten Personengruppen auch deutliche Ablehnung erkennen. Dabei handelt es sich insbesondere um Personen, die mindestens ein Auto im Haushalt haben und älter als 55 Jahre sind. Von diesen Gruppen werden auch die Auswirkungen der Maßnahmen („Verbesserungen“) eher kritisch bewertet.

Eine häufiger Kritikpunkt wird auch in fehlenden Informationen gesehen. In dieser Wahrnehmung wurden die Maßnahmen einfach umgesetzt, ohne dass man im Vorfeld informiert oder an dem Prozess beteiligt wurde. Befürworter der Maßnahmen bewerten diese oft als noch nicht ausreichend. Dabei wird auf die ursprüngliche Planung verwiesen, die eine stärkere Reduzierung von Stellflächen und Sperrungen vorgesehen hatte. Hier werden Nachbesserungen gefordert, um den Durchgangsverkehr weiter zu reduzieren, sodass auch andere Wohnbereiche im Kiez stärker von den Maßnahmen profitieren können.

Es lässt sich dabei erkennen, dass der Kiez keineswegs homogen ist und sich auch hier die unterschiedlichen Einstellungen und Positionierungen wiederfinden, wie sie im Allgemeinen auch für Berlin oder Deutschland generell gelten. Im Graefekiez hat aber bei der Mehrheit von den dort Wohnenden und Arbeitenden das Autos als universelles Alltagsfahrzeug einen deutlichen Wandel erfahren: es ist noch im Kopf präsent und strukturiert Einstellungen und Befindlichkeiten, aber es ist für die überwiegende Mehrheit im Alltagsverkehr ersetzbar und wird als „Mobilitätsreserve“ noch vorgehalten. Parallel dazu wandeln sich die Einstellungen.

Die veränderte Rolle des Autos in der Gesellschaft

Dieser Rückbau der für Autos vorgesehenen Flächen blieb selbst im Graefekiez nicht ohne Kritik. Allerdings sind diese Stimmen deutlich in der Minderheit. Was sich dabei verändert, sind die Begründungen. In der Vergangenheit konnten sich Kritiker von solchen Maßnahmen immer auf das scheinbar überall geltende Narrativ der unbeschränkten Autonutzung berufen und dabei mit großer Unterstützung rechnen. Aber bei der Analyse der kritischen Kommentare fällt auf, dass die Selbstverständlichkeit des Autobesitzes und der damit verbundenen Flächeninanspruchnahme verloren gegangen zu sein scheint. Im Berliner Wahlkampf zum Abgeordnetenhaus im Februar 2023 plakatierten CDU, FDP und auch die AfD Plakate wie: „Berliner, lasst Euch das Auto nicht verbieten“ oder „Hände weg vom Auto“. Der Besitz von Autos wird zunehmend begründungspflichtig und damit ist die unhinterfragte Selbstverständlichkeit dahin. Verkehrsrechtliche Eingriff in den Straßenraum können nicht wie noch vor Jahren mit der Gewissheit kritisiert werden, dass hier ein unhinterfragtes und daher immer noch geltendes Bürgerrecht angegriffen wird. Das Auto und seine Funktion sind nicht mehr Teil einer unantastbaren höheren Vernunft, die als gegebene Realität „einfach da“ ist.

Das Auto verliert damit einen Teil seiner allgemeinen Legitimation. Der Gebrauch des Autos ist nicht mehr mit einer gültigen gesellschaftlichen Norm begründbar, sondern muss aus individuellen Bedürfnissen abgeleitet werden wie beispielsweise: „Ich muss schon vor Betriebsbeginn des öffentlichen Verkehrs zum Schichtbeginn.“ oder „Ich bin nicht mehr so gut zu Fuß und brauche das Auto für Arztbesuche und Einkäufe.“. Damit hat das Auto einen wesentlichen Teil seiner institutionellen Absicherung verloren.

Es ist zu erwarten, dass zukünftig Maßnahmen zum weiteren Ausbau der automobilen Infrastrukturen deutlich aufwendiger zu begründen sind. Es wäre vor diesem Hintergrund auch möglich, die bisher gewährten Vergünstigungen des Autos, beispielsweise die Dieselsubventionierung, die sehr vorteilhafte Besteuerung des privaten Gebrauchs von Dienstwagen oder das Verschenken des öffentlichen Raumes an Nutzer privater Fahrzeuge als solche Privilegien zu deklarieren und eine Debatte darüber zu beginnen, ob es an der Zeit wäre, diese langsam zurückzubauen.

Aber trotz der schwindenden Legitimation des Autos bleibt das Problem bestehen, dass die Alternativen in ähnlicher Qualität nur in sehr ausgewählten Räumen verfügbar sind. Das Beispiel Graefekiez wie auch andere städtische Verdichtungsräume zeigen, dass der Verzicht auf ein privates Fahrzeug durchaus als Gewinn betrachtet und auch tatsächlich so gelebt wird. In anderen und für Deutschland durchaus typischen Räumen bleibt der Umstieg auf andere Verkehrsmittel weiter schwierig. Aber auch dort, wo die Alternativen nicht oder nur sehr wenig verfügbar sind, nehmen die Fahrleistungen ab. Diese Entwicklungen sind sicherlich alle noch mit Vorsicht zu betrachten und bedürfen der weiteren Beobachtung. Aber neben der tendenziell stagnierenden Wirtschaftsleistung sind die Folgen der Digitalisierung und des demographischen Wandels deutlich erkennbar (Knie 2025). Es lässt sich nicht leugnen, dass die Nutzung des Autos einen abnehmenden Grenznutzen aufzeigt. Vor diesem Hintergrund könnte zumindest eine verkehrspolitische Debatte möglich werden, in der erstmals darüber nachgedacht wird, ob die dem Auto eingeräumten Privilegien und Fördermaßnahmen immer noch sinnvoll sind.

Zum Weiterlesen / Literaturverzeichnis

Borcherding, A. und Knie, A. (2024): Trippelschritte zur Verkehrswende: Eine erste Zwischenbilanz aus dem Berliner Graefekiez. In: Journal für Mobilität und Verkehr, Ausgabe 20 (2024), S. 2-8. [https://doi.org/10.34647/jmv.nr20]

Bezirksamt Mitte (2025): Haushaltszusammensetzung. URL: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/qualitaetsentwicklung-planung-und-koordination-des-oeffentlichen-gesundheitsdienstes/gesundheits-und-sozialberichterstattung/artikel.1462055.php#headline_1_3; Zugriff 29.12.2025.

Knie, A. und Pfaff, T. (2025): Die Dominanz des Autos und die Macht der Nische. Eine empirische Erhebung zum Verkehrsverhalten im Berliner Graefekiez. Leviathan, Vol. 53, Iss. 1, pp. 89-113. [https://doi.org/10.5771/0340-0425-2025-1-89]

Knie, A. (2026): Wie es ums Auto steht – oder was passiert, wenn 700 Parkplätze verschwinden, in: klimareporter, 04.01.2026; https://www.klimareporter.de/verkehr/wie-es-ums-auto-steht-oder-was-passiert-wenn-700-parkplaetze-verschwinden

Knie, A. (2025): Wo kommen bloß die vielen Autos her? Berlin: Alexander Verlag

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2024): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Haltergruppen, Wirtschaftszweigen, 1. Januar 2024 (FZ 23). URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Halter/halter_node.html; Zugriff 30.12.2025.

infas (2020-2024): Die Mobilitätsreports (Nr. 1 bis Nr. 9). URLs: https://www.infas.de/publikationen/?_sf_s=mobilit%C3%A4tsreport und https://www.infas.de/forschung-mobilitaet/mobilitaetsreports/; Zugriff 30.12.2025.

Mobilität in Deutschland (MiD 2023) (2025): Ergebnisbericht. URL: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Ergebnisbericht.pdf; Zugriff: 29.12.2025.

Mobilität in Tabellen (MiT 2023) (2025): Mobilität in Tabellen (MiT 2023). URL: https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/; Zugriff: 29.12.2025 (eigene Auswertungen).

Statistik Berlin Brandenburg (2025): Einwohnerbestand in Berlin – Privathaushalte. 31. Dezember 2024, jährlich. URL: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/a-i-17-j; Zugriff: 29.12.2025.

.

Kontakt

Marc Schelewsky
Senior-Projektleiter Mobilitäts- und Regionalforschung
infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
Tel.: +49 (0)228 3822-522
E-Mail: m.schelewsky@infas.de

Prof. Dr. Andreas Knie
Leitung der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung
WZB – Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH
Tel.: +49 (0)30 25491-588
E-Mail: andreas.knie@wzb.eu