

Andreas Knie und Theresa Pfaff

Die Dominanz des Autos und die Macht der Nische

Eine empirische Erhebung zum Verkehrsverhalten im Berliner Graefekiez

1. Einleitung: Ein Reallabor zur Umwidmung von Parkflächen

Zur Einhaltung der Pariser Klimaziele muss im Sektor Verkehr deutlich mehr CO₂ eingespart werden als bisher. Bis 2030 hat sich die Bundesregierung verpflichtet, den Ausstoß des Treibhausgases zu halbieren, bis 2040 soll der gesamte Verkehr sogar klimaneutral sein.¹ Mit mehr als 70 Prozent ist der Straßenverkehr derzeit an den Emissionen beteiligt. Das setzt Bund, Länder und Gemeinden unter Zugzwang. Jedes Jahr wächst in Deutschland die Autoflotte durchschnittlich um ein bis zwei Prozent. Vor allem die öffentliche Bereitstellung von Flächen für das Parken zu geringen Kosten gilt als eine wesentliche Voraussetzung für die Attraktivität des privaten Autos in der Stadt. Immer mehr und immer größere Fahrzeuge beanspruchen zunehmend Platz und führen zu zusätzlichen Belastungen durch Lärm und Abgase.² Ergebnisse der Verkehrs- und Mobilitätsforschung zeigen, dass die Menge sowie die Größe der Autos und der von ihnen eingenommene öffentliche Raum zunehmend als Problem wahrgenommen werden. Der Straßenraum entwickelt sich zu einer umkämpften Ressource, und die bisher umstandslos geduldete private Nutzung öffentlicher Plätze durch privates Kfz-Eigentum wird mehr und mehr kritisch gesehen.³

Öffentliche Parkplätze sind jedoch Teil einer automobilen Wirklichkeit, sie lassen sich daher nicht einfach »wegnehmen«. Die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung hat die Einbettung des Autos in die Gesellschaft schon seit Jahren immer wieder dargestellt und dabei die feste Verankerung dieses Verkehrsmittels in den sozialen Strukturen beschrieben.⁴ Aus techniksoziologischer Sicht erscheint das private Auto sogar als zentrale Institution der Nachkriegsmoderne und ist Träger vielfältiger kultureller Bedeutungszuschreibungen,⁵ die ihrerseits als Produkt einer politischen Formung des

1 Bundesregierung 2024.

2 Creutzig et al. 2015; UBA 2024.

3 Kirschner, Lanzendorf 2020.

4 Knie 1997; Urry 2004; Canzler et al. 2025.

5 Hörning 1988.

Automobils verstanden werden können.⁶ Ähnlich wie in anderen Industrieländern war und ist auch in Deutschland das Auto Gegenstand gezielter politischer Förderung (Entfernungspauschale, Dienstwagenprivileg, Dieselsubventionierung und vieles mehr) sowie indirekter Unterstützung durch die Schaffung privilegierter regulatorischer Rahmenbedingungen wie die Bereitstellung des öffentlichen Raums für den ruhenden und fließenden Autoverkehr.⁷ Wie lässt sich dieses institutionelle Geflecht auflösen, und wie können die oben benannten Konfliktfelder überhaupt politikfähig werden? Ganz konkret gefragt: Wie kann über Alternativen der Raumbelegung diskutiert und mit alternativen Raumnutzungen auch experimentiert werden?

In den letzten Jahren sind mancherorts Reallabore zur probeweisen Umnutzung von öffentlichen Straßenräumen entstanden und dabei zu einem etablierten Forschungsformat geworden.⁸ Unter Reallaboren versteht man gemeinhin Versuche, bestehende Regelwerke örtlich und zeitlich begrenzt außer Kraft zu setzen und dabei die in bestimmten Gesetzeswerken vorgesehenen Experimentierklauseln anzuwenden. Damit sind Experimentierräume entstanden, in denen politische und wissenschaftliche Akteure sowie die Zivilgesellschaft neue und noch nicht eingeübte Formen der Zusammenarbeit erproben können.⁹ Beispiele sind Versuche in Hamburg (Ottensen), München (City2Share), Gent oder Amsterdam.¹⁰ Einigen Städten ist es sogar gelungen, die probeweise eingeführten Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume zulasten des Autoverkehrs dauerhaft einzuführen (zum Beispiel in Paris, Barcelona, Oslo)¹¹ – allerdings in aller Regel in eher kleinräumigen Formaten. Bei der Mehrzahl der bisherigen Reallabore handelt es sich auch nur um kurzfristige Experimente.¹² So versuchen einige Projekte, den Raum allein durch Symboliken umzuwidmen, beispielsweise durch die Dekoration von mäßig befahrenen Kreuzungen mit Farbe oder durch Sitzgelegenheiten am Straßenrand, ohne den Verkehr insgesamt zu beeinflussen oder Parkraum spürbar einzuschränken.¹³ Von diesen und ähnlichen Maßnahmen zur zumindest teilweisen Umwidmung von vormals für Autos reserviertem Raum wird zwar eine Vielzahl positiver Effekte für die Nachbarschaft, von vermehrter sozialer Interaktion, größerer Hilfsbereitschaft, stärkerem Gemeinschaftsgefühl und mehr Verbundenheit berichtet,

6 Paterson, Ianelli 2008.

7 Canzler et al. 2018; Knie 2024; Knie 2025.

8 Wanner et al. 2019; BMWi 2019.

9 Haus 2024.

10 VanHoose et al. 2022; Bertolini 2020.

11 Hagen, Tennøy 2021; ITF 2022.

12 Mason et al. 2011; Littke 2016.

13 Semenza, March 2008.

aber den Maßnahmen fehlen die überörtliche Strahlkraft und Stabilität.¹⁴ Experimente, die großflächig und dezidiert Parkraum in einer Größenordnung von 2.000 Stellflächen umzuwidmen versucht haben, sind indes bisher nicht bekannt.¹⁵

Die aus soziologischer Sicht zentrale Frage ist, was passiert, wenn Autos Raum entzogen wird, der ihnen viele Jahre als eine völlige Selbstverständlichkeit zur Verfügung stand. Es ist also die Frage, wie stabil die Autodominanz in Deutschland eigentlich ist und ob die durch Reallabore produzierten Interventionen hieran etwas ändern können. Konzeptionell soll dabei an das »Multi-Level-Perspective«-Konzept von Geels und anderen angeknüpft werden, die eine Veränderungsdynamik vor allen Dingen aus Nischen heraus prognostizierten.¹⁶ Den empirischen Bezugspunkt der Diskussion bildet der bisher größte Umwidmungsversuch in Deutschland, der in Berlin umgesetzt wurde. Im Rahmen des »Projekt Graefekiez – Schrittweise mehr Platz« hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Kooperation mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) Maßnahmen entwickelt, die gewährten Privilegien des Autoverkehrs einzuschränken, die Umnutzung von Parkflächen voranzutreiben, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen, klimatechnische Anpassungen vorzunehmen und die Wirtschaftskraft des Kiezes zu stärken. Insgesamt sollten ursprünglich rund 2.000 Stellflächen einer neuen Nutzung zugeführt werden.¹⁷ Ausgangspunkt dieser Initiative waren die Ergebnisse einer repräsentativen Erhebung des WZB 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 begrüßen würden. Selbst Autobesitzende waren mehrheitlich für die Rücknahme von Parkflächen, zumal die überwiegende Mehrzahl das Auto nur noch gelegentlich nutzt.¹⁸

Dieses Ergebnis ist insofern überraschend, weil in früheren Erhebungen insbesondere Autofahrende – und zwar unabhängig von ihrer tatsächlichen Nutzungsfrequenz – auf einem eigenen Parkplatz in unmittelbarer Nähe des Wohnorts bestanden und Maßnahmen zur Umnutzung eher skeptisch sahen.¹⁹ Aber offenkundig können sich Menschen in ihren Einstellungen ändern. Insbesondere seit der Erfahrung der Pandemie wurde in den Städten der Nahraum neu entdeckt, die Fortbewegung zu Fuß und das Radfah-

14 Bertolini 2020.

15 Weskamm 2024.

16 Geels 2012.

17 Borchering, Knie 2024.

18 Vgl. Ruhrort et al. 2021.

19 Ruhrort 2019.

ren haben in den hoch verdichteten Innenstädten deutlich an Attraktivität gewonnen.²⁰

Das in Berlin für den Bezirk zuständige Straßen- und Grünflächenamt entwickelte auf Basis dieser Erkenntnisse eine Strategie für einen Piloten zur temporären 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 verfügbar gemacht würden, könnten sich die Menschen von Fahrzeugen trennen und würden mutmaßlich auch weniger mit dem Auto fahren. Im Ergebnis ließen sich dann dauerhaft Flächen für eine Entsiegelung gewinnen, die zur Klimaresilienz beitragen könnten.

Die Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg hat entsprechend im Sommer 2022 beschlossen, die geplanten Maßnahmen in einem Teilgebiet umzusetzen. Im Graefekiez, einem innerstädtischen Berliner Altbauquartier mit rund 20.000 Einwohner:innen, sollten Stellplätze für private Pkw temporär für andere Nutzungen umgewandelt werden. Da im Quartier mehrere Schulen und Kitas angesiedelt sind, legte das Bezirksamt fest, im ersten Schritt den Umbau unmittelbar auf zwei Straßenabschnitte zu konzentrieren, weil auf der Grundlage der herrschenden Straßenverkehrsordnung die Schulwegsicherheit ein hohes Rechtsgut ist und eine Umwidmung hier ein höheres Maß an Rechtssicherheit besitzt. Hintergrund ist, dass der öffentliche Straßenraum in Deutschland extrem hoch reguliert und dabei völlig auf die Bedürfnisse des fließenden und ruhenden Autoverkehrs fokussiert ist. Eingriffe waren bislang nur dann erlaubt, wenn Unfälle oder andere Schadensmeldungen dokumentiert waren.²¹ Selbst in einem Reallabor lässt sich dieser Kern des Verkehrsrechts, wie er in der Straßenverkehrsordnung kodifiziert ist, nicht umgehen. Der Eingriff in den Straßenraum ist nur dann rechtssicher, wenn es bereits Unfälle mit Verletzten gegeben hat. Dieser Nachweis ist bei Schul- und Kitastandorten einfacher zu erbringen, und vorbeugende Maßnahmen lassen sich dann auch besser begründen. Um die dortigen Schulen herum wurden daher Stellflächen entsiegelt, um durch weniger parkende Autos die Sichtachsen zu verbessern, einen Beitrag zur Schulwegsicherheit zu leisten und gesetzeskonform argumentieren zu können. Hinzu kamen weitere ausgewiesene Lade- und Lieferzonen sowie Flächen für *Sharing*-Angebote, die im Rahmen einer digitalen Plattform des örtlichen Verkehrsunternehmens (»Jelbi«) integriert wurden. Insgesamt sind im ersten

20 Follmer, Knie 2024.

21 Knie 2025.

Schritt rund 400 Stellflächen einer neuen Nutzung zugeführt worden.²² Diese Entscheidung wurde dann auch nicht weiter rechtlich angegriffen.

Das WZB hat die Aktivitäten des Bezirksamts zwischen 2022 und 2024 daraufhin untersucht, wie die Menschen mit diesen Einschränkungen umgegangen sind, wie die Maßnahmen bewertet wurden und wie diese Erfahrungen in den generellen Kontext der aktuellen Debatte der Verkehrswende einzubinden sind. Die zentrale Frage lautete dabei: Welche Rolle können Reallabore bei der Transformation der Automobilgesellschaft spielen, und wie mächtig ist die Dominanz des Autos in Deutschland?²³

2. Theoretischer Hintergrund

Das Auto ist ein wesentlicher Teil der deutschen Alltagskultur – mit vielfältigen sozialen Folgen. Durch diese dominante Stellung wirkt das Auto zugleich als »institutionelle Anreizstruktur«²⁴ beziehungsweise auch als ein »Skript«,²⁵ das bestimmte Handlungsentwürfe nahelegt und zugleich den darin objektivierten Handlungszielen zur gesellschaftlichen Hegemonie verhilft. Durch Routinisierung typischer Handlungsabläufe werden nichthinterfragbare Selbstverständlichkeiten geschaffen, die als erforderliches, richtiges und angemessenes Handeln in den zugehörigen typischen Situationen gelten und somit als objektive Wirklichkeit erscheinen.²⁶ Um diese Wirksamkeit und Stabilität erlangen zu können, ist ein entsprechender Funktionsraum notwendig, der regelbasiert die Dominanz dieses einen Verkehrsmittels festschreibt und absichert. Verkehr lässt sich in seinen strengen Abläufen als eine Form von Institutionalisierung beschreiben: nämlich als eine unhinterfragte, strukturbildende und ordnende Selbstverständlichkeit, und zwar mit dem Auto im Mittelpunkt. Die geltenden Straßenverkehrsregeln sichern die uneingeschränkte Herrschaft des Autos im öffentlichen Raum ab. Routinen werden durch Gesetzeskraft sozusagen noch zusätzlich stabilisiert und ermöglichen damit ein intuitives Verhalten. Dies ist einer der Gründe, warum einer Regionalisierung dieser Regeln enge Grenzen gesetzt sind.²⁷ Autos wirken über die in ihnen eingeschriebenen Skripte als Multiplikatoren und Stabilisatoren sozial dominanter Interpretationen auf die Nutzenden und damit auf die Gesellschaft zurück. Das Verhältnis zwischen sozialer

22 Siehe www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/strassen/mobilitaetswende/artikel.1428814.php (Zugriff vom 02.08.2024)

23 Haus 2024; Simon et al. 2017.

24 Schulz-Schaeffer 2008.

25 Akrich 1992.

26 Schulz-Schaeffer, Rammert 2019, S. 63.

27 Knie 2024.

Disposition und technischem Artefakt ist also dialektisch: Beide beeinflussen sich gegenseitig und stabilisieren einander. Das Auto ist somit sowohl Ursache als auch Folge gesellschaftlicher Differenzierung und der in diesem Rahmen tradierten Bedeutungszuschreibungen.²⁸

Wie sich die Zahl der Autos generell eindämmen und öffentlicher Raum neu aufteilen lässt, ist zwar klimapolitisch eine dringende Frage und für die Kommunen eine wichtige Aufgabe, jedoch aus techniksoziologischer Sicht problematisch. Die Kopplung von Freiheit und Wohlstand an das technische System Auto ist eng und wirkt sehr stabil. Doch wo gibt es soziologisch fundierte Ansätze, die eine Öffnung und Neudefinition für eine nachhaltige Verkehrspolitik dennoch ermöglichen? Unter welchen Bedingungen kann eine De-Institutionalisierung möglich sein, die dann zugleich mehr Raum für andere Verkehrsmittel eröffnet und damit die Dominanz des Autos auch in der öffentlichen Förderung zurückschraubt? Denn es gibt ja die oben bereits zitierten Hinweise, dass die uneingeschränkte Selbstverständlichkeit des Autos in der modernen Gesellschaft nicht mehr ohne Weiteres existiert. Aus der Innovationsforschung ist bekannt, dass sich grundlegende Neuerungen und Veränderungen immer erst in Nischen und kleinen Referenzbereichen etablieren und dann skalieren.²⁹ Welche Rolle spielen vor diesem Hintergrund lokale Reallabore?

Konzeptionell wäre der Begriff des »sozio-technischen Regimes«, basierend auf dem Mehrebenenmodell von Transformationen (MLP), eine fruchtbare Deutungsperspektive.³⁰ Diese Heuristik an der Schnittstelle von Technikgeschichte, Techniksoziologie und Innovationsforschung kann helfen, die Veränderungsprozesse sozio-technischer Arrangements zu untersuchen und zu verstehen. Im Fokus der darauf aufbauenden Forschungsperspektive stehen die Beharrungskräfte, die sozio-technischen Arrangements ihre Stabilität verleihen, sowie die Umstände, unter denen Transformationsprozesse möglich werden. Das Zentrum des Modells bildet die analytische Unterscheidung von drei Ebenen: Regime, Nische und Landschaft, die wechselseitig aufeinander einwirken.³¹ Vorhandene sozio-technische Arrangements verfestigen sich in Form von Regimen, die als geteiltes Set von Regeln und Interpretationen verstanden werden können, an denen sich die Systemakteure in ihrem Handeln orientieren. Sozio-technische Regime erhalten ihre Stabilität und Legitimität durch ihre Verankerung in institutionellen Rahmenbedingungen, Interessenstrukturen, Denk- und Verhaltensmustern, aber auch in räumlichen Strukturen, materiellen Infrastrukturen und nicht zuletzt in Alltagspraktiken.

28 Manderscheid 2014.

29 Truffer, Coenen 2012.

30 Geels 2012; Markard, Truffer 2008.

31 Ebd.

Unterhalb der Ebene des sozio-technischen Regimes liegt die Ebene der Nischen, in denen alternative Arrangements entwickelt und getestet werden. Von diesen können Impulse für eine Veränderung des dominanten Regimes ausgehen. Um einen Transformationsprozess einzuleiten, bedarf es einer Nische, in der die Destabilisierung des Regimes vorbereitet werden kann.³² Insofern kann der Feldversuch in Berlin als eine Aktivität in der Nische begriffen werden, in der für einen definierten Zeitraum und in einem bestimmten Gebiet versucht wird, die herrschenden Stabilisierungskräfte des sozio-technischen Regimes Auto zumindest teilweise außer Kraft zu setzen.

3. Erkundungen und Vermessungen in der Nische: Das Forschungsdesign für den Graefekiez

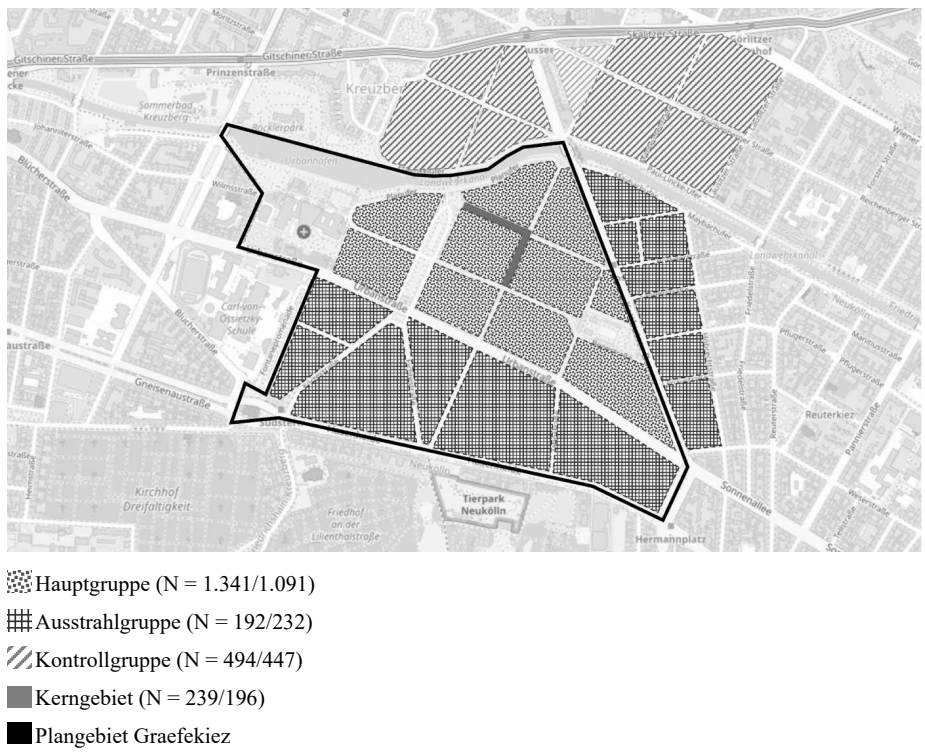
Die wissenschaftliche Begleitung des Projekts Graefekiez untersucht vor dem oben skizzierten konzeptionellen Hintergrund, welche Effekte eintreten, wenn das bisher als selbstverständlich angenommene Set an Nutzungspraktiken und regulatorischen Rahmenbedingungen, insbesondere in Bezug auf die Nutzung öffentlicher Räume für das Abstellen privater Fahrzeuge, temporär durch eine Intervention irritiert wird. Um die möglichen Auswirkungen erkennen und messen zu können, hat sich die Untersuchung auf zwei Dimensionen konzentriert, nämlich auf das Mobilitätsverhalten sowie auf die Akzeptanz der Maßnahmen, von denen angenommen werden kann, dass sie als Indikator für Veränderungen in den Routinen aussagekräftig sind.

3.1 *Das Sample*

Die Befragung wurde in zwei Wellen erhoben: im Sommer 2023 sowie im März 2024. Die Idee dahinter war, Veränderungen im Zeitlauf zu erkunden – vor Beginn der Eingriffe und dann nochmals, wenn die Mehrzahl der geplanten Maßnahmen realisiert war. Das Untersuchungsdesign (vgl. Abbildung 1) beinhaltet zum Vergleich eine Kontrollgruppe mit den gleichen Fragekonstruktionen wie bei der Hauptgruppe. Diese Kontrollgruppe lag nördlich des Landwehrkanals im Reichenbergerkiez und am Kottbusser Tor (diagonal gestreifte Fläche). Die soziodemografischen Eigenschaften und die Wohnortbedingungen der Kontrollgruppe sind vergleichbar mit den Merkmalen des Graefekiezes. Im Gebiet der Kontrollgruppe waren keine Maßnahmen zur Parkraumumwidmung eingeführt worden. Das Untersuchungsdesign basiert auf der Annahme, dass aufgrund der Trennung durch den Kanal in diesem Gebiet keine beziehungsweise kaum Effekte durch das Projekt Graefekiez entstehen. Eine weitere Untersuchungsgruppe umfasst

32 Geels 2012.

Abbildung 1: Untersuchungsdesign (eigene Darstellung)



Personen, die angrenzend an den Graefekiez wohnen und bei denen geprüft werden sollte, ob Ausstrahlungseffekte der Maßnahmen aus dem Graefekiez festzustellen sind. Diese Gebiete sind sowohl im »Graefekiez Süd« als auch im angrenzenden Reuterkiez zu finden, der im benachbarten Stadtteil Neukölln liegt (Raster-Flächen).

In beiden Erhebungswellen fanden die Befragungen der drei unterschiedlichen Befragungsgruppen online statt. Zur Befragung sind die Personen vorab postalisch eingeladen worden. Dazu konnte eine zufällige Einwohnermeldeamtsstichprobe mit Personen ab 16 Jahren aus den Befragungsgebieten gezogen werden.

Tabelle 1: Aufschlüsselung der Gruppenanteile bei beiden Stichproben

	T1	T0
Rücklaufquote	15 %	18 %
Gesamtstichprobe (N)	1.770	2.027
Hauptgebiet (N)	1.091	1.341
Kontrollgruppe (N)	447	494
Ausstrahlungseffektgruppe (N)	232	192

Für einen Fokus auf das Kerngebiet der Maßnahmen (Böckhstraße/Graefestraße) wurde aus der Brutto-Stichprobe adressengenau eine fokussierte Rekrutierung veranlasst, sodass Haushalte entlang des direkten Projektgebiets vermehrt einen Zugangslink zur Befragung erhielten. In der ersten Erhebung (T0) sind 11.243 Personen angeschrieben worden, in der zweiten Erhebung (T1) erhielten insgesamt 11.743 Bewohner:innen einen Zugangslink zur Befragung. Die Rücklaufquote lag bei T0 bei 18 Prozent und bei T1

Tabelle 2: Ausgewählte Charakteristiken der Befragten

Soziodemografische Variablen		
	Erste Erhebung (T0)	Zweite Erhebung (T1)
Alter		
16-29 Jahre	9 %	7 %
30-44 Jahre	35 %	31 %
45-59 Jahre	30 %	29 %
>= 60 Jahre	26 %	25 %
Haushaltsgröße		
Ein-Personen-Haushalt	27 %	26 %
Zwei-Personen-Haushalt	36 %	36 %
Drei-Personen-Haushalt	16 %	15 %
Vier- und Mehr-Personen-Haushalt	17 %	17 %
Bildung		
Schüler:in	1 %	1 %
Schule beendet ohne Abschluss	0 %	1 %
Volks-/Hauptschulabschluss	1 %	1 %
Mittlere Reife	7 %	6 %
Fachhochschulreife beziehungsweise Berufsausbildung mit Abitur	5 %	6 %
Abitur	16 %	17 %
Fachhochschul- oder Universitätsabschluss	67 %	64 %
Hauptbeschäftigung		
Vollzeit erwerbstätig	49 %	48 %
Teilzeit erwerbstätig	20 %	20 %
Geringfügig erwerbstätig	1 %	2 %
Auszubildende:r	0 %	1 %
Schüler:in	1 %	1 %
Student:in	5 %	3 %
Arbeitslos	2 %	2 %
Vorübergehend freigestellt	2 %	1 %
Hausfrau/Hausmann	1 %	1 %
Rentner:in/Pensionär:in	13 %	13 %
Sonstiges	4 %	4 %
Monatliches Haushaltsnettoeinkommen		
bis unter 1.500 €	10 %	10 %
1.500 € bis unter 3.500 €	33 %	35 %
3.500 € bis unter 5.000 €	20 %	18 %
5.000 € und mehr	20 %	21 %

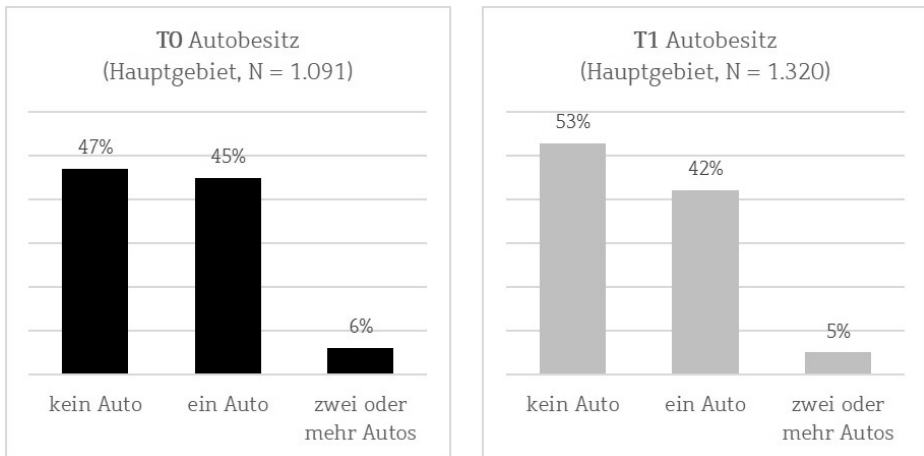
bei 15 Prozent (Tabelle 1). Diese Werte befinden sich im erwartbaren Rahmen. Knapp die Hälfte der Befragten aus T1 hat an beiden Erhebungswellen teilgenommen. Es handelt sich daher streng genommen um keine Panelbefragung, allerdings sind die Stichproben sehr gut miteinander vergleichbar. Die Befragung ist hinsichtlich der Variablen Geschlecht, Alter sowie Staatsangehörigkeit gewichtet worden und ist damit für den Bezirk repräsentativ.

3.2 Verkehrsmittelausstattung

In der gesamten Stichprobe liegt der Anteil an Personen mit Führerschein bei T0 bei 80 Prozent und in der zweiten Erhebungswelle bei 78 Prozent. Der Anteil der Befragten, die eine Zeitkarte für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besitzen, liegt für die Hauptgruppe bei T0 bei 46 Prozent (für die gesamte Stichprobe bei 41 Prozent), bei T1 für die Hauptgruppe bei 48 Prozent (für die gesamte Stichprobe bei 44 Prozent).

Der Anteil der Befragten, die in ihrem Haushalt kein Auto besitzen, liegt in der ersten Erhebungswelle für die Hauptgruppe bei 47 Prozent in T0 und bei 53 Prozent bei T1 (siehe Abbildung 2). Damit ist die Autobesitzquote etwas niedriger und die ÖPNV-Nutzung etwas höher als die Durchschnittswerte für Berlin insgesamt.³³

Abbildung 2: Vergleich Autobesitz T0 und T1



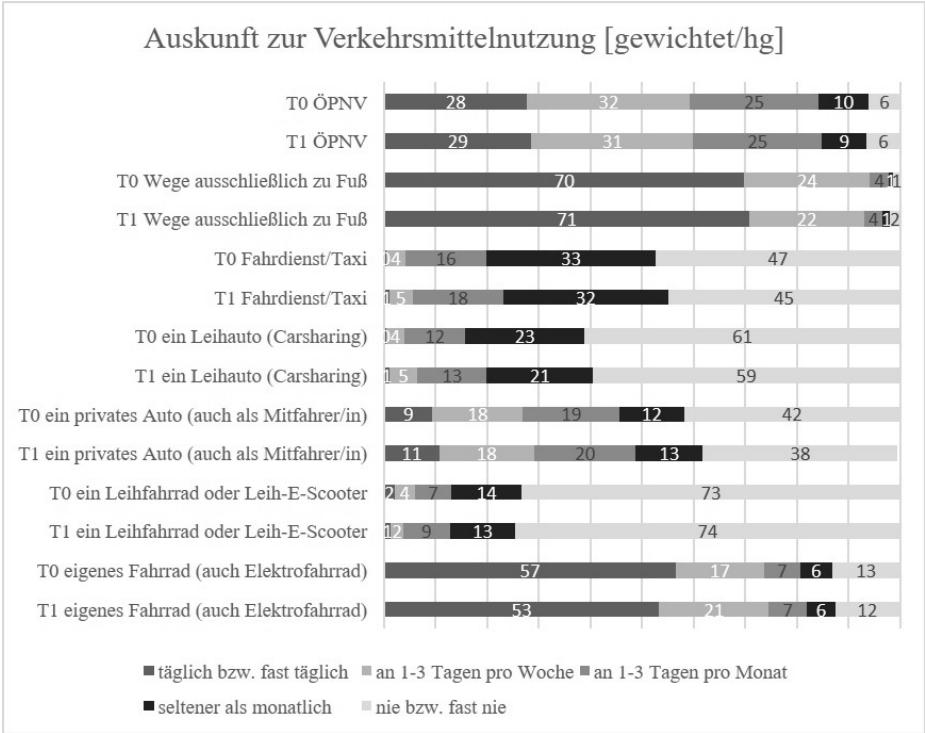
Die Verkehrsmittelnutzung der Befragten der Hauptgruppe im Graefekiez hat sich zwischen den beiden Erhebungswellen kaum verändert, obwohl beide Erhebungen zu unterschiedlichen saisonalen Bedingungen stattgefunden

³³ Statista 2024.

den haben – im Sommer 2023 und im Frühjahr 2024 (siehe Abbildung 3). In beiden Erhebungswellen zeigt sich, dass Wege zu Fuß mit 70 und 71 Prozent täglich am häufigsten gemacht werden. Bei der Fahrradnutzung gibt es eine ähnliche Entwicklung. Schaut man sich die tägliche Nutzung an, ist das Fahrrad bei der Hauptgruppe in T0 mit 57 Prozent und in T1 mit 53 Prozent stark vertreten, und die Differenz zwischen den beiden Erhebungen fällt geringer aus als bei der Kontrollgruppe, wo die Nutzung bei T0 mit 49 Prozent und bei T1 mit 43 Prozent angegeben wurde.

Da als Teil der Maßnahmen im Graefekiez auch *Sharing*-Angebote durch »Jelbi-Stationen« verstärkt angeboten wurden, gilt es auch hier genauer hinzuschauen. Die meisten Befragten nutzen *Sharing* zwar »nie bzw. fast nie«, und diese Angabe wird über die zwei Erhebungswellen und im Vergleich mit der Kontrollgruppe bestätigt, aber knapp 20 Prozent der Befragten – und damit sehr viel mehr als im Bundesdurchschnitt – sind mit den Leihautos mehrmals im Monat unterwegs.

Abbildung 3: Verkehrsmittelnutzung



3.3 Parken

Die Befragten aus der Hauptgruppe, die ein Auto besitzen, nutzen in beiden Erhebungen vornehmlich den öffentlichen Straßenraum zum Parken (85 Prozent). Auch in der Kontrollgruppe gab es diesbezüglich keine Veränderungen. Ein Parkhaus oder eine Tiefgarage wird lediglich von sieben Prozent der Befragten aus dem Hauptgebiet angefahren. Dieser Wert wurde in der zweiten Erhebung bestätigt, sodass es keinen Hinweis darauf gibt, dass Parkhäuser in der näheren Umgebung nach den bezirklichen Maßnahmen stärker genutzt wurden. Die Personen, die den öffentlichen Straßenraum als Parkoption angegeben haben, konnten einschätzen, wie weit sie normalerweise von ihrer Wohnung entfernt parken. In der ersten Erhebung (T0) gaben 71 Prozent an, dass sie ungefähr fünf oder weniger Minuten weit entfernt parken. In der zweiten Erhebung (T1) waren es 56 Prozent, die ihr Auto in fünf oder weniger Minuten erreichen. In der Kontrollgruppe ist der Anteil der Personen, die fünf oder weniger Minuten entfernt parken, hingegen nur geringfügig gesunken (von 69 Prozent auf 67 Prozent).

Es lässt sich insgesamt festhalten, dass sich im Graefekiez vor und nach der Einführung der Flächenumnutzungen keine Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung feststellen lassen. Die saisonal bedingten Einbußen im Rad- und Fußverkehr in der Hauptgruppe aus dem Graefekiez sind geringer als in der Kontrollgruppe. Lediglich für die Parkplatzsuche müssen einige Autofahrende etwas mehr Zeit aufwenden. Die Maßnahmen, die im Bereich der Böckh- und Graefestraße umgesetzt wurden, begünstigen eine Verkehrsberuhigung und fördern das Laufen sowie das Radfahren als alltägliche Fortbewegungsmittel.

Insgesamt zeigen die Zahlen ein für Deutschland im Allgemeinen eher ungewöhnliches Bild. Das Auto spielt in der täglichen Verkehrsmittelwahl in der Nische Graefekiez mit einem Anteil von rund zehn Prozent keine bedeutende Rolle mehr, es dominieren die Fortbewegung zu Fuß, das Fahrrad und der öffentliche Verkehr. *Sharing*-Angebote sind in der Nutzungsfrequenz zwar geringer, aber im Alltag durchaus sichtbar.

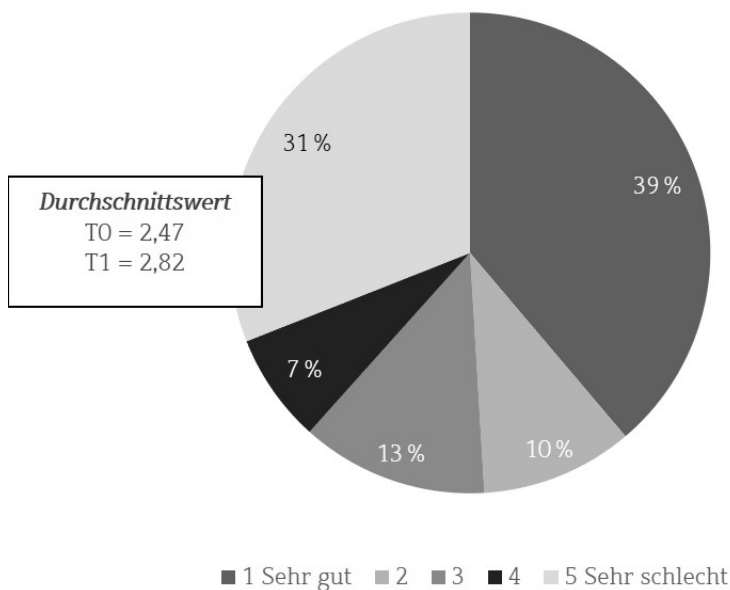
3.4 Maßnahmenbewertung des Projekts Graefekiez

Im Rahmen der beiden Erhebungswellen wurde nach einer Einschätzung zu den geplanten Maßnahmen beziehungsweise nach deren Verstetigung im Projekt Graefekiez entlang der Böckh- und Graefestraße gefragt. Ziel war es hier, den Grad an Irritationen zu erkunden, der möglicherweise entsteht, wenn Veränderungen in der Nutzung des unmittelbaren Verkehrsraums eintreten. Dazu sollte jede einzelne Projekt-Maßnahme auf einer Skala von eins (»Sehr gut«) bis fünf (»Sehr schlecht«) bewertet werden. Abgefragt wurden unter anderem folgende Maßnahmen:

- Umwandlung von Parkplätzen in Beete und Rasenflächen
- Einrichtung zusätzlicher Lade- und Lieferzonen
- Reservierte Parkplätze für Gewerbe

Die erste Erhebungswelle (T0) fand vor der Umsetzung der Maßnahmen statt, die zweite (T1) rund acht Monate später. Die T1-Erhebung sollte zudem dazu genutzt werden, um herauszufinden, ob bei den Befragten der Hauptgruppe eine Verstetigung befürwortet wird. Im Folgenden wird auf die Entwicklung der Zustimmungswerte zu den einzelnen Maßnahmen eingegangen. Die Kontrollgruppe wurde ebenfalls zu den Maßnahmen befragt. Die folgenden Abbildungen 4 bis 6 fassen die Ergebnisse der T1-Befragung zusammen.

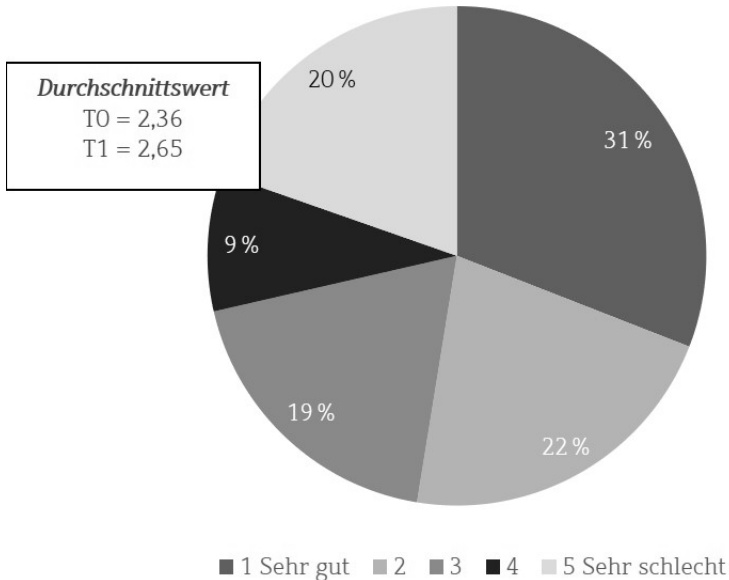
Abbildung 4: Bewertung der Maßnahme »Umwandlung von Parkplätzen in Beete und Rasenflächen« (T1)



Im Rahmen des Projekts wurden Parkflächen entsiegelt und für eine Beet- und Rasennutzung zur Verfügung gestellt. Diese Flächen sind von den Anwohnenden gestaltet und auch in der Pflege übernommen worden. In der ersten Erhebung hat die Hälfte der Befragten die geplante Maßnahme als »Sehr gut« befunden. Dieser Wert ist in T1 um etwa elf Prozent gesunken. Weiterhin bewerten mehr als ein Drittel die Maßnahme als »Sehr gut« (39 Prozent). Rund 31 Prozent der Befragten gaben an, dass eine Verstetigung der Maßnahme als »Sehr schlecht« empfunden wird, was eine Steigerung von sechs Prozent in der zweiten Erhebung bedeutet. Der Durchschnittswert

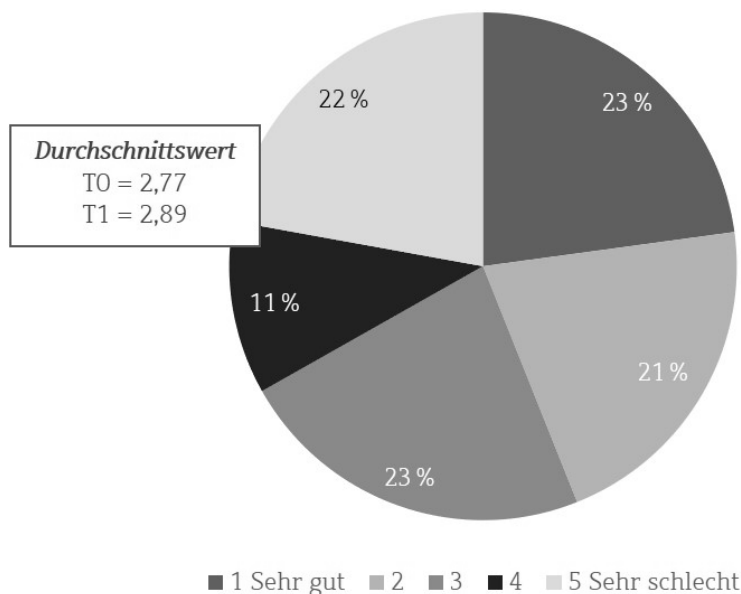
zeigt wiederum keine signifikante Entwicklung. Für die Kontrollgruppe gab es bei diesen Werten keine Veränderung im Zustimmungswert (»Sehr gut« 46 Prozent und »Sehr schlecht« 18 Prozent).

Abbildung 5: Bewertung der Maßnahme »Lade- und Lieferzonen« (T1)



Bei den Lade- und Lieferzonen für Gewerbetreibende, Lieferdienste sowie für das kurze Be- und Entladen für die Anwohnenden sind die Zustimmungswerte in den zwei Befragungen ähnlich geblieben. Die Bewertung mit »Sehr schlecht« ist leicht gestiegen. In der ersten Erhebung gaben zehn Prozent ein »Weiß nicht« an, in der zweiten Erhebung waren es acht Prozent. Bei der Kontrollgruppe fällt die Bewertung insgesamt positiver aus (34 Prozent »Sehr gut«, neun Prozent »Sehr schlecht«) und 15 bis 16 Prozent wählten die Option »Weiß nicht«.

Im Graefekiez generell herrscht bis heute noch die »Kreuzberger Mischung vor«, das heißt, im Vorderhaus wird gewohnt, im Hinter- und im Gartenhaus sind Gewerbebetriebe angesiedelt. Daher sollten die Befragten bewerten, wie sie reservierte Parkplätze ausschließlich für das Gewerbe einschätzen. Hier ergibt sich kein eindeutiges Bild. Die Maßnahme wurde im Rahmen des Projekts allerdings noch nicht umgesetzt, da es an einer rechtlichen Grundlage für die Ausweisung von Parkplätzen nur für Gewerbetreibende fehlt. Die Zustimmungswerte haben sich zwischen den einzelnen Befragungswellen wenig verändert. In der ersten Erhebung (T0) wählten 13 Prozent die Option

Abbildung 6: Bewertung der Maßnahme »Reservierte Parkplätze« (T1)

»Weiß nicht«, in der zweiten (T1) waren es neun Prozent. Dieser Wert liegt bei der Kontrollgruppe in beiden Erhebungen bei 16 Prozent.

3.5 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse im Überblick

Die Maßnahmen in der »Nische« Graefekiez zur Eindämmung des Flächenverbrauchs von Autos sind überwiegend für gut befunden worden, aber an der konkreten Ausgestaltung gab es Kritik, die sich in den Benotungen wiederfindet. Durch zusätzlich durchgeführte qualitative Interviews sowie mehrere Fokusgruppengespräche und aus den Ergebnissen der Kontrollgruppe lässt sich eine hohe Zustimmung belegen. Dennoch kann festgestellt werden, dass die Aktivitäten des Bezirks in dem Maße an Zustimmung verlieren, je konkreter sie im Alltagsleben eingeführt und wirksam werden. Umgekehrt sind die Akzeptanzwerte umso höher, je abstrakter die Maßnahme beschrieben ist.

Zukünftig sollte dies bei Umfragen berücksichtigt werden, und zu jeder Maßnahme sollte zum einen die Akzeptanz im Allgemeinen und zum anderen in der konkreten Ausführung abgefragt werden. Zudem zeigt sich auch hier, dass sich der Gegenstandsbereich praktisch täglich ändert. Methodisch ist daher die oft schnelle Taktfolge der Veränderungen kaum einzufangen, und alle – auch diese – Ergebnisse müssen einschränkend immer mit einem Zeitstempel versehen werden.

4. Die Transformation aus der Nische heraus?

Der Graefekiez steht für hoch verdichtete Innenstadtlagen mit starker Durchmischung und guten Verkehrsanbindungen. Dies ist zwar für Deutschland insgesamt nicht typisch, aber für große Städte durchaus. Ähnliche Strukturen sind in Hamburg, München und anderen Ballungsräumen auffindbar, und auch hier sind immer wieder verkehrspolitische Maßnahmen der Gebietskörperschaften in der Umsetzung oder in Planung. Mehr als 1.000 Kommunen haben sich mittlerweile der Initiative »lebenswerte Städte« angeschlossen, um dezidiert über Eingriffe in den Straßenverkehr nachzudenken und weitere Veränderungen in der Straßenverkehrsordnung zu fordern.³⁴ Es gibt also bereits mehrere »Nischen« in Deutschland.³⁵

Vor dem Hintergrund des MLP-Ansatzes hat in der Nische Graefekiez der herrschende institutionelle Charakter des privaten Autos seine Dominanz messbar eingebüßt. Hier hat das Auto oft nur noch die Funktion einer Mobilitätsreserve und wird lediglich für gelegentliche Fahrten genutzt. Die alltägliche Verkehrsmittelwahl im Alltagsbetrieb fällt ohne nennenswerte Beteiligung des Autos aus. Dominierend ist die Fortbewegung zu Fuß, das Fahrrad folgt, der öffentliche Verkehr steht in der Beliebtheit deutlich dahinter. *Sharing*-Angebote tun sich zwar als Alltagsverkehrsmittel noch schwer, gewinnen aber in den letzten Jahren deutlich an Beliebtheit und sind mittlerweile ein fester und sichtbarer Bestandteil der verkehrlichen Praktiken.

Die Befragungen lassen darauf schließen, dass sich die überwiegende Mehrheit der dort Wohnenden und Arbeitenden bewusst ist, dass sich das Privileg des öffentlichen Stellplatzes für ein wenig genutztes privates Auto nicht mehr rechtfertigen lässt. Andernfalls wären die Zustimmungswerte zu den Umwidmungen auch bei den Haushalten, die ein oder mehrere Autos besitzen, mutmaßlich nicht so hoch ausgefallen. Bezirkliche Maßnahmen zur Einschränkung dieser Privilegien werden daher mehrheitlich akzeptiert, auch wenn sie in der konkreten Umsetzung mitunter wiederum in die Kritik geraten. Die Ergebnisse der empirischen Erhebungen zeigen eine stabile Disposition in der Einstellung sowie auch beim tatsächlichen Verkehrsverhalten. Die konkreten Maßnahmen des Berliner Bezirks haben daher – zumindest im Untersuchungszeitraum – nicht für große Kritik und Verwerfungen gesorgt. Die Aufregung hielt sich in Grenzen, weil der Bezirk eigentlich nur das umgesetzt hat, was längst »in der Luft lag«, gemeint sind damit Maßnahmen zur Einschränkung des ruhenden und fließenden Autoverkehrs, die bereits seit Jahren diskutiert und offenkundig von einer großen Mehrheit der im Bezirk Lebenden auch erwartet werden. Es ist daher auch

34 Weskamm 2024.

35 Jarass et al. 2021; ITF 2022.

keine Überraschung, dass die Bezirksverordnetenversammlung, das lokale Parlament, die durch die Bezirksverwaltung beschlossene Verstetigung der Maßnahmen ohne große Debatte im Mai 2024 durchgewunken hat. Nimmt man die Ergebnisse der Kontrollgruppe hinzu und prüft noch einmal die Ausstrahleffekte, dann handelt es sich beim Graefekiez auch nicht um eine Insel, die durch Maßnahmen des Bezirks zu neuen Verhaltensformen gefunden hat. In der Nachbarschaft und in anderen Kiezen finden sich auch ohne Eingriffe des Bezirks vergleichbare Einstellungen und Verhaltensweisen.

Aber wie weit reicht die Macht dieser Praktiken, um aus der Nische das ganze Gefüge des Regimes aus den Fugen zu heben und Wege in eine nachhaltige Verkehrsordnung zu finden? Die Prägung durch den institutionellen Charakter des automobilen Massenverkehrs ist selbst im Graefekiez noch sehr deutlich. Der Quote des Autobesitzes ist weiterhin hoch, und die Fantasie, den öffentlichen Raum ohne Autos zu gestalten, bleibt begrenzt. Vor allen Dingen gelten jedoch die gesetzlichen Grundlagen zur Ordnung und Bewirtschaftung des öffentlichen Raums noch immer und privilegieren auch im Graefekiez weiterhin das private Auto.

Rechtsgrundlage für die Aufteilung und für die Bewirtschaftung der Straße ist das Straßenverkehrsgesetz sowie die davon abgeleitete Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese unterstützt die starken Beharrungstendenzen des aktuellen Auto-Regimes und erlaubt zudem grundsätzlich nur Eingriffe in den Straßenverkehr zur Gefahrenabwehr aufgrund bereits eingetretener Unfälle.³⁶ Selbst die eingebaute »Experimentierklausel« der Verordnung setzt diese Begrenzung der möglichen Eingriffe nicht außer Kraft. Versuche von Kommunen, immer wieder einmal Nischen für einen Rückbau dieser Autodominanz einzurichten oder wie am Beispiel Hamburg-Ottensen mit der Steigerung der Lebensqualität zu begründen, prallen an der herrschenden Logik der StVO ab und werden von der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte einkassiert.³⁷ Selbst im Graefekiez konnte die Nische durch diese herrschende Rechtsprechung als Teil der politischen Landschaft ihre Wirkmächtigkeit nur eingeschränkt entfalten, sie musste – um überhaupt eingerichtet zu werden – begrenzt werden und im Vergleich zum ursprünglichen Plan deutlich kleiner ausfallen. In der Nische konnten zwar die Proportionen im öffentlichen Raum etwas zu Gunsten anderer Verkehrsmittel geändert werden, aber private Autos durften weiterhin kostenfrei parken. Erst im Herbst 2024 ist auch hier eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt worden, die daran jedoch wenig ändert, solange die Gebühren für das Bewohnerparken bei der symbolischen Marke von 10,20 Euro im Jahr

36 Notz 2016.

37 Baumeister 2024.

bleiben. Die rechtlich gewährten Privilegien ermöglichen es, ein privates Auto für wenig oder bisweilen gar kein Geld nahezu überall im öffentlichen Raum abzustellen. Aber die tatsächlichen Nutzungsstrukturen von Autos und zukünftige Herausforderungen für die Kommunen werden damit nicht mehr abgebildet. Der Wirtschaftsverkehr findet keinen Platz; für Fahrzeuge von Handwerksbetrieben, Pflegediensten und anderen Gewerben muss ein Vielfaches an Gebühren gezahlt werden. *Carsharing* kann unter diesen Bedingungen im öffentlichen Raum kein Geschäftsmodell werden, wenn für Fahrzeuge, die alle Berechtigten nutzen können, deutlich höhere Kosten für das Abstellen zu bezahlen sind als für exklusiv nutzbare, private Autos. Damit bleibt auch in der Nische des Graefekiezes der Regimecharakter des Autos deutlich fühlbar.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass das institutionelle Geflecht die Vormachtstellung des Autos durch rechtliche Vergünstigungen und steuerliche Privilegien absichert, weiterhin stark wirkt und dass Reallabore hieran nichts ändern können. Es bedarf nicht nur der Kraft der Nische, sondern auch – um im Rahmen des MLP zu bleiben – einer Veränderung der »Landschaft«. Das würde bedeuten, dass in den Nischen mehr Möglichkeiten geschaffen werden, eine tatsächlich alternative Verkehrspraxis auszuprobieren, beispielsweise den Platz unabhängig von einer Gefahrenabwehr neu zu verteilen und die Bepreisung von Stellflächen einer anderen Logik unterzuordnen: Alles, was exklusiv genutzt wird, ist teuer als Fahrzeuge, die dem Gemeinwohl dienen.

Bis dahin können Nischen dennoch ein wertvolles Instrument sein, weil sie zeigen, dass auch auf der Grundlage herrschender Gesetze andere Praktiken möglich sind. Die Autos verschwinden zwar nicht, aber sie werden kaum noch genutzt. Reallabore als örtlich und zeitlich begrenzte Experimentierräume sind geeignet, Nischen zu etablieren und einen anderen Verkehrsalltag zumindest vorstellbar zu machen. Im Graefekiez-Projekt konnte eine Dynamik veränderter Umgangsformen mit dem Automobil beobachtet werden, die gar nicht unbedingt mit dem Experiment selbst zu tun hatte. Man kann sogar argumentieren, dass die vom Bezirk entwickelten Maßnahmen zur Umnutzung von Parkflächen auf Verhaltensformen und Dispositionen gestoßen sind, die einfach schon da waren. Der mutige Schritt der verkehrspolitischen Maßnahmen war also gar nicht so gewagt wie ursprünglich angenommen. Schaut man auf die Ergebnisse der Kontroll- und Ausstrahlungsgruppe, zeigt sich, dass viele Nachbarschaften oder Kieze in ihrer mehrheitlichen Disposition ähnlich eingestellt sind wie der Graefekiez. Möglicherweise hätte der Bezirk den Aufwand eines temporären Reallabors gar nicht betreiben müssen und die Maßnahmen einfach als Entscheidung der Bezirksverordnetenversammlung verkünden und einführen können.

Zugleich hat die Ausweisung als ein Experiment mit Beteiligung von wissenschaftlichen Akteuren diese Verhaltensformen öffentlich gemacht und damit zum Gegenstand von Debatten darüber, ob und wie diese Nutzungen auch auf andere Gebiete übertragen werden können. Mit den veränderten Verkehrspraktiken unter den bestehenden Elementen des sozio-technischen Regimes Auto konnten die immer noch deutlich hervorstechenden politischen Gestaltungsprobleme identifiziert werden, die einer Ausweitung dieser Praktiken im Sinne einer nachhaltigen und sozial gerechten Verkehrslandschaft immer noch entgegenstehen. Der Veränderungsdruck ist somit an die politische Landschaft zur Reform der Rahmenbedingungen delegiert worden. Möglicherweise liegt die besondere Aufgabe von Reallaboren weniger in der Stimulanz von Änderungen durch temporär veränderte Rahmenbedingungen als vielmehr in der Sichtbarmachung bereits etablierter, jedoch versteckter Praktiken, die durch die Ausweisung als Reallabor mit der Beteiligung wissenschaftlicher Akteure an Prominenz gewinnen und damit erst politikfähig werden. Die Erfahrungen im Reallabor konnten so die zentrale Instanz zur Absicherung des Regimes und zur Stabilisierung des institutionellen Settings klar benennen: Solange sich der Rechtsrahmen durch die Straßenverkehrsordnung nicht ändert, bleiben alle Reformen fragil und die Bezirke und Kommunen immer anfällig für Klagen von Beteiligten, die auf die Einhaltung einer Ordnung pochen können, obwohl diese die vielfältigen Facetten der heutigen Verkehrspraxis nicht mehr abbilden.

Für den im MLP angelegten Transformationspfad zeigt sich: Die sichtbar gemachten Erfahrungen in der Nische haben den Reformdruck auf die politische Landschaft deutlich erhöht. Nachdem der Bund und die Länder im November 2023 eine Novelle dieser Rechtsordnung noch abgeblockt hatten, konnten aufgrund des Drucks der Kommunalpolitik nach mehr Gestaltungsoptionen in der örtlichen Verkehrspolitik – gerade bei der Einrichtung von Nischen – Änderungen im Mai 2024 im Bundesrat durchgesetzt werden.³⁸ Denn es waren auch die Erfahrungen in der Nische Graefekiez, die Einfluss auf die Novelle der StVO hatte, deren Wirkung freilich noch nicht wirklich abzuschätzen ist.³⁹ Aber erstmals lassen sich durch eine Veränderung in der politischen Landschaft solche Nischen gefahrloser und radikaler im Sinne der Neuaufteilung des Raums etablieren. Die neue Verordnung erweitert das Spektrum der Kommunen zur Begründung von Eingriffen in den Straßenverkehr deutlich und schafft mehr Raum zum Experimentieren.⁴⁰

38 Baumeister, Knie 2023.

39 Knie 2025.

40 Verordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr 2024.

Damit könnte nicht nur die Zahl der in Nischen eingerichteten Reallabore weiter zunehmen und Veränderungen an Relevanz gewinnen. Auch außerhalb der Nischen beginnen sich Präferenzen und Verhaltensweisen in der Autonutzung zu verändern. Das Regime, um in der Sprache des MLP zu bleiben, beginnt ganz langsam, seine beispiellose Stabilität zu verlieren. Denn nicht nur im Graefekiez oder in anderen Reallaboren erodiert die Dominanz des Regimes. In Deutschland insgesamt ändern sich die Nutzungsprofile des Autos. Zwar steigt die Zahl der zugelassenen Autos jedes Jahr immer noch leicht an, aber seit 2016 nehmen die damit absolvierten Fahrleistungen jährlich ab. Nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2020 und 2021 während der Corona-Pandemie haben sie das Niveau von 2019 nicht wieder erreicht. Es ist auch nicht zu erwarten, dass sich dies in den nächsten Jahrzehnten ändern wird. Repräsentative Befragungen im Rahmen der amtlichen Erhebung »Mobilität in Deutschland« zeigten, dass knapp 60 Prozent der Autofahrenden künftig aus Umweltgründen deutlich weniger Auto fahren wollen.⁴¹ Damit verlieren auch die vielen Privilegien des Autos angesichts des offensichtlich abnehmenden Grenznutzens an Legitimation. Denn warum soll etwas mit öffentlichem Geld gefördert werden, von dem die Menschen in zunehmendem Maße weniger Gebrauch machen?⁴²

Es gibt also Hinweise darauf, dass eine Transformation der Autogesellschaft im Sinne einer Lösung der Umweltprobleme bereits im Gange ist. Zuerst können die alternativen Nutzungspraktiken in Nischen die Dominanz des Regimes relativieren und dann, mit erzwungenen Veränderungen in der politischen Landschaft, zu einer dauerhaften Veränderung führen. Die bereits zitierte gegenseitige Stabilisierung von sozialer Disposition und technischem Artefakt könnte sich also lockern und das Auto seine unhinterfragte, strukturbildende Selbstverständlichkeit verlieren.

Literatur

- Agora Verkehrswende 2024. *Vorboten der Mobilitätswende? Analyse des Personenverkehrs in Deutschland vor, während und nach der Coronapandemie (2019–2023)*. www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2024/Personenverkehr-2019-2023/Agora-Verkehrswende_Analyse_Vorboten-der-Mobilitaetswende.pdf (Zugriff vom 30.12.2024).
- Akrich, Madeline 1992. »The De-scription of Technical Objects«, in *Shaping Technology/ Building Society: Studies in Sociotechnical Change*, hrsg. v. Bijker, Wiebe E.; Law, John, S. 205–224. Ambridge: MIT Press.
- Baumeister, Hubertus 2024. »Das Städtebaurecht als notwendiger Kristallisationspunkt für Mobilitätswende und Klimaschutz in den Kommunen«, in *Infrastruktur Recht* 2/2024, S. 43–48.

41 Follmer, Knie 2024.

42 Agora Verkehrswende 2024.

- Baumeister, Hubertus; Knie, Andreas 2023. »Bundesrat stoppt Paradigmenwechsel im Verkehr«, in *Klimareporter* vom 5. Dezember 2023. www.klimareporter.de/verkehr/bundesrat-stoppt-paradigmenwechsel-im-verkehr (Zugriff vom 10.12.2024).
- Berestetska, Anja; Gaffron, Philine; Gantert, Marius 2021. *Evaluation des temporären Flanierquartiers »Ottensen macht Platz« in Hamburg-Altona*. Im Auftrag des Bezirksamts Hamburg-Altona. Hamburg: Technische Universität Hamburg.
- Bertolini, Luca 2020. »From »Streets for Traffic« to »Streets for People«: Can Street Experiments Transform Urban Mobility?«, in *Transport Reviews* 40, S. 734-753.
- Bittencourt, Tainá A.; Giannotti, Mariana 2021. »The Unequal Impacts of Time, Cost and Transfer Accessibility on Cities, Classes and Races«, in *Transportation Research* 116, S. 10.
- Bolt, Rachel 2021. »Traffic Displacement Has Led to an Uncomfortable Division«, in *Camden New Journal* vom 18. Februar 2021. www.camdennewjournal.co.uk/article/traffic-displacement-has-led-to-an-uncomfortable-division?sp=-2&sq=Pollution (Zugriff vom 30.12.2024).
- Borcherding, Anke; Knie, Andreas 2024. »Trippelschritte zur Verkehrswende. Eine erste Zwischenbilanz aus dem Berliner Graefekiez«, in *DVWG Journal für Mobilität und Verkehr* 20, S. 2-8.
- BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz) 2019. *Freiräume für Innovationen: Das Handbuch für Reallabore*. Berlin: BMWi.
- Bundesregierung 2024. *Klimaanpassungsstrategie 2024*. Berlin.
- Canzler, Weert; Haus, Juliane; Kellermann, Robin 2024. »Zukunftsbilder für die urbane Verkehrswende – Potenziale und Bedingungen wirkungsstarker Visualisierungen«, in *DVWG Journal für Mobilität und Verkehr* 20, S. 9-18.
- Canzler, Weert; Haus, Juliane; Knie, Andreas; Ruhrort, Lisa. Hrsg. 2025. *Handbuch Mobilität und Gesellschaft*. Berlin: Springer.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas 1998. *Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien: Böhlau.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas 2019. *Autodämmerung: Experimentierräume für die Verkehrswende*. E-Paper. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas; Ruhrort, Lisa; Scherf, Christian 2018. *Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen*. Bielefeld: transcript.
- Christiansen, Petter; Engebretsen, Øystein; Fearnley, Nils; Usterud Hanssen, Jan 2017. »Parking Facilities and the Built Environment: Impacts on Travel Behaviour«, in *Transportation Research. Part A: Policy and Practice* 95, S. 198-206.
- Creutzig, Felix; Jochem, Patrick; Edelenbosch, Oreane Y.; Mattauch, Linus; van Vuuren, Detlef P.; McCollum, David; Minx, Jan 2015. »Transport: A Roadblock to Climate Change Mitigation?«, in *Science* 350, S. 911-912.
- Deutscher Städtetag 2022. *Vom Wissen zum Tun. Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene*. Berlin, Köln: Deutscher Städtetag.
- Follmer, Robert; Knie, Andreas 2024. *Mobilitätsreport No. 9. Mit Homeoffice und Deutschlandticket in die Mobilitätszukunft?* Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung, April 2024. Bonn.
- Geels, Frank W. 2012. »A Socio-Technical Analysis of Low-Carbon Transitions. Introducing the Multi-Level Perspective into Transport Studies«, in *Journal of Transport Geography* 24, S. 471-482.
- Gruppe Planwerk 2021. *Machbarkeitsuntersuchung Verkehrswende Wrangelkiez – Ergebnisse der Gewerbebefragung 2020*. In Zusammenarbeit mit Hoffmann und Leichter Ingenieurgesellschaft, im Auftrag des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg. Berlin: Gruppe Planwerk.
- Hagen, Oddrun H.; Tennøy, Aud 2021. »Street-space Reallocation in the Oslo City Center: Adaptations, Effects, and Consequences«, in *Transportation Research. Part D: Transport and Environment* 97.
- Haus, Juliane 2024. »Transdisziplinäre Experimentierräume als Forschungsstrategien in der Mobilitätswende«, in *Handbuch Mobilität und Gesellschaft*, hrsg. v. Canzler, Weert; Haus, Juliane; Knie, Andreas; Ruhrort, Lisa. Berlin: Springer.

- Hermann, Andreas; Klinski, Stefan; Heyen, Dirk A.; Kasten, Peter 2019. *Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personenverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage*. Texte 94/2019. Berlin: Umweltbundesamt.
- Holden, Erling; Gilpin, Graham; Banister, David 2019. »Sustainable Mobility at Thirty«, in *Sustainability* 11, 7, 1965. doi.org/10.3390/su11071965.
- Hörning, Karl H. 1988. »Technik im Alltag und die Widersprüchlichkeit des Alltäglichen«, in *Technik im Alltag*, hrsg. v. Joerges, Bernward, S. 51–94. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Hughes, Thomas P. 1983. *Networks of Power Electrification in Western Society, 1880–1930*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Hysing, Erik; Isaksson, Karolina 2015. »Building Acceptance for Congestion Charges – the Swedish Experiences Compared«, in *Journal of Transport Geography* 49, S. 52–60.
- ITF (International Transport Forum) 2022. *Streets That Fit. Re-allocating Space for Better Cities*. www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/streets-fit-allocating-space-better-cities.pdf (Zugriff vom 10.12.2024).
- Jarass, Julia; Nähring, Antonia; Merzoug, Shari; Becker, Sophia; Götting, Katharina; Kläver, Anke; Czeh, Alexander 2021. »Platz statt Kreuzung – Straßenraum neu denken: Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum als Treiber für die Verkehrswende«, in *Internationales Verkehrswesen* 73, 4, S. 18–22.
- Kanger, Laur; Geels, Frank W.; Sovacool, Benjamin; Schot, Johan 2019. »Technological Diffusion as a Process of Societal Embedding: Lessons from Historical Automobile Transitions for Future Electric Mobility«, in *Transportation Research. Part D: Transport and Environment* 71, S. 47–66.
- Kirschner, Franziska; Lanzendorf, Martin 2020. »Support for Innovative On-street Parking Policies: Empirical Evidence from an Urban Neighborhood«, in *Journal of Transport Geography* 85. doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102726.
- Knie, Andreas 1997. »Eigenzeit und Eigenraum. Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr«, in *Soziale Welt* 1, S. 39–55.
- Knie, Andreas 2024. »Eine Verkehrswende noch ohne Wende«, in *Bitte wenden. Pointierte Beiträge zu den Herausforderungen unserer Zeit*, hrsg. v. Ammermüller, Britta; Münch, René; Schulz von Thun, Felix; Wagner, Carsten; Witte, Sonja, S. 48–53. Berlin: VKU-Verlag.
- Knie, Andreas 2025. *Woher kommen bloß die vielen Autos und wie werden wir sie wieder los?* Berlin: Alexander Verlag.
- Köhler, Jonathan et al. 2019. »An Agenda for Sustainability Transitions Research: State of the Art and Future Directions«, in *Environmental Innovation and Societal Transitions* 31, S. 1–32. doi.org/10.1016/j.eist.2019.01.004.
- Kuss, Paula; Nicholas, Kimberly A. 2022. »A Dozen Effective Interventions to Reduce Car Use in European Cities: Lessons Learned from a Meta-analysis and Transition«, in *Case Studies on Transport Policy* 10, 3, S. 1494–1513.
- Littke, Hélène 2016. »Revisiting the San Francisco Parklets Problematicizing Publicness, Parks, and Transferability«, in *Urban Forestry & Urban Greening* 15, S. 165–173.
- Manderscheid, Katharina 2014. »The Movement Problem, the Car and Post-Fordist Mobility: Automobility as Dispositif and Mode of Regulation«, in *Mobilities* 9, 4, S. 604–626.
- Markard, Jochen; Truffer, Bernhard 2008. »Technological Innovation Systems and the Multi-level Perspective: Towards an Integrated Framework«, in *Research Policy* 37, 4, S. 596–615.
- Mason, Maryann; Welch, Sarah B.; Becker, Adam; Block, Daniel R.; Gomez, Lucy; Hernandez, Adolfo; Suarez-Balcazar, Yolanda 2011. »Ciclovía in Chicago: A Strategy for Community Development to Improve Public Health«, in *Community Development* 42, S. 221–239.
- Mattioli, Giulio 2017. »Forced Car Ownership in the UK and Germany: Socio-Spatial Perspectives«, in *Transport Policy* 64, S. 61–71.
- Notz, Jos N. 2016. *Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende KFZ. Von der Tragödie einer Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis*. Discussion Paper. Berlin: TU Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

- Paterson, Lindsay; Iannelli, Cristina 2008. »Patterns of Absolute and Relative Social Mobility: A Comparative Study of England, Wales and Scotland«, in *Sociological Research Online* 12, 6, S. 58-78.
- Raifman, Matthew A.; Choma, Ernani F. 2022. »Disparities in Activity and Traffic Fatalities by Race/Ethnicity«, in *American Journal of Preventive Medicine* 63, S. 160-167.
- Reid, Carlton 2019. »Closing Central Madrid to Cars Resulted in 9.5% Boost to Retail Spending, Finds Bank Analysis«, in *Authory* vom 8. März 2019. <https://authory.com/CarltonReid/Closing-Central-Madrid-To-Cars-Resulted-In-95percent-Boost-To-Retail-Spending-Finds-Bank-Analysis-a1f404de0fc5d425e8658d0fec4f4483> (Zugriff vom 10.12.2024).
- Reimers, Anne K.; Engels, Eliane; Marzi, Isabel; Steinvord, Katrin; Krieger, Claus 2020. »Aktiv zur Schule: Zur Bedeutung von aktiven Schulwegen bei Kindern im Grundschulalter in Deutschland«, in *Prävention und Gesundheitsförderung* 15, 4, S. 311-318.
- Ruhrort, Lisa 2019. *Transformation im Verkehr: Erfolgsbedingungen für verkehrspolitische Schlüsselmaßnahmen*. Wiesbaden: Springer VS.
- Ruhrort, Lisa; Zehl, Franziska; Knie, Andreas 2021. *Untersuchung von Einstellungen gegenüber einer Neuaufteilung öffentlicher Räume zulasten des Autoverkehrs. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie einer Straßenbefragung in Kreuzberg*. WZB-Discussion Paper SP III 2021-602. Berlin: WZB.
- Renn, Ortwin 2018. »Real-World Laboratories – the Road to Transdisciplinary Research?«, in *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society* 27, S1, S. 1.
- Schäpke, Niko et al. 2018. »Jointly Experimenting for Transformation? Shaping Real-World Laboratories by Comparing Them«, in *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society* 27, S1, S. 85-96.
- Schulz-Schaeffer, Ingo 2008. »Technik als sozialer Akteur und als soziale Institution: Sozialität über einer Neuaufteilung öffentlicher Räume zulasten des Autoverkehrs. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie einer Straßenbefragung in Kreuzberg. WZB-Discussion Paper SP III 2021-602. Berlin: WZB.
- Schulz-Schaeffer, Ingo; Rammert, Werner 2019. »Technik, Handeln und Praxis«, in *Berliner Schlüssel zur Techniksoziologie*, hrsg. v. Schubert, Cornelius; Schulz-Schaeffer, Ingo, S. 50-70. Wiesbaden: Springer VS.
- Schwanen, Tim 2020. »Low-carbon Mobility in London: A Just Transition?«, in *One Earth* 2, 2, S. 132-134.
- Semenza, Jan C.; March, Tanya L. 2008. »An Urban Community-based Intervention to Advance Social Interactions«, in *Environment and Behavior* 41, 1, S. 22-42.
- Simon, Dagmar; Korinek, Rebecca L.; Straßheim, Holger; Jarzebski, Sebastian; Hengstermann, Christian; Hausmann, Jeannine; Streiter, Felix 2017. *Reallabore: Eine neue Form der experimentellen Politikberatung*. Berlin: Stiftung Mercator und Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- Statista 2024. *PKW Bestand in Berlin*. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255179/umfrage/bestand-an-pkw-in-berlin/#:~:text=Rekordwert%20beim%20Bestand%20von%20Personenkraftwagen,vergangenen%20zehn%20Jahre%20kontinuierlich%20angestiegen> (Zugriff vom 10.12.2024).
- Truffer, Bernhard; Coenen, Lars 2012. »Environmental Innovation and Sustainability Transitions in Regional Studies«, in *Regional Studies* 46, 1, S. 1-21.
- UBA (Umweltbundesamt) 2024. *Überarbeitung der EU-Flottenzielwerte zur CO₂-Reduktion*. Veröffentlicht am 5. Januar 2024, 168/2024, S. 103.
- Urry, John 2004. »The »System« of Automobility«, in *Theory, Culture & Society* 21, 4-5, S. 25-39.
- VanHoose, Katherine; Rivas de Gante, Ana; Bertolini, Luca; Kinigadner, Julia; Büttner, Benjamin 2022. »From Temporary Arrangements to Permanent Change: Assessing the Transitional Capacity of City Street Experiments«, in *Journal of Urban Mobility* 2. doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100015.
- Verordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr 2024. *Siebenundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften*. Kabinettsvorlage. Berlin.
- von Schneidmesser, Dirk 2022. »3.3.9.5 Einkauf und Verkehr«, in *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung – Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und*

- nachhaltige Mobilität*, hrsg. v. Gies, Johannes et al., S. 1-23. Berlin, Offenbach: VDE Verlag.
- Wanner, Matthias; Stelzer, Franziska 2019. *Reallabore: Perspektiven für ein Forschungsformat im Aufwind*. Wuppertal: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.
- Weskamm, Felix 2024. *Das Straßenverkehrsrecht und die Verkehrswende. Rechtliche Möglichkeiten und Grenzen für Maßnahmen zur Straßenumgestaltung auf kommunaler Ebene*. Masterarbeit an der TU Berlin. Berlin.

Zusammenfassung: Was passiert, wenn Autos der Raum entzogen wird, der ihnen bislang selbstverständlich zur Verfügung stand? Wie stabil ist die Autodominanz in Deutschland, und können Reallabore daran etwas ändern? Konzeptionell wird an das Mehrebenenmodell von Transformationen angeknüpft. Am Beispiel des Berliner Graefekiezes wird gezeigt, wie sich in Nischen alternative Mobilitätspraktiken etablieren und Transformationen ermöglichen.

Stichworte: Verkehrswende, Reallabor, Experimentierraum, Intervention

The Dominance of the Car and the Power of the Niche. An Empirical Survey on Traffic Behavior in Berlin's Graefekiez

Summary: What happens when cars are deprived of the space they've long occupied as a given? How stable is car dominance in Germany, and can real-world labs disrupt it? This study draws on the MLP model to explore these questions. Using Berlin's Graefekiez as a case study, it shows how alternative mobility practices emerge in niches, offering insights into broader transformations.

Keywords: mobility transition, real-world laboratory, experimental space, intervention

Autor:innen

Andreas Knie
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)
Reichpietschufer 50
10785 Berlin
Deutschland
andreas.knie@wzb.eu

Theresa Pfaff
Bezirksamt Lichtenberg von Berlin
10360 Berlin
Deutschland
theresa.pfaff@lichtenberg.berlin.de



© Andreas Knie und Theresa Pfaff