

Z+ Verkehrswende in Berlin

## Wem gehört die Straße?

So radikal wie in Berlin-Kreuzberg wird die Verkehrswende wohl nirgends vorangetrieben. Ein Kiez streicht sogar alle Parkplätze. Das freut nicht alle dort.



© Laura Breiling für ZEIT ONLINE

### Eine Reportage von Karl Grünberg

30. Oktober 2022, 13:04 Uhr

Es geht ein Gerücht um in Berlin-Kreuzberg. In kleinen Häppchen werden die Informationen durch die Straßen des Graefekiezes getragen, vom Spielplatz zur Apotheke zum Blumenladen. Alle haben schon davon gehört, richtig informiert fühlt sich keiner: Die Parkplätze sollen verschwinden [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-07/verkehrswende-parkplatz-stadt-parkhaus>]. All die Autos am Straßenrand, im Frühjahr nicht mehr da. Kann das sein?

Es ist einer dieser kleinen Kioske, hier gibt es Zigaretten, Bier aus dem Kühler, Kaffee aus der Maschine. Hinter der Theke steht ein leicht untersetzter Mann mit gepflegtem Bart. Er entschuldigt sich, sein Deutsch sei nicht so gut, mühsam und freundlich erklärt er, warum er mit dem Auto fahren müsse, warum der Verkehr sowieso schon eine Katastrophe sei und er immer öfter im Stau stehe. Wenn nun auch noch wie geplant alle Parkplätze im Viertel

abgeschafft werden sollen, sei er total aufgeschmissen. Deswegen könne man bei ihm jetzt auch dagegen unterschreiben, sagt er und zeigt auf eine Kladde mit vielen leeren Blättern.

Eine Frau kommt aus dem Kioskhinterzimmer nach vorn gestürmt. "Ich bin auch total dagegen", ruft sie dazwischen. Sie sei Ärztin in einem Krankenhaus, "ich kann bei einem Notfall mitten in der Nacht nicht erst zum Hermannplatz stapfen, um im dunklen Parkhaus mein Auto zu suchen". Laura Hanke heißt sie, wohnt ein Haus weiter und trinke hier morgens immer ihren Kaffee. "Ja, das Thema regt mich total auf", setzt sie entschuldigend nach. "Auch weil ich das Autofahren einfach liebe."

Tatsächlich sind die Gerüchte wahr, und was im Graefekiez passieren soll, ist in dieser Form einzigartig in der Bundesrepublik: Der Kiez schafft die Parkplätze ab. Autos sollen zwar noch durchfahren dürfen, aber sie können nicht bleiben. Am 20. Juni 2022 beschloss die Bezirksverordnetenversammlung mit der Stimmenmehrheit von den Grünen und der SPD, dass im Graefekiez in einem Feldversuch keine privaten Autos mehr im öffentlichen Raum abgestellt werden sollen. Dauer des Probelaufs: sechs bis zwölf Monate. Das langfristige Ziel: weniger Autos im Kiez, in dem rund 19.000 Menschen leben.

Zwei junge Frauen sitzen an einem Oktobervormittag auf einer Eckbank an der Kreuzung Graefestraße Ecke Dieffenbachstraße und unterhalten sich eigentlich gerade über ihre Lehrer. Nina und Malek heißen sie, sie sind 16 Jahre alt, wohnen hier, gehen nur ein paar Meter weiter auf das Gymnasium. So wütend die Ärztin war, so begeistert sind die beiden. "Keine Parkplätze mehr heißt mehr Platz für alle, heißt weniger Verkehr", sagt Nina. "Das ist gut für das Klima", sagt Malek. Sie schauen sich um, als ob sie den Kiez ohne Parkplätze vor ihrem inneren Auge schon einmal auferstehen lassen. Man könnte Blumenkübel hinstellen, man könnte überall sitzen "oder Federball spielen zum Beispiel". Vor allem müssten alle "Nichtautos" sich nicht mehr auf den schmalen Gehwegen drängeln. Sie selbst sind zu Fuß, mit dem Fahrrad oder der U-Bahn unterwegs. Ihre Eltern hätten keine Autos. Wenn sie eines bräuchten, für den Urlaub etwa, dann nutzten sie eben Carsharing.

## Schon jetzt ein Bullerbü

Schon jetzt ist der Graefekiez so etwas wie eine urbane Wohlfühloase, ein städtisches Bullerbü, beschränkt auf wenige verkehrsberuhigte Kopfsteinpflasterstraßen. Einmal in der Woche wird eine der Straßen nachmittags gesperrt, dann spielen hier die Kinder. Es gibt viele kleine Kitas, Läden für Kindermode und Kinderschuhe, zwei Parks mit Spielplätzen. In lauen Sommerabenden hocken die Touristen auf der Admiralsbrücke und

schauen auf den Urbanhafen, wie dort die Schwäne schlafen. Natürlich sind da noch Cafés, Bars und viele Eisläden, in denen es Lakritz-, Mohn-Marzipan- und Popcorn-Eis gibt. Viele Fußgänger, viele Radfahrer, aber auch sehr viele Autos, die in jeder erdenklichen Weise überall abgestellt werden.

Annika Gerold wirkt konzentriert, wie sie einerseits entgegenkommenden Müttern mit Kinderwägen, Kitagruppen, Essenslieferanten oder Touristen ausweicht – und andererseits auf die parkenden Autos schaut, jedes von ihnen länger, als der Fußweg breit ist. Die Grünenpolitikerin führt durch die Graefestraße, sie ist Stadträtin und zuständig für Verkehr, Grünflächen, Ordnung und Umwelt. Was die Bezirksverordnetenversammlung beschlossen hat, muss sie nun umsetzen. Jetzt zeigt sie auf die gegenüberliegende Straßenseite und sagt: "Noch steht nichts fest. Aber die Flächen da drüben könnten wir entsiegeln und dort stattdessen Stauden und Blumen anpflanzen." So könne der Boden Regenwasser aufnehmen, damit die Straßenbäume die immer heißeren und trockenen Sommer überleben. Auf anderen Parkflächen könne man Parklets aufstellen, auf denen man sitzen könne, ohne gleich einen Kaffee bestellen zu müssen. Große Pflanzkübel sollen verhindern, dass sich die Autofahrer trotzdem auf die dann freien Flächen stellen. Gleichzeitig soll es ausgewiesene Parkplätze für den Lieferverkehr geben sowie Stellplätze für Carsharingangebote und Leihräder.

Die angrenzenden U-Bahnhöfe Schönleinstraße und Hermannplatz sind dagegen feste Institutionen im Drogenverteilernetzwerk, wo man, unabhängig von der Tageszeit, Menschen dabei beobachten kann, wie sie sich auf Silberfolie ihren Stoff erhitzen und anschließend konsumieren. Am Hermannplatz befindet sich auch das bereits erwähnte Parkhaus, in dem die Anwohner dann ihre Autos in der Zeit des Feldversuches abstellen können, für 30 Euro im Monat.

## **Es gibt kein Recht auf einen Parkplatz vor der Haustür**

Dieser Feldversuch gefällt nicht allen, auch außerhalb Kreuzbergs. Man braucht nur "Lastenrad" sagen, schon sind viele Menschen auf 180. Ob mehr Auto, weniger Auto oder überhaupt keine Autos – darüber wird nicht nur in [Berlin \[https://www.zeit.de/thema/berlin\]](https://www.zeit.de/thema/berlin), sondern in ganz Deutschland heftig debattiert. Für die einen ist es Lebensqualität, aber auch schlichte Notwendigkeit, dass sie mit dem Auto alles erreichen können. Andere wollen, dass das Auto gerade in der Stadt weniger Raum einnimmt und seine Alternativen gleichberechtigt behandelt werden. Bisher blieb es meist dabei: Autos haben Vorfahrt – nur in Kreuzberg jetzt eben nicht mehr. Ob neue Fahrradstraßen oder die verkehrsberuhigte Bergmannstraße, in dem Bezirk wird die Verkehrswende vorangetrieben wie an kaum einem anderen Ort.

Kritiker mahnen, das könnte die Gentrifizierung vorantreiben, andere fühlen sich davon bevormundet. Andreas Knie sagt: Man könne den Feldversuch durchaus als eine Art leichte Zwangsmaßnahme verstehen, "doch einmal darüber nachzudenken, ob man in Berlin wirklich ein eigenes Auto brauche". Er ist Verkehrsexperte, Professor der Soziologie an der Technischen Universität Berlin und Leiter der Mobilitätsforschungsgruppe des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung. Dieses Zentrum wird den Feldversuch vorbereiten, begleiten und auch auswerten. Grundannahme sei es, so Knie, dass Parkplätze viel zu lange als Selbstverständlichkeit betrachtet würden. Der Platz, auf dem ein Auto stehe, gehöre der Öffentlichkeit. Warum also sei es selbstverständlich, dass auf diesem öffentlichen Platz ein privates Auto stehe? "Wir werden diesen Parkplatz jetzt quasi einziehen", sagt Knie.

Die Forschenden wollen herausfinden, was es mit dem Leben im Kiez macht, was mit der Lautstärke und mit der Luftqualität, wenn die Parkplätze wegfallen und wenn sich der Verkehr dadurch wie angenommen reduzieren werde. "Das werden wir zählen, messen und prüfen", sagt Knie. Ziel sei es aber auch, herauszufinden, was es mit dem Verkehrsmittel Auto macht, wenn das Auto nicht mehr vor der Tür steht, es also so genutzt werden muss wie beispielsweise der Bus oder die Bahn. Anders gesagt: Es gibt in einer Stadt wie Berlin nicht das Recht auf einen Parkplatz vor der Haustür.



**Ist die Meinungsfreiheit in Deutschland in Gefahr?**

Ja

Nein

### **Der Mensch wird nicht gern geschubst**

Und viele brauchen ihn auch nicht: In einer vom Wissenschaftszentrum beauftragten repräsentativen Umfrage hätten 60 Prozent befragter Haushalte im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg angegeben, kein Auto zu besitzen. Von den 40 Prozent, die eines hätten, würden es nur 14 Prozent täglich nutzen. "Zum

allergrößten Teil stehen Autos also einfach nur rum", sagt Knie. Energiegeladen wirkt er am Telefon, so als ob er es kaum erwarten kann, dass es endlich losgehe. "Wir wollen den Leuten einen kleinen Schubs geben", sagt er.

Doch in der Regel mag es der Mensch nicht, geschubst zu werden, schon gar nicht, wenn es um sein Auto geht. Geht man nun durch die Straße vom Graefekiez und fragt die Menschen, die dort Läden betreiben, sind die meisten gegen den Versuch.

Ramazan Atak, 35, Barbershopbesitzer, schneidet gerade einem Mann die Haare, ein Maschinenschnitt für zwölf Euro. Atak kommt jeden Morgen aus dem Wedding hierher, die Bahn will er nicht nehmen. "Ich bin Autofahrer und möchte, dass das auch so bleibt [<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/wuetende-anwohner-wegen-gestrichenen-parkplaetzen-wie-gehen-die-mit-uns-um-li.254463>]." Im angebotenen Parkhaus zu parken und dann die 850 Meter herzulaufen, erscheint ihm erst einmal zu weit. Sein Kunde fährt Motorrad, das könne man überall abstellen, sagt dieser.

Im Kiezbackhaus der Familie Köntek steht der Sohn an der Theke. Noch hat er Semesterferien, da hilft er aus, damit sein Vater einmal Pause machen kann. 20 Jahren sind sie schon hier in der Böckhstraße. Jeden Morgen komme sein Vater um vier Uhr morgens mit dem Auto an. Er stehe dann immer erst mal in der zweiten Reihe, bis die ersten Menschen zur Arbeit fahren, erst dann finde er einen Parkplatz. Würden die Parkplätze insgesamt wegfallen, würde es für sie mit dem Einkauf schwierig werden. "Für was soll das gut sein?", fragt der Sohn. Das Konzept sieht zwar Ladezonen für den Lieferverkehr vor. Bisher nicht mitbedacht sind all die kleinen Läden, die ihre Waren selbst abholen und danach nicht wieder wegfahren können, sondern das Geschäft aufmachen müssen.

Im Schröders Data Shop verkauft Besitzerin Barbara Kramer Füller, Papier und Postkarten, nimmt Pakete entgegen. In den Google-Bewertungen steht, dass sie immer freundlich und kompetent berät. Auch sie schafft ihre Ware selbst her. Eine Stunde, so schätzt sie, würde sie das Hin und Her vom Laden zum Parkhaus und zurück kosten. Sie könnte sich auch alles bestellen, das wäre aber teurer. Kramer hätte sich gewünscht, dass alle Kiezbewohner und Ladenbesitzer über das Vorhaben per Brief hätten abstimmen können.

Gegen den Feldversuch ist man auch im Atlas Café, im Kindermodeladen Die Heimatkinder, beim Eisladen Isabell, in der Grimm-Apotheke, im Blumenladen Eva Blume, einem weiteren Kiosk, einem Weingeschäft und einem Restaurant. Die einen fürchten, dass die Kunden nicht mehr kommen, die andere muss ihre Stoffe zwischen dem Lager und dem Geschäft hin- und herfahren, die nächste Besitzerin möchte nicht spätabends zum Parkhaus laufen oder gar die U-Bahn nutzen. Eine Frau weint sogar, weil sie Angst um ihre Existenz habe. Es

fällt auf, dass die befragten Ladenbesitzer nicht im Kiez wohnen, ein Auto besitzen und es für das Geschäft auch brauchen. In drei weiteren Läden wiederum, einem Teegeschäft, einem Fahrradladen und einem Modeshop findet man das Vorhaben "super", "wichtig", sogar "geschäftsfördernd" und insgesamt "gut fürs Kiezleben". Bei diesen wird die Ware geliefert, die Angestellten kommen mit dem Fahrrad oder der Bahn.

## Die CDU warnt vor "grüner Ideologie"

Timur Husein von der örtlichen CDU kämpft für die Autobesitzer. Er spricht am Telefon von "grüner Ideologie", warnt vor einer "Verkehrserziehung" und fordert den Stopp des "Experiments", wie er es nennt. Er kritisiert, dass es schlecht für Familien sei, die mit dem Auto ihre Kinder an verschiedene Orte bringen müssten. Dass Menschen mit Behinderungen nicht mitgedacht seien, was aber nur halb stimmt: Menschen mit Behinderungen können eine Sondererlaubnis fürs Parken beantragen. Auch Husein möchte außerdem, dass die Anwohner über den Feldversuch direkt abstimmen können. Und er befürchtet, dass der freie Platz ein feierwütiges Publikum anziehen könnte. Deswegen habe er jetzt jene Unterschriftenliste für einen Einwohnerantrag aufgesetzt. Kommen 1.000 Unterschriften zusammen, muss sich die Bezirksverordnetenversammlung noch einmal damit beschäftigen.

Ein völlig anderes Bild ergibt sich, wenn man die Kiezbewohner selbst fragt. Von 19 waren bis auf die Ärztin aus dem Kiosk alle dafür. Da ist zum Beispiel Friederike, die mit ihren beiden Kindern auf dem Spielplatz unterwegs ist. "Dann haben wir Fußgänger mehr Platz. Dann gibt es weniger Verkehr, damit weniger Gefahren für die Kinder, insgesamt weniger Hektik. Dann wird es hier richtig gut", sagt sie. Ihr Mann sei Grünpfleger. Sie haben zwei Autos, ein privates und einen Pritschenwagen für die Arbeit. Die würden sie dann eben im Parkhaus abstellen, kein Problem, sind doch nur ein paar Meter. Ein mittelalter Mann trägt sein Baby im Tragetuch spazieren. Er sei Kameramann, habe sogar ein Auto, aber das stehe die allermeiste Zeit nur rum. Vielleicht schaffe er es endlich ab. Ein junger Mann, Joshi Gottlieb heißt er, führt seinen Hund aus. Er freut sich, weil er den Autoverkehr ziemlich erschlagend und einfach viel zu viel findet. Er selbst nutze die Bahn. Angst habe er keine. Ob Schülerinnen, Mütter und Väter, Postbote, Künstler, Medienmenschen oder Lehrer – für sie kann der Versuch gar nicht schnell genug kommen.

Wann der Feldversuch genau losgeht, ob im April oder auch später, kann Stadträtin Gerold noch nicht sagen. Erst einmal wird es viele Anwohnergespräche geben. Auch wollen sie sich noch einmal mit den Gewerbetreibenden zusammensetzen und nach Lösungen suchen. Die besondere Lage von Menschen mit Behinderungen müsse auch berücksichtigt werden. Vielleicht wird es am Ende auch nur ein kleinerer Bereich werden.

Vielleicht auch nur jede zweite Straße. Aber passieren soll es, sagt Annika Gerold. Denn: "Es gibt sehr viele Menschen, die das wollen. Es gibt sogar viele, die gar keinen Autoverkehr mehr in den Kiezen wollen. Das, was wir jetzt ausprobieren, ist also ein Kompromiss."