



Lisa Ruhrort
Franziska Zehl
Andreas Knie

Untersuchung von Einstellungen gegenüber einer Neuaufteilung öffentlicher Räume zu- lasten des Autoverkehrs.

Ergebnisse einer repräsentativen Befragung im Berliner Be-
zirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie einer Straßenbefra-
gung in Kreuzberg

Discussion Paper

SP III 2021–602

Oktober 2021

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Forschungsschwerpunkt

Digitalisierung und gesellschaftlicher Wandel

Forschungsgruppe

Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH
Reichpietschufer 50
10785 Berlin
www.wzb.eu

Das Urheberrecht liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Discussion Papers des WZB dienen der Verbreitung von Forschungsergebnissen aus laufenden Arbeiten im Vorfeld einer späteren Publikation. Sie sollen den Ideenaustausch und die akademische Debatte befördern. Die Zugänglichmachung von Forschungsergebnissen in einem WZB Discussion Paper ist nicht gleichzusetzen mit deren endgültiger Veröffentlichung und steht der Publikation an anderem Ort und in anderer Form ausdrücklich nicht entgegen.

Discussion Papers, die vom WZB herausgegeben werden, geben die Ansichten der jeweiligen Autor*innen wieder und nicht die der gesamten Institution WZB.

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

Discussion Paper SP III 2021–602
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (2021)

Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund und Fragestellung	1
2. Ziel der Studie und Forschungsdesign	6
3. Methodisches Vorgehen	11
4. Ergebnisse der Online-Befragung	14
4.1 Soziodemografie	14
4.2 Alltägliche Verkehrsmittelnutzung und Umweltbewusstsein	16
4.3 Zufriedenheit und Problemwahrnehmung	19
4.4 Priorisierung von Umgestaltungsmaßnahmen im eigenen Wohnumfeld	20
4.5 Bewertung der Szenarien	20
4.6 Autobesitz und Bewertung der Szenarien	24
4.7. Exkurs: Ergebnisse der Straßenbefragung	27
5. Diskussion und Schlussfolgerungen	30
Literaturverzeichnis	32
Die Autor:innen	36
Dr. Lisa Ruhrort	36
Franziska Zehl	36
Prof. Dr. Andreas Knie	36

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

von Lisa Ruhrort, Franziska Zehl & Andreas Knie

1. Hintergrund und Fragestellung

Über Jahrzehnte galten Maßnahmen, die dem Autoverkehr Raum und Privilegien entziehen, als extrem unpopulär und daher als politisch kaum durchsetzbar. Selbst in Großstädten, in denen viele Haushalte ohne eigenes Auto leben, galt der Rückbau von Parkplätzen oder die Umverteilung von Flächen lange Zeit als problematisch. Seit einigen Jahren gibt es aber Veränderungen in der gesellschaftlichen Wahrnehmung des Autos und einer autoorientierten Verkehrspolitik (Ruhrort 2019). So sammelte in Berlin im Jahr 2015 die Initiative „Volksentscheid Fahrrad“ in kürzester Zeit rund 100.000 Unterschriften für einen fahrradfreundlichen Umbau der Straßeninfrastruktur (Schneidemesser 2021) – ähnliche Initiativen wurden daraufhin erfolgreich in anderen Städten gestartet, etwa in München oder Hamburg. Im Jahr 2019 kam es erstmals seit Jahrzehnten zu massiven Protesten gegen die Internationale Automobilausstellung (IAA). In Hannover wurde 2019 ein grüner Bürgermeister gewählt, dessen Wahlprogramm eine autofreie Innenstadt vorsieht. Zugleich kann ein Mainstreaming des Begriffs „Verkehrswende“ beobachtet werden: Im Jahr 2018 wurde dieser erstmals auch von Kanzlerin Angela Merkel („*Wir brauchen eine Verkehrswende*“) (Automobilwoche 2018) verwendet und gehört inzwischen, wenn auch mit deutlich unterschiedlichen Bedeutungsinhalten, zum Begriffsinstrumentarium fast aller Parteien (CDU/CSU 2019).

Eine wichtige Rolle bei der zu beobachtenden Re-Politisierung der Verkehrspolitik (Canzler, Knie, Ruhrort, Scherf 2018) spielt der Klimadiskurs, der der Forderung nach einer schnellen Dekarbonisierung des Verkehrssektors Auftrieb verleiht (Haas 2020). In den Großstädten spielen jedoch die lokale Lebensqualität und die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere der stark gewachsenen Gruppe der Radfahrenden, eine zentrale Rolle (Becker et al. 2020).

In diesem Diskurs entzündet sich die Kritik am Autoverkehr vor allem an dessen enormem Platzbedarf. Die Kernfrage der neuen Debatte um „Flächengerechtigkeit“ in den Städten lautet, welche Verkehrsmittel zukünftig wieviel Platz im öffentlichen Raum beanspruchen sollen. Ein über Jahrzehnte relativ stabiler Anspruch der Autofahrenden, den größten Teil des öffentlichen Straßenraums zugesprochen zu bekommen, wird zunehmend in Frage gestellt. Eine Verkehrspolitik, die dem Autoverkehr Raum und Privilegien entzieht, scheint aus einer sozial-ökologischen Nische hervorzutreten und von breiteren Teilen der (urbanen) Bevölkerung unterstützt zu werden (Schneidmesser 2021).

Eine Vielzahl von historischen, soziologischen und politikwissenschaftlichen Untersuchungen hat gezeigt, dass der Erfolg des Automobilsystems maßgeblich auf der Bereitstellung öffentlicher Räume zum Fahren und Abstellen privater PKW basierte (Haefeli 2008; Notz 2016; Mattioli et al. 2020). Der private PKW entwickelt seine Attraktivität nur dann, wenn er „überall“ abgestellt werden kann – und dies in der Regel kostenlos. Wesentlicher Teil des verkehrspolitischen Programms der Massennormotorisierung war daher der physische Umbau der Städte, um Platz für den Autoverkehr zu schaffen (Canzler et al. 2018). Ebenso wichtig war die Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen, die das Abstellen von privaten PKW im öffentlichen Raum auch legitimierten und absicherten (Ringwald et al. 2018). Das entscheidende Gerichtsurteil dazu stammt noch aus dem Jahr 1966, das das dauerhafte Abstellen von privaten Fahrzeugen im öffentlichen Raum als Teil des so genannten „Gemeingebrauchs“ der öffentlichen Straßen kodifizierte (Notz 2016). Dieser rechtlich verankerte Anspruch blieb seitdem über Jahrzehnte praktisch unangefochten.

Vor diesem Hintergrund erscheinen die aktuell sichtbaren „Risse“ in der diskursiven Herrschaft des Automobils bemerkenswert (Haas 2020). Forderung wie die der Initiative „Berlin autofrei“, die im Sommer 2021 rund 25.000 Unterschriften für eine radikale Wende der Verkehrspolitik sammelte, berühren einen zentralen Pfeiler des Automobilsystems. Die geforderten Maßnahmen gehen dabei in ihrer Bedeutung weit über die lokale Ebene hinaus und verlangen aus Klimaschutzgründen einen grundlegenden Umbau des Mobilitätssystems (Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020). Die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung hat in der Vergangenheit gezeigt, dass ohne Einschränkungen der bisherigen Privilegien eine deutliche Wende hin zu alternativen Verkehrsmitteln kaum erreichbar erscheint (Gössling 2013; Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020; Schwedes 2019; Nobis und Klein-Hitpass 2020). Die Akzeptanz für diese Maßnahmen erscheint somit als notwendige Voraussetzung für eine Verkehrswende (Ruhrt 2019).

Angesichts dieser Gemengelage stellt sich die Frage, inwieweit sich in den Großstädten ein „Mainstreaming“ autokritischer Haltungen behaupten kann. Soziologisch besonders relevant ist dabei die Frage, wie sich die Unterstützung für oder die Ablehnung gegen entsprechende Maßnahmen und Leitbilder in der Bevölkerung verteilt. Dabei kann auf der Grundlage bisheriger Studien vermutet werden, dass Verkehrsmittelbesitz und -nutzung eine zentrale Rolle spielen: Autobesitzer*innen sind von einer Zurückdrängung des Autos direkt betroffen (Ruhrt 2019). Umgekehrt profitieren diejenigen direkt von solchen Maßnahmen, die kein Auto besitzen und/oder in der Regel mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto unterwegs sind. Gerade in Großstädten wie Berlin sind jedoch viele Menschen multimodal unterwegs: Sie fahren mal Auto, mal Fahrrad, mal mit dem öffentlichen Verkehr. Schon aus diesem Grund erscheint es als eine empirisch offene Frage, wie stark der Einfluss von Autobesitz und -nutzung auf die Einstellungen gegenüber den hier untersuchten Maßnahmen tatsächlich ist.

Über die Verkehrsmittelnutzung hinaus kann zudem vermutet werden, dass autokritische Einstellungen in bestimmten Milieus besonders stark verankert sind. In

Frage kommen vor allem urbane Mittelschichten mit einer ausgeprägten Orientierung an Nachhaltigkeitswerten (Neckel 2018). Wie Dangschat und Mayr (2012) in einer Untersuchung auf Grundlage der Sinus-Milieus zeigen, zeichnet sich insbesondere das „Postmaterielle Milieu“ durch eine überdurchschnittliche Orientierung an ökologischen Werten und zugleich durch eine Affinität gegenüber dem Fahrrad aus. Zugleich schätzen Angehörige dieses Milieus in besonderem Maße die Vielfalt von kulturellen und anderen Angeboten, die sich oftmals in verdichteten urbanen Quartieren konzentrieren (ebd.). Daraus könnte ein Interesse entstehen, den öffentlichen Raum vom Autoverkehr zu entlasten. Auch für klimapolitische Argumente ist dieses Milieu besonders empfänglich. Neben Milieus mit hoher Umweltaffinität kommen soziale Gruppen in Betracht, die ein stark multimodales Verkehrsverhalten aufweisen. Dies gilt laut Sinus-Milieus für die „Modernen Performer“, die in urbanen Bereichen überrepräsentiert sind (ebd.). Aufgrund ihrer multimodalen Verkehrspraxis könnte auch aus diesem Milieu eine Unterstützung für Maßnahmen vermutet werden, die andere Verkehrsmittel gegenüber dem Auto bevorzugen. Bei diesen beiden Milieus kann demnach eine hohe Unterstützung für eine Neuaufteilung von Räumen zulasten des Autos vermutet werden.

Wichtige Fragen bezüglich der Unterstützung entsprechender Politikansätze bleiben jedoch bisher unbeantwortet: zunächst die Frage, welche konkreten Maßnahmen tatsächlich befürwortet werden: Finden ausschließlich gemäßigte Forderungen, zum Beispiel eine Umwidmung einzelner Parkplätze für andere Nutzungen, Anklang? Oder gibt es auch Unterstützung für weitgehendere Maßnahmen, die den öffentlichen Raum neu aufteilen? Ebenfalls offen ist die Frage, inwieweit autokritische Einstellungen bzw. die Unterstützung für eine weniger autozentrierte Verkehrspolitik auch jenseits der nachhaltigkeitsorientierten bzw. stark multimodalen „Kernmilieus“ an Bedeutung gewinnen. Dabei spielt auch die Frage sozialer Ungleichheit eine zentrale Rolle: So gibt es Hinweise darauf, dass politische Programmatiken eines ökologischen Umbaus von Wirtschaft und Konsumstrukturen eher von besser gestellten Schichten unterstützt werden (Neckel 2018). Einige Studien

weisen auf eine Tendenz zur Polarisierung hin, bei der soziale Schichten, die sich subjektiv als abwärtsgefährdet oder benachteiligt wahrnehmen, eine „grüne“ Politik als Bedrohung des eigenen sozialen Status ablehnen (Reitz und Jörke 2021). Hinzu kommt, dass eine Umgestaltung von städtischen Räumen auch mit einer Aufwertung in Verbindung gebracht werden kann, die Verdrängungseffekte beschleunigt. Auch dies könnte dafür sprechen, dass Menschen mit geringem Einkommen eine solche Politik eher ablehnen. Allerdings wäre auch die umgekehrte Diagnose möglich: Eine Verkehrspolitik, die Räume neu aufteilt, könnte auch als vorteilhaft für einen erweiterten Zugang zur gesellschaftlichen Teilhabe verstanden werden (Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende 2021).

Die empirische Basis zur Beantwortung dieser Fragen ist bisher nur sehr eingeschränkt vorhanden (Ruhrt 2019). Aufgrund der hohen Dynamik des Diskurses erscheint es notwendig, die Einstellungen verschiedener Bevölkerungsgruppen zu diesen Fragen weiter zu untersuchen. Die vorliegende Studie leistet hierzu einen Beitrag. Untersucht werden Einstellungen gegenüber Maßnahmen zur Umgestaltung von Straßenräumen, durch die dem Autoverkehr Raum und Nutzungsmöglichkeiten entzogen werden. Das Untersuchungsgebiet ist der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Es handelt sich dabei um einen Innenstadtbezirk mit hoher Bevölkerungsdichte und niedriger Motorisierungsrate. Aufgrund seiner besonderen Geschichte im Kontext der deutschen Teilung ist insbesondere der Stadtteil Kreuzberg stark von alternativen sozialen Bewegungen und der Umweltbewegung geprägt (Hochmuth 2017). Beide Stadtteile weisen eine hohe Gentrifizierungsdynamik auf (Holm 2014). Der Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund liegt im Berliner Vergleich überdurchschnittlich hoch (Statista 2021).

2. Ziel der Studie und Forschungsdesign

Ziel der Studie war die Untersuchung von Einstellungen gegenüber einer Umgestaltung des Straßenraums zulasten des Autoverkehrs. Im Zentrum stand eine repräsentative Bevölkerungsbefragung auf Basis eines standardisierten Online-Fragebogens. Ergänzend wurde eine Straßenbefragung in einem ausgewählten Straßenabschnitt in Kreuzberg umgesetzt. Im Folgenden liegt der Fokus auf der Online-Befragung. Die Methodik und die Ergebnisse der Straßenbefragung werden in Kapitel 3 erläutert.

Zur Operationalisierung von Maßnahmen, die den öffentlichen Raum zulasten des privaten PKW neu aufteilen, wurden in der Online-Befragung drei Szenarien für eine Umgestaltung des Straßenraums formuliert (Tabelle 1). Szenario 1 umfasst eine Umwidmung von jedem zehnten Parkplatz für andere Nutzungszwecke. Szenario 2 beschreibt den Abbau aller Parkplätze in dem benannten Kiez. Szenario 3 geht noch einen Schritt weiter und definiert einen autoverkehrsfreien Kiez, in dem die Nutzung der Straßen durch Autos bis auf definierte Ausnahmen nicht mehr möglich ist. Die Umgestaltung wurde jeweils für einen beispielhaft ausgewählten Kiez in Friedrichshain (Samariterkiez) und Kreuzberg (Graefekiez) beschrieben.

Tabelle 1: Beschreibung der Umgestaltungsszenarien

<p>Szenario 1</p> <p>Mehr Platz für Grünflächen und andere Nutzungen</p>	<p>In allen Straßen im Samariterkiez/Graefekiez wird mehr Platz für Grünflächen, Fahrradabstellanlagen, Sitzmöglichkeiten und Haltezonen für Lieferfahrzeuge geschaffen. Dazu wird jeder zehnte PKW-Parkplatz umgewidmet. In den Haltezonen ist dann nur noch das kurzzeitige Halten zum Be- und Entladen erlaubt.</p>
<p>Szenario 2</p> <p>Verkehrsberuhigtes Quartier ohne parkende Autos & mit mehr Grün</p>	<p>Der Samariterkiez/Graefekiez wird zu einem Bereich, in dem Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen Vorrang haben. Damit mehr Platz für Fuß- und Fahrradverkehr sowie Grünflächen entsteht, werden alle Parkplätze für PKW entfernt (Ausnahme: Behindertenparkplätze). Autos können weiter einfahren und kurzzeitig halten (z. B. zum Be- und Entladen), aber nicht mehr dauerhaft parken. Das Parken von privaten Autos ist nur noch außerhalb der benannten Straßen möglich. Dort können auch</p>

Stellplätze in privaten Tiefgaragen für eine ermäßigte Gebühr von 30 Euro pro Monat angemietet werden.

Szenario 3

Autofreies Quartier für Fuß- und Fahrradverkehr & mit mehr Grün

Der Samariterkiez/Graefekiez wird zu einem **autofreien** Bereich, der ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen reserviert ist. Das Einfahren mit dem privaten PKW ist in der Regel nicht mehr möglich. Der Autoverkehr beschränkt sich auf Lieferverkehr, Krankentransporte und andere Ausnahmen (z. B. Handwerker*innen, Umzug, Abfallentsorgung, Pflegedienste, Inhaber von privaten Stellplätzen etc.). Genau wie in Szenario 2 können außerhalb der benannten Straßen Stellplätze in privaten Tiefgaragen für eine ermäßigte Gebühr von 30 Euro pro Monat angemietet werden.

Die Szenarien sind in enger Abstimmung mit dem zuständigen Tiefbauamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg entwickelt worden. Im Vordergrund stand das Ziel, eine Abstufung von Zielbildern zu beschreiben, die von vergleichsweise kleinen Eingriffen bis hin zu einem weitgehend „autofreien“ Kiez reichen. Im Unterschied zu anderen Studien zur Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen (Andor et al. 2020; Börjesson et al. 2016; Kallbekken et al. 2013; Schade und Schlag 2004) liegt der Fokus auf einer bewusst „radikal“ formulierten Neuverteilung von Verkehrsräumen (Abbau aller Parkplätze bzw. Herausnahme des gesamten Autoverkehrs). Die Ergebnisse sollten Auskunft darüber geben, wie weit die Unterstützung für eine sehr konkret formulierte Reduktion des Autoverkehrs reicht. Zusätzlich zur Gesamtbewertung der Szenarien wurde bei Kritik nach den Gründen für die Ablehnung gefragt sowie weitere Einstellungen abgefragt (Tabelle 2).

Tabelle 2: Weitere Einstellungsfragen

Stellen Sie sich vor, Sie könnten Ihre nähere Wohnumgebung nach Ihren eigenen Wünschen gestalten. Wie wichtig wären für Sie persönlich die folgenden Merkmale?	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Platz für Grünflächen • Mehr Platz zum Fahrradfahren • Mehr Platz für Fußgänger*innen • Mehr Parkplätze/Abstellmöglichkeiten für Autos • Mehr (sichere) Fahrradabstellanlagen • Mehr Platz für Spielmöglichkeiten • Ausbau/Erneuerung der Fahrspuren für den Autoverkehr • mehr Verweilmöglichkeiten • andere Wünsche: _____
Und wie bewerten Sie die Umsetzung folgender möglicher Maßnahmen in ihrem Bezirk: Um mehr Platz für Carsharing zu schaffen, werden immer mehr Parkplätze für Carsharing-Autos reserviert.	<ul style="list-style-type: none"> • sehr positiv • eher positiv • eher negativ • sehr negativ
In Friedrichshain-Kreuzberg werden seit einiger Zeit probenhalber Umgestaltungen des Straßenraums umgesetzt (z.B. in Form so genannter Pop-Up-Radwege). Erst nach einer Testphase wird entschieden, ob die Maßnahmen dauerhaft bleiben oder wieder abgebaut werden.	<ul style="list-style-type: none"> • äußerst positiv • positiv • eher positiv • eher negativ • negativ • äußerst negativ
Wie bewerten Sie diese Idee, solche Maßnahmen erst einmal testweise umzusetzen?	

Insgesamt hat die Studie einen explorativen Charakter. Die erklärenden Variablen leiten sich aus Vermutungen zu möglichen Einflussfaktoren auf die verkehrspolitischen Einstellungen ab (Ruhrt 2019). Im Vordergrund standen dabei zwei Hypothesen.

Die Erste betraf Zusammenhänge zwischen den verkehrspolitischen Einstellungen und der Verkehrsmittelnutzung bzw. -verfügbarkeit. Auf der Grundlage früherer Untersuchungen (Schade und Schlag 2004; Andor et al. 2020; Nilsson et al. 2016; Schade 2005; Ruhrt 2019) kann unterstellt werden, dass insbesondere die Au-

tonutzung und der Autobesitz sich negativ auf die Einstellungen zu den vorgestellten Szenarien auswirken. Es wurde aber auch vermutet, dass der Grad der Autonutzung im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln dabei von entscheidender Bedeutung ist. Personen, die seltener das Auto und öfter andere Verkehrsmittel nutzen, bewerten die vorgeschlagenen Maßnahmen positiver als Vielfahrer*innen und monomodale Autonutzer*innen.

Zweitens ist zu vermuten, dass die Einstellungen sich zwischen verschiedenen sozialen Gruppen unterscheiden könnten. Operationalisiert wurde diese Annahme durch eine Kombination aus Schichtungsmerkmalen (z. B. Bildung, Einkommen und soziale Herkunft), sozialen Milieus sowie weiteren sozio-demografischen Merkmalen. Zur Unterscheidung verschiedener sozialer Milieus wurde der Ansatz des Forschungsinstituts sociodimensions (2017) verwendet. Im Kern werden hierbei objektive Dimensionen wie Alter, höchster Bildungsabschluss, Haushaltsnettoeinkommen und Berufsgruppe mit subjektiven Wertvorstellungen verknüpft. Auf dieser Grundlage werden Menschen dem traditionellen, gehobenen, prekären, kritisch-kreativen, jungen Milieu oder dem bürgerlichem Mainstream zugeordnet.

Weitere umweltbezogene Einstellungen wie sie in der Umweltbewusstseinsstudie des Umweltbundesamtes (UBA 2020) erhoben wurden, konnten ebenfalls berücksichtigt werden. Sogenannte Umweltaffekte und die Umweltkognition sind dabei mit Hilfe mehrerer Items erfasst (Tabelle 3). Erstere Dimension bezieht sich auf affektive, also gefühlsbetonte Einstellungen zur Umweltproblematik, während die Umweltkognition entsprechende kognitive Bewertungen und das Wissen über die Umweltproblematik erfasst (vgl. UBA 2020). Beide Dimensionen des Umweltbewusstseins konnten über die Bewertung der jeweiligen Items auf einer vierstufigen Skala ((4) stimme voll und ganz zu, (3) stimme eher zu, (2) stimme eher nicht zu, (1) stimme überhaupt nicht zu) erhoben werden. Für jede befragte Person ist deren Zustimmung zu den vier bzw. fünf Items addiert und anschließend der persönliche Mittelwert von Umweltaffekt und Umweltkognition ermittelt worden. Je höher der Mit-

telwert einer Person auf der so von 1 bis 4 reichenden Umweltkognitions- bzw. Umweltaffektskala, desto höher der Umweltaffekt bzw. die Umweltkognition. Die Items a4, a5 und k3 sind vorher umkodiert worden, so dass „stimme voll und ganz zu“ hier den Wert 1 implizierten.

Tabelle 3: Items zur Bildung der Skalen Umweltaffekt und Umweltkognition

Umweltaffekt	<ul style="list-style-type: none"> • (a1) Ich freue mich über Initiativen, die nachhaltige Lebensweisen einfach ausprobieren (z.B. Ökodörfer, Slow-Food-Bewegung). • (a2) Es macht mich wütend, wenn ich sehe, wie Deutschland seine Klimaschutzziele verfehlt. • (a3) Mehr Umweltschutz bedeutet auch mehr Lebensqualität und Gesundheit für alle. • (a4) Ich ärgere mich, wenn mir Umweltschützer vorschreiben wollen, wie ich leben soll. • • (a5) Die Umweltproblematik wird von vielen Umweltschützern stark übertrieben.
<hr/>	
Umweltkognition	<ul style="list-style-type: none"> • (k1) Es gibt natürliche Grenzen des Wachstums, die unsere industrialisierte Welt längst erreicht hat. • (k2) Jeder einzelne trägt Verantwortung dafür, dass wir nachfolgenden Generationen eine lebenswertere Umwelt hinterlassen. • (k3) Für ein gutes Leben sind andere Dinge wichtiger als Umwelt und Natur. • • (k4) Wir müssen Wege finden, wie wir unabhängig vom Wirtschaftswachstum gut leben können.

Die Parteiaffiliation sind mit Hilfe der Sonntagsfrage als Hinweis auf unterschiedliche Milieus erfasst, als soziodemografische Merkmale unter anderem Alter, Geschlecht, Haushaltssituation und Migrationshintergrund der Befragten. Letzterer liegt dann vor, wenn entweder die befragte Person selbst oder mindestens ein Elternteil nicht in Deutschland geboren wurde.

3. Methodisches Vorgehen

Um die Einstellungen der Bewohnerinnen und Bewohner von Friedrichshain-Kreuzberg zur Thematik erfassen zu können, wurde auf ein zweigliedriges Erhebungsdesign gesetzt. Im Mittelpunkt des Projekts steht eine **(1) Online-Umfrage**, die repräsentative Befragungsergebnisse für die über 16-jährige Bevölkerung in Friedrichshain-Kreuzberg liefert. Diese werden durch Befunde aus einer **(2) Straßebefragung** im Stadtteil Kreuzberg ergänzt.

(1) Für die Gewinnung repräsentativer Ergebnisse, die unverzerrte und zuverlässige Rückschlüsse von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit aller Bewohnerinnen und Bewohner von Friedrichshain-Kreuzberg erlauben, wurde in Zusammenarbeit mit dem Meinungsforschungsinstitut infas eine Online-Umfrage realisiert. Das Team des WZB verantwortete die inhaltliche Fragebogenkonzeption sowie Übersetzung des Fragebogens ins Englische. Nach mehrfacher Qualitätssicherung des Fragebogens ist dieser von infas programmiert und in ein zweisprachiges Online-Tool übertragen worden.

Die Auswahl der zu befragenden Personen ist durch eine Ziehungsanweisung an das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) Berlin geregelt. Gemeinden können Daten an Institutionen weitergeben, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt, was in diesem Fall durch das Bezirksamt erklärt wurde. Auf Basis der Bestimmungen des §46 Bundesmeldegesetzes (BMG) sind unter Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen rund 6.000 zufällige Adressen aus dem Melderegister von Friedrichshain-Kreuzberg gezogen worden. Das Ziehen einer Zufallsstichprobe ist Grundvoraussetzung für den Erhalt repräsentativer Ergebnisse und stellte sicher, dass jede in Friedrichshain-Kreuzberg gemeldete Person dieselbe Chance hatte an der Umfrage teilzunehmen.

Die so zufällig ausgewählten Befragten wurden mittels eines mehrsprachigen Anschreibens postalisch kontaktiert und über das Thema der Studie, die Auswahl der Befragten und die geltenden Datenschutzbestimmungen informiert. Im Anschreiben erhielt jede/r potentiell Befragte einen persönlichen Zugangslink zur Online-Umfrage, die über verschiedene Endgeräte wie z. B. Smartphone, Laptop oder Desktop-PC aufgerufen werden konnte. Ende Juni 2021 wurde nach knapp einer Woche im Feld ein Erinnerungsschreiben an diejenigen Befragten geschickt, die bis zu dem Zeitpunkt noch nicht teilgenommen hatten. Mehrfach-Abstimmungen pro Person waren nicht möglich. Das Feld wurde am 11. Juli 2021 geschlossen.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatten 1.093 Personen an der Umfrage teilgenommen. Das entspricht einer guten Teilnahmequote von knapp 20 Prozent. Nach abschließender Prüfung der Interviews und Datenbereinigung standen am Ende 1.041 vollständige Interviews von über 16-jährigen Personen aus Friedrichshain-Kreuzberg zur Verfügung. Um die Verteilung der Menschen in der Stichprobe an die in der Grundgesamtheit anzupassen und unverzerrte Aussagen über die Grundgesamtheit machen zu können, wurden die Daten gewichtet. Hierfür wurde ein Ausfallmodell mit den Variablen Geschlecht und Alter, der Staatsangehörigkeit (deutsch/nicht-deutsch), sowie der Zugehörigkeit zu den Bezirksteilen Friedrichshain und Kreuzberg berechnet. Da der Anteil an PKW-Besitzenden mit 55,4 Prozent in der Stichprobe annähernd den jüngsten Daten für Friedrichshain-Kreuzberg aus der Studie *Mobilität in Deutschland* entspricht (MiD 2017: 67,3 Prozent), war es nicht notwendig den Anteil der PKW-Besitzenden per Gewichtung anzugleichen. Insgesamt liegen mit den Daten aus der Online-Umfrage repräsentative Ergebnisse für über 16-jährige Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtbezirks Friedrichshain-Kreuzberg und seine beiden Bezirksteile vor, die Rückschlüsse auf die Meinung der Grundgesamtheit zum Thema zulassen.

- (2) In Ergänzung zu den Ergebnissen aus der Online-Umfrage wurde am 26. August 2021 eine Straßenbefragung durchgeführt. Ort des Geschehens war die Schönleinstraße zwischen Ecke Dieffenbachstraße und Ecke Lachmannstraße in Berlin Kreuzberg. Der rund 50 Meter lange Straßenabschnitt wurde auf Grund der starken Verkehrsbelastung durch den dort querenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr als temporärer Interventionsraum ausgewählt und zwischen 6 Uhr morgens und 22 Uhr abends für den ruhenden und fahrenden Kraftverkehr gesperrt. Um das eintägige Realexperiment wissenschaftlich zu begleiten, sind zwischen 8 Uhr morgens und 19 Uhr abends Personen zur lokalen Straßensperrung befragt worden, die in diesem Zeitraum den gesperrten Straßenabschnitt passierten. Zusätzlich konnten ansässige Gewerbetreibende befragt und Verkehrszählungen organisiert werden. Neben der Beurteilung der temporären Straßenbefragung beinhaltete der standardisierte „pen and paper“-Fragebogen auch allgemeinere Fragen zur Umverteilung des öffentlichen Raumes zulasten motorisierter Verkehrsmittel. Erhoben wurden die Einstellungen von über 16-jährigen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in englischer, deutscher und türkischer Sprache.

Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass es sich hierbei nicht um eine repräsentative Erhebung handelt. Während bei der Online-Befragung eine Zufallsstichprobe möglich war, konnten bei der Straßenbefragung deutliche Hinweise auf Selbstselektionseffekte beobachtet werden. So kamen etwa aufgrund der vorherigen medialen Ankündigung der Sperrung einige Anwohnerinnen und Anwohner aktiv auf die Interviewenden zu, um ihre Meinungen kundzutun. Diese Befragten zeigten sich mehrheitlich als klare Befürworterinnen und Befürworter der Straßensperrung. Im Gegensatz dazu waren Gegnerinnen und Gegner der temporären Straßensperrung in der Befragung unterrepräsentiert. Es gelang jedoch auch Kritikerinnen und Kritiker, die an sich weniger geneigt sind, sich in Befragungen zu äußern, durch entsprechende Intervention in face-to-face Interviews zu Aussagen zu bringen.

4. Ergebnisse der Online-Befragung

4.1 Soziodemografie

Von den insgesamt 1.041 Befragten leben 550 Personen im Stadtteil Friedrichshain und 491 Personen in Kreuzberg. Zwei Drittel der Befragten wurden in Deutschland, 33 Prozent im Ausland geboren. Insgesamt hat aber gut die Hälfte der Befragten (47 Prozent) einen Migrationshintergrund – sie selbst, eines oder sogar beide Elternteile wurden nicht in Deutschland geboren.

Das Geschlechterverhältnis in der Stichprobe ist ausgewogen – 50 Prozent sind männlich, 49 Prozent weiblich und ein Prozent ordnet sich dem diversen Geschlecht zu. Der Altersdurchschnitt liegt bei 42 Jahren, wobei die Anwohnerinnen und Anwohner aus Kreuzberg im Schnitt etwas älter sind (45 Jahre). Insgesamt sind aber alle Altersgruppen in der Stichprobe vertreten: 17 Prozent der Befragten sind zwischen 16 und 29 Jahren alt, fast die Hälfte zwischen 30 und 44 Jahren alt (47 Prozent), weitere 28 Prozent zwischen 45 und 69 Jahren alt, während 9 Prozent 70 Jahre oder älter sind.

Interessant ist, dass ein großer Teil der Befragten (43 Prozent) bereits seit mehr als 10 Jahren in Friedrichshain-Kreuzberg lebt, weitere 7 Prozent sogar seit Geburt. Nur 6 Prozent sind erst kürzlich in den Kiez gezogen und leben seit weniger als einem Jahr dort. Jede vierte befragte Person (26 Prozent) lebt allein, 38 Prozent in einem Zwei-Personen-Haushalt. Etwas mehr als ein Drittel (36 Prozent) der Befragten teilt sich mit drei oder mehr Personen einen gemeinsamen Haushalt. Tendenziell handelt es sich bei den Haushalten ab zwei Personen in Friedrichshain-Kreuzberg häufiger um kinderlose Haushalte, da nur 34 Prozent der Befragten aus Mehr-Personen-Haushalte mit ein oder mehreren Kindern zusammenleben. Außerdem zeigt sich: die Hälfte der Befragten ist in Vollzeit erwerbstätig (51 Prozent), viele arbeiten als Angestellte (61 Prozent). Zudem ist der Bildungsstand der Befragten sehr hoch – zwei Drittel besitzen einen Fachhochschul- oder Universitätsabschluss. Mit Blick auf die Sonntagsfrage hätte unter allen Befragten jede dritte Person grün

gewählt, vier Prozent wählen überhaupt nicht, 21 Prozent besitzen keine Berechtigung bei der Bundestagswahl zu wählen.

Table 4: Ausgewählte Charakteristiken der Befragten

Soziodemografische Variablen	Angaben in Prozent
Alter	
16-29 Jahre	17%
30-44 Jahre	47%
45-69 Jahre	28%
>= 70 Jahre	9%
Befragte*r lebt in Friedrichshain-Kreuzberg seit	
weniger als einem Jahr	6%
ein bis 4 Jahren	20%
4 bis 10 Jahren	23%
länger als 10 Jahre	43%
seit Geburt	7%
Haushaltsgröße	
Ein-Personen-Haushalt	26%
Zwei-Personen-Haushalt	38%
drei oder mehr Personen	36%
Bildung	
Noch Schüler*in	1%
Schule beendet ohne Abschluss	2%
Volks-/Hauptschulabschluss	1%
Mittlere Reife	8%
Fachhochschulreife bzw. Berufsausbildung mit Abitur	6%
Abitur	17%
Fachhochschul- oder Universitätsabschluss	66%
Hauptbeschäftigung	
Vollzeit erwerbstätig	51%
Teilzeit erwerbstätig	16%
Geringfügig erwerbstätig	2%
Auszubildender*r	1%
Schüler*in	2%
Student*in	7%
Arbeitslos	3%
Vorübergehend freigestellt	2%
Hausfrau/Hausmann	1%
Rentner*in/Pensionär*in	11%
Sonstiges	3%

Berufsgruppe	
(Fach-)Arbeiter	8%
Angestellte	62%
Beamte	5%
Freie Berufe	14%
Selbstständige ohne Beschäftigte	8%
Selbstständige mit Beschäftigten	3%

Monatliches Haushaltsnettoeinkommen	
bis unter 1.500€	13%
1.500€ bis unter 3.500€	44%
3.500€ bis unter 5.000€	24%
5.000€ und mehr	18%
Total	100%

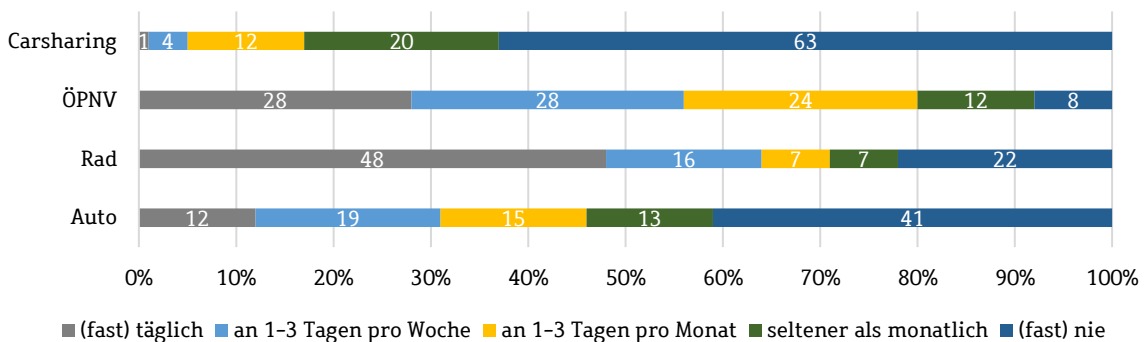
4.2 Alltägliche Verkehrsmittelnutzung und Umweltbewusstsein

Mit Blick auf die Mobilitätsvoraussetzungen sind 91 Prozent der Befragten nicht körperlich und damit nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber, dass fast jede zehnte befragte Person in Friedrichshain-Kreuzberg entweder auf Grund einer Gehbehinderung oder anderen Behinderung in ihrer Mobilität eingeschränkt ist. Rund 42 Prozent der Befragten besitzen eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr und 80 Prozent haben einen PKW-Führerschein. Mehr als die Hälfte (52 Prozent) derjenigen, die keinen Führerschein besitzen, haben in den kommenden Jahren vor, einen Führerschein zu machen. In diesem Zusammenhang zeigt sich auch eine relativ hohe PKW-Verfügbarkeit in der repräsentativen Stichprobe. Der Anteil an autofreien Haushalten liegt bei 55 Prozent, während 38 Prozent ein Auto und sechs Prozent sogar zwei oder mehrere Autos im Haushalt haben. Fast ein Drittel der Befragten (31 Prozent) nutzt mindestens wöchentlich das private Auto (Abbildung 1), während Carsharing-Angebote nur von 5 Prozent mindestens

wöchentlich in Anspruch genommen werden. Trotzdem finden 62 Prozent der Befragten die Idee sehr oder eher positiv, mehr Parkplätze in Friedrichshain-Kreuzberg für Carsharing-Autos zu reservieren.

Abbildung 1: Nutzungshäufigkeit von Auto, Rad und ÖPNV

Angaben in Prozent; N = 1.041 Personen



Den ÖPNV nutzen hingegen 28 Prozent sogar (fast) täglich, während fast die Hälfte der Befragten (fast) täglich aufs Rad steigen. Tatsächlich zeigt sich die besondere Radaffinität der Bewohner*innen von Friedrichshain-Kreuzberg auch in deren Antworten auf die Frage nach ihrem Lieblingsverkehrsmittel: während 14 Prozent das Auto und 17 Prozent den ÖPNV präferieren, fahren mit 45 Prozent eine deutliche Mehrheit der Befragten im Alltag am liebsten mit dem Rad.

Die Befragung gibt Hinweise darauf, dass ein großer Teil der Befragten ein hohes Maß an Betroffenheit in Bezug auf Umweltprobleme zeigt. Dies zeigt der Befund zur sogenannten Umweltaffektion. Auf einer Skala von 1 bis 4 liegt diese bei durchschnittlich 3,3 unter den Friedrichshain-Kreuzberger*innen. Beispielsweise stimmten allein 48 Prozent der Befragten in Friedrichshain-Kreuzberg voll und ganz der Aussage zu, „es macht mich wütend, wenn ich sehe, wie Deutschland seine Klimaschutzziele verfehlt“. Weitere 31 Prozent stimmten dieser Aussage eher zu. Jede fünfte befragte Person (21 Prozent) teilte diesen Ärger eher oder überhaupt nicht. Und auch die Skala zur Umweltkognition, die sich auf das Wissen zu Umweltthemen bezieht, zeichnet ein eindeutiges Bild: hier liegt der Mittelwert bei 3,4. Was auf ein hohes Umweltbewusstsein unter den Friedrichshain-Kreuzberger*innen hindeutet.

Im Detail zeigt sich hier unter anderem, dass 82 Prozent der Befragten der Meinung sind, es gebe natürliche Grenzen des Wachstums, die unsere industrialisierte Welt längst erreicht hat. 69 Prozent der Friedrichshain-Kreuzberger*innen stimmen zudem voll und ganz der Aussage zu, jede*r Einzelne trüge die Verantwortung, den nachfolgenden Generationen eine lebenswertere Umwelt zu hinterlassen.

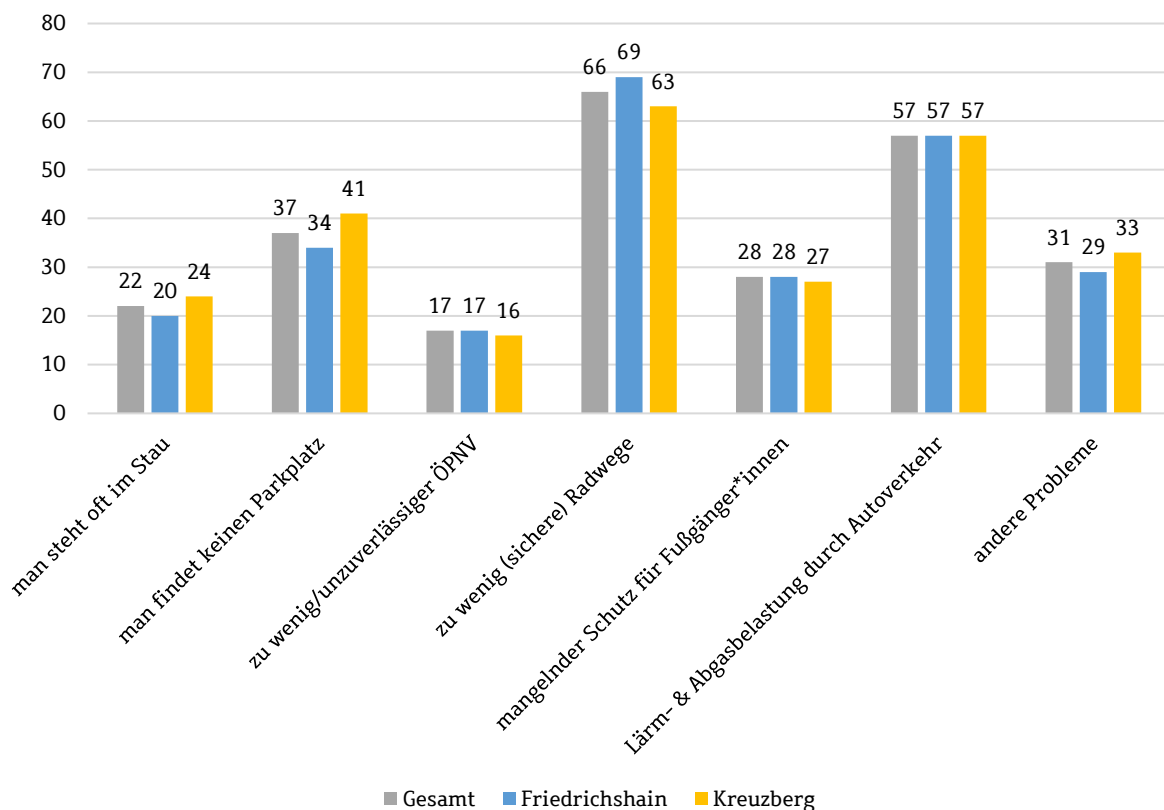
In eine ähnliche Richtung wie die Befunde zum Umweltbewusstsein deuten die Antworten der Befragten zu ihren Präferenzen für bestimmte politische Parteien. Auf die Frage, welcher Partei sie am ehesten ihre Stimme geben würden, wenn am kommenden Sonntag Bundestagswahl wäre, antworteten 36 Prozent der Befragten mit einer Präferenz für Bündnis90/Die Grünen. 15 Prozent (Friedrichshain) bzw. 11 Prozent (Kreuzberg) hätten die Partei „Die Linke“ gewählt. Auf die SPD (6 Prozent in Friedrichshain, 10 Prozent in Kreuzberg) und die CDU (7 Prozent in Friedrichshain, 4 Prozent in Kreuzberg) entfielen deutlich weniger Stimmanteile. Die FDP liegt bei 5 bzw. 3 Prozent. Die AfD erreicht nur 1 bzw. unter 1 Prozent in beiden Stadtteilen. Während sich vier Prozent dazu entschieden hätten, nicht wählen zu gehen, gab mehr als jede fünfte befragte Person an, kein formales Recht zur Beteiligung an der Bundestagswahl zu besitzen (21 Prozent). Die (un-)freiwilligen Nicht-Wählenden ausgeschlossen, hätten sogar 49 Prozent der Befragten grün gewählt. Bei der zwischenzeitlich stattgefundenen Bundestagswahl sowie den Wahlen zum Berliner Abgeordnetenhaus und den Bezirken wurden diese Werte bestätigt.

4.3 Zufriedenheit und Problemwahrnehmung

Bei der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im eigenen Kiez zeigt sich eine fast symmetrische Verteilung: 34 Prozent aller Befragten sind sehr oder eher zufrieden, 45 Prozent sind eher oder sehr unzufrieden, 21 Prozent sind neutral eingestellt. Als größte Verkehrsprobleme werden zu wenig (sichere) Radwege und eine zu hohe Lärm- und Abgasbelastung durch den Autoverkehr angesehen (Abbildung 2). Deutlich seltener kommen fehlende Parkplätze oder Staus zur Sprache. Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wird kaum problematisiert. In den Ergebnissen spiegelt sich der hohe Anteil des Fahrradverkehrs an der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung der Befragten wider.

Abbildung 2: Verkehrsprobleme in Friedrichshain-Kreuzberg

Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen möglich; N = 1.015 Personen



4.4 Priorisierung von Umgestaltungsmaßnahmen im eigenen Wohnumfeld

Die Befragten wurden gebeten, mit Blick auf ihr eigenes Wohnumfeld, verschiedene mögliche Umgestaltungsmaßnahmen zu priorisieren. Dabei zeigt sich unter allen Befragten aus Friedrichshain-Kreuzberg mit Abstand als höchste Priorität, die Schaffung von mehr Grünflächen, gefolgt von mehr Platz für den Radverkehr (Abbildung 3), mehr Platz für Fußgänger und Verweil- und Spielflächen sowie sichere Fahrradabstellmöglichkeiten. Auch hier spiegelt sich die hohe Bedeutung des Fahrradverkehrs im Alltag wider. Verbesserte Bedingungen für den Autoverkehr werden nur von rund 15 Prozent der Befragten als Priorität benannt, ein Viertel befürwortet mehr Parkplätze für Autos (Abbildung 4).

Abbildung 3: Wichtigkeit Maßnahme
Mehr Platz zum Fahrradfahren
Angaben in Prozent; N = 1.041 Personen

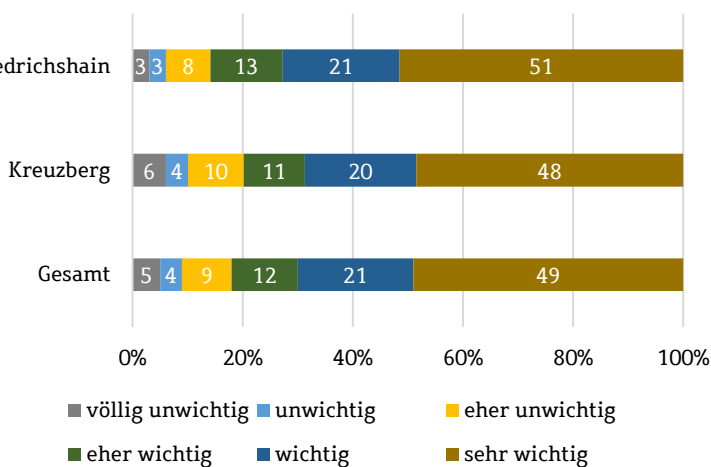
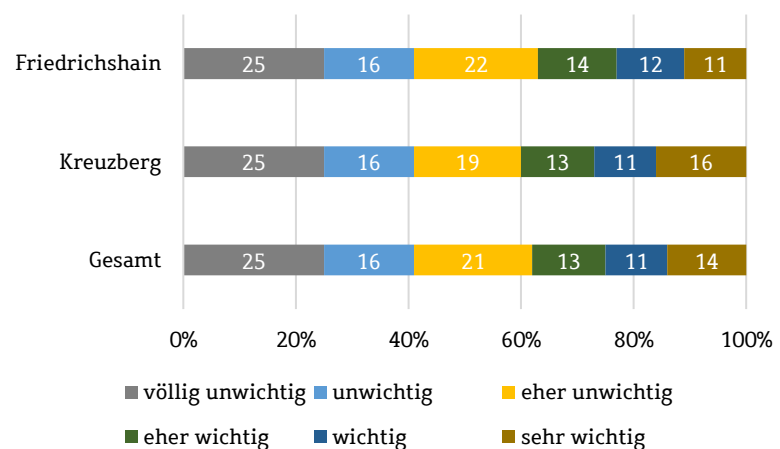


Abbildung 4: Wichtigkeit Maßnahme
Mehr Parkplätze/Abstellmöglichkeiten für Autos
Angaben in Prozent; N = 1.040 Personen



4.5 Bewertung der Szenarien

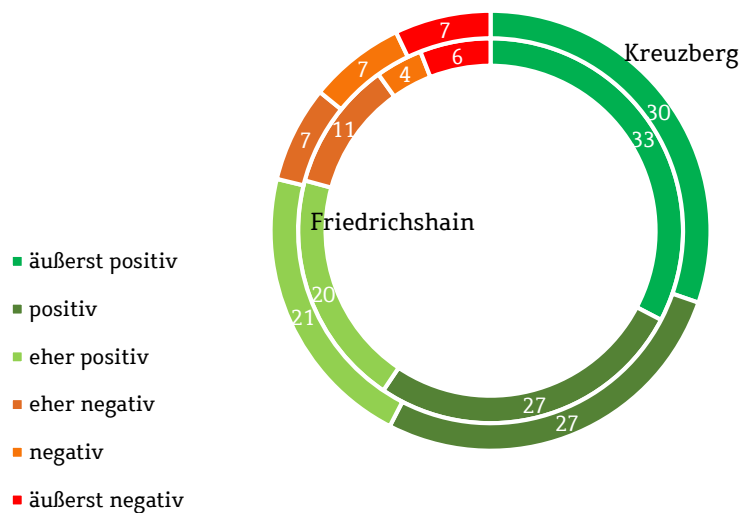
Szenario 1 trifft sowohl in Friedrichshain als auch in Kreuzberg auf sehr hohe Zustimmung (Abbildung 5). Insgesamt bewerten knapp 80 Prozent aller Befragten die Reduktion von PKW-Stellplätzen zugunsten von anderen Nutzungen positiv. Rund 30 Prozent finden das Szenario sogar „äußert positiv“ und 27 Prozent bewerten es als „positiv“. Jede fünfte befragte Person aus Friedrichshain-Kreuzberg findet es

zumindest eher positiv. Demgegenüber bewertet eine vergleichsweise kleine Gruppe von rund 20 Prozent der Befragten das Szenario als „eher“ bis „äußerst negativ“.

Abbildung 5: Bewertung von Szenario 1 „Mehr Platz für Grünflächen und andere Nutzungen“

In allen Straßen im Samariterkiez/Graefekiez wird mehr Platz für Grünflächen, Fahrradabstellanlagen, Sitzmöglichkeiten und Haltezonen für Lieferfahrzeuge geschaffen. Dazu wird **jeder zehnte PKW-Parkplatz umgewidmet**. In den Haltezonen ist dann nur noch das kurzzeitige Halten zum Be- und Entladen erlaubt.

Wie bewerten Sie persönlich diese mögliche Umgestaltung?



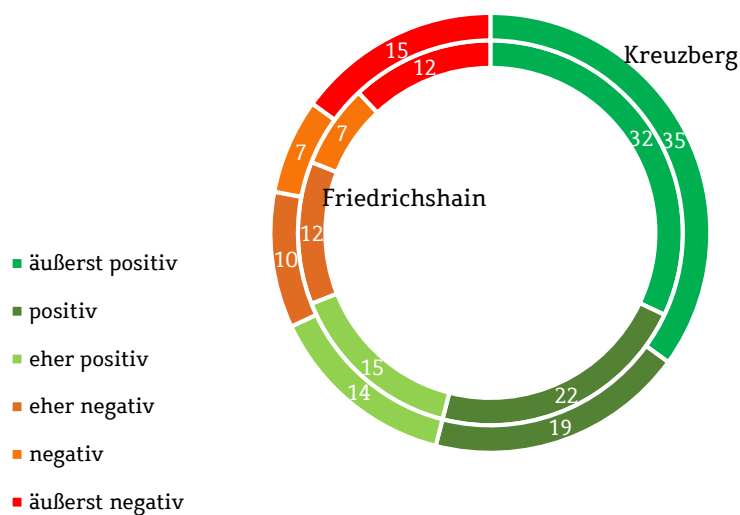
Szenario 2 beschreibt eine deutlich weitgehendere Umgestaltung: Alle PKW-Stellplätze werden anderen Nutzungen zugeführt. Das Parken in dem betreffenden Kiez ist nicht mehr erlaubt. Erwartungsgemäß fällt die Zustimmung für Szenario 2 (Abbildung 6) geringer aus als für Szenario 1. Dennoch bewertet eine deutliche Mehrheit von knapp 70 Prozent der Befragten in beiden Stadtteilen den Abbau aller Parkplätze im betreffenden Kiez positiv. Der Anteil derer, die die Umgestaltung als „äußerst positiv“ bewerten, liegt in Kreuzberg mit 35 Prozent sogar höher als beim ersten Szenario. Rund 20 Prozent bewerten das Szenario als „positiv“, während rund 15 Prozent es „eher positiv“ finden. Demgegenüber wächst der Anteil der Befragten,

die das Szenario negativ bewerten, auf rund ein Drittel an. Der Anteil derjenigen, die das Szenario „äußerst negativ“ finden, ist doppelt so hoch wie bei Szenario 1.

Abbildung 6: Bewertung von Szenario 2 „Verkehrsberuhigtes Quartier ohne parkende Autos und mit mehr Grün“

Der Samariterkiez/Graefekiez wird zu einem Bereich, in dem Fußgänger*innen und Radfahrer*innen Vorrang haben. Damit mehr Platz für Fuß- und Radverkehr sowie Grünflächen entsteht, werden alle Parkplätze für PKW entfernt (mit Ausnahme Parkplätze für Menschen mit Behinderung). Autos können weiter einfahren und kurzzeitig halten (z.B. zum Be- und Entladen), aber nicht mehr dauerhaft parken. Das Parken von privaten Autos ist nur noch außerhalb der benannten Straßen möglich. Dort können auch Stellplätze in privaten Tiefgaragen für eine ermäßigte Gebühr von 30 Euro pro Monat angemietet werden.

Wie bewerten Sie persönlich diese mögliche Umgestaltung?



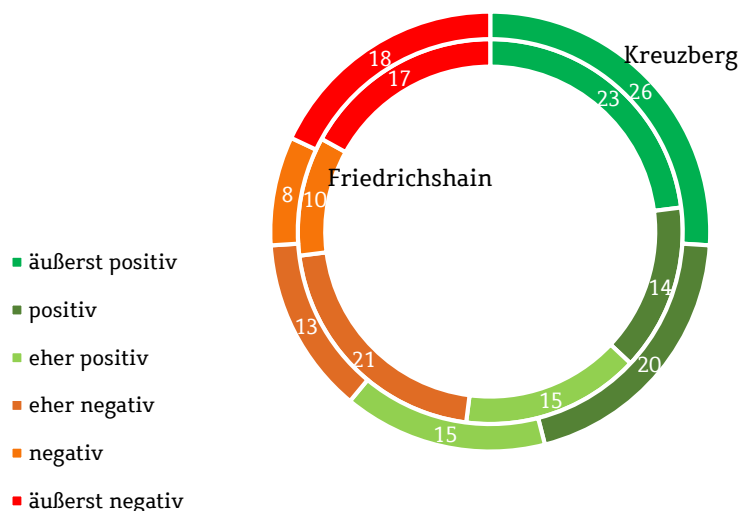
Szenario 3 beschreibt eine noch drastischere Umgestaltung der betreffenden Kieze zu weitgehend „autoverkehrsfreien“ Bereichen. Die betreffenden Straßen werden für den Autoverkehr gesperrt. Das Einfahren mit dem Auto ist nur noch ausnahmsweise möglich. Wie erwartet, liegt die Zustimmung zu diesem noch einmal wesentlich radikaleren Szenario (Abbildung 7) deutlich niedriger als bei den ersten beiden Szenarien. Dennoch findet sich auch hier eine knappe Mehrheit, die einer Umgestaltung offen gegenübersteht. Angesichts der weitgehenden Einschränkungen für den Autoverkehr erscheint dies bemerkenswert. Im Gegensatz zu den anderen Szenarien fallen die Unterschiede zwischen den Stadtteilen etwas deutlicher aus: In

Kreuzberg findet fast die Hälfte der Befragten, nämlich 46 Prozent, die Umgestaltung „äußerst positiv“ oder „positiv“. In Friedrichshain liegt dieser Anteil mit 37 Prozent deutlich niedriger. In Friedrichshain ist dagegen die Gruppe derer, die das Szenario „eher negativ“ bewerten, mit 21 Prozent deutlich größer als in Kreuzberg (13 Prozent). Insgesamt sticht jedoch vor allem der hohe Gesamtanteil der positiven Bewertungen ins Auge, die auf eine bemerkenswert hohe Unterstützung für eine Zurückdrängung des Autoverkehrs aus dem öffentlichen Raum hinweist.

Abbildung 7: Bewertung von Szenario 3 „Autofreies Quartier für Fuß- und Radverkehr mit mehr Grün“

Der Samariterkiez/Graefekiez wird zu einem autofreien Bereich, der ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen reserviert ist. Das Einfahren mit dem privaten PKW ist in der Regel nicht mehr möglich. Der Autoverkehr beschränkt sich auf Lieferverkehr, Krankentransporte und andere Ausnahmen (wie z.B. Handwerker*innen, Umzüge, Abfallentsorgung, Pflegedienste, Inhaber von privaten Stellplätzen, o.Ä.). Genau wie in Szenario 2 können außerhalb der benannten Straßen Stellplätze in privaten Tiefgaragen für eine ermäßigte Gebühr von 30 Euro pro Monat angemietet werden.

Wie bewerten Sie persönlich diese mögliche Umgestaltung?



4.6 Autobesitz und Bewertung der Szenarien

Insgesamt bestätigen die Ergebnisse aus der Online-Umfrage die Vermutung, dass der Autobesitz die Einstellungen zu den Szenarien bestimmt. So zeigt sich unter den Befragten aus Friedrichshain-Kreuzberg, dass 44 Prozent der PKW-losen Befragten Szenario 1 als äußerst positiv bewerten (Abbildung 8). Unter den Menschen mit mindestens einem Auto im Haushalt trifft dies nur auf 16 Prozent zu. Allerdings sind Menschen mit eigenem Auto nicht prinzipiell gegen Szenario 1 - viel mehr bewerten in der Summe auch 62 Prozent der PKW-Besitzenden Szenario 1 als „positiv“, „eher positiv“ oder „äußerst positiv“. Unter Befragten ohne eigenes Auto ist die Zustimmung zu Szenario 1 hingegen nochmals deutlich größer. Ganze 93 Prozent befürworten die Idee, jeden zehnten PKW-Parkplatz umzuwidmen.

Abbildung 8: Bewertung von Szenario 1 „Mehr Platz für Grünflächen und andere Nutzungen“ nach Autobesitz (N = 1.033)

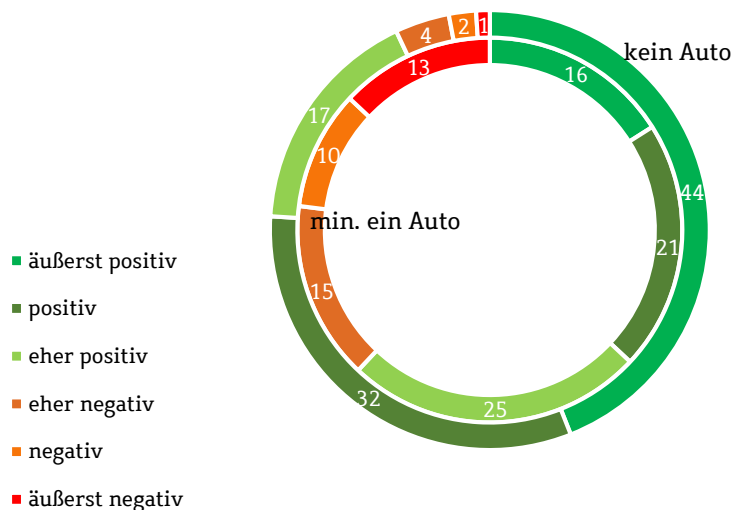


Abbildung 9: Bewertung von Szenario 2 „Verkehrsberuhigtes Quartier ohne parkende Autos und mit mehr Grün“ nach Autobesitz (N = 1.035)

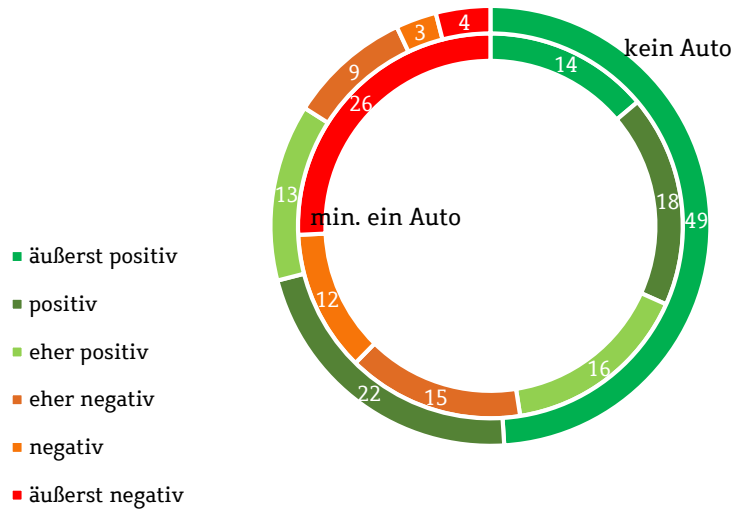
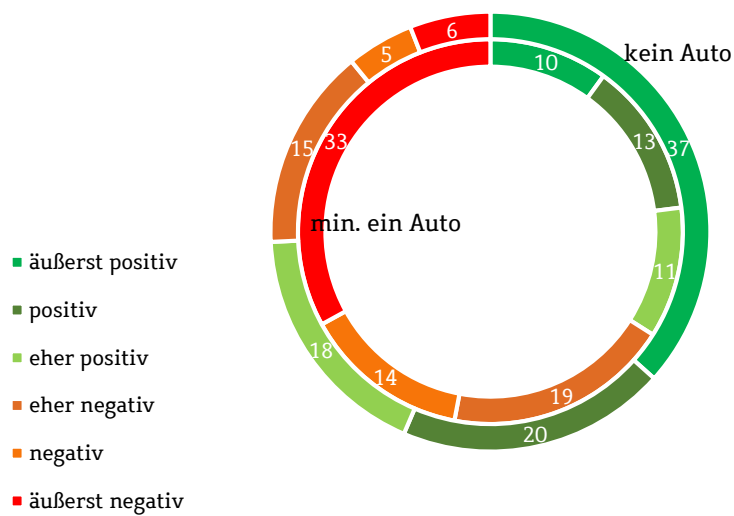


Abbildung 10: Bewertung von Szenario 3 „Autofreies Quartier für Fuß- und Radverkehr mit mehr Grün“ nach Autobesitz (N = 1.035)



Bereits bei Szenario 2 zeigt sich aber: je drastischer die Umgestaltung desto geringer die Zustimmung vor allem unter PKW-besitzenden Friedrichshain-Kreuzberger*innen (Abbildung 9). Mehr als jede vierte Person mit eigenem Auto (26 Prozent) bewertet die Idee, alle Parkplätze umzuwidmen, als sehr negativ. Insgesamt sind so mehr als die Hälfte (53 Prozent) der befragten PKW-Besitzer*innen gegen Szenario 2. Im Gegensatz dazu, schätzen PKW-lose Menschen Szenario 2 sogar noch häufiger als Szenario 1 als äußerst positiv (49 Prozent) ein. Gleichzeitig spalten sich bei Szenario 2 auch innerhalb der Gruppe der PKW-Losen stärker die Geister: während nur 7 Prozent der Menschen ohne eigenes Auto Szenario 1 ablehnen, sind es bei Szenario 2 bereits 16 Prozent.

Das dritte und drastischste Szenario eines autofreien Kiezes ist unter den PKW-Besitzer*innen noch unbeliebter (Abbildung 10). Ein Drittel bewertet diese Idee als „äußerst negativ“, ein weiteres Drittel als „negativ“ oder „eher negativ“. Wieder ist die Zustimmung unter den Befragten ohne eigenes Auto in Friedrichshain-Kreuzberg höher. Hier sind es noch ganze drei Viertel (75 Prozent), die Szenario 3 eher, äußerst oder einfach nur positiv gegenüberstehen.

Es erscheint aber dennoch bemerkenswert, dass knapp die Hälfte der Befragten mit Auto im Haushalt Szenario 2 befürwortet und immerhin noch mehr als 30 Prozent der Autobesitzenden Szenario 3 positiv bewertet. Dies deutet darauf hin, dass es eine Teilgruppe unter den Autobesitzenden gibt, die unabhängig von der Verfügbarkeit eines Autos Stadtquartiere mit deutlich weniger Autoverkehr befürworten.

4.7. Exkurs: Ergebnisse der Straßenbefragung

Realexperiment „Ein Tag autoverkehrsfree Straße“

(Schönleinstraße, Ecke Dieffenbachstraße/Lachmannstraße)

Die Befragten ...

Bei der Straßenbefragung, die anlässlich einer eintägigen Sperrung der Schönleinstraße zwischen der Dieffenbachstraße und Lachmannstraße in Kreuzberg stattfand, wurden sieben lokal ansässige Gewerbetreibende sowie 185 Passant*innen ab 16 Jahren befragt. Die Mehrheit, der auf der Straße Befragten, war in Kreuzberg zuhause (73 Prozent), so dass auch 70 Prozent der Befragten (fast) täglich den gesperrten Straßenabschnitt überquerten. Zwei Prozent lebten in Friedrichshain, weitere 22 Prozent in einem der anderen Berliner Bezirke. Insgesamt konnten mehr Männer (55 Prozent) als Frauen (43 Prozent) befragt werden (2 Prozent divers). Rund drei Viertel der Befragten (76 Prozent) wurden in Deutschland geboren, 60 Prozent besaßen einen Fachhochschul- oder Universitätsabschluss. Jede zehnte befragte Person (11 Prozent) war jünger als 30 Jahre, 41 Prozent zwischen 30 und 44 Jahren alt, 18 Prozent 60 Jahre oder älter. Die Stichprobe der Straßenbefragung ist nicht repräsentativ, ähnelt in ihren Merkmalen aber den soziodemografischen Verteilungen aus der Online-Befragung.

... und ihre Einstellungen zur temporären Straßensperrung.

Die Mehrheit der Befragten befürwortete die Sperrung des Straßenabschnitts für den motorisierten Individualverkehr. 54 Prozent der Interviewten bewerteten diese sogar als äußerst positiv, weitere 28 Prozent positiv oder eher positiv. 18 Prozent, das entspricht 33 Befragten, standen der Straßensperrung für Autos und andere motorisierte Verkehrsmittel kritisch gegenüber. Von diesen bewerteten 16 Personen die Sperrung tatsächlich sogar als äußerst negativ. Begründet wurde die Kritik an der Straßensperrung damit, dass zeitliche Nachteile aus der erschwerten Parkplatzsuche oder notwendigen Umwegen entstehen würden. Fast jede dritte Person

unter den Kritikerinnen und Kritikern merkte zudem an, dass die temporäre Straßensperrung lediglich eine Problemverlagerung, keine Problemlösung sei. Als weiterer wichtiger Grund für die Ablehnung wurde von 29 Befragten eine empfundene Ungerechtigkeit geäußert - sei es sich selbst oder anderen Menschen gegenüber, die auf das Auto angewiesen sind (z. B. Einzelhandel, Ältere oder Menschen mit Behinderung).

Generelle Befürchtungen und Bedenken wurden hinsichtlich einer drohenden Benachteiligung des Einzelhandels durch die Straßensperrung geäußert. Entsprechend bewerteten nur wenige Gewerbetreibende die temporäre Straßensperrung als positiv. Drei Gewerbetreibende gaben an, mit der Straßensperrung hätte sich die Erreichbarkeit des Geschäftes für Lieferanten verschlechtert - für Kundinnen und Kunden hingegen blieb die Erreichbarkeit des Gewerbes unverändert.

Auch Menschen, die der Straßensperrung an sich positiv gegenüberstehen, gaben zu bedenken, dass diese von Nachteil für den Einzelhandel bzw. eine reine Problemverlagerung sein könnte. Von denjenigen, die die Straßensperrung befürworteten, nannten 106 Personen das gewonnene Sicherheitsgefühl als Grund für ihre positive Bewertung. Speziell die verbesserte Situation für Kinder wurde besonders häufig benannt, nämlich von 65 Personen. 23 Personen machten zudem deutlich, dass sie die Straßensperrung befürworteten, weil sie Raserinnen und Raser fernhält. Darüber hinaus war die gewonnene Aufenthaltsqualität für 105 Personen ausschlaggebend für ihre positive Einstellung wie beispielsweise der geringere Lärm (55 Personen) und eine ästhetisch schönere Umgebung (43 Personen) durch die fehlenden Autos.

... weniger Platz für den MIV im öffentlichen Raum?

Die Mehrheit (25 Personen) derjenigen, die der temporären Straßensperrung kritisch gegenüberstanden, bewerteten auch die Idee, dem Auto generell weniger Platz im öffentlichen Raum zu geben, negativ. Umgekehrt waren fast alle Befürworten-

den der temporären Straßensperrung (142 Personen) für eine generelle Umverteilung des öffentlichen Raumes zu Lasten des Autos. Wenig überraschend nutzten nur 12 der Befürwortenden das eigene Auto, um sich in der näheren Wohnumgebung fortzubewegen. Unter denjenigen, die die generelle Umverteilungsidee ablehnten, traf dies auf 7 der 33 Personen zu. In diesem Zusammenhang waren auch verkehrliche Maßnahmen, wie z. B. mehr Parkplätze oder andere Abstellmöglichkeiten für Autos, für diejenigen von größerer Priorität, die der Umverteilung des öffentlichen Raumes zu Lasten des Autos kritischer gegenüberstanden (17 der 33 Personen). Im Vergleich dazu priorisierten nur 8 der 149 Befragten, die eine Umverteilung des öffentlichen Raumes zulasten des Autos befürworteten, die Schaffung von mehr Parkplätzen. Stattdessen nannten die autokritischen Befragten häufiger mehr Grünflächen (77 Personen), mehr Platz zum Fahrradfahren (75 Personen) oder für zu Fuß Gehende (63 Personen) als favorisierte Umgestaltungsmöglichkeiten für die eigene Wohnumgebung. Ungeachtet ihrer Einstellung wünschten sich die Befragten zudem weitere konkrete Merkmale wie Ladesäulen, Zebrastreifen, eine koordinierte Verteilung des Lieferverkehrs oder auch mehr Kontrollen zur Einhaltung der StVO durch Auto- und Radfahrende im Kiez.

5. Diskussion und Schlussfolgerungen

Ziel der repräsentativen Untersuchung war es, Einstellungen verschiedener Bevölkerungsgruppen gegenüber einer Umgestaltung des öffentlichen Raums zulasten des Autoverkehrs zu untersuchen. Mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wurde dabei ein urbanes Gebiet ausgewählt, das sich durch eine hohe Verdichtung und einen vergleichsweise niedrigen Motorisierungsgrad auszeichnet. Unter diesen speziellen sozial-räumlichen Bedingungen konnte schon vor der Untersuchung eine vergleichsweise hohe Unterstützung für Umgestaltungen des öffentlichen Raums vermutet werden. Eine der Kernfragen lautete jedoch, wie weit diese Unterstützungsbereitschaft tatsächlich reicht. Im Ergebnis zeigt sich, dass auch für vergleichsweise radikale Umgestaltungsmaßnahmen eine erstaunlich hohe Unterstützungsbereitschaft existiert. Eine deutliche Mehrheit der Bewohner*innen wünscht sich offenbar eine weitreichende Zurückdrängung des Autoverkehrs aus dem eigenen Stadtteil. Die übliche Praxis der Autonutzenden, große Teile des öffentlichen Raums zu beanspruchen und darin weitreichende Nutzungsrechte zu genießen, wird von einer Mehrheit im Untersuchungsgebiet offenbar nicht als Selbstverständlichkeit hingenommen, sondern kritisch hinterfragt. Zugleich zeigen die Abstufungen zwischen den vorgeschlagenen Szenarien, dass viele Befragte gegenüber einer vollständig autoverkehrsfreien Gestaltung von Kiezen noch Bedenken haben. Offenbar wünscht sich eine Minderheit weiter eine grundsätzliche Erreichbarkeit mit dem Auto, auch wenn keine Parkmöglichkeiten mehr im Kiez bestehen.

Die sozio-demografische Zusammensetzung der Stichprobe spiegelt den hohen Anteil formal gut gebildeter Bewohner*innen in den betrachteten Stadtteilen wider. Weitere Untersuchungen der Daten sollen zeigen, inwieweit sich Unterschiede zwischen den Einstellungen bei verschiedenen sozialen Milieus in der Stichprobe nachweisen lassen. In der Straßenbefragung ergaben sich Hinweise darauf, dass Befürworter*innen von Umgestaltungsmaßnahmen möglicherweise eine besonders hohe Bereitschaft hatten, an der Befragung teilzunehmen. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass Personen mit ablehnender oder kritischer Haltung deutlich schwerer

durch Befragungen zu erreichen sind. Die Straßenbefragung gab zudem erste Hinweise auf die Gründe für eine ablehnende Haltung. Besonders wichtig scheint dabei die Kritik zu sein, dass durch Sperrungen für den Autoverkehr Verkehrsprobleme in angrenzende Bereiche verlagert werden könnten. Auch eine wahrgenommene Ungerechtigkeit gegenüber denjenigen, die auf das Auto angewiesen sind, wurde häufig geäußert. Weitere Analysen sollen Aufschluss darüber geben, inwieweit diese Gründe sich auch in der repräsentativen Befragung wiederfinden.

Was sich bereits in den hier dargestellten ersten Ergebnissen deutlich zeigt, ist der Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die verkehrspolitischen Einstellungen: Wer ein Auto besitzt, lehnt eine Umverteilung des Straßenraumes eher ab. Dennoch erscheint bemerkenswert, dass auch viele Personen mit PKW im Haushalt grundsätzlich eine moderate Umverteilung von Flächen wie in Szenario 1 befürworten und eine Teilgruppe der Autobesitzenden sogar die weitreichenderen Einschränkungen für den Autoverkehr unterstützt. Besonders sticht dabei Szenario 2 hervor, das immerhin von knapp 50 Prozent der Autobesitzenden eher bis äußerst positiv bewertet wird. Diese Personen wünschen sich offenbar eine Zurückdrängung des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Raum, auch wenn sie selbst ihr Auto bisher dort parken. Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass sich die Dominanz des Autos in den Einstellungen der Menschen tatsächlich langsam zu relativeren beginnt, bzw. umgekehrt, dass die Akzeptanz für politische Maßnahmen zur Neugestaltung des Raumes steigt. Insgesamt sprechen daher die Ergebnisse dafür, dass zumindest in Innenstadtbezirken wie Friedrichshain-Kreuzberg eine Verkehrspolitik zulasten des Autoverkehrs auf klare Mehrheiten bauen kann. Eine „Mobilitätswende“ im Sinne einer weitgehend auf alternative Verkehrsträger ausgerichteten Verkehrsentwicklung ist hier keine radikale Nischenposition, sondern repräsentiert die Mehrheit der im Bezirk wohnenden Bevölkerung.

Literaturverzeichnis

- Andor, Mark A.; Frondel, Manuel; Horvath, Marco; Larysch, Tobias; Ruhrort, Lisa (2020): Präferenzen und Einstellungen zu vieldiskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen: Ergebnisse einer Erhebung aus dem Jahr 2018. In: *List Forum* 45 (3), S. 255–280. DOI: 10.1007/s41025-019-00184-x.
- Automobilwoche (2018): Kanzlerin Merkel im ARD-"Sommerinterview". "Wir brauchen eine Verkehrswende". Online verfügbar unter <https://www.automobilwoche.de/article/20180826/AGENTURMELDUNGEN/308269980/kanzlerin-merkel-im-ard-sommerinterview-wir-brauchen-eine-verkehrswende>, zuletzt geprüft am 17.09.2021.
- Becker, Sophia; Bögel, Paula; Upham, Paul (2020): The role of social identity in institutional work for sociotechnical transitions: The case of transport infrastructure in Berlin. In: *Technological Forecasting and Social Change* 162. DOI: 10.1016/j.techfore.2020.120385.
- Börjesson, Maria; Eliasson, Jonas; Hamilton, Carl (2016): Why experience changes attitudes to congestion pricing: The case of Gothenburg. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 85, S. 1–16. DOI: 10.1016/j.tra.2015.12.002.
- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können. Online verfügbar unter https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_Buendnis_sozialvertraegliche_Mobilitaetswende_Broschuere_.pdf, zuletzt geprüft am 25.05.2021.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas; Ruhrort, Lisa; Scherf, Christian (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen. Bielefeld: transcript (X-Texte zu Kultur und Gesellschaft). Online verfügbar unter <https://www.degruyter.com/view/product/507761>.
- CDU/CSU (2019): Kruse: Ohne Verkehrswende keinen Klimaschutz. Zum Infrastruktur-Haushalt nachgefragt bei Rüdiger Kruse. Online verfügbar unter <https://www.cducsu.de/themen/verkehr-umwelt-bau-ernaehrung-und-landwirtschaft/kruse-ohne-verkehrswende-keinen-klimaschutz>.

- Dangschat, Jens; Mayr, René (2012): Der Milieu-Ansatz in der Mobilitätsforschung. Ausgewählte Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt mobility2know_4_ways2go. Online verfügbar unter file:///C:/Users/ruhrt/AppData/Local/Temp/m2k_Der%20Milieuansatz%20in%20der%20Mobilit%C3%A4tsforschung_kurzfassung-1.pdf, zuletzt geprüft am 23.09.2021.
- Gössling, Stefan (2013): Urban transport transitions: Copenhagen, City of Cyclists. In: *Journal of Transport Geography* 33, S. 196–206. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2013.10.013.
- Haas, Tobias (2020): Cracks in the gearbox of car hegemony: struggles over the German Verkehrswende between stability and change. In: *Mobilities* 15 (6), S. 810–827. DOI: 10.1080/17450101.2020.1817686.
- Haefeli, Ueli (2008): Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990. Zugl.: Bern, Univ., Habil.-Schr., 2006. Stuttgart: Franz Steiner Verlag (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, Band 8). Online verfügbar unter http://www.h-net.org/reviews/show_rev.php?id=23215.
- Kallbekken, Steffen; Garcia, Jorge H.; Korneliusen, Kristine (2013): Determinants of public support for transport taxes. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 58, S. 67–78. DOI: 10.1016/j.tra.2013.10.004.
- Mattioli, Giulio; Roberts, Cameron; Steinberger, Julia K.; Brown, Andrew (2020): The political economy of car dependence: A systems of provision approach. In: *Energy Research & Social Science* 66. DOI: 10.1016/j.erss.2020.101486.
- Neckel, Sighard (2018): Ökologische Distinktion. In: Martina Hasenfratz, Sarah Miriam Pritz, Timo Wiegand, Natalia Besedovsky und Moritz Boddenberg (Hg.): *Die Gesellschaft der Nachhaltigkeit*: transcript Verlag, S. 59–76.
- Nilsson, Andreas; Schuitema, Geertje; Jakobsson Bergstad, Cecilia; Martinsson, Johan; Thorson, Maria (2016): The road to acceptance: Attitude change before and after the implementation of a congestion tax. In: *Journal of Environmental Psychology* 46, S. 1–9. DOI: 10.1016/j.jenvp.2016.01.011.
- Nobis, Claudia; Klein-Hitpass, Anne (2020): Baustellen der Mobilitätswende. Wie sich die Menschen in Deutschland fortbewegen und was das für die Verkehrspolitik bedeutet. Online verfügbar unter <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/baustellen-der-mobilitaetswende/>.

- Notz, Jos Nino (2016): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende KFZ. Von der Tragödie einer Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. TU Berlin. Online verfügbar unter https://www.ivp.tuberlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP10_Notz_Privatisierung_%C3%B6ffentlichen_Raums_durch_parkende_Kfz.pdf.
- Reitz, Tilmann; Jörke, Dirk (2021): The reshaping of political representation in post-growth capitalism: A paradigmatic analysis of green and right-wing populist parties. In: *Anthropological Theory* 21 (3). Online verfügbar unter <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/1463499620977992>, zuletzt geprüft am 17.09.2021.
- Ringwald, Roman.; Wyl, Christian de.; Schmidt, Sophia (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert, ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen, im Auftrag von Agora Verkehrswende. Online verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf, zuletzt geprüft am 15.01.2019.
- Ruhrort, Lisa (2019): Transformation im Verkehr. Erfolgsbedingungen für verkehrspolitische Schlüsselmaßnahmen. 1st ed. 2019. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung).
- Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020a): Umweltgutachten 2020. Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa. Online verfügbar unter https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entschlossene_Umweltpolitik.html, zuletzt geprüft am 01.09.2020.
- Schade, Jens (2005): Akzeptanz von Straßenbenutzungsgebühren. Entwicklung und Überprüfung eines Modells. Zugl.: Dresden, Techn. Univ., Diss., 2005. Lengerich: Pabst Science Publ. Online verfügbar unter http://deposit.dnb.de/cgi-bin/dokserv?id=2715957&prov=M&dok_var=1&dok_ext=htm.
- Schade, Jens; Schlag, Bernhard (2004): Kognitive Bedingungen der öffentlichen Akzeptanz von Straßenbenutzungsgebühren. In: *Umweltpsychologie* 8 (1), S. 210–224.
- Schneidmesser, Dirk von (2021): Öffentliche Mobilität und neue Formen der Governance: das Beispiel Volksentscheid Fahrrad: Springer Fachmedien Wiesbaden (Öffentliche Mobilität), S. 139–163.

Schwedes, Oliver (2019): Am Steuer? Instrumente und Anwendungsfelder der Verkehrspolitik. In: *Aus politik und Zeitgeschichte* 2019 (43), S. 19–26. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/apuz/298744/instrumente-und-anwendungsfelder-der-verkehrspolitik>.

Sociodimensions (2017): Methodenbericht zur Zuspierung einer Kennung für die Zugehörigkeit der Befragten zu sozialen Milieus. Umweltbewusstsein in Deutschland 2016. Online verfügbar unter <https://dbk.gesis.org/dbksearch/download.asp?id=69651>, zuletzt geprüft am 23.09.2021.

Statista (2021): Bevölkerung der Bezirke in Berlin nach Migrationshintergrund im Jahr 2019. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1109703/umfrage/bevoelkerung-bezirke-nach-migrationshintergrund-berlin/>, zuletzt geprüft am 20.09.2021.

UBA (2020): Weiterentwicklung einer Skala zur Messung von zentralen Kenngrößen des Umweltbewusstseins. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-02-03_texte_25-2020_kenngroessen_umweltbewusstsein_weiterentwicklung_0.pdf, zuletzt geprüft am 23.09.2021.

Die Autor:innen

Dr. Lisa Ruhrort

Dr. Lisa Ruhrort leitet die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Nachwuchsgruppe „Move Me – Die sozio-räumliche Transformation zu nachhaltiger Mobilität“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Sie studierte Sozialwissenschaften in Bielefeld, Edinburgh und Berlin und war am Institut für Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin sowie dem Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) tätig. Sie forscht zu gesellschaftlichen Prozessen und Voraussetzungen einer Transformation zu nachhaltiger Mobilität.

Mail: lisa.ruhrort@wzb.eu

Franziska Zehl

Franziska Zehl ist seit Juli 2020 Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Unter anderem untersucht sie im Projekt MOBICOR Änderungen im Mobilitätsverhalten zu Zeiten der Corona-Pandemie und unterstützt das Team insbesondere im Bereich der quantitativen Datenerhebung und Analyse.

Mail: franziska.zehl@wzb.eu

Prof. Dr. Andreas Knie

ist Politikwissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) und Hochschullehrer an der Technischen Universität (TU) Berlin. Am WZB leitet er zusammen mit Dr. habil. Weert Canzler die Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“. Davor war er Leiter der Forschungsgruppe „Wissenschaftspolitik“. Seit Juni 2018 fungiert er als Head of Scientific Development (CSO) der Choice GmbH. 2006 gründete Andreas Knie das Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH (InnoZ). Darüber hinaus war er von 2001 bis 2016 Bereichsleiter für Intermodale Angebote und Geschäftsentwicklung der Deutschen Bahn AG. Andreas Knie ist außerdem in beratender Funktion für Kommunen und Organisationen zu den Themen Verkehr, Mobilität, Digitalisierung & Nachhaltigkeit tätig. Er ist Autor diverser Bücher und in den Medien Experte für Mobilität. Zudem ist er Mitglied des Beirats der Scientists for Future, im Rat der Agora Verkehrswende sowie Vorstandsmitglied des Vereins Mobility2Grid.

Mail: andreas.knie@wzb.eu