



Wie wirkt Verkehrsberuhigung? Studie

Grüne Fraktion Berlin

Impressum

Herausgeberin:

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Abgeordnetenhaus von Berlin,
Niederkirchnerstr. 5, 10117 Berlin
www.gruene-fraktion.berlin

**V. i. S. P.:**

Oda Hassepaß, MdA,
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Berlin

Redaktion: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Berlin

Konzept, Inhalt und Gestaltung:

STRATMO – Strategische Mobilitätsplanung
www.stratmo.de



Druck: Digitaldruck Wedding, Berlin

Titelmotiv: Norbert Michalke, Changing Cities

Bildnachweise:

S. 4, 10, 19, 24: Norbert Michalke, Changing Cities
S. 7: Lea Aigner
S. 13: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Berlin
S. 16, 23: STRATMO – Strategische Mobilitätsplanung
Karten: STRATMO – Strategische Mobilitätsplanung
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Beitragende

Erscheinungsdatum: Februar 2026, Berlin

Folgen Sie uns bei Instagram, Twitter und Tiktok:



gruenefraktionb



GrueneFraktionB

TikTok gruenefraktionber

Langfassung:

Diese Broschüre basiert auf den Ergebnissen der Studie „Verkehrsberuhigung in Berlin. Wissenschaftliche Metastudie zu Verkehrssicherheit, Akzeptanz und öffentlichen Diskursen im Rahmen von flächendeckenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Berlin“. Der ausführliche Forschungsbericht ist unter folgendem Link abrufbar
<https://doi.org/10.26128/2026.1>



Grüne Fraktion Berlin

**Wie wirkt
Verkehrsberuhigung?**



Seite 8
Vorwort

Seite 12
**Zum Hintergrund
der Studie**

Seite 10
Auf einen Blick

Seite 16
**Verkehrs-
sicherheit**



22

26

28

Seite 22
Akzeptanz und
Wahrnehmung

Seite 26
Öffentlicher
Diskurs

Seite 28
Handlungs-
empfehlungen

Vorwort zur Studie

„Wie wirkt Verkehrsberuhigung?“

Städte auf der ganzen Welt verändern sich gerade rasant. Wachsende Städte, Verkehrssicherheit, Klimaresilienz und Hitzeschutz sind Herausforderungen an moderne Metropolen. Die zentrale Frage ist: Wie wollen wir leben? Und was muss sich verändern, damit insbesondere Kinder und ältere Menschen sicher und entspannt unterwegs sein können? Als verkehrspolitische Sprecherinnen ist es unsere Aufgabe, genau hinzuschauen: Wo entstehen Gefahren? Welche Wege nutzen Familien? Wo fühlen sich Menschen unsicher und warum? Wie schaffen wir mehr Sicherheit und Wohlbefinden für alle? Mit dieser Studie leisten wir einen Beitrag, diese Fragen besser zu beantworten.

Berlin hat in den vergangenen Jahren viele Kieze beruhigt. Oft waren es mutige Schritte, manchmal begleitet von Konflikten. Doch eines zeigt sich klar: Die Maßnahmen haben große Effekte. Die Studie „Wie wirkt Verkehrsberuhigung?“ liefert die Daten dazu. Kiezblocks schützen Menschenleben und schaffen Freiräume, die wir in einer wachsenden Stadt dringend brauchen. Sie machen Straßen zu Orten, an denen wieder Platz für nachbarschaftliche Begegnung entsteht und schützen vor schädlichem Durchgangsverkehr.

***Wir möchten, dass
jedes Kind in Berlin
seinen Schulweg
sicher zurücklegen kann
– selbstbestimmt und
ohne Angst vor
gefährlichen
Situationen.***

Niemand sollte Angst haben müssen, im Straßenverkehr verletzt zu werden. Gute Politik sorgt dafür, dass Straßen von Anfang an sicher gestaltet sind.

Die Studie zeigt außerdem, wie wichtig es ist, auf die speziellen Bedürfnisse der Menschen im Kiez zu hören. Von „Mehr Sicherheit für Schulkinder“ bis hin zu „Erreichbarkeit der lokalen Geschäfte“ müssen viele Anliegen mit einbezogen werden.

Das Gute daran: Es gibt bereits Lösungen. Die Fakten sprechen eine deutliche Sprache und zeigen, dass die Ansprüche an eine moderne Metropole erreichbar sind.



Klar ist, dass wir notwendige Verbesserungen nicht aus Angst vor Konflikten verzögern dürfen. Wirksame Maßnahmen sind bekannt und andere Städte in Deutschland und Europa nutzen sie längst erfolgreich. Berlin muss es einfach nur nachmachen.

Wir danken allen, die an dieser Studie mitgewirkt haben. Mögen die Ergebnisse dazu beitragen, unsere Stadt zu einem lebenswerten Ort zu machen: Mit sicheren Straßen, lebendigen Kiezen und einer konsequenten Verkehrspolitik, die die Menschen schützt.

***Verkehrsberuhigung
rettet Menschenleben und
macht unsere Stadt
lebenswerter.***

Oda Hassepaß und Antje Kapek
Verkehrspolitische Sprecherinnen
der Grünen Fraktion Berlin



Das Wichtigste auf einen Blick

Verkehrsberuhigung wirkt: Mehr Sicherheit und hohe Akzeptanz

Die Ergebnisse der Studie zeigen ein klares Bild: Flächendeckende Verkehrsberuhigung wirkt. **In den untersuchten Berliner Kiezen gehen Unfälle stärker zurück als im stadtweiten Vergleich**, insbesondere die mit Verletzungsfolgen. Gleichzeitig zeigen sich **keine negativen Verlagerungseffekte auf angrenzende Hauptstraßen**. Verkehrsberuhigte Quartiere werden ruhiger, sicherer und lebenswerter.

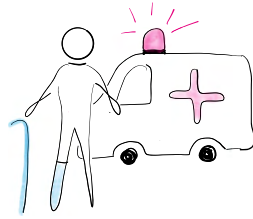
Ebenso deutlich wird: Verkehrsberuhigung findet in der Bevölkerung eine breite Zustimmung. **In allen untersuchten Kiezen befürwortet eine klare Mehrheit von rund 65 bis 75 Prozent der Befragten die umgesetzten Maßnahmen oder eine verkehrliche Weiterentwicklung ihres Quartiers**. Diese Zustimmung zeigt sich quartiersübergreifend, unabhängig von Lage, Größe oder sozialer Struktur.

Gleichzeitig ist Akzeptanz nicht selbstverständlich: Sie hängt stark davon ab, wie Verkehrsberuhigung umgesetzt wird. **Wo Maßnahmen gut gestaltet, verständlich erklärt und gemeinsam mit den Menschen vor Ort entwickelt werden, überwiegen Vertrauen und Zustimmung deutlich**. Wo Lösungen hingegen als provisorisch, uneinheitlich oder schwer nachvollziehbar wahrgenommen werden, treten Vorbehalte und Konflikte stärker hervor, auch wenn die objektiven Wirkungen positiv sind.

Die Studie zeigt zudem, dass die Wahrnehmung von Verkehrsberuhigung stark davon geprägt ist, wie über sie gesprochen wird. Positive Effekte auf Sicherheit und Lebensqualität sind gut belegt, werden aber nicht immer entsprechend wahrgenommen. **Umso wichtiger ist eine klare, transparente und kontinuierliche Kommunikation, die Sicherheit, Ruhe und Aufenthaltsqualität sichtbar macht und Sorgen ernst nimmt**.



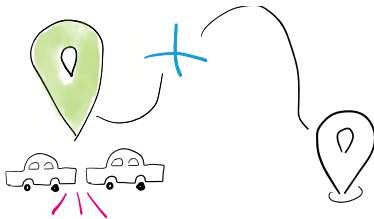
Kiezblocks bringen
Berlin messbar näher an
Vision Zero - keine
Verkehrstoten und
Schwerverletzten mehr



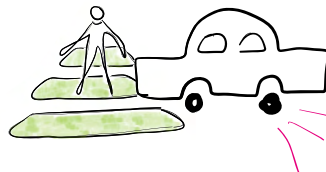
Doppelt so stark
sinken Unfälle mit Verletzten
in Kiezblocks und angrenzenden
Hauptverkehrsstraßen
als berlinweit



In Kiezblocks sind die Unfälle
mit **Radfahrenden**
und **Zufußgehenden**
mehr als doppelt so stark
gesunken wie in ganz Berlin



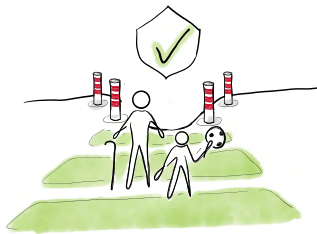
keine Verlagerung von
Unfällen mit Verletzten
auf die an Kiezblocks
angrenzenden
Hauptverkehrsstraßen



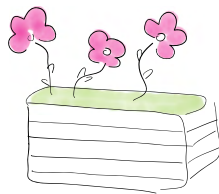
fast **3 mal**
weniger Unfälle mit
Verletzten in Berliner
Kiezblocks



2 von 3
der Befragten befürworten
Verkehrsberuhigung in
Berliner Kiezblöcken



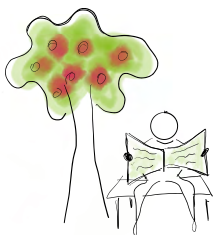
Verkehrsberuhigung
verbessert deutlich die
wahrgenommene
Sicherheit



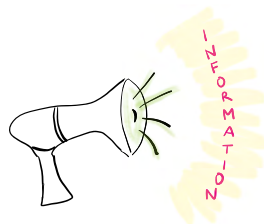
Verkehrsberuhigung wird
besonders positiv
bewertet, wenn sie mit
Begrünung einhergeht



In Kiezblocks werden
deutlich mehr Wege
mit dem **Rad oder**
zu Fuß zurückgelegt



Anwohner:innen spüren
innerhalb der Kiezblocks
eine starke Verbesserung der
Aufenthaltsqualität



Transparente und klare
Kommunikation
reduziert nachweislich
die Konflikte



Die Einstellung der Menschen
zu Verkehrsberuhigung
wird stark geprägt vom medialen
und politischen **Diskurs**

Zum Hintergrund

Was wir schon immer über Kiezblocks wissen wollten

Berlin wächst. Viele Menschen teilen sich die gleichen Straßen, Wege und Plätze. Damit steigt auch der Druck auf Wohnviertel: mehr Fahrzeuge, mehr Bewegung, mehr Konflikte. Gleichzeitig wünschen sich Kinder, Eltern und ältere Menschen sichere Wege im Alltag. Verkehrsberuhigung ist deshalb ein wichtiges Thema in der Stadtentwicklung. Doch wie wirkt sie genau? Und was bedeutet sie für die Menschen, die dort leben, arbeiten oder täglich unterwegs sind?

Um diese Fragen zu beantworten, wurde die hier vorgestellte Studie durchgeführt. Sie betrachtet die Berliner Kieze, in denen bereits Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung umgesetzt wurden, von Sperren für den Durchgangsverkehr bis zu neuen Aufteilungen des Straßenraums. Die Studie vergleicht diese Orte miteinander und untersucht, welche Muster sich erkennen lassen. So entsteht ein Bild, das über einzelne Projekte hinausgeht und zeigt, was viele dieser sogenannten Kiezblocks gemeinsam haben.

Abb:
Verkehrsberuhigung Bergmannkiez



Was wurde untersucht?



Sicherheit im Straßenraum:

Wie verändern sich Unfälle und Gefahrenpunkte in beruhigten Wohnvierteln?



Erfahrungen der Menschen:

Wie bewerten Bewohnerinnen und Bewohner die Veränderungen?
Welche Bedürfnisse haben Kinder, Eltern, ältere Menschen oder Gewerbetreibende?



Der öffentliche Diskurs:

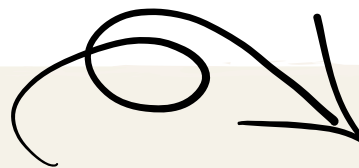
Wie wird über Verkehrsberuhigung gesprochen?
Welche Konflikte treten auf? Wo gibt es Übereinstimmungen?

Um diese drei Bereiche zu verstehen, haben wir unterschiedliche Informationen der letzten Jahre zusammengeführt: polizeiliche Unfallzahlen, Umfrageergebnisse mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden aus umgesetzten Kiezblocks sowie die Ergebnisse verschiedener Beteiligungsverfahren. Die Zusammenführung dieser unter-

schiedlichen Untersuchungen aus Berliner Kiezen zeigt uns nicht nur, wie sicher Wege wirklich sind, sondern auch, wie sicher sie sich anfühlen. Sie macht sichtbar, wo Menschen sich wohler fühlen, wo Sorgen bestehen, etwa zur Erreichbarkeit oder zum Lieferverkehr und wo Veränderungen besonders stark erlebt werden.

Du interessierst Dich für die Daten, Zahlen und Fakten hinter dieser Studie?

Dann wirf einen Blick in den ausführlichen Forschungsbericht zur Verkehrsberuhigung. Die Langfassung bietet vertiefte Analysen, methodische Hintergründe sowie detaillierte Ergebnisse und liefert damit eine fundierte Grundlage für alle, die sich intensiver mit den Wirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auseinandersetzen möchten.



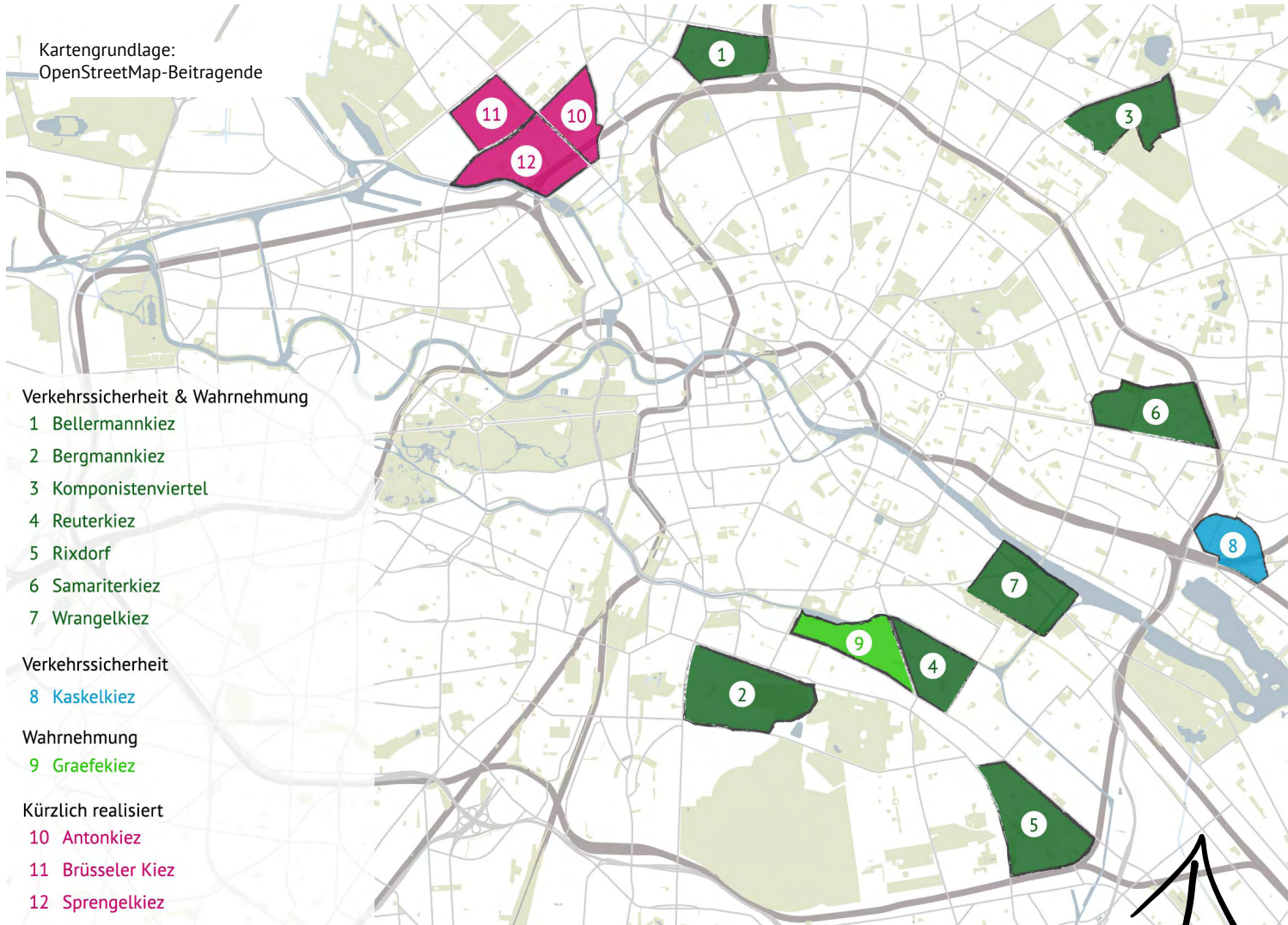


Abb:
Übersicht der bereits
umgesetzten Kiezblocks

Realisierte Kiezblocks

Auf dieser Karte ist zu sehen, wo in den letzten Jahren in Berlin bereits Verkehrsberuhigungen flächendeckend umgesetzt wurden und welche Wohnviertel besonders genau untersucht wurden. Sie macht sichtbar, wie vielfältig die Stadt ist und wie unterschiedlich die Ausgangslagen in den Bezirken sein können.

Die folgenden Seiten führen durch diese drei Bereiche. Sie erklären, welche Muster sich zeigen, welche Sorgen und Hoffnungen oft genannt werden und welche Lösungen funktionieren. Ziel ist es, die Entwicklungen in Zusammenhang mit Kiezblocks verständlich zu machen. Dies dient als Grundlage darüber nachzudenken, wie Berlin in Zukunft sicherer, ruhiger und lebenswerter werden kann.



Abb:
Verkehrsberuhigung am
Seine-Ufer in Paris

ÜBRIGENS:

Auch andere Städte zeigen, Verkehrsberuhigung wirkt

In Barcelona, Paris, London und Gent wurden große Wohngebiete beruhigt. Dort fahren weniger Autos durch die Straßen, Kinder können sicherer unterwegs sein und ältere Menschen fühlen sich wohler. Viele dieser Orte sind heute lebendige Nachbarschaften mit mehr Platz zum Spielen, Sitzen und Begegnen. Die Beispiele zeigen: Verkehrsberuhigung wirkt und Berlin kann davon lernen.

International wird Verkehrsberuhigung oft nicht als Einzelprojekt verstanden, sondern als Plan für zusammenhängende Nachbarschaften. In Barcelona werden mehrere Häuserblöcke zu „Superblocks“ gebündelt: Durchgangsverkehr wird herausgehalten, Kreuzungen werden zu kleinen Plätzen, Begrünung und Aufenthalt werden mitgedacht. In London entstehen verkehrsarme Nach-

barschaften mit verbesserter Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur: Wohnstraßen bleiben erreichbar, sind aber keine Abkürzung für Autos mehr. Das macht Wege ruhiger und übersichtlicher. In Paris werden ganze Bereiche als „beruhigte Viertel“ organisiert – mit dem Ziel, dass wichtige Orte im Alltag gut erreichbar sind. Viele Projekte werden dort zudem mit Beteiligung begleitet, zum Beispiel über Beteiligungsbudgets und Formate, in denen Bürger:innen Ideen einbringen.

Die wichtigste Lehre aus diesen Städten: Erfolg entsteht durch klare Ziele, gutes Design und gute Erklärung. Wenn transparent geplant wird, Bürger:innen mitreden können und Ergebnisse offen ausgewertet werden, sinken Konflikte – und die Zustimmung wächst.

Verkehrssicherheit

Warum Kiezblocks Straßen sicherer für alle machen



Wie wird Sicherheit im Straßenverkehr objektiv gemessen? Die polizeilich gemeldeten Unfallstatistiken geben Hinweise auf Orte, die ein Sicherheitsrisiko für Verkehrsteilnehmende im Straßenverkehr darstellen. Das Unfallrisiko beeinflusst Menschen, wie sie öffentlichen Raum wahrnehmen und ob sie ihn nutzen. Gleichzeitig kann dadurch auch die Erreichbarkeit und das Wohlbefinden im öffentlichen Raum eingeschränkt werden. Die gute Nachricht: Wo der Kfz-Durchgangsverkehr in Wohnstraßen konsequent reduziert wird, sinkt auch das Unfallgeschehen, z.B. 40% weniger im Reuterkiez (siehe Abb.).

Genau hier setzt flächendeckende Verkehrsberuhigung an: Sie macht den Kiez übersichtlicher, senkt Geschwindigkeiten und reduziert Konflikte, nicht nur punktuell, sondern strukturell.

Das Wirkprinzip ist einfach: Weniger Kfz-Durchgangsverkehr bedeutet weniger gleichzeitige Begegnungen, weniger überraschende Situationen durch hohe Geschwindigkeiten und mehr Ruhe im Straßenraum. Davon profitieren besonders Kinder, ältere Menschen sowie alle, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

Vision Zero

Die statistische Auswertung von Unfalldaten zeigt: Verkehrsberuhigte Quartiere sind sicherer und bringen Berlin Schritt für Schritt näher an die Vision Zero. Das klare Ziel: Niemand soll im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden. Dieses Leitbild geht davon aus, dass zwar menschliche Fehler unvermeidbar sind, schwere Unfallfolgen jedoch nicht. Entscheidend ist daher die Gestaltung des Straßenraums. Wo Geschwindigkeiten reduziert, Durchgangsverkehre begrenzt und Konfliktpunkte entschärft werden, sinkt das Risiko schwerer Unfälle deutlich.

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass Verkehrsberuhigung genau an diesen Punkten ansetzt. Sie verbessert die Sicherheit im Wohnumfeld und schützt besonders verletzbare Gruppen wie Kinder, ältere Menschen sowie zu Fuß Gehende und Radfahrende. Sie hat keine negativen Effekte auf angrenzende Hauptstraßen. Damit ist Verkehrsberuhigung kein Experiment, sondern verantwortungsvolle Sicherheitspolitik und leistet einen messbaren Beitrag zu einer Stadt, in der alle sicher unterwegs sind.

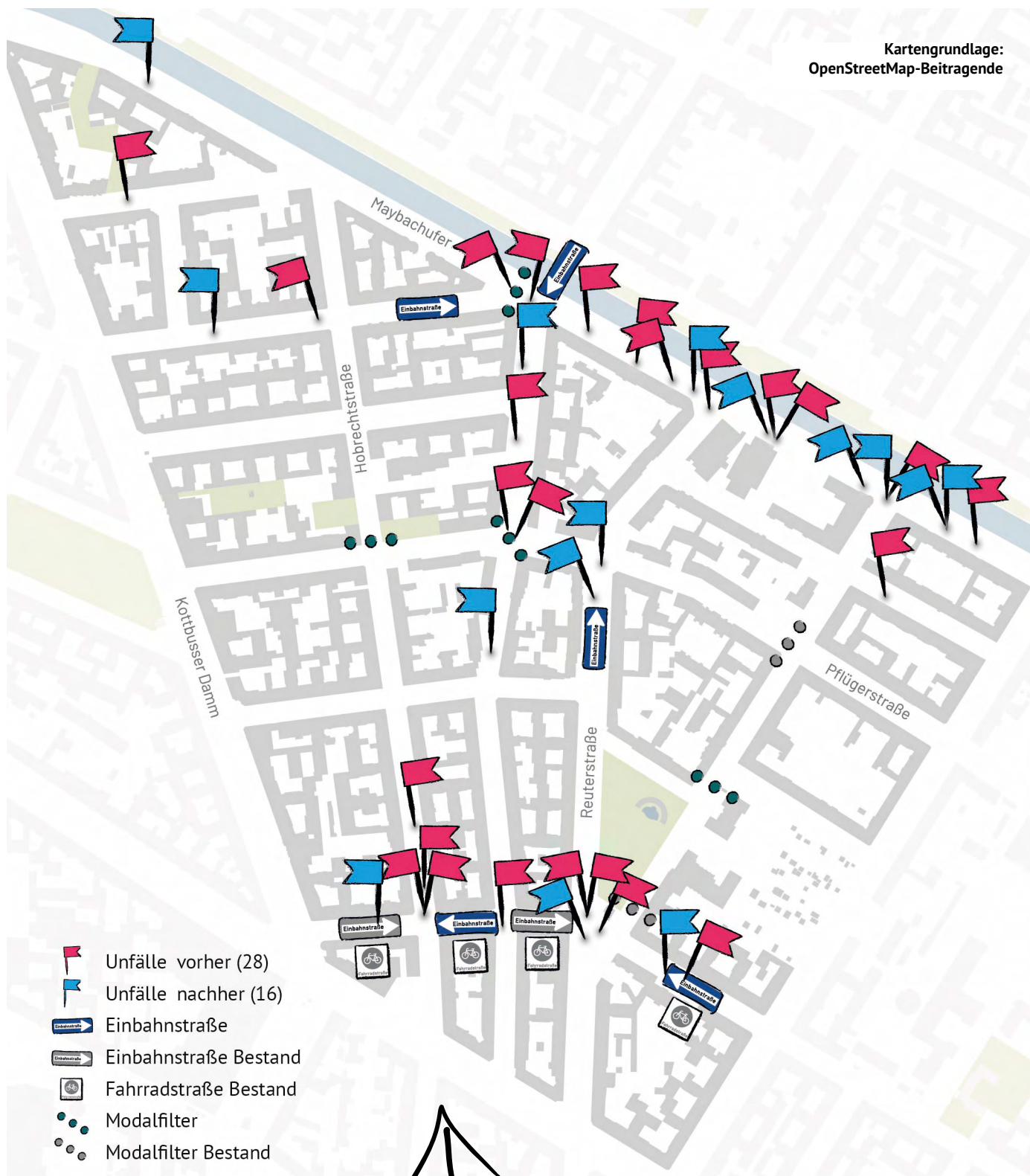


Abb:
Entwicklung der Unfallzahlen Reuterkiez
vor (12/22-11/23) und nach (02/24-01/25)
der Umsetzung des Kiezblocks

Was wird untersucht und warum?

Verkehrsberuhigung ist besonders dort effektiv, wo die meisten Menschen wohnen: im Nebenstraßennetz. Kiezblocks setzen genau an diesem Punkt an. Durch modale Filter, geänderte Straßenführung mit Einbahnstraßen oder Diagonalsperren wird der Kfz-Durchgangsverkehr weitgehend unterbunden. Anliegerverkehr und Rettungsdienste bleiben davon aber unberührt und haben weiter Zugang.

Für die Metastudie wurden acht weitgehend umgesetzte Berliner Kiezblocks ausgewertet. Entscheidend war nicht „ein einzelnes Verkehrsberuhigungselement“, sondern das gemeinsame Wirkprinzip: weniger Kfz-Durchgangsverkehr. Analysiert wurde, wie sich Unfälle mit Personenschaden in drei Bereichen verändern:

1. Im inneren Wohnstraßennetz
2. Auf angrenzenden Hauptstraßen
3. In Übergangsbereichen an Knotenpunkten

Die zentrale Vergleichslogik ist leicht verständlich: Das Unfallgeschehen im Jahr 2018 (letztes Jahr ohne Kiezblock-Umsetzungen) wird dem Jahr 2024 gegenübergestellt. Zusätzlich wurden Vorher-/Nachher-Zeiträume rund um die Umsetzung betrachtet. Wichtig: Die Daten zeigen Tendenzen. Umso stärker ist das Signal, wenn über mehrere Kennzahlen hinweg ein konsistentes Bild entsteht.

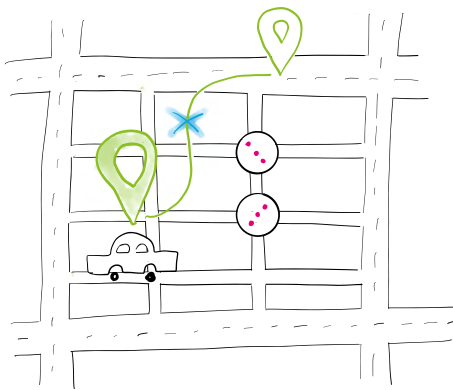
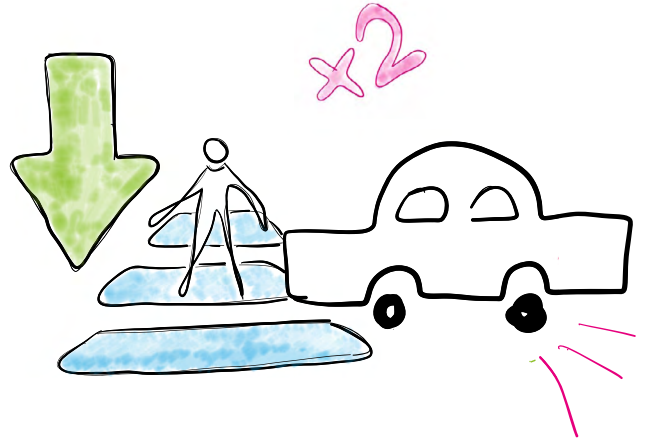
Abb:
Temporäre Spielstraße in Berlin-Steglitz



Was zeigen die Zahlen?

Mehr Sicherheit messbar

In verkehrsberuhigten Quartieren gehen Unfälle **doppelt** so schnell zurück als im Berliner Durchschnitt. Im Vergleich von 2018–2024 gingen Unfälle mit Verletzten berlinweit um rund **9 Prozent** zurück. Innerhalb der untersuchten Kiezblocks fiel der Rückgang deutlich stärker aus: insgesamt gingen die Unfälle mit Personenschäden um knapp **30 Prozent** zurück.

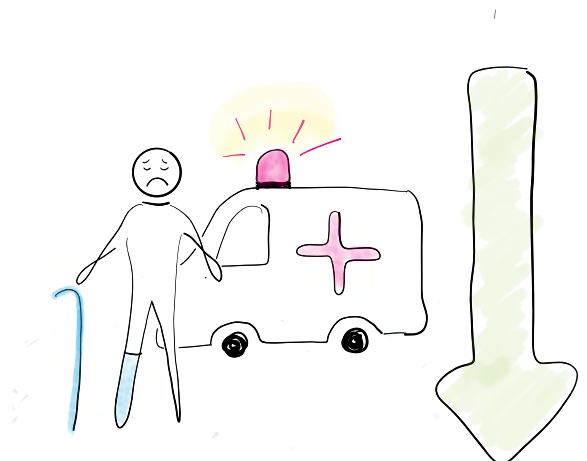


Keine Verlagerung

Gleichzeitig gibt es keinen Hinweis auf eine Verlagerung des Unfallgeschehens auf angrenzende Hauptstraßen. Auch dort gehen die Unfallzahlen zurück. Die Ergebnisse zeigen damit, dass die erhöhte Verkehrssicherheit in den Kiezen nicht zulasten anderer Straßen geht und **keine negativen** Ausweich- oder Verlagerungseffekte auftreten.

Weniger schwere Folgen

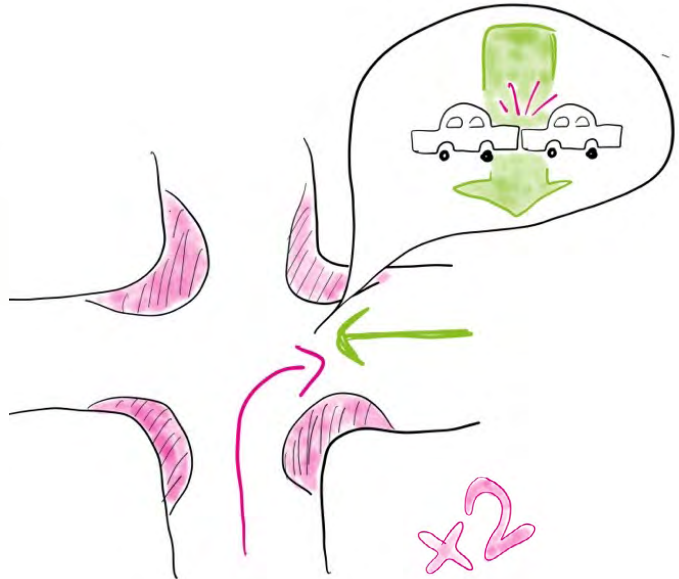
Besonders bei schweren Unfällen zeigt sich ein Rückgang, ein wichtiges Signal für den Schutz von Leben und Gesundheit. Während in Berlin im Vergleichszeitraum die schweren Unfälle nur um **17 Prozent** sanken, nahmen innerhalb der Kiezblocks die schweren Unfälle um **58 Prozent** ab. Dieses Bild bestätigt sich im direkten Vorher-Nachher-Vergleich rund um die Umsetzung der Kiezblocks: Über alle untersuchten Quartiere hinweg gehen Unfälle mit Verletzten um rund **17 Prozent** zurück, auf Hauptverkehrsstraßen sogar um etwa **19 Prozent**. Die Ergebnisse zeigen, dass Verkehrsberuhigungsmaßnahmen mit messbaren Verbesserungen der objektiven Verkehrssicherheit einhergehen.



Mehr Sicherheit für Rad- und Fußverkehr

Kiezblocks öffnen den Straßenraum für Menschen und aktive Mobilität. Der deutliche Rückgang der Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zeigt, dass insbesondere diese Gruppen profitieren. Zwischen 2018 und 2024 sinken diese Unfälle berlinweit um rund **14 Prozent**, im Umfeld der Kiezblocks um

etwa **21 Prozent** und im inneren Wohnstraßennetz sogar um rund **34 Prozent**, mehr als **doppelt** so stark wie berlinweit. Damit steigen Sicherheit und Aufenthaltsqualität trotz höherer Fuß- und Radverkehrsdichte. Zugleich bleiben die Übergänge zwischen Wohn- und Hauptstraßen stabil, zusätzliche Risiken sind nicht erkennbar.



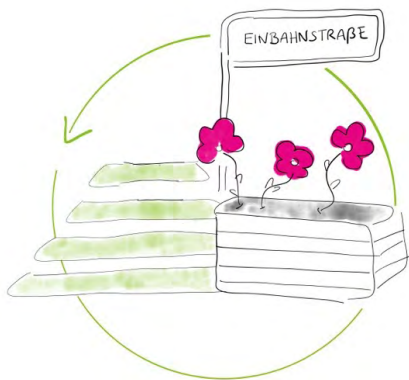
Weniger Risiko an Übergängen & Knotenpunkten

Da sich viele Unfälle an Knotenpunkten ereignen, wurde untersucht, ob Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Kiezblocks das Unfallrisiko an den Übergängen zwischen Wohn- und Hauptstraßen erhöhen. Die Ergebnisse sind eindeutig: In diesen Übergangsbereichen bleibt das Unfallgeschehen mit Verletzten stabil, ein Anstieg ist nicht erkennbar.

Gleichzeitig gehen Einbiege- und Kreuzungsunfälle mit Verletzten im Umfeld der Kiezblocks deutlich stärker zurück als berlinweit. Zwischen 2018 und 2024 sinkt diese Unfallart dort um rund **24 Prozent** und damit mehr als **doppelt** so stark wie im Berliner Durchschnitt (**rund 11 Prozent**). Weniger Kfz-Verkehr aus den Kiezen führt entsprechend zu weniger Konflikten beim Einbiegen und Kreuzen.



Abb:
Verkehrsberuhigung auf dem Lausitzer Platz



Die Ergebnisse sind eindeutig

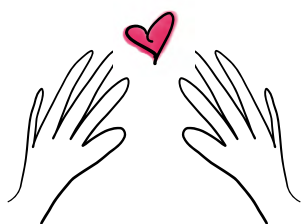
Verkehrsberuhigung macht Wohnviertel nachweislich sicherer. Sie verbessert Sicherheit in Nachbarschaften, ohne Risiken auf Hauptstraßen zu verlagern und sie schützt besonders verletzungsgefährdete Gruppen. Trotz der noch geringen Fallzahlen an umgesetzten Kiezblocks wird dies bereits deutlich. Daraus folgt ein klarer Praxisauftrag: Verkehrsberuhigung konsequent, verständlich und sicher umsetzen, mit guter Beschilderung, klaren Sichtbeziehungen, sicheren Querungen und regelmäßiger Erfolgskontrolle.

Akzeptanz und Wahrnehmung

Wie die Menschen vor Ort Kiezblocks erleben

Kiezblocks verändern den Alltag der Menschen direkt vor ihrer Haustür. Damit solche Veränderungen gelingen, ist wichtig zu wissen: Fühlen sich die Menschen sicherer? Wird es ruhiger? Wie beurteilen Anwohnende, lokale Gewerbe und andere Gruppen die neuen Regeln im Straßenraum?

Um das zu verstehen, wurden in mehreren Berliner Wohnvierteln Befragungen und Beteiligungsverfahren ausgewertet, vom Samariterkiez bis zum Komponistenviertel. Es wurden Online-Befragungen, Briefbefragungen, Straßenbefragungen, Realexperimente und Werkstätten betrachtet. So sind Rückmeldungen von mehreren tausend Menschen eingeflossen. Die hier gezeigten Grafiken fassen diese Ergebnisse zusammen und machen sichtbar, was die Anwohnenden über die Kiezblocks denken.



**Unsere Auswertung zeigt ein
klares Bild:**

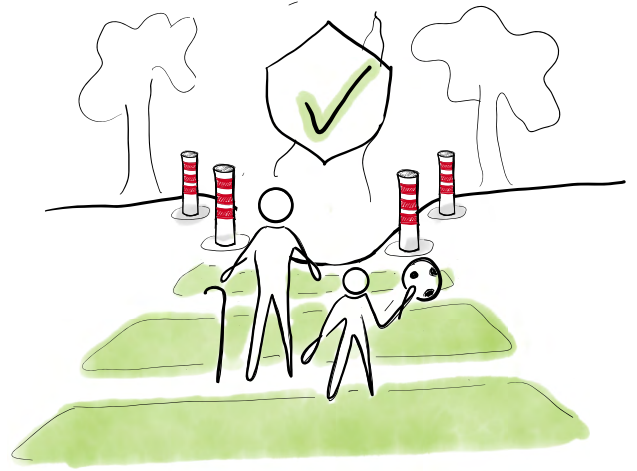
**In allen untersuchten Quartieren
gibt es eine deutliche Mehrheit,
die Verkehrsberuhigung unterstützt.**

Je nach Viertel stimmen etwa zwei von drei Personen den Maßnahmen zu. Nur eine kleinere Gruppe lehnt sie klar ab, ein Teil ist unentschieden oder noch unsicher. Besonders wichtig: Diese Mehrheit findet sich in sehr unterschiedlichen Kiezen, in dichten Altbaugebieten genauso wie in gemischten Wohnvierteln.

Gleichzeitig werden ähnliche Konfliktfelder immer wieder genannt: Parken, Lieferverkehr, Erreichbarkeit, neue Wegeführungen. Diese Konflikte sind also kein Zeichen dafür, dass Kiezblocks grundsätzlich abgelehnt werden. Sie zeigen vor allem, wo sich Gewohnheiten ändern und Regeln noch eingeübt werden müssen.

Verkehrsberuhigung erhöht die wahrgenommene Sicherheit deutlich.

In allen untersuchten Kiezen wird der Straßenraum nach der Verkehrsberuhigung als sicherer wahrgenommen, besonders für Kinder, ältere Menschen und zu Fuß Gehende. Menschen berichten von weniger Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen und besser gesicherten Querungen.

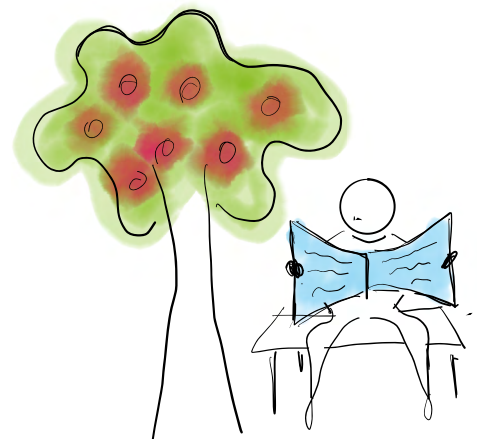


Verkehrsberuhigung macht Wohnstraßen spürbar ruhiger.

Auf den beruhigten Straßen sinken die Mengen an Kraftfahrzeugen deutlich. Viele Befragte beschreiben, dass es spürbar leiser geworden ist. Insgesamt werden die Wohnstraßen ruhiger und besser nutzbar.

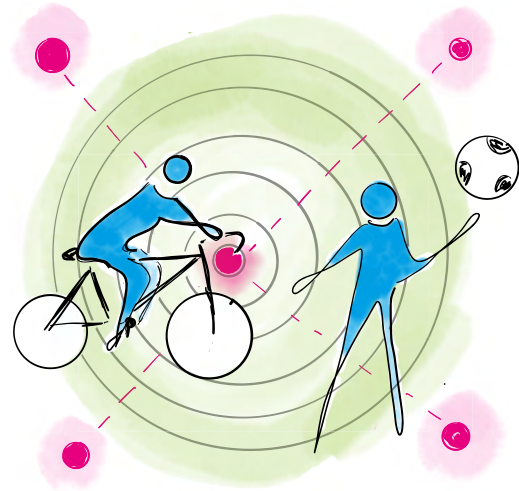
Verkehrsberuhigung wird besonders positiv bewertet, wenn sie mit Begrünung einhergeht.

Dort, wo Verkehrsberuhigung mit Begrünung, Sitzgelegenheiten und klarer Gliederung des Raumes verbunden wird, steigt die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld deutlich. Menschen bleiben lieber draußen, Kinder nutzen den Straßenraum mehr zum Spielen. Übergangslösungen mit vielen provisorischen, uneinheitlichen Elementen werden dagegen kritischer gesehen.



Deutlich mehr Wege werden mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt.

In den Befragungen berichten viele Menschen, dass sie mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bleibt stabil hoch. Beim eigenen Auto zeigt sich: Veränderungen entstehen eher dadurch, dass Autos gar nicht erst angeschafft werden, weniger durch deutlich selteneres Fahren. Konflikte gibt es vor allem rund um Lieferlogistik, Stellplätze und Zufahrtsrechte für bestimmte Gruppen.



Unterschiedliche Alltage, gemeinsame Ziele.

In allen Kiezen gibt es eine Mehrheit, die Verkehrsberuhigung befürwortet. Die Konfliktlinien verlaufen vor allem zwischen autoarmen und autoabhängigen Haushalten sowie zwischen Anwohnenden und Gewerbe. Autoarme Haushalte erleben viele direkte Vorteile und sind besonders positiv eingestellt. Autoabhängige Gruppen sind skeptischer, lehnen die Maßnahmen aber oft nicht grundsätzlich ab, sondern sorgen sich um ihren Alltag.

Frühzeitige und verständliche Information erhöht die Zustimmung.

Wo frühzeitig informiert, zugehört und verständlich erklärt wird, ist die Zustimmung höher. Transparent geplante Maßnahmen, gut gestaltete Straßenräume und verlässliche Umsetzungen stärken das Vertrauen. Temporäre Elemente ohne klare Erklärung verstärken dagegen Unsicherheit.





Abb:
Einweihung der Sommerstraße
in der Ackerstraße



Was das für Berlin bedeutet

In der Summe machen die durchgeführten Befragungen deutlich: Kiezblocks und Verkehrsberuhigung sind bei einer breiten Mehrheit beliebt und akzeptiert. Diese Haltung speist sich aus spürbaren Verbesserungen im Alltag, mehr Sicherheit, weniger Lärm und besserer Aufenthaltsqualität. Entscheidend ist, dass Maßnahmen gut erklärt, gerecht gestaltet und zuverlässig umgesetzt werden. Dann können Kiezblocks helfen, Verkehrsberuhigung als verlässliches Stadtentwicklungskonzept in Berlin zu verankern.

Öffentlicher Diskurs Gegenwind und Rückenwind für Kiezblocks



Kiezblocks sind mehr als eine technische Maßnahme. Sie sind zu einem starken Symbol geworden und genau deshalb wird in Berlin so viel und so emotional über sie gesprochen. Die Diskursanalyse zeigt: Wie Menschen über Verkehrsberuhigung denken, hängt nicht nur von den Erfahrungen im eigenen Kiez ab, sondern auch davon, wie Medien, Politik und Verbände das Thema erzählen.

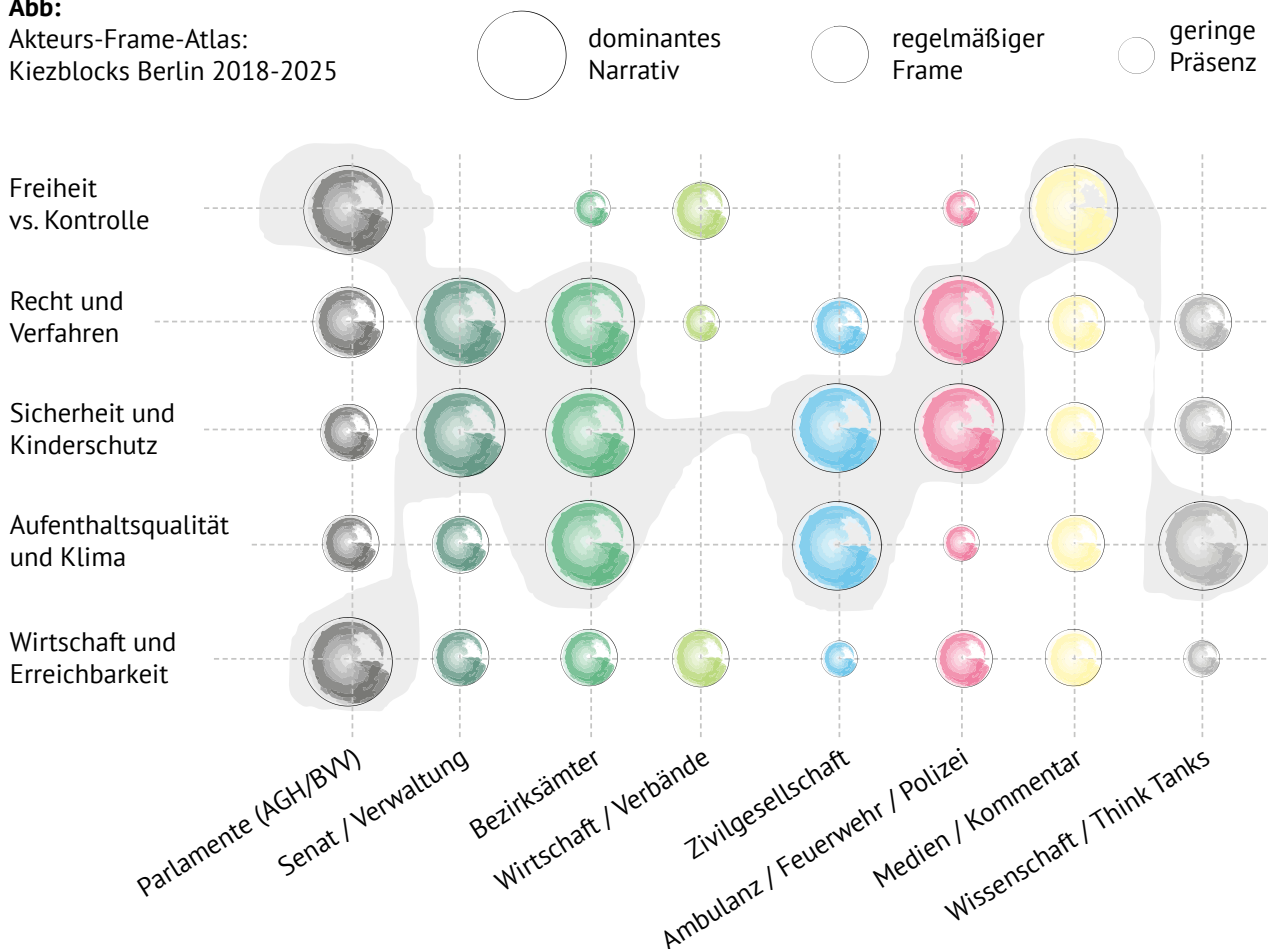
In vielen Beiträgen stehen einfache Gegensätze im Mittelpunkt: Freiheit gegen Kontrolle, Auto gegen Poller, Regierung gegen Bürger:innen. Diese Bilder verbreiten sich schnell und beeinflussen die Wahrnehmung stärker als sachliche Informationen. Besonders Boulevardmedien verstärken diese Konflikte mit zugespitzten Begriffen. Gleichzeitig argumentieren Qualitätsmedien, Bezirke und Gerichte eher faktenbasiert – sie betonen Sicherheit, Verfahren und rechtliche Grundlagen.

Abb:
Kiezblock Pankow



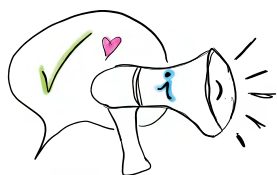
Abb:

Akteurs-Frame-Atlas:
Kiezblocks Berlin 2018-2025



Die Analyse von über 400 Artikeln, Parlamentsdokumenten und Stellungnahmen zeigt: Bestimmte Ereignisse lösen starke Wellen in der öffentlichen Debatte aus, etwa Gerichtsurteile oder politische Entscheidungen wie der Finanzierungsstopp. Dann verschiebt sich die Diskussion von Fachfragen hin zu Symbolkämpfen.

Trotz dieser Polarisierung gibt es klare Chancen: Wo Bezirke transparent kommunizieren, Beteiligung ernst nehmen und lokale Erfahrungen sichtbar machen, wird der Diskurs ruhiger. Positive Geschichten über mehr Sicherheit und Lebensqualität wirken stärker, wenn sie nachvollziehbar erzählt und mit echten Beispielen aus den Kiezen verbunden werden.



Die zentrale Erkenntnis lautet:

Gute Kommunikation mit den Menschen vor Ort ist der Schlüssel, um Kritik und Gegenwind früh aufzufangen. Vertrauen aufbauen und die Menschen am Entstehungsprozess teilhaben lassen, ist wichtig.

Handlungsempfehlungen

Gemeinsam anpacken: Was jetzt wichtig ist



Die Metastudie zeigt deutlich: Verkehrsberuhigung ist in Berlin wirksam und sie hat eine breite gesellschaftliche Grundlage. Jetzt braucht es den politischen nächsten Schritt: Verkehrsberuhigung darf nicht vom Zufall einzelner Projekte abhängen, sondern muss als verlässliches, stadtweites Programm gestaltet werden.

Dafür braucht es klare politische Ziele, eine abgestimmte Umsetzung über Senat und Bezirke hinweg und den Mut, Sicherheit und Lebensqualität konsequent in den Mittel-

punkt zu stellen, besonders für Kinder, ältere Menschen und alle, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

Entscheidend ist: Die Maßnahmen müssen verständlich erklärt, gemeinsam mit den Menschen vor Ort entwickelt und transparent ausgewertet werden. So wird aus Kiezblocks kein Streitfall, sondern ein gemeinsames Versprechen: Berlin kann sicherer, ruhiger und lebenswerter werden, wenn wir es zusammen anpacken.



Verkehrsberuhigung gelingt dort am besten, wo sie als gemeinsames Projekt verstanden wird, für mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität und mehr Miteinander in Berlin.

Vom Kiezblock zum Nachbarschaftskiez

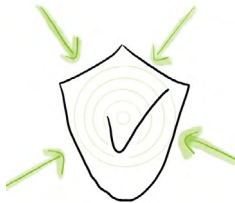
Was wir lernen: Verkehrsberuhigung wirkt am stärksten, wenn sie über einzelne Straßen hinausgedacht wird. Das Leitbild des Nachbarschaftskiez versteht Straßen nicht nur als Verkehrsflächen, sondern als öffentliche Räume für Sicherheit, Begegnung und Alltag. Hier werden sichere Wege, Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung und soziale Nutzung gemeinsam entwickelt. Internationale Erfahrungen und Berliner Beispiele zeigen: Wo Gestaltung, Beteiligung und lokales Alltagsleben zusammenspielen, wächst Akzeptanz dauerhaft.

So geht's: Packen wir gemeinsam an



Verkehrsberuhigung als stadtweites Programm denken.

Klare Ziele, feste Wirkprinzipien und priorisierte Quartiere schaffen Planungssicherheit, weg von Einzelprojekten, hin zu einem verlässlichen Gesamtansatz.



Sicherheit in den Mittelpunkt stellen.

Der Schutz von Kindern oder Senior:innen muss Leitmotiv von Planung, Gestaltung und Kommunikation sein.



Qualität sichtbar machen.

Begrünung, Sitzgelegenheiten und klare Raumaufteilung erhöhen Akzeptanz. Gute Gestaltung ist kein Extra, sondern Voraussetzung.



Beteiligung verbindlich verankern.

Frühe, transparente und zielgruppenspezifische Beteiligung stärkt Vertrauen und reduziert Konflikte nachhaltig.



Gewerbe und Logistik aktiv einbeziehen.

Ladezonen, Zufahrtsregelungen und klare Ansprechpartner entschärfen zentrale Sorgen und schaffen tragfähige Lösungen.



Wirkung messen und offen zeigen.

Ein stadtweites Monitoring mit verständlichen Vorher-Nachher-Ergebnissen macht Erfolge sichtbar und stärkt den öffentlichen Rückhalt.

Du möchtest die Ergebnisse dieser Studie noch genauer nachvollziehen und Dich vertieft mit den Daten, Zahlen und Hintergründen befassen?

Diese Broschüre basiert auf den Ergebnissen der Studie „Verkehrsberuhigung in Berlin. Wissenschaftliche Metastudie zu Verkehrssicherheit, Akzeptanz und öffentlichen Diskursen im Rahmen von flächendeckenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Berlin“. Die Langfassung bietet vertiefte Analysen, methodische Erläuterungen und sämtliche Ergebnisse zu den Wirkungen, Voraussetzungen und Erfolgsfaktoren von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

Der ausführliche Forschungsbericht ist unter folgendem Link abrufbar
<https://doi.org/10.26128/2026.1>



