



KIEZBLOCKS PANKOW: GEWERBESTUDIE

BERLIN



IMPRESSUM

Kiezblocks Pankow: Gewerbestudie

Forschungsbericht 05/2026

DOI: [10.26128/2026.8](https://doi.org/10.26128/2026.8)

AUFTRAGGEBER

Bezirksamt Pankow von Berlin
Abt. Stadtentwicklung und Bürgerdienste
Stadtentwicklungsamt
Postfach 730113
13062 Berlin
kiezblock@ba-pankow.berlin.de



AUFTRAGNEHMER

gruppe F
Freiraum für Alle GmbH
Lützowstraße 102-104
10785 Berlin



STRATMO - Strategische Mobilitätsplanung
Rammert & Hausigke GbR
Hubertusstraße 13
12163 Berlin



AUTOR:INNEN

Bettina Walther
Sven Hausigke
Sophie Held
Paula Pichler
Gordon Retzlaw

ZITIEREN ALS

gruppe F & STRATMO (2026): Kiezblocks Pankow: Gewerbestudie. Forschungsbericht. Berlin: STRATMO - Strategische Mobilitätsplanung. <https://doi.org/10.26128/2026.8>

Inhalt

1. Über die Studie.....	3
2. Bestandsanalyse.....	5
3. Quantitative Befragung der Gewerbetreibenden.....	8
4. Qualitative Interviews mit Gewerbetreibenden	10
5. Zusammenführung Ersterhebung: Mixed Methods.....	13
ANHANG.....	15
Anhang 1: Bestandsanalyse.....	16
Anhang 2: Quantitative Befragung der Gewerbetreibenden.....	29
Anhang 3: Qualitative Befragung mit Gewerbetreibenden.....	41
Anhang 4: Wissenschaftliche Studien	50

Abkürzungsverzeichnis

- DL: Dienstleistungen
- KFZ: Kraftfahrzeug
- ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr
- PKW: Personenkraftwagen
- PNV: Personennahverkehr
- Q: Quartal

1. Über die Studie

Das Winsviertel, maßgeblich durch kleingewerbliche Strukturen geprägt, soll durch verkehrlenkende Maßnahmen wie bspw. Einbahnstraßen vom Kfz-Durchgangsverkehr entlastet, die Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende erhöht und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Um in einem Vorher-nachher-Vergleich Auswirkungen der Verkehrsberuhigung auf die lokale Gewerbestruktur darzustellen, werden die bestehenden gewerblichen Strukturen im Winsviertel und Bötzowkiez zu zwei Zeitpunkten, vor und nach Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen im Winsviertel, systematisch erfasst und Gewerbetreibende befragt. Durch die Ergebnisse der Studie kann der Bezirk die Kiezblock-Maßnahmen insgesamt besser bewerten, um zukünftig für alle Straßennutzende die Maßnahmen gezielter umsetzen zu können und damit die Bedürfnisse der lokalen Wirtschaft in der Stadtentwicklung berücksichtigen. Sie kann als Pilotstudie für die Einrichtung von Kiezblocks - auch über die untersuchten Kieze hinaus - betrachtet werden.

Hintergrund

Von September 2024 bis Januar 2025 wurde in den Pankower Kiezen Winsviertel, Bötzowkiez und Grüne Stadt die Umsetzung von Kiezblocks untersucht. Neben Verkehrsbeobachtungen und -zählungen wurden die Bürgerinnen und Bürger sowie die Gewerbetreibenden einbezogen. Im Ergebnis sind Verkehrskonzepte für drei Kiezblocks entstanden, eine Umsetzung der Maßnahmen ist zunächst im Winsviertel vorgesehen. Im Rahmen einer Werkstatt mit Gewerbetreibenden im November 2024 wurde die Sorge vor negativen Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf Umsatzzahlen und die Erreichbarkeit laut. Darauf reagiert der Bezirk mit dieser Studie.

Ziel

Mit der Untersuchung soll eine belastbare Datengrundlage für die Bewertung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrsberuhigung und wirtschaftlicher Entwicklung geschaffen werden. So können lokale Perspektiven sichtbar gemacht, Akzeptanzprozesse unterstützt und Handlungsempfehlungen für eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung abgeleitet werden, die sowohl die Bedürfnisse der Anwohnenden als auch der lokalen Wirtschaft im Blick hat. Die Ergebnisse sollen Grundlage für eine differenzierte Bewertung der Maßnahmen sein.

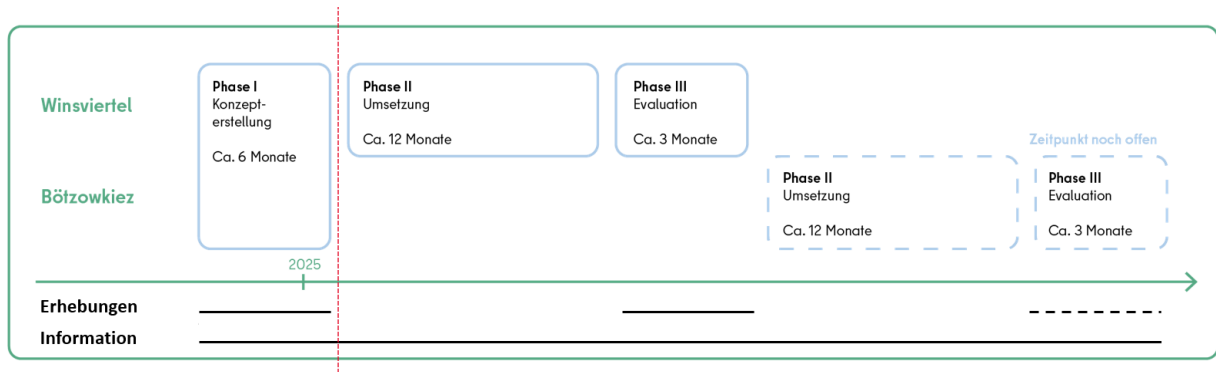
Wissenschaftliche Einordnung

Nationale und internationale Studien zu den Auswirkungen verkehrsberuhigter Straßenräume auf Gewerbebetriebe zeigen ein weitgehend konsistentes Bild: Verkehrsberuhigung führt in der Regel nicht zu systematischen Umsatzrückgängen, sondern geht häufig mit stabilen oder sogar positiven Entwicklungen einher. Trotz dieser gut belegten Befunde über die positiven Auswirkungen von Kiezblockmaßnahmen auf Gewerbetreibende bestehen Wissenslücken, insbesondere für wohngeprägte Quartiere und kleinteilige Gewerbestrukturen, wie sie für Berliner Kieze typisch sind. Internationale Studien konzentrieren sich überwiegend auf Innenstädte, Fußgängerzonen oder stark frequentierte Geschäftsstraßen und untersuchen vor allem ex-post-Effekte bereits umgesetzter Maßnahmen. Wenig erforscht sind hingegen die Erwartungen, Befürchtungen und betrieblichen Anforderungen von Gewerbetreibenden in Quartieren, in denen punktuelle Verkehrsberuhigung (z. B. Diagonalsperren, Einbahnregelungen) eingeführt wird, ohne dass der Raum zu einer klassischen Einkaufszone transformiert wird. Auch die Bedeutung von Lieferlogistik, die Rolle spezifischer Gewerbetypen sowie die Verzahnung von lokaler Mobilität und betrieblicher Alltagspraxis sind in der bestehenden Literatur nur unzureichend abgebildet.



Ablauf

Für die Gewerbestudie werden zwei Kieze vergleichend betrachtet, das Winsviertel, in dem zuerst Maßnahmen umgesetzt werden und der Bötzowkiez, in dem eine Umsetzung der Kiezblockmaßnahmen erst nachgelagert erfolgen wird. Durch die Erhebung zu zwei Zeitpunkten, vor und nach der Maßnahmenumsetzung im Winsviertel, können Rückschlüsse auf Einflüsse der Kiezblock-Maßnahmen gezogen und diese von allgemeinen Entwicklungen der Gewerbestruktur abgegrenzt werden.



- **Phase 1 - abgeschlossen**
 - Bestandserfassung und -analyse
 - Quantitative Befragung der Gewerbetreibenden
 - Qualitative Interviews mit Gewerbetreibenden
- **Phase 2 - geplant 3-6 Monate nach Maßnahmenumsetzung im Winsviertel**
 - Bestandserfassung und -analyse, Darstellung der Veränderungen zwischen Erst- und Zweiterhebung
 - Quantitative Befragung der Gewerbetreibenden
 - Qualitative Interviews mit Gewerbetreibenden
 - Evaluation und Empfehlungen

Dieser Zwischenbericht umfasst die Ergebnisse aus Phase 1. Er wird nach Umsetzung der Kiezblockmaßnahmen um die Ergebnisse aus der zweiten Phase, Evaluationsergebnisse und Empfehlungen ergänzt.

In den jeweiligen Kapiteln sind sowohl Methode als auch die Kernaussagen zusammengefasst. Die ausführlich aufbereiteten Ergebnisse der Befragungen finden sich im Anhang.

2. Bestandsanalyse

Im Winsviertel und im Bötzowkiez im Berliner Bezirk Pankow wurden in Phase I Konzepte zur Einführung von Kiezblocks erarbeitet, diskutiert und politisch beschlossen. Ziel dieser Konzepte ist es, durch eine gezielte Anpassung der Verkehrsführung die Sicherheit und den Komfort für Fuß- und Radverkehr zu erhöhen sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern, ohne dabei die grundsätzliche Erreichbarkeit aller Adressen für Kundinnen und Kunden-, Liefer- und Wirtschaftsverkehr einzuschränken. Die vorliegende Bestandsanalyse stellt eine ex-ante-Evaluation des Status quo dar und wurde im vierten Quartal 2025 durchgeführt. Sie bildet die empirische Grundlage für eine geplante Vorher-Nachher-Untersuchung im Zuge der Umsetzung und Evaluation der Maßnahmen.

Das Projekt ist als gestuftes Verfahren angelegt: Während im Winsviertel die Umsetzung der Maßnahmen (Phase II) und eine anschließende dreimonatige ex-post-Evaluation (Phase III) für 2026 vorgesehen sind, sollen die Maßnahmen im Bötzowkiez zeitlich versetzt folgen. Dieses Vorgehen ermöglicht es, Erkenntnisse aus der Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen im Winsviertel unmittelbar für die Planung und Durchführung im Bötzowkiez zu nutzen. Ein besonderer Fokus der Bestandsanalyse liegt auf der Rolle des Gewerbes, da im Beteiligungsprozess deutlich wurde, dass insbesondere Gewerbetreibende differenzierte Anforderungen an Erreichbarkeit, Lieferverkehr und Sichtbarkeit haben sowie starke Einschränkungen fürchten.

2.1 Methodik

Zentraler Bestandteil der Bestandsanalyse ist eine umfassende Erhebung der gewerblichen Struktur in beiden Quartieren. Insgesamt wurden 784 straßenseitige Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss systematisch erfasst. Ergänzend wurden 36 weitere Gewerbeeinheiten im Obergeschoss berücksichtigt, sofern sie straßenseitig ausgeschildert waren. Die Erhebung erfolgte flächendeckend und auf Basis einer Vor-Ort-Begehung sämtlicher Straßen im Winsviertel und im Bötzowkiez.

Zur analytischen Auswertung wurden alle Gewerbeeinheiten nach mobilitätsrelevanten Kategorien klassifiziert, d. h., es wurde sowohl die Erreichbarkeit für Kundinnen und Kunden sowie für die in der Gewerbeeinheiten Arbeitenden und der Bedarf an An- und Ablieferung berücksichtigt. Dabei kamen folgende Hauptkategorien zur Anwendung:

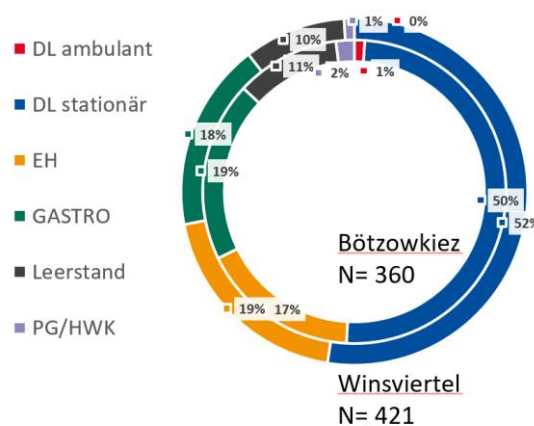
- stationäre Dienstleistungen (Büros, Praxen, Beratungsangebote)
- ambulante Dienstleistungen (mobile Pflege, handwerkliche Außendienste)
- Einzelhandel
- Gastronomie
- produzierendes Gewerbe/Handwerk

Zusätzlich wurden Leerstände systematisch dokumentiert. Zur Qualitätssicherung und Aktualitätsprüfung erfolgte ein Abgleich der erfassten Standorte mit Einträgen in Google Maps. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse mit der Wirtschaftsförderungserhebung aus dem Jahr 2023 verglichen, um Entwicklungen, Neubezüge, Schließungen und Nutzungswechsel nachvollziehen zu können.

Neben der reinen Gewerbeerfassung wurden weitere straßenräumliche Merkmale dokumentiert, die für die Erreichbarkeit und den täglichen Betrieb von Gewerben relevant sind. Dazu zählten unter anderem Liefer- und Ladezonen, Behindertenparkplätze, E-Ladesäulen, Carsharing-Stellplätze, Fahrradabstellanlagen, Haltverbote sowie Auslagen auf Gehwegen. Die Methodik erlaubt somit eine integrierte Betrachtung von Gewerbestruktur, verkehrlicher Infrastruktur und räumlichen Rahmenbedingungen.

2.2 Kernaussagen

Die Bestandsanalyse zeigt, dass das Winsviertel und der Bötzowkiez durch eine kleinteilige, vielfältige und gemischte Gewerbestruktur geprägt sind. In beiden Quartieren dominieren stationäre Dienstleistungen, die mit einem Anteil von rund 51 % den größten Teil der gewerblichen Nutzungen ausmachen. Hierzu zählen insbesondere Arzt- und Therapiepraxen, Büros, Beratungsangebote sowie personenbezogene Dienstleistungen. Einzelhandel und Gastronomie sind mit jeweils etwa 18 % vertreten, während produzierendes Gewerbe und Handwerk mit rund 1 % nur eine marginale Rolle spielen. Der Leerstandsanteil liegt bei etwa 10 % und ist räumlich weitgehend gleichmäßig verteilt.



Ein Vergleich zwischen den beiden Quartieren zeigt keine grundlegenden strukturellen Unterschiede. Zwar wurden im Winsviertel insgesamt mehr Gewerbestandorte erfasst als im Bötzowkiez, die relativen Anteile der einzelnen Gewerbekategorien unterscheiden sich jedoch nur geringfügig. Auch im zeitlichen Vergleich zwischen 2023 und 2025 erweist sich die Gewerbestruktur als stabil. Die Fluktuation ist gering, mit leicht mehr Neubezügen als Schließungen, was zu einem moderaten Rückgang des Leerstands von 0,6 % geführt hat. Insgesamt deutet dies auf eine robuste und wenig volatile Gewerbelandschaft hin, die nicht von kurzfristigen Umbrüchen geprägt ist.

Räumlich lassen sich innerhalb der Quartiere dennoch differenzierte Muster erkennen. Einzelhandel und Gastronomie konzentrieren sich vor allem entlang zentraler und stärker frequentierter Straßen, während stationäre Dienstleistungen weitgehend flächendeckend verteilt sind. Leerstände treten überwiegend vereinzelt auf und sind entlang stark befahrener Durchgangsstraßen tendenziell seltener. Ambulante Dienstleistungen sind ausschließlich im Bötzowkiez in sehr geringer Zahl vorhanden und spielen für das Quartiersbild insgesamt eine untergeordnete Rolle. Produzierendes Gewerbe ist ebenfalls nur punktuell vertreten und beschränkt sich auf emissionsarme, traditionell etablierte Betriebe.

Räumlich lassen sich innerhalb der Quartiere dennoch differenzierte Muster erkennen. Einzelhandel und Gastronomie konzentrieren sich vor allem entlang zentraler und stärker frequentierter Straßen, während stationäre Dienstleistungen weitgehend flächendeckend verteilt sind. Leerstände treten überwiegend vereinzelt auf und sind entlang stark befahrener Durchgangsstraßen tendenziell seltener. Ambulante Dienstleistungen sind ausschließlich im Bötzowkiez in sehr geringer Zahl vorhanden und spielen für das Quartiersbild insgesamt eine untergeordnete Rolle. Produzierendes Gewerbe ist ebenfalls nur punktuell vertreten und beschränkt sich auf emissionsarme, traditionell etablierte Betriebe.

Für die verkehrliche Bewertung ist besonders relevant, dass die Autobesitzquote in beiden Quartieren unter dem Berliner Durchschnitt liegt und viele Alltagswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Gleichzeitig binden die im öffentlichen Raum vorhandenen Querparkplätze vergleichsweise viel Fläche, wodurch Nutzungsspielräume für

andere Verkehrs- und Aufenthaltsformen eingeschränkt werden. Liefer- und Ladezonen sind bereits vorhanden, konzentrieren sich jedoch überwiegend auf die Hauptverkehrsstraßen und nicht auf das Nebenstraßennetz in den Kiezen. Dies deutet darauf hin, dass der Lieferverkehr bereits heute weitgehend über die übergeordneten Straßen abgewickelt wird.

Die zusätzliche Erfassung von Infrastruktur zeigt, dass Carsharing-Angebote, E-Ladesäulen und Fahrradabstellanlagen punktuell vorhanden sind, jedoch räumlich konzentriert entlang stärker frequentierter Straßen liegen. Auffällig ist zudem die große Zahl straßenseitiger Auslagen wie Sitz- und Stehmöbel oder Warenpräsentationen, die wesentlich zur Belebung und kommerziellen Nutzung des öffentlichen Raums beitragen. Die Bedeutung der Erdgeschossnutzungen für das Quartiersleben ist daher von hoher Relevanz.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Ausgangslage für die geplanten verkehrsberuhigenden Maßnahmen durch eine stabile, dienstleistungsorientierte und überwiegend nicht autoabhängige Gewerbestruktur gekennzeichnet ist. Die bestehenden Liefer- und Erreichbarkeitsmuster zeigen, dass die Verkehrsführung gezielt angepasst werden kann, ohne die Funktionsfähigkeit des Gewerbes zu gefährden. Die Bestandsanalyse liefert damit eine belastbare Grundlage für die nachfolgende Umsetzung und die ex-post-Evaluation der Kiezblock-Maßnahmen in beiden Quartieren.

3. Quantitative Befragung der Gewerbetreibenden

Ein wesentlicher Aspekt der Untersuchung war die Einbindung der lokalen Gewerbetreibenden. Ihre Perspektiven, Erfahrungen und Erwartungen sind zentral für das Verständnis ökonomischer Auswirkungen von Verkehrsberuhigung im Quartier. In einer ersten Stufe wurden standardisierte Befragungen unter den Gewerbetreibenden (Mieterinnen und Mieter und selbstnutzende Eigentümerinnen und Eigentümer) durchgeführt. Ziel war es, neben objektiven Daten auch subjektive Einschätzungen zu erfassen. Auf dieser Basis lassen sich fundierte Empfehlungen für eine gewerbeverträgliche Gestaltung urbaner Mobilitätsmaßnahmen ableiten.

Die Befragung ist zunächst vor der Maßnahmenumsetzung erfolgt, eine weitere Befragung ist etwa 3-6 Monate nach Umsetzung der Maßnahmen geplant. Um die Ergebnisse aus Erst- und Zweiterhebung in eine direkte Beziehung setzen und Rückschlüsse ziehen zu können, wurden die Teilnehmenden um die Generierung eines persönlichen Identifikationscodes gebeten. Die Beantwortung erfolgte auf freiwilliger Basis.

3.1 Methodik

Aufbau des Fragebogens

Erfahrungen aus einer Beteiligungswertstatt mit Gewerbetreibenden, die im Zuge der Kiezblockplanung im November 2024 stattfand, flossen in das Fragebogendesign ein.

Der Fragebogen gliederte sich in folgende Themenblöcke:

- Allgemeine Fragen
- Umsatzentwicklung
- Angaben zum Kundenstamm
- Verkehrliche Anforderungen
- Standortzufriedenheit und Bewertung der Verkehrssituation
- Einschätzungen zu verkehrsberuhigenden Kiezblocks-Maßnahmen
- Sonstiges

Die Teilnahme war über einen Papier-Fragebogen sowie digital über eine Online-Umfrage möglich. Der Fragebogen zur Zweiterhebung nach Maßnahmenumsetzung basiert methodisch auf der ersten Befragung. So wird sichergestellt, dass die Ergebnisse vergleichbar sind und Rückschlüsse zwischen Erwartungen und eingetretenen Veränderungen abgeleitet werden können.

Ansprache der Gewerbetreibenden

Die Bewerbung der Befragung erfolgte über persönliche Ansprache in etwa 100 Gewerbeeinheiten. Dabei wurde der Kontext der Befragung erläutert und der Inhalt anhand eines Papier-Fragebogens kurz erklärt. Zusätzlich wurde ein Plakat mit Aufruf zur Teilnahme an der Befragung an Gewerbe ausgehängt, die einem Aushang zustimmten.

Darüber hinaus wurde der Aufruf zur Teilnahme mit Link zum digitalen Fragebogen über verschiedene digitale Kanäle und Mailinglisten versendet bzw. veröffentlicht:

- Newsletter der Wirtschaftsförderung Pankow
- Newsletter des Projekts Kiezblocks für Pankow
- Instagram-Kanal des Projekts Kiezblocks für Pankow
- Mailingliste mit Teilnehmenden der Beteiligungswertstatt mit Gewerbetreibenden

K I E Z B L O C K

BEFRAGUNG FÜR GEWERBETREIBENDE

Das Wohnviertel soll durch verschiedene verkehrsberuhigende Maßnahmen ein topes Erlebnis für alle sein. Durch die Ergebnisse der Studie kann der Bereich der Kiezblock-Maßnahmen insgesamt besser bewertet und damit die Bedürfnisse der lokalen Wirtschaft in der Stadtentwicklung besser berücksichtigen. Nähere Infos zur Umsetzung von Kiezblocks in Wohnviertel, Siedlungs- und Grünflächen sind zu finden unter: www.berlin.de/projekte/kiezblocks-pankow

Ziel ist es, im vorher-nachher-Vergleich Auswirkungen der Verkehrsberuhigung auf die lokale Gewerbestruktur darzustellen. Durch die Ergebnisse der Studie kann der Bereich der Kiezblock-Maßnahmen insgesamt besser bewertet und damit die Bedürfnisse der lokalen Wirtschaft in der Stadtentwicklung besser berücksichtigen. Nähere Infos zur Umsetzung von Kiezblocks in Wohnviertel, Siedlungs- und Grünflächen sind zu finden unter: www.berlin.de/projekte/kiezblocks-pankow

Die Befragung ist Teil einer Gewerbestudie und wird durch die Promotionsbürogruppe F1, Fraunhofer für alle GmbH und STRATMO im Auftrag des Bezirksamts Pankow durchgeführt. Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an Bettina Walther, gruppe F1-walther@gruppal.com

Die Teilnahme ist bis zum 19.10.2025 möglich unter gruppal.com/gewerbestudie oder über diesen QR-Code:

Warten Sie mit!

BERLIN

3.2 Kernaussagen Ersterhebung

An der Befragung beteiligten sich 87 Gewerbetreibende, wobei jeweils rund ein Drittel aus dem Einzelhandel und aus überwiegend am Gewerbestandort tätigen Dienstleistungsbetrieben stammt, während sich das restliche Drittel auf weitere Dienstleistungen, produzierendes Gewerbe bzw. Handwerk, Gastronomie und sonstige Gewerbearten verteilt. Die beteiligten Gewerbe variieren dabei stark in Größe, Umsatz und Zahl der Beschäftigten.

Die Gewerbetreibenden schätzten den Einzugsbereich ihrer Kundinnen und Kunden lokal ein. Die meisten Kundinnen und Kunden kommen demnach direkt aus dem Kiez (19,6 %) oder einem anderen Kiez im Prenzlauer Berg (15 %). Nach Einschätzung der Gewerbetreibenden kommen die meisten Kundinnen und Kunden zu Fuß oder mit dem Auto (jeweils ca. 20 %) zu ihnen. Demhingegen zeigen die Ergebnisse, dass die meisten Beschäftigten mit dem ÖPNV (34 %) zur Arbeit kommen. 15 % der Teilnehmenden gaben an, eine Ladezone auf einem Privatgrundstück zu haben und 13 % benannten eine Ladezone im öffentlichen Straßenland in einer Entfernung zwischen fünf und 40 Metern.

Die Umsatzentwicklung wurde nach Aussage der Teilnehmenden vor allem durch gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen, Standortfaktoren und betriebliche Aspekte beeinflusst. Interessant ist die Betrachtung der Häufigkeit der benannten Gründe nach Richtung der Umsatzentwicklung. Während steigende Umsatzzahlen vorwiegend mit Standortfaktoren begründet wurden (50,0 %), wurden sinkende Umsätze vor allem mit der gesamtwirtschaftlichen Lage in Verbindung gebracht (81,3 %). Es ist jedoch möglich, dass die Daten zu sinkenden Umsätzen einen Bias aufweisen, da die Angabe von betrieblichen Gründen für sinkenden Umsatz schambehaftet sein könnte.

	Benannte Gründe für die Umsatzentwicklung in Prozent (Mehrfachnennung möglich)			
	Betriebliche Gründe	Standortfaktoren/ Lage	Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	Sonstige
Gewerbe mit stabilem Umsatz (N=22)	31,8 %	31,8 %	45,5 %	9,1 %
Gewerbe mit steigendem Umsatz (N=20)	45,0 %	50,0 %	45,0 %	25,0 %
Gewerbe mit sinkendem Umsatz (N=16)	0,0 %	37,5 %	81,3 %	18,8 %
Gewerbe mit stark schwankendem Umsatz (N=6)	16,7 %	0,0 %	66,7 %	16,7 %

Generell ist die aktuelle Standortzufriedenheit der Gewerbetreibenden hoch. So gibt fast die Gesamtheit der Gewerbetreibenden an, im Allgemeinen zufrieden oder eher zufrieden mit dem Standort zu sein. Als größte Herausforderungen am Standort wurden hohe Miet- und Immobilienkosten (24 %), verändertes Konsumverhalten (20 %) und Parkplatzmangel (16 %) genannt.

Von einer künftigen Umsetzung von Kiezblock-Maßnahmen erwartet mehr als die Hälfte der Teilnehmenden in Bezug auf den Lieferverkehr und die Erreichbarkeit negative oder eher negative Auswirkung. Die Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Verkehrssicherheit werden hingegen differenzierter betrachtet - es gibt sowohl Gewerbetreibende mit negativen als auch mit positiven Erwartungen.

4. Qualitative Interviews mit Gewerbetreibenden

Qualitative Interviews wirken komplementär zu den quantitativen Befragungen. Sie ermöglichen es, Motive, Befürchtungen und eigene Vorschläge der Gewerbetreibenden zu erfassen. Dieses tiefere Verständnis bildet die Grundlage für abgewogene Entscheidungen, die sowohl lokale Interessen als auch klima- und mobilitätspolitische Ziele berücksichtigen. Die Befragung von lokalen Gewerbetreibenden gewährt Einblicke in die wirtschaftliche Situation vor Ort und deren Verbindung mit Verkehr und öffentlichen Raum innerhalb der Kieze.

4.1 Methodik

Die qualitative Befragung mit Gewerbetreibenden ergänzt die standardisierte Umfrage um eine vertiefende, erklärende Perspektive. Im Herbst 2025 wurden dazu insgesamt 17 leitfadengestützte, halbstrukturierte Interviews mit Gewerbetreibenden im Winsviertel und im Bötzowkiez geführt. Ziel war es, Motive für Zustimmung oder Ablehnung von Kiezblocks zu verstehen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aus Sicht des Gewerbes zu bewerten und Erwartungen sowie Befürchtungen in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere Erreichbarkeit für Kundschaft und Lieferverkehre, systematisch zu erfassen.

Die Auswahl folgte dem Anspruch, die Diversität der lokalen Gewerbelandschaft abzubilden. Berücksichtigt wurden fünf Gewerbetypen:

- ambulante Dienstleistungen
- stationäre Dienstleistungen
- Einzelhandel
- Gastronomie
- produzierendes Gewerbe/Handwerk

Zugleich wurde auf eine räumliche Streuung innerhalb der beiden Kieze sowie auf unterschiedliche Grundeinstellungen gegenüber Kiezblocks geachtet.

4.2 Kernaussagen Ersterhebung

Die qualitative Analyse bestätigt zunächst die in der quantitativen Befragung sichtbare hohe Standortzufriedenheit: Beide Kieze werden als lebendige, attraktive Wohn- und Versorgungsstandorte mit stabiler oder zahlungskräftiger Kundschaft wahrgenommen. Zugleich zeigt sich, dass die subjektiv wahrgenommene Kfz-Abhängigkeit stark prägt, wie ein Standort bewertet und wie Kiezblocks eingeordnet werden.

Betriebe mit hoher Logistik- und Autoabhängigkeit (v. a. produzierendes Gewerbe/Handwerk, einzelne Gastronomien und Teile des Einzelhandels) verknüpfen ihre Standortzufriedenheit unmittelbar mit Fahrbeziehungen und Haltemöglichkeiten: Für sie sind Lieferzonen, Rampen und Schleppkurven betriebsentscheidend. Demgegenüber bewerten aufenthaltsorientierte Betriebe ihre Lage stärker über Fußgängerfrequenz, Atmosphäre und Alltagsqualität und sehen weniger Autoverkehr eher als Chance denn als Gefahr. Dazwischen steht eine ambivalente Gruppe, die Baustellenchaos kurzfristig als gravierender erlebt als eine gut geplante, dauerhafte Verkehrsberuhigung.

Einflüsse auf Gewerbeumsätze werden vor allem in gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Faktoren gesehen wie Kostensteigerungen und Arbeitskräftemangel.

Der Kiezblock selbst wird weder als Hauptursache für gute noch für schlechte Umsätze gesehen, sondern in bestehende ökonomische Deutungen eingebettet. Aufenthaltsorientierte Gewerbe sehen in einer Aufwertung des Straßenraums – ruhigere, sicherere Straßen, mehr Fuß- und Radverkehr – potenziell einen zusätzlichen Standortvorteil, solange Erreichbarkeit und Belieferbarkeit gesichert bleiben. Betriebe mit ohnehin angespannter Lage interpretieren den Kiezblock dagegen als zusätzliches Risiko.

Die Kundenerreichbarkeit fokussiert sich in den meisten Betrieben auf kieznahe, fußläufige und ÖPNV-orientierte Kundschaft. Pkw-Anreisen spielen vor allem für Geschäfte mit älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen eine wichtige Rolle. Gleichwohl wird die Bedeutung des Autos in Teilen des Gewerbes subjektiv höher gewichtet als es die Modal-Split-Struktur vermuten lässt. Andere Betriebe stellen diese Autoabhängigkeit explizit in Frage und verweisen darauf, dass ihre Kundinnen und Kunden auch ohne Auto gut ankommen und von mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität profitieren könnten.

Die Liefer- und Logistikperspektive ist der sensibelste Bereich: Für eine kleine, aber gewichtige Gruppe logistikintensiver Betriebe (produzierendes Gewerbe, Handwerk, einzelne Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe) ist verlässliche Anfahrbare Betriebsentscheidend. Gleichzeitig zeigen befragte Betriebe in anderen Kiezen, dass Anpassungsstrategien möglich sind – etwa durch Selbstbelieferung mit kleineren Fahrzeugen oder die Verlagerung von Anlieferpunkten an Hauptstraßen. Viele Betriebe mit geringerer Logistikabhängigkeit sehen Lieferverkehr vor allem pragmatisch, wodurch jedoch Konflikte mit den Zielen von Verkehrssicherheit und geordnetem Straßenraum z. B. beim Parken in zweiter Reihe oder Kreuzungsbereichen auftreten können.

Die Haltungen gegenüber Kiezblocks lassen sich kategorisch in drei Gruppen einteilen:

- eine klar ablehnende Gruppe, die fast ausschließlich Verluste (Erreichbarkeit, Parken, Zeitaufwand) sieht und Kiezblocks teilweise als „Geldverschwendung“ und Ausdruck einseitiger Interessenwahrnehmung deutet;
- eine ambivalente Mitte, die Risiken und Chancen gleichermaßen sieht und die Bewertung stark an die konkrete Umsetzung knüpft;
- eine positiv eingestellte Gruppe, die Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung und zusätzliche Außenflächen als Chancen für den eigenen Standort betrachtet.

Über alle Gruppen hinweg formulieren die Befragten konkrete Maßnahmenvorschläge: markierte Lieferzonen und Kurzhaltebereiche, intuitive Einbahnstraßenregelungen, zusätzliche Gehweg- und Aufenthaltsflächen, Begrünung, Schankvorgärten und eine bessere Koordination von Baustellen. Akzeptanz entsteht dort, wo Belieferbarkeit, kurzzeitige Pkw-Erreichbarkeit und Aufwertung des öffentlichen Raums sichtbar zusammengedacht werden.

Schließlich spielt die Kommunikation und Beteiligung eine zentrale Rolle: Viele Betriebe kritisieren Informationsdefizite, späte oder unklare Kommunikation und das Gefühl, nicht gefragt zu werden. Besonders logistikintensive Betriebe betonen den Bedarf an Planungs- und Kommunikationssicherheit. Gleichzeitig zeigen Beispiele, dass gute, frühzeitige und transparente Kommunikation – insbesondere zu Baustellen, Fahrbeziehungen und Lieferregelungen – Vertrauen schaffen und die Akzeptanz erhöhen kann.

Insgesamt zeigt die qualitative Untersuchung: Es gibt kein einheitliches „Gewerbe“, sondern unterschiedliche Gewerbetypen mit spezifischen Anforderungen und Erwartungen.

Kiezblocks erzeugen für einige Betriebe Sorgen um die Lieferlogistik und für wenige Sorgen um die Kundenerreichbarkeit. Die Effekte treten vor allem bei Betrieben in Branchen auf, wo die strukturelle Unsicherheit bereits hoch ist. Erfolgsentscheidend sind eine gewerbesensible Planung von Lieferlogistik und Erreichbarkeit sowie eine beteiligungsorientierte Kommunikationsstrategie, die betriebliche Belange ernst nimmt und die verkehrs- und klimapolitischen Ziele transparent macht.

5. Zusammenführung Ersterhebung: Mixed Methods

Die quantitative und qualitative Auswertung der Gewerbetreibendenstudie ergänzen sich in zentralen Punkten und machen erst in ihrer Kombination das ganze Bild der gewerblichen Perspektiven auf die Kiezblocks sichtbar. Die Bewertungen zu einzelnen, kiezblock-relevanten Themen wird durch die quantitative Befragung deutlich und durch die Interviews wird das breite Feld der Ursachen und Motivationen für diese Einschätzungen ergründet.

Umsatzentwicklung - Geschäftsperspektive

Quantitativ zeigt sich zunächst ein robustes Bild: rund ein Drittel der Betriebe meldet stabile Umsätze, ein weiteres Drittel steigende, etwa ein Viertel sinkende und knapp zehn Prozent stark schwankende Umsätze. Begründet werden diese Entwicklungen überwiegend mit gesamtwirtschaftlichen Faktoren wie Inflation, Kostensteigerungen, Onlinehandel und Mietniveau. Qualitativ wird dieses Muster differenziert: Die Interviews zeigen, dass Betriebe mit stabiler Lage (z. B. viele Gastronomien, einzelne stationäre Dienstleistungen) verkehrsberuhigende Maßnahmen eher als zusätzlichen Standortfaktor lesen, während ökonomisch ohnehin angespannte Betriebe den Kiezblock als weiteres Risiko in eine Erzählung politischer Fehlsteuerung einbauen. Damit wird deutlich: Nicht der Kiezblock verursacht die Krise, aber er wird in Krisennarrativen symbolisch aufgeladen.

Kundenstamm - Kundenperspektive

Die Befragung zeigt ein klar kieznahes, multimodales Bild: je etwa ein Fünftel der Kundinnen und Kunden kommt zu Fuß oder mit dem Auto, gut 13 % mit ÖPNV, gut 12 % mit dem Rad; knapp 20 % wohnen direkt im Kiez, weitere 15 % im übrigen Prenzlauer Berg. Der Raum ist überwiegend ein wohnortnaher Versorgungsraum mit guter ÖPNV-Anbindung. Die qualitative Analyse ermöglicht es, in Kundentypen zu unterscheiden:

- Logistikintensive Betriebe, für die die eigene Mobilität wichtiger ist als die Kundenanreise;
- lokale Versorger mit vorwiegend fußläufiger Kundschaft;
- Gastronomie mit Mischpublikum;
- stationäre Dienstleistungen, bei denen Pkw vor allem als Stressfaktor wahrgenommen werden.

Zugleich wird sichtbar, dass ausgeprägte Vorbehalte vor allem von Betrieben geäußert werden, die den Autoanteil subjektiv hoch einschätzen oder auf Zielgruppen mit eingeschränkter Mobilität angewiesen sind.

Verkehrliche Anforderungen - Lieferperspektive

Quantitativ fallen vor allem die Improvisationen des Lieferverkehrs auf: 72 % der Betriebe verfügen über keine eigene Ladezone, weshalb Lieferungen überwiegend im fließenden Verkehr abgewickelt werden. Konflikte mit Rad- und Fußverkehr sowie zugesperrte Ladebereiche werden hier häufig erwähnt. Die qualitative Auswertung ordnet diese Problemlage in „Logistik-Cluster“: vom extrem logistikintensiven produzierenden Gewerbe und Handwerk über Gastronomie mit moderatem Bedarf bis zu gering logistik-abhängigen Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetrieben. Es zeigt sich, dass sich die

Sorge um die betriebliche Funktionsfähigkeit auf eine kleine, sensible Gruppe konzentriert. Gleichzeitig existieren bereits Betriebe, die bei klaren Rahmenbedingungen eigene Anpassungsstrategien entwickeln (z. B. Selbstbelieferung mit kleineren Fahrzeugen).

Auswirkungserwartungen - Erwartungen / Befürchtungen

Die quantitativen Daten zeigen ein bekanntes Spannungsfeld: überwiegend negative Erwartungen bei Pkw-Erreichbarkeit und Logistik, heterogene, teils positive Erwartungen bei Sicherheit, Lärm und Aufenthaltsqualität. Hinzu kommt die Angst vor Verkehrsverlagerungen. Die Interviews übersetzen dies in eine Typologie: ablehnende Profile, die Kiezblocks als „Geldverschwendung“ und Symbol politischer Übersteuerung sehen; eine ambivalente Mitte, die ihre Zustimmung an die Umsetzungsqualität und Logistikplanung knüpft; sowie befürwortende Profile, die Chancen für Sicherheit, Ruhe, Klimaanpassung und „Flanierqualität“ betonen. Damit verschiebt sich der Blick von einer scheinbar polaren „Pro vs. Contra“-Frage hin zu unterschiedlichen gewerblichen Erwartungshorizonten und Bewertungslogiken, die sich systematisch nach Gewerbetyp und Logistikabhängigkeit unterscheiden.

Mehrwert des Mixed-Methods-Ansatzes

In der Zusammenschau zeigt sich: Die quantitative Befragung macht Größenordnungen, Verteilungen und dominante Themen sichtbar - stabile vs. angespannte Umsatzlagen, lokaler Kundenfokus, fehlende Ladezonen, typische Erwartungsmuster. Die qualitative Vertiefung liefert dazu die Deutungsmuster, Typen und Konfliktlinien: Sie zeigt, wer hinter welchen Zahlen steht, wie strukturelle Unsicherheiten dazu führen, dass Kiezblocks symbolisch aufgeladen werden, und wo konkrete, konstruktive Vorschläge für Lieferzonen, Kurzzeitparken, Außengastronomie oder Kommunikationsformen entstehen. Der Mixed-Methods-Ansatz ermöglicht so eine doppelte Perspektive: Breite im Sinne repräsentativer Tendenzen und Tiefe im Sinne von gewerbetypspezifischen Narrativen. Für die Gewerbetreibendenstudie bedeutet das: Verwaltung und Politik erhalten nicht nur ein Lagebild, „wie viele“ Betriebe was erwarten, sondern auch ein präzises Verständnis, warum diese Erwartungen bestehen, in welchen Segmenten sie kritisch sind und an welchen Stell-schrauben (Logistikplanung, Kommunikationspraxis, Gestaltung des öffentlichen Raums) Akzeptanz gezielt aufgebaut werden kann.

ANHANG

Anhang 1: Bestandsanalyse Ersterhebung

Anhang 2: Quantitative Befragung der Gewerbetreibenden Ersterhebung

Anhang 3: Qualitative Befragung der Gewerbetreibenden Ersterhebung

Anhang 4: Wissenschaftliche Studien

Anhang 1: Bestandsanalyse

Für das Winsviertel und den Bötzowkiez im Bezirk Pankow wurden in Phase I in den vergangenen Monaten Konzepte von Kiezblocks entwickelt, diskutiert und politisch beschlossen. Sie sind darauf ausgerichtet, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass Fuß- und Radverkehr sicherer und komfortabler genutzt werden können und die Aufenthaltsqualität im Quartier steigt. Dabei bleibt die Kfz-Erreichbarkeit aller Adressen im Quartier für Kundschafts- und Lieferverkehr vollständig gewährleistet. Der Ansatz setzt damit auf eine gezielte Anpassung der Verkehrsführung, um die Qualität im Quartier insgesamt zu stärken. Der Status Quo wurde nun im Q4 2025 ex-ante evaluiert, um eine vergleichende Vorher-Nachher-Untersuchung zu ermöglichen.

Die für 2026 vorgesehene Phase II zielt darauf ab, die geplanten Maßnahmen im Winsviertel umzusetzen. In der anschließenden dreimonatigen Phase III werden die Auswirkungen der Maßnahmen auf verschiedene Aspekte, insbesondere auf die Gewerbestruktur, Liefer- und Kundenverkehr, sowie die Erreichbarkeit von Gewerben, systematisch ex-post evaluiert. Für den Bötzowkiez ist eine Umsetzung vorgesehen, welche die Effekte aus den Verkehrsmaßnahmen im Winsviertel berücksichtigt. Die dortige Phase II und Phase III werden voraussichtlich nach Abschluss der Evaluationsphase im Winsviertel erfolgen. Auf diese Weise wird ein schrittweises Vorgehen ermöglicht, bei dem Erfahrungen aus dem ersten Umsetzungsgebiet unmittelbar in die Durchführung im zweiten Quartier einfließen können.

1.1 Gewerbetreibendenerhebung

Da insbesondere im Beteiligungsprozess deutlich wurde, dass Gewerbetreibende unterschiedliche Anforderungen an Erreichbarkeit für Kundinnen und Kunden, Sichtbarkeit und täglichen Lieferverkehr haben, ist eine fundierte Vorher-Erhebung von entscheidender Bedeutung. Sie bildet die Basis, um mögliche Veränderungen durch die Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen später nachvollziehbar und gerecht bewerten zu können. Im Zentrum steht dabei die Frage, welche räumlichen Muster, welche Infrastrukturausstattung und welche spezifischen betrieblichen Anforderungen und Strukturen heute bestehen. Damit werden wichtige Informationen für die spätere Bewertung von Liefer- und Kundschaftsverkehr sowie Umsatzrelevanzen erhoben.



In diesem Zusammenhang wurde die gewerbliche Bestandssituation im Winsviertel und Bötzowkiez komplett erfasst. Dabei wurden insgesamt 784 Gewerbeadressen im Erdgeschoss straßenseitig erhoben. Zusätzlich wurden 36 weitere Gewerbe im Obergeschoss erfasst, wenn diese straßenseitig ausgeschildert waren. Zur Analyse der Gewerbestruktur wurden sämtliche Einheiten zunächst nach mobilitätsrelevanter Gewerbeart systematisch kategorisiert. Dabei kamen folgende Hauptkategorien zur Anwendung:

- stationäre Dienstleistungen (Büros, Praxen, Beratungsangebote)
- ambulante Dienstleistungen (mobile Pflege, handwerkliche Außendienste)
- Einzelhandel
- Gastronomie

- produzierendes Gewerbe/Handwerk

Zusätzlich wurden in beiden Vierteln gewerbliche Leerstände überprüft und erfasst. Um die Validität der Erhebung zu sichern, erfolgte ein Abgleich mit Einträgen in Google Maps. Zur Vergleichbarkeit der Gewerbeentwicklungsdynamik wurden Erhebungsdaten der Wirtschaftsförderung aus dem Jahr 2023 genutzt. Dadurch konnten neu hinzugekommene Nutzungen, Schließungen oder veränderte Nutzungsarten systematisch nachvollzogen werden. Gleichzeitig wurde so verhindert, dass nicht mehr aktive Einträge die Analyse verzerren. Ein weiterer Bestandteil der Bestandsaufnahme war die Dokumentation von Sondermerkmalen um die erfassten Gewerbe vor Ort. Folgende Merkmale wurden hierbei ermittelt:

- Lieferzonen
- E-Ladesäulen
- Behindertenparkplätze
- Fahrradstellplätze
- Haltverbote



Neben der Erfassung der Nutzungs- und Gewebestrukturen wurde zugleich die umgebende Infrastruktur systematisch dokumentiert. Hierzu erfolgte eine straßenseitige Bege-



hugung sämtlicher Straßen im Winsviertel und Bötzowkiez, bei der insbesondere jene Elemente erfasst wurden, die für die verkehrliche Erreichbarkeit, Sichtbarkeit und den täglichen Betrieb von Gewerben relevant sind. Dazu zählten sowohl die Ausgestaltung des Parkraums als auch die Breite, Qualität und Nutzbarkeit der Gehwege. Es wurde erfasst, wie sich Fuß- und Lieferwege, Kundenzugänge und Aufenthaltsbereiche im Straßenraum derzeit darstellen und welche räumlichen Herausforderungen oder Potenziale daraus für zukünftige Maßnahmen hervorgehen.

Im Rahmen dieser Erhebung wurden ebenfalls die Bedingungen des ruhenden Verkehrs analysiert. Dabei zeigte sich, dass die

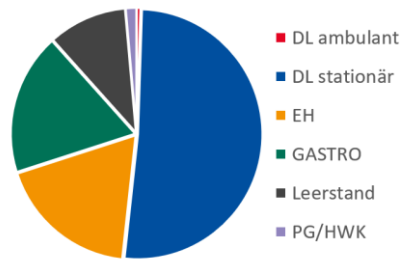
Autobesitzquote in beiden Quartieren unter dem Berliner Durchschnitt liegt, was sich in einer vergleichsweise hohen Nutzung von Alltagswegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad widerspiegelt. Gleichwohl existieren im öffentlichen Raum ungewöhnlich viele Querparkplätze, die eine vergleichsweise große Flächenbindung verursachen und damit Nutzungsansprüche anderer Verkehrs- oder Aufenthaltsformen begrenzen können. Trotz bereits vorhandener Radabstellanlagen besteht weiter-

hin ein deutlicher Bedarf an zusätzlichen Fahrradstellplätzen, insbesondere in hoch frequentierten Bereichen. Für gewerbliche Belange besonders relevant ist, dass bereits zahlreiche Liefer- und Ladezonen vor oder in unmittelbarer Nähe zu Gewerbebetrieben vorhanden sind. Diese stellen eine zentrale Voraussetzung für funktionierende Lieferketten dar und müssen im Zuge zukünftiger Maßnahmen erhalten, sinnvoll gebündelt oder qualifiziert weiterentwickelt werden.

1.2 Gewerbeübersicht



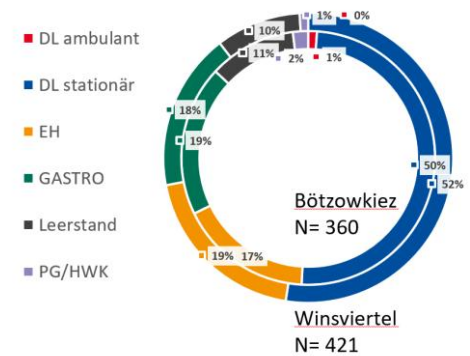
Die Analyse der Gewerbestruktur in beiden Vierteln zeigt, dass die gewerbliche Nutzung relativ gleichmäßig verteilt und vielfältig ist. Entlang der meisten Straßen prägen Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen das Straßenbild, wodurch eine kleinteilige und lebendige Erdgeschossnutzung entsteht. Gleichzeitig können jedoch auch vereinzelt Adressen mit reiner Wohnnutzung oder Sondernutzungsstandorte ohne Gewerbe festgestellt werden.



Das Gewerbebild beider Quartiere wird dabei deutlich durch stationäre Dienstleistungen geprägt. Mit 51 Prozent stellen sie den mit Abstand größten Anteil dar. Hierzu zählen unter anderem Arzt- und Therapiepraxen, Rechts- und Steuerberatungen, Bürodienstleistungen sowie Schönheitssalons und Friseure. Der Einzelhandel und die Gastronomie bilden mit jeweils 18 Prozent die zweitgrößten Gruppen. Sie prägen das sichtbare Gewerbeangebot in den

Quartieren, weisen jedoch im Verhältnis zur Dienstleistungsdichte einen insgesamt geringeren Anteil an allen gewerblichen Nutzungen auf. Produzierendes Gewerbe und Handwerk sowie ambulante Dienstleistungen sind mit 1 % nur sehr gering im innerstädtischen Quartier vertreten. Der Anteil an Leerstand liegt bei 10 %. Zusätzlich wurden 36 Gewerbeeinheiten im Obergeschoss erfasst, die ausschließlich dem Bereich der stationären Dienstleistung zuzuordnen sind.

Ein Vergleich zwischen Winsviertel und Bötzowkiez zeigt keine grundlegenden Unterschiede in der Gesamtstruktur, auch wenn mit 421 Standorten im Winsviertel 61 Einheiten mehr als im Bötzowkiez erfasst wurden. Die Anteile der einzelnen Gewebetypen in beiden Quartieren unterscheiden sich maximal um 2 Prozent, mit stationären Dienstleistungen als dominierendem Segment, gefolgt von Einzelhandel und Gastronomie. Auch der Leerstand bewegt sich auf vergleichbarem Niveau.



1.3 Raumspezifische Konzentration

Die Analyse der Gewerbestruktur zeigt erkennbare räumliche Muster innerhalb der beiden Quartiere, die sich auf bestimmte Gewerbearten und deren Häufungen beziehen. Im nördlichen Winsviertel konzentrieren sich insbesondere stationäre Dienstleistungen und ein Teil des Leerstands. Die horizontal und vertikal zentralen Straßen Winsstraße und Marienburger Straße sind geprägt von Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel. Im südlichen Winsviertel sind ebenfalls vermehrt stationäre Dienstleistungen und Leerstände zu beobachten. Die Prenzlauer Allee und Danziger Straße am westlichen und nördlichen Rand des Quartiers sind durch eine Mischung aus Gastronomie, Einzelhandel und stationäre Dienstleistungen gekennzeichnet. Im nördlichen Bötzowkiez finden sich vor allem stationäre und ambulante Dienstleistungen sowie Handwerksbetriebe. Entlang der Hufelandstraße und Bötzowstraße im Zentrum des Kiezes dominieren Gastronomie, stationäre Dienstleistungen und ein Teil des Leerstands. Südlich der Hufelandstraße im Bötzowkiez sind stationäre Dienstleistungen und Leerstand besonders auffällig. Die Randstraßen

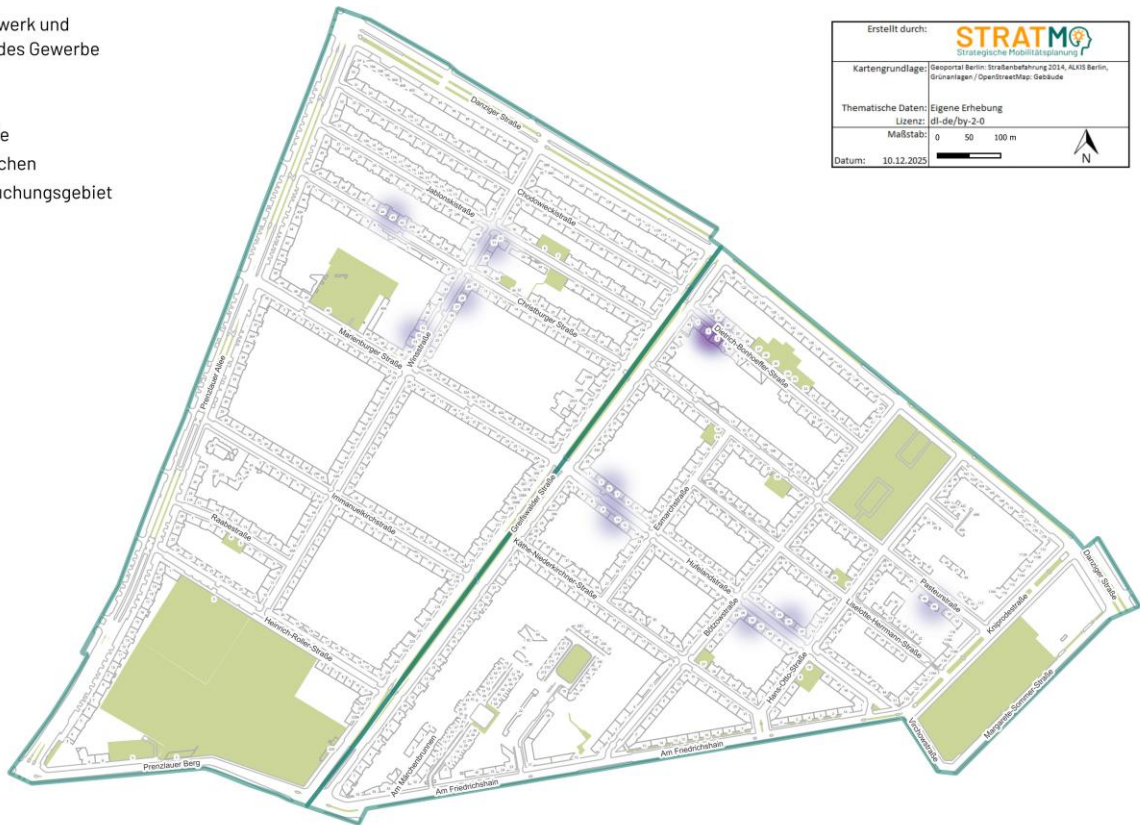


des Quartiers - Greifswalder Straße, Danziger Straße, Kniprodestraße und Am Friedrichshain - zeigen eine Mischung aus Gastronomie, Einzelhandel und Leerstand.

Produzierendes Gewerbe/Handwerk

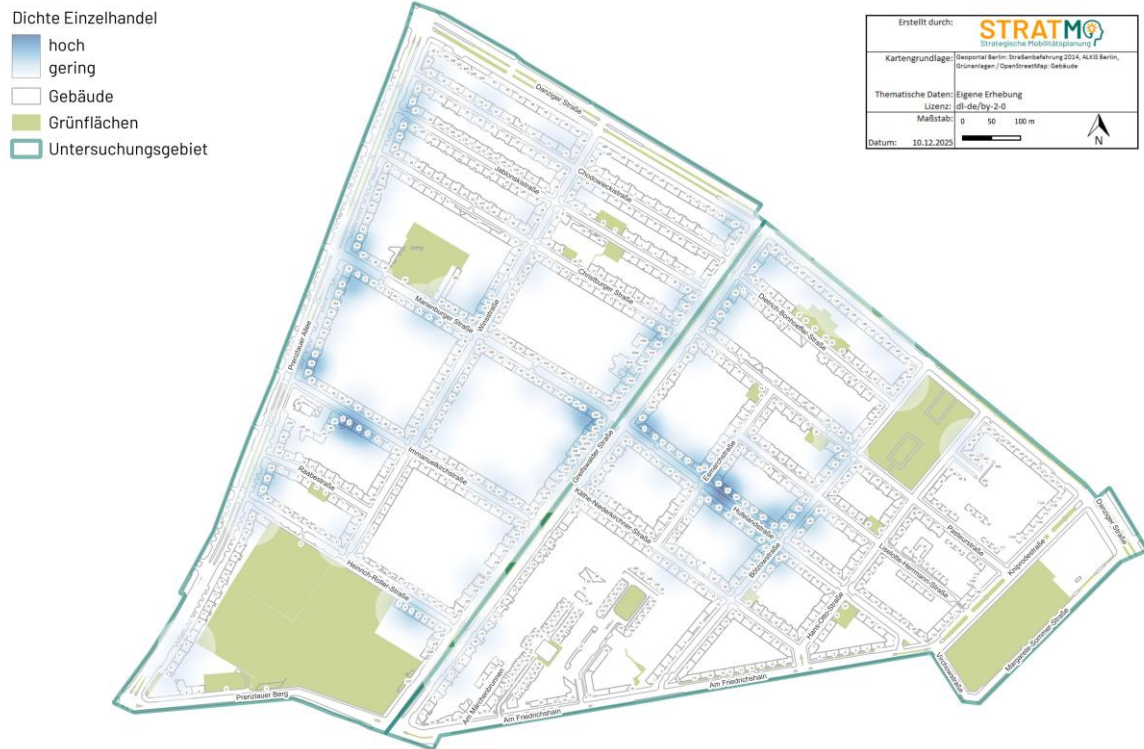
Produzierendes Gewerbe und Handwerk sind in beiden Quartieren insgesamt nur sehr selten ansässig. Ein Grund dafür sind die erzeugten Emissionen solcher Betriebe, die in den überwiegend wohnlich geprägten Kiezen nur eingeschränkt toleriert werden. Bei den vorhandenen Gewerben handelt es sich zumeist um traditionelle, emissionsarme Handwerksunternehmen, die sich über lange Zeit am Standort etabliert haben und eine geringe Fluktuation aufweisen.

- Dichte Handwerk und Produzierendes Gewerbe
- hoch
- gering
- Gebäude
- Grünflächen
- Untersuchungsgebiet



Einzelhandel

Der Einzelhandel im Winsviertel und Bötzowkiez ist vor allem in verkehrlich hochfrequentierten Bereichen angesiedelt. Insbesondere entlang der zentralen Verbindungsstraßen lassen sich höhere Konzentrationen beobachten, was auf die Ausrichtung dieser Betriebe auf Sichtbarkeit und Kundenzugang zurückzuführen ist.

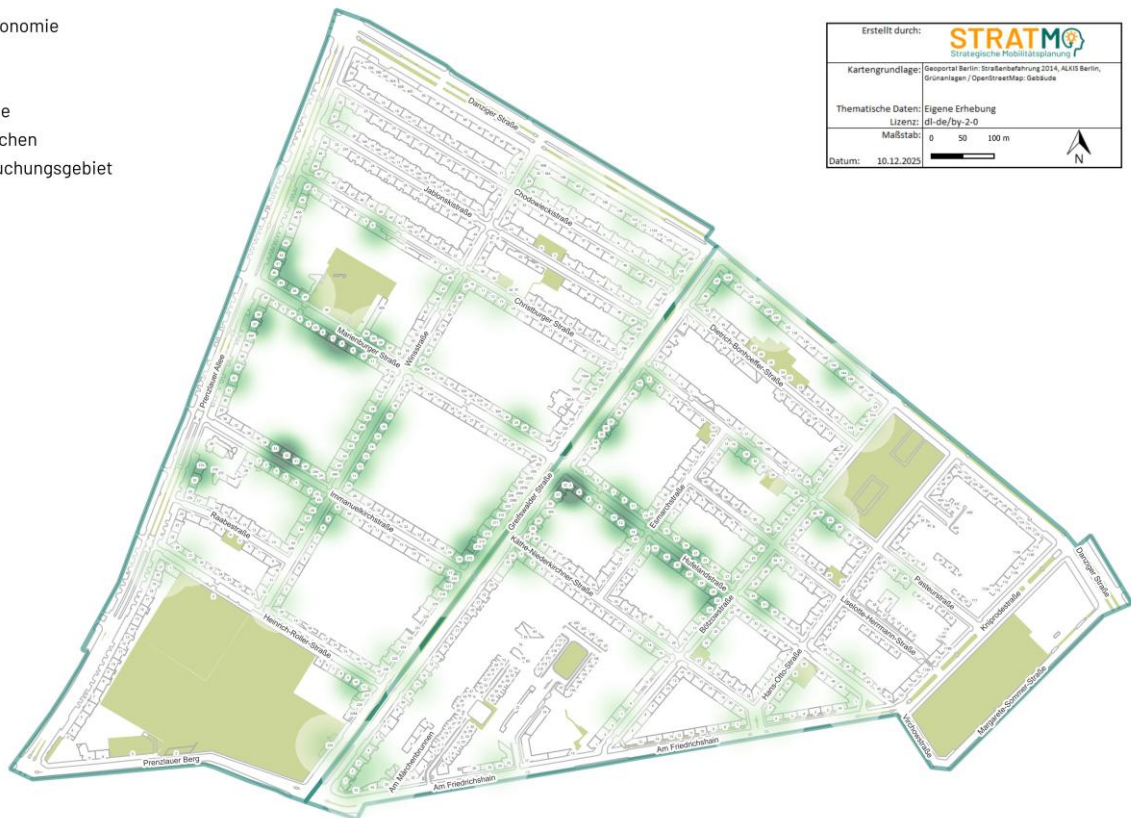


Gastronomie

Die Gastronomie in den Quartieren zeigt eine hohe Dispersion über das Gebiet und ist somit relativ weit verteilt. Gleichzeitig lassen sich räumliche Konzentrationen feststellen, die denen des Einzelhandels ähneln, insbesondere entlang zentraler Straßen und an Orten mit hoher Publikumsfrequenz.

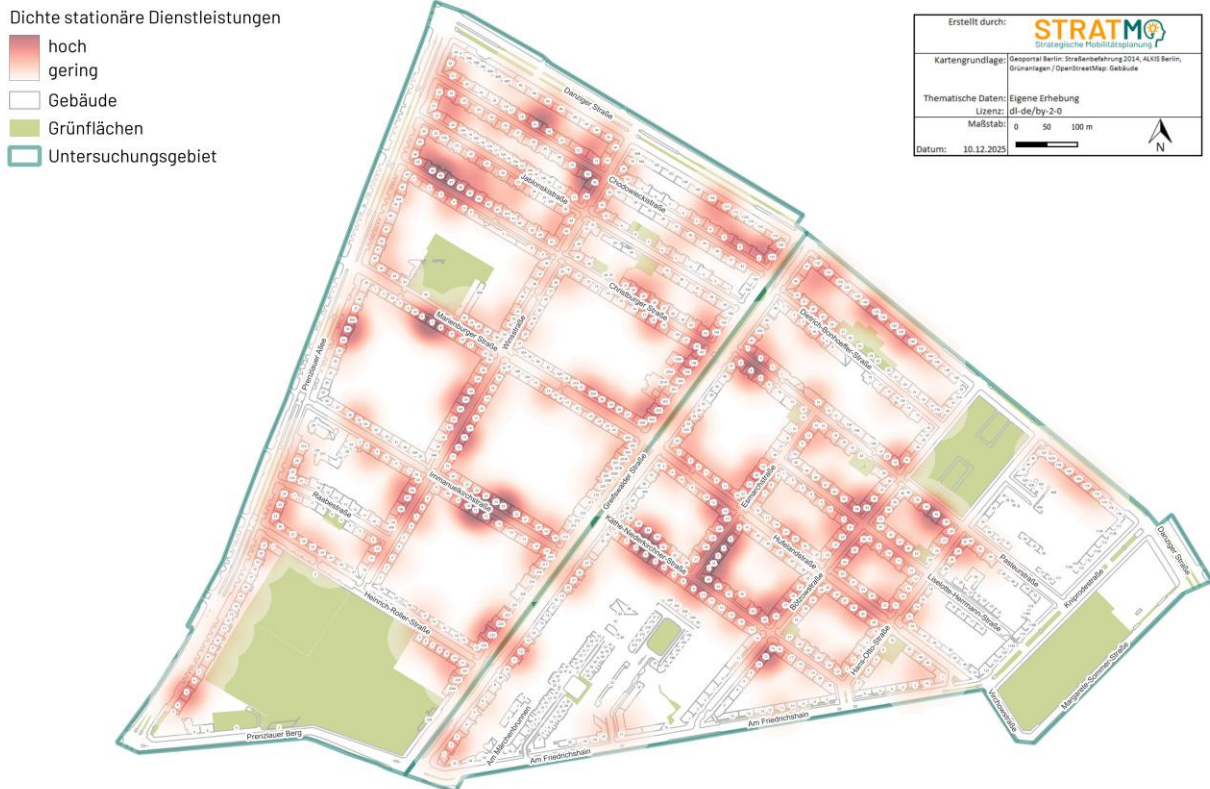
Dichte Gastronomie

- hoch
- gering
- Gebäude
- Grünflächen
- Untersuchungsgebiet



Stationäre Dienstleistungen

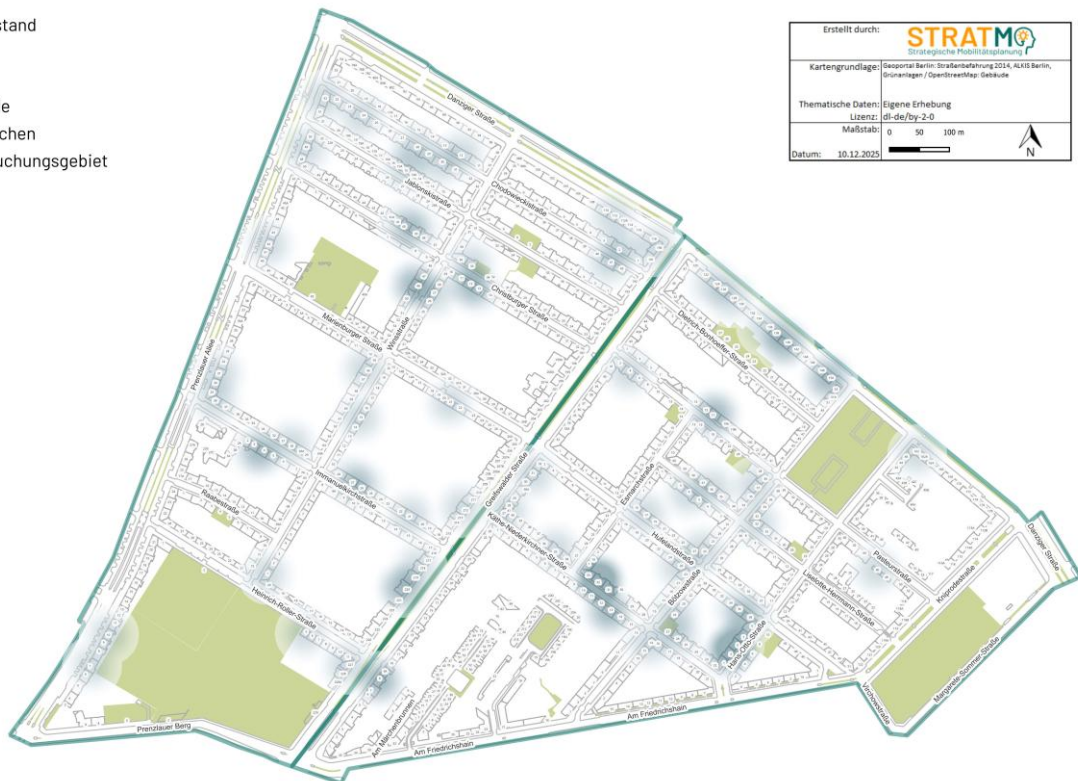
Stationäre Dienstleistungen treten in beiden Quartieren in hoher Anzahl auf. Ihre Verteilung innerhalb des Winsviertels und des Bötzowkies zeigt keine deutlichen räumlichen Schwerpunkte, sondern eine weitgehend flächendeckende und gleichmäßige Verteilung. Damit stellen stationäre Dienstleistungen einen prägenden Bestandteil der Quartiersstruktur dar und tragen wesentlich zur Gewerbestruktur und Identität der Wohngebiete bei.



Leerstandsübersicht

Die Untersuchung des Leerstands zeigt, dass es keinen strukturellen Schwerpunkt innerhalb der Quartiere gibt. Leerstände treten vereinzelt auf, sind jedoch insgesamt weitgehend gleichmäßig verteilt. Auffällig ist, dass entlang der KfZ-Durchgangsverkehrsrouen tendenziell weniger Leerstände zu verzeichnen sind, was auf eine höhere Nachfrage und Frequentierung dieser Standorte hinweist.

- Dichte Leerstand
-  hoch
 -  gering
 -  Gebäude
 -  Grünflächen
 -  Untersuchungsgebiet



1.4 Entwicklung der Gewerbestruktur 2023-2025

Um die aktuelle Gewerbesituation in den beiden Quartieren einordnen und mögliche Veränderungen nachvollziehen zu können, wurde die aktuelle Erhebung der Gewerbetreibenden systematisch mit der Ladenerhebung der Wirtschaftsförderung aus dem Jahr 2023 abgeglichen. Ziel dieses Vergleich ist es, sowohl strukturelle Entwicklungen als auch Bestandsstabilitäten innerhalb der Gewerbelandschaft sichtbar zu machen.

	2023	2025 (Basis 2023)	2023-2025	2025 (Gesamt)
Gesamt	620	620		781
Anteil Leerstand	9,8%	9,2%	-0,6%	10,2%
Anteil DL ambulant	0,3%	0,3%	0%	0,5%
Anteil DL stationär	47,4%	49,2%	+1,8%	51,2%
Anteil Gastronomie	20%	19,7%	-0,3%	18,3%
Anteil Einzelhandel	20,6%	20,0%	-0,6%	18,3%
Anteil Produzierendes Gewerbe / Handwerk	1,8%	1,6%	-0,2%	1,4%

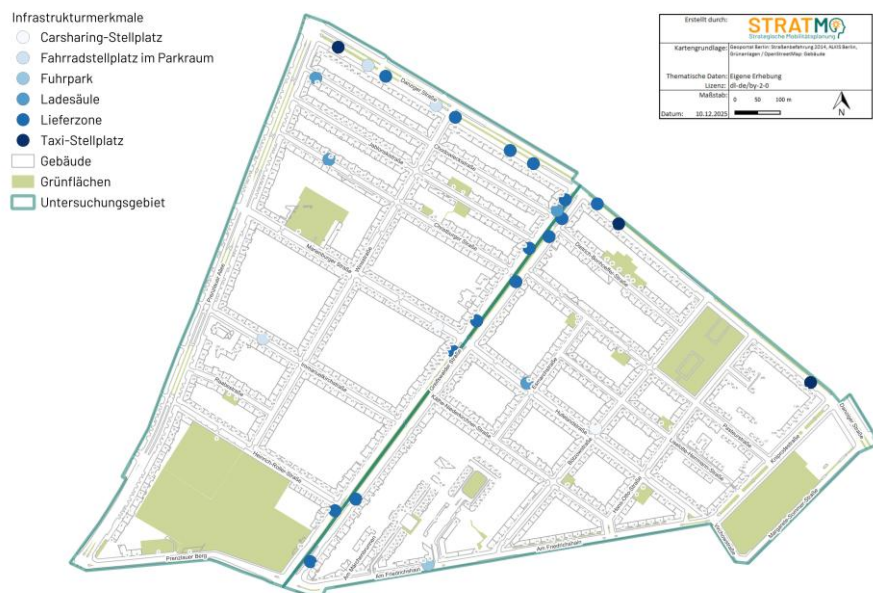
Der Abgleich zeigt, dass sich die grundsätzliche Gewerbestruktur zwischen 2023 und 2025 nur moderat verändert hat. Insgesamt wurden in der aktuellen Erfassung 781 Gewerbe im Winsviertel und Bötzowkiez erhoben. Der höhere Gesamtumfang im Vergleich zur Datengrundlage von 2023 mit 620 Standorten ist vor allem darauf zurückzuführen, dass in der früheren Erhebung Teile von rund 20 Straßenzügen – darunter die Heinrich-Roller-Straße im Winsviertel – nicht berücksichtigt wurden. Zum Vergleich wurde dieselbe Grundgesamtheit 2025 mit der zu 2023 ins Verhältnis gesetzt.

Bezogen auf die Verteilung der Gewerbetypen zeigen sich insgesamt nur geringe Verschiebungen. Der Anteil stationärer Dienstleistungen ist leicht gestiegen, während die Anteile von Einzelhandel, Gastronomie sowie produzierendem Gewerbe geringfügig zurückgegangen sind. Der Anteil ambulanter Dienstleistungen bleibt sehr niedrig. Damit ist eine leichte Transformation des Gewerbes hinsichtlich der Tertiärisierung wahrzunehmen. Die Leerstandsquote der untersuchten Gebiete liegt heutzutage bei rund 9 % und weist damit eine geringfügige Verbesserung im Vergleich zu 2023 auf.

Auch die gewerbliche Dynamik im Betrachtungszeitraum ist insgesamt moderat: Mit 3,8 % Neubezügen und 3,2 % Auszügen ist die Fluktuation vergleichsweise gering. Der Überschuss an Neubezügen ist Grund für den Leerstandsrückgang. 11,3 Prozent der Standorte haben einen Eigentümer:innenwechsel ohne Gewerbewechsel erfahren. Insgesamt ist die Gewerbestruktur in beiden Kiezen somit als stabil einzuschätzen.

1.5 Weitere Statistiken

Bei der Bestandsaufnahme der Gewerbestruktur im September 2025 wurden vor Ort zusätzlich Elemente der öffentlichen Infrastruktur systematisch erfasst, um weitere Rahmenbedingungen für den Lieferverkehr, die Aufenthaltsqualität und Mobilität abzubilden. Die Erhebung zeigt, dass Lieferzonen ausschließlich an den Hauptstraßen Greifswalder Straße und Danziger Straße vorzufinden sind und sich damit nicht im Nebenstraßennetz befinden. Dadurch wird erkennbar, dass der überwiegende Teil des Lieferverkehrs über die Hauptverkehrsachsen organisiert wird. Darüber hinaus wurden insgesamt drei Carsharing-Stellplätze (Marienburger Straße 12 und 26 sowie Bötzowstraße 25) sowie vier öffentlich zugängliche Ladesäulen für Elektrofahrzeuge (Hufelandstraße 13, Chodowieckistraße 22, Christburger Straße 45 und Greifswalder Straße 191) vor Gewerbebetrieben dokumentiert. Diese Infrastruktur konzentriert sich weitgehend entlang der stärker frequentierten Haupt- und Nebenstraßen der Quartiere. Für den Radverkehr wurden im Straßenparkraum drei gesonderte Fahrradabstellanlagen erfasst (Danziger Straße 82 und 96 sowie Immanuelkirchstraße 32). Darüber hinaus zeigen sich Fahrradstellplätze vor allem entlang der Gehwege von Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen. Ergänzend bestehen Taxi-Stellflächen an der Danziger Straße. In beiden Kiezen wurde lediglich ein betrieblicher Fuhrpark straßenseitig identifiziert (Am Friedrichshain 23), was den Schwerpunkt auf kleinteilige, lokal verankerte Nutzungen und geringe Logistikintensität unterstreicht.



Im Bereich der straßenseitigen Außenpräsentation wurden insgesamt 185 Sitz- und Stehmöbel sowie 21 Warenpräsentationen vor Eingängen und drei Pflanzaufstellungen dokumentiert. Diese Auslagen tragen wesentlich zur sichtbaren Belebung des Straßenraums bei und unterstreichen die Bedeutung des Erdgeschossgewerbes für das öffentliche Erscheinungsbild der Quartiere.

1.6 Rolle des Gewerbes für die Quartiersentwicklung

Das Gewerbe stellt ein elementares Erkennungsmerkmal des gemischten Quartiers im Erdgeschoss dar. Die hohe Präsenz von stationären Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie sorgt für eine kontinuierliche alltägliche Belebung und macht die Quartiere zu wichtigen Zielen für die wohnortnahe Versorgung. Diese Nutzungen erzeugen einen ausgeprägten fuß-, fahrrad- oder ÖPNV-orientierten Zielverkehr und unterstützen damit die stadtteiltypischen, kleinteiligen Mobilitätsmuster. Gleichzeitig erzeugen Gastronomie und besonders der Einzelhandel eine hohe touristische Anziehungskraft. Da ambulante Dienstleistungen und das produzierende Gewerbe hingegen kaum vertreten sind, generiert der Sektor insgesamt nur ein geringes Aufkommen an wirtschaftsinduziertem

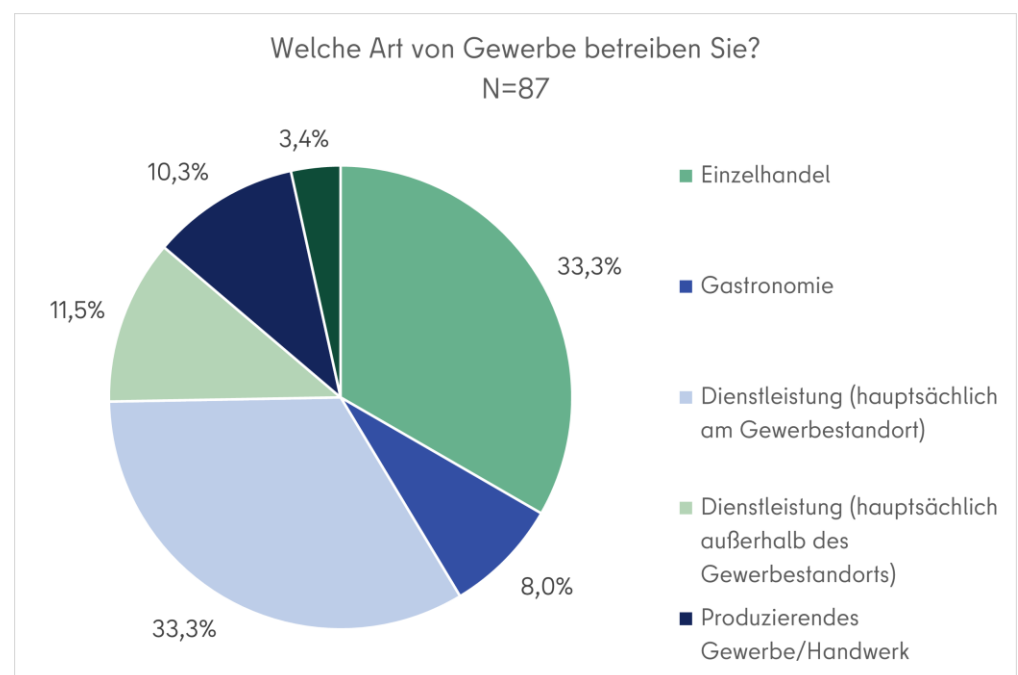


Kfz-Verkehr. Die Nahversorgung durch den Einzelhandel ist ebenso wie das Angebot an sozialen Einrichtungen gut ausgebaut. Im Gegensatz dazu mangelt es in den Quartieren jedoch an kulturellen Einrichtungen. Insgesamt ordnet sich das Gewerbe der dominanten Wohnnutzung im Winsviertel und Bötzowkiez unter: Die Quartiere bleiben in ihrer Grundstruktur primär Wohngebiete, in denen das Gewerbe überwiegend ergänzende Versorgung, Dienstleistungen und Aufenthaltsqualitäten in den Erdgeschossen bereitstellt.

Anhang 2: Quantitative Befragung der Gewerbetreibenden

2.1 Allgemeine Angaben

An der Befragung nahmen 87 Gewerbetreibende teil. Jeweils ein Drittel der Befragten entfällt auf den Einzelhandel sowie auf Dienstleistungsbetriebe, die primär am Standort ansässig sind. Das restliche Drittel der Teilnehmenden verteilt sich auf die Branchentypen Dienstleistungen (hauptsächlich außerhalb des Gewerbestandorts, 11,5 %), produzierendes Gewerbe bzw. Handwerk (10,3 %) und Gastronomie (8 %). Nur 3,4 % der Befragten gaben eine sonstige Gewerbeart an.



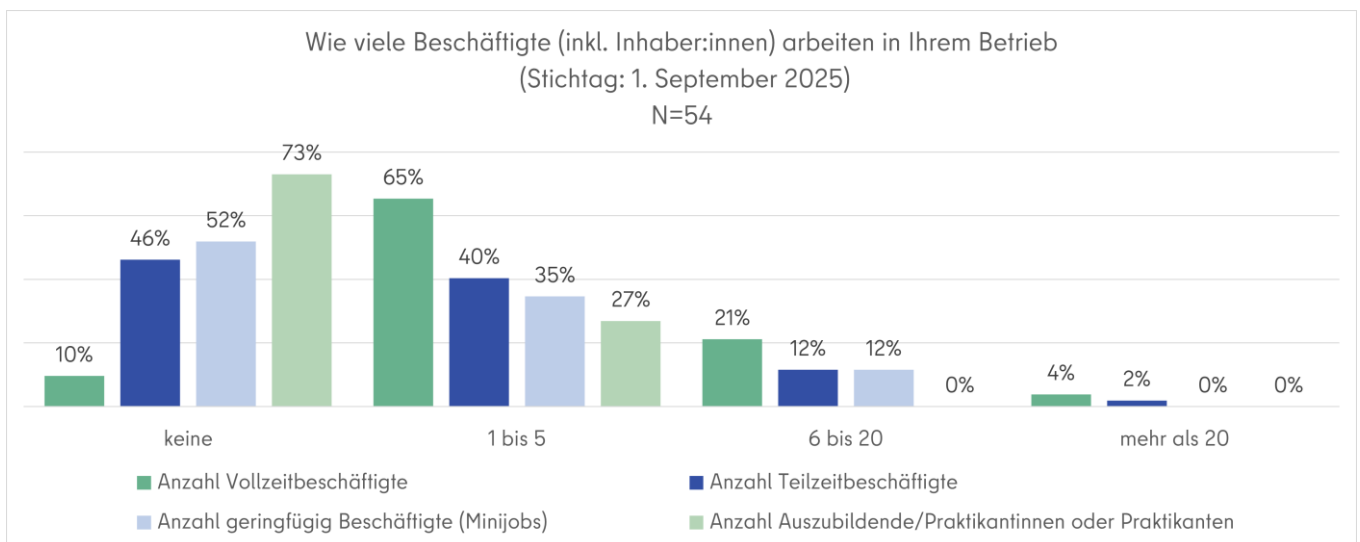
Die Frage nach der Lage des Gewerbes beantwortete die Mehrheit (70,6 %) mit einer Erdgeschosslage mit Kundenzugang. Jeweils knapp 15 % der Teilnehmenden gaben an, dass sich ihre Betriebe im Obergeschoss bzw. in einem Hinterhof oder einer Werkstatt befinden.

22 Personen beantworteten die Frage, seit wann sie am Standort ansässig sind. Von ihnen haben 27 % ihren Standort zwischen 2000 und 2005 bezogen, 9 % kamen im Zeitraum 2006 bis 2010 hinzu. Im Zeitraum 2011 bis 2015 wurde kein neues Gewerbe verzeichnet. Zwischen 2016 und 2020 ließen sich weitere 14 % der Gewerbetreibenden im Winsviertel oder Bötzowkiez nieder. Den größten Anteil stellen mit 50 % jene Betriebe dar, die erst im Zeitraum 2021 bis 2025 am Standort ansässig wurden.

Knapp 50 Personen konnten eine Aussage dazu treffen, wie ihre Geschäftsräume genutzt wurden, bevor ihr Gewerbe am Standort ansässig war. Zwei Drittel von ihnen gaben eine gewerbliche Nutzung an, vorwiegend durch Einzelhandelsbetriebe (35 %), in Teilen durch gastronomische Betriebe (10 %) und Dienstleistungsbetriebe am Gewerbestandort

(10 %). 14 % benannten, dass ihre Geschäftsräume vorab leer standen. Nur 6 % gaben eine Umnutzung von Wohnraum an.

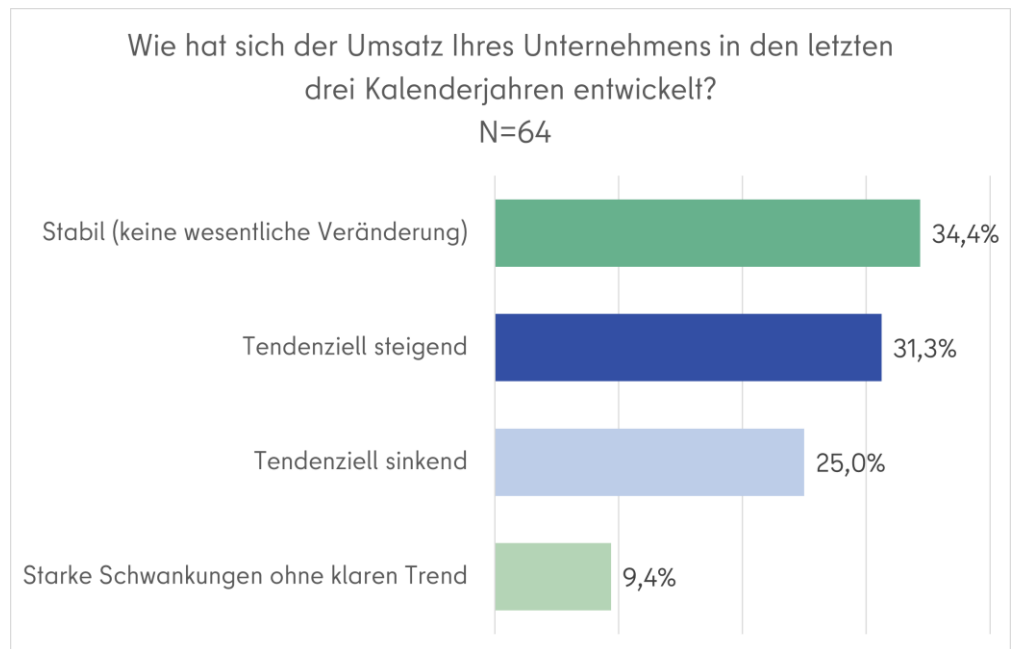
54 Gewerbetreibende machten Angaben zur Beschäftigtenzahl (Stichtag 1. September 2025) in ihrem Betrieb. Die meisten von ihnen gaben an, keine oder ein bis fünf Vollzeitbeschäftigte, Teilzeitbeschäftigte, geringfügig Beschäftigte oder Auszubildende/Praktikantinnen und Praktikanten (inkl. Inhaberinnen oder Inhaber) zu haben. Dies lässt den Rückschluss zu, dass sich in den Kiezen Winsviertel und Bötzowkiez vorwiegend Kleingewerbe befinden. Größere Belegschaften stellen in den untersuchten Betrieben die Ausnahme dar. Während immerhin 21 % der Unternehmen 6 bis 20 Vollzeitkräfte beschäftigen, sinkt dieser Anteil bei Teilzeitbeschäftigten und geringfügig Beschäftigten auf jeweils 12 %. Großbetriebe mit mehr als 20 Angestellten sind in allen Beschäftigungsverhältnissen kaum vertreten (max. 4 %). Auszubildende oder Praktikanten in dieser Größenordnung wurden von keinem der antwortenden Betriebe gemeldet.



2.2 Umsatzentwicklung

Konkrete Umsatzzahlen für das Jahr 2024 wurden von 31 Gewerbetreibenden benannt, die Spannweite war dabei sehr groß. Neun Personen gaben einen Jahresumsatz von unter 100.000,- € an. Zwölf Gewerbetreibende nannten einen Jahresumsatz zwischen 100.000,- € und 750.000,- €. Neun Gewerbetreibende gaben ihren Jahresumsatz 2024 mit 1.000.000,- € bis 6.500.000,- € an. Durch einen Gewerbetreibenden wurde ein deutlich höherer Umsatz angegeben.

Zur Umsatzentwicklung in den letzten drei Kalenderjahren machten 64 Teilnehmende Angaben. Die Mehrheit von ihnen (34,4 %) gab an, dass der Umsatz ihres Unternehmens in den letzten drei Jahren stabil war. Knapp ein Drittel (31 %) berichtete von einem tendenziell steigenden Umsatz. Ein Viertel der Teilnehmenden (25 %) verzeichnete hingegen sinkende Umsatzzahlen. Mit 9 % beschrieb nur ein kleiner Anteil starke Schwankungen ohne klaren Trend. Insgesamt zeigte sich ein überwiegend positives Bild, etwa zwei Drittel der Gewerbe konnte die Umsatzzahlen halten oder sogar steigern.



Als Gründe für die Umsatzentwicklung wurden teils mehrere Gründe angegeben. Insgesamt 63 Personen beantworteten diese Frage. Von ihnen nannten 36 Teilnehmende die gesamtwirtschaftliche Entwicklung als Einflussfaktor auf ihre Umsatzzahlen, 24 Personen benannten Standortfaktoren und 18 Personen betriebliche Gründe.

Interessant ist die Betrachtung der Häufigkeit der benannten Gründe nach Richtung der Umsatzentwicklung. Während steigende Umsatzzahlen vorwiegend mit Standortfaktoren begründet wurden (50,0 %), wurden sinkende Umsätze vor allem mit der gesamtwirtschaftlichen Lage begründet (81,3 %).

	Benannte Gründe für die Umsatzentwicklung in Prozent (Mehrfachnennung möglich)			
	Betriebliche Gründe	Standortfaktoren/ Lage	Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	Sonstige
Gewerbe mit stabilem Umsatz (N=22)	31,8 %	31,8 %	45,5 %	9,1 %
Gewerbe mit steigendem Umsatz (N=20)	45,0 %	50,0 %	45,0 %	25,0 %
Gewerbe mit sinkendem Umsatz (N=16)	0,0 %	37,5 %	81,3 %	18,8 %
Gewerbe mit stark schwankendem Umsatz (N=6)	16,7 %	0,0 %	66,7 %	16,7 %

Einzelne Teilnehmende machten ergänzend erläuternde Angaben. In Bezug auf stark schwankende oder sinkende Umsatzzahlen wurden vermehrt Inflation und steigende Energie- bzw. Einkaufskosten seit der Corona-Pandemie bzw. dem Ukraine-Krieg, damit verbundene Unsicherheiten und auch eine Zunahme des Onlinehandels benannt. Auch eine erschwerte Erreichbarkeit durch Baustellen oder verkehrsberuhigende Maßnahmen wurde mehrfach benannt.

Als Gründe für eine stabile oder positive Umsatzentwicklung nannten mehrere Teilnehmende Marketingmaßnahmen sowie eine gute Erreichbarkeit, zentrale Lage und Sichtbarkeit des Betriebs. Vereinzelt wurden Preiserhöhungen, der Wegfall von Konkurrenzbetrieben und die Kundenbindung benannt.

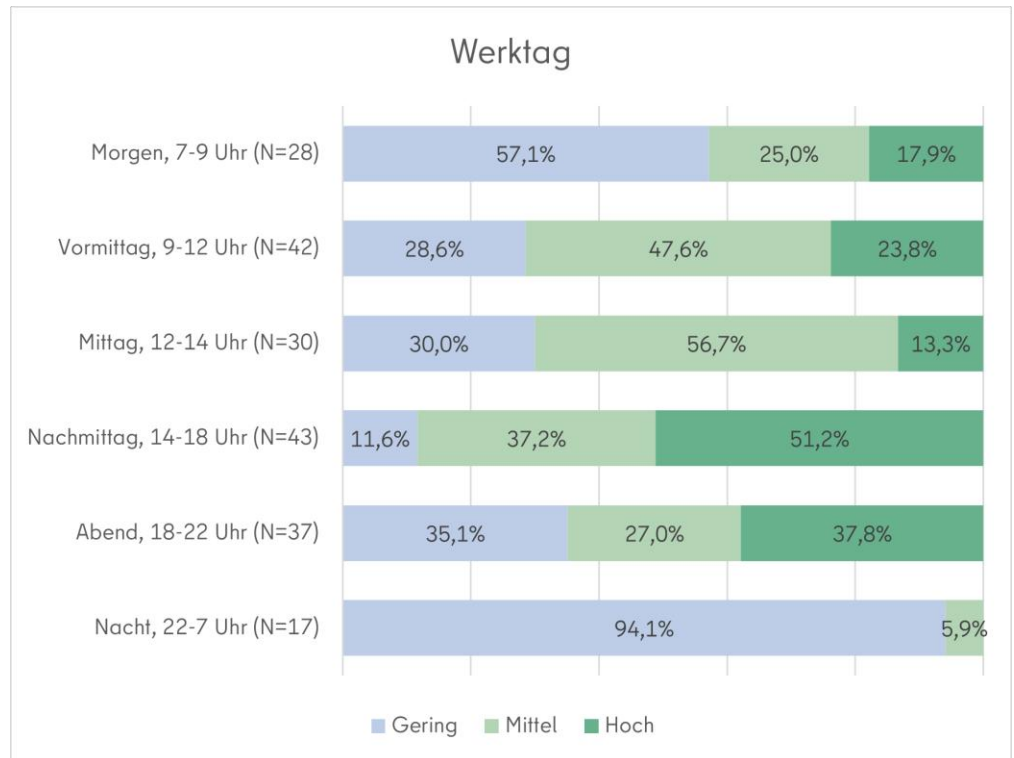
Ableitungen dieser Erkenntnisse für die Bedeutung von Kiezblocks lassen sich im Kapitel 5 Zusammenführung Ersterhebung: Mixed Methods ab Seite 13 finden, in welchem die Ergebnisse der quantitativen Befragungen sowie der qualitativen Interviews miteinander verschnitten und interpretiert werden.

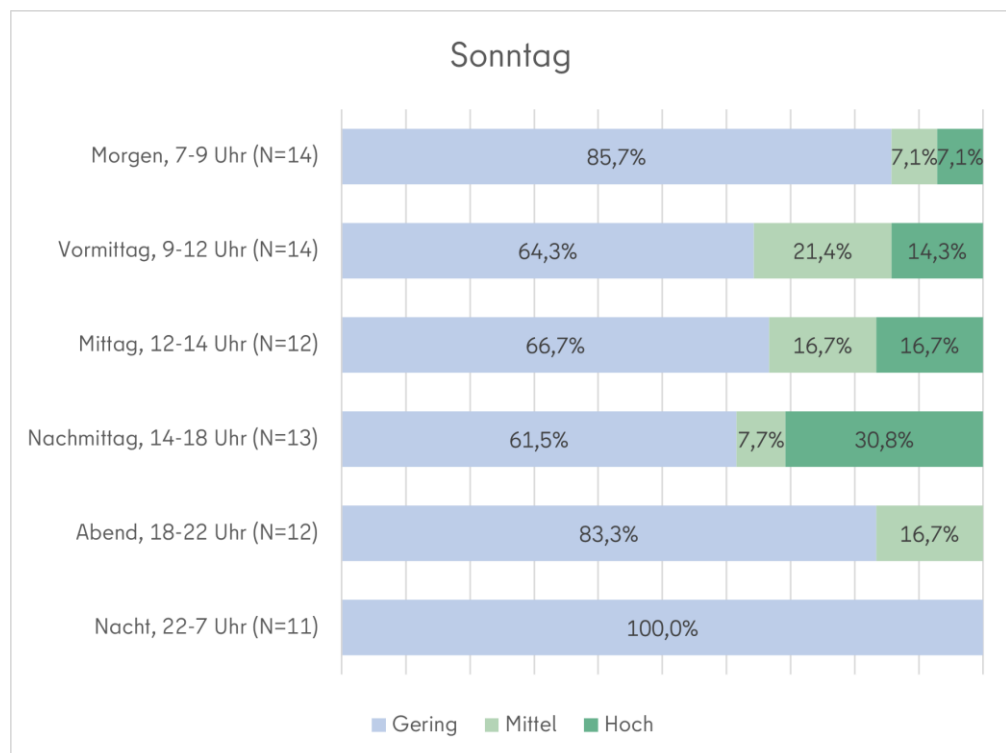
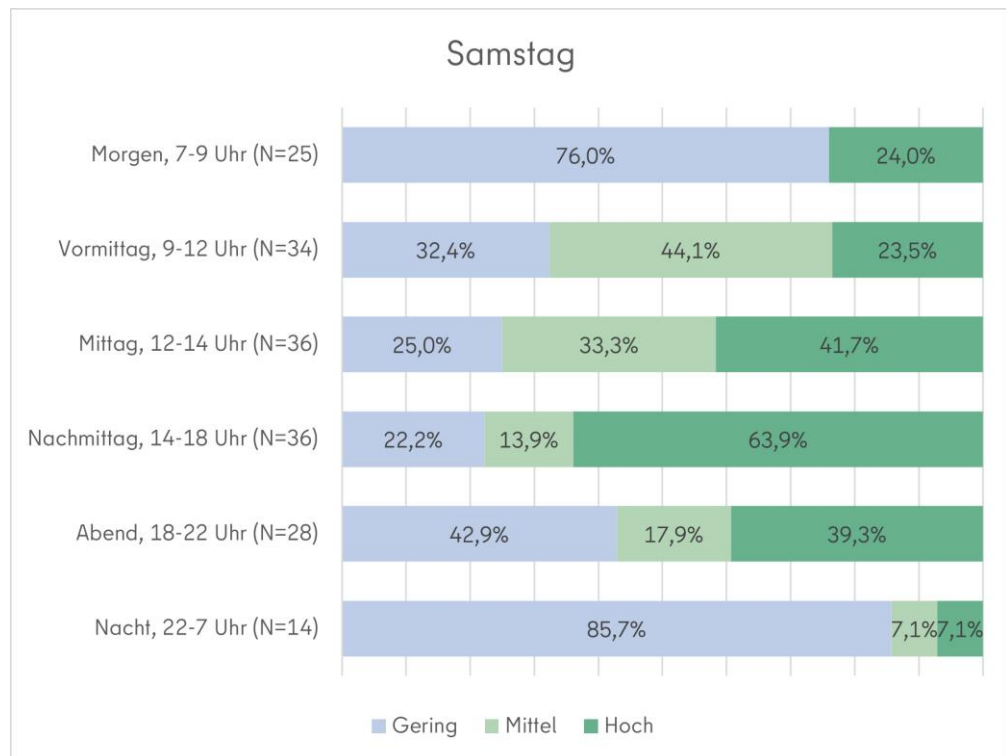
2.3 Angaben zum Kundenstamm

Unter Angaben zum Kundenstamm machten die Teilnehmenden Angaben zur Anzahl der Kundinnen und Kunden, Stoßzeiten im Tages- und Wochenverlauf, dem Einzugsbereich sowie den Verkehrsmitteln, die Kundinnen und Kunden nach ihrer Einschätzung zur Anfahrt nutzen.

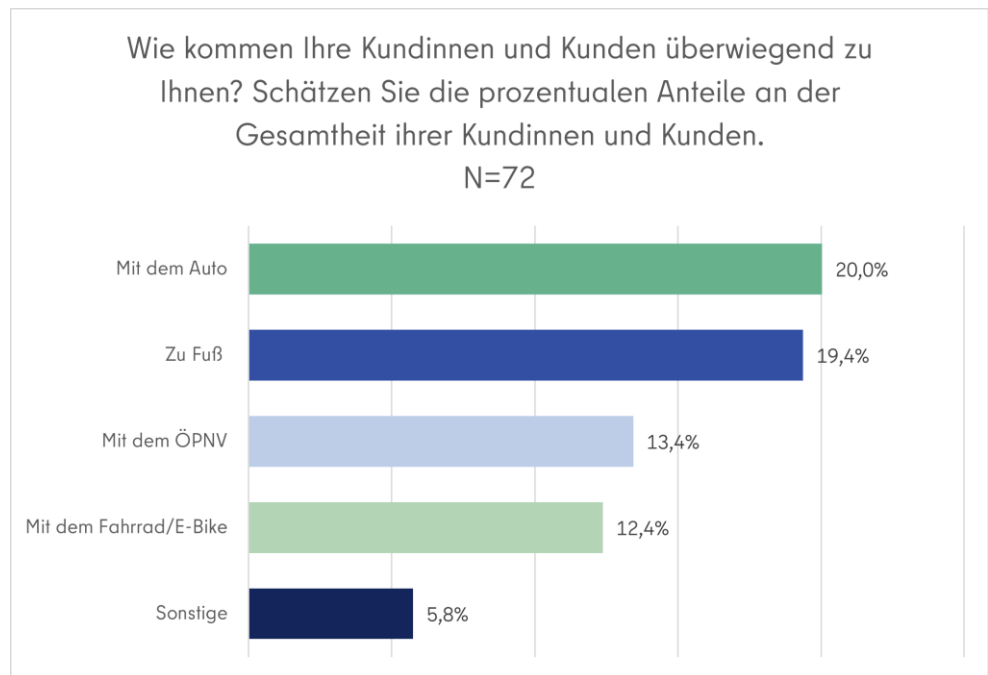
Die Frage nach der durchschnittlichen wöchentlichen Kundenfrequenz wurde nur von 21 Gewerbetreibenden beantwortet. Sechs von ihnen gaben an, keinen Kundenverkehr zu haben. Die restlichen Antworten variieren stark und reichen von 5 bis 6.000 Kundinnen und Kunden pro Woche. Sechs Personen gaben eine durchschnittliche wöchentliche Kundenzahl von weniger als 100 an, weitere sechs Personen schätzten die wöchentliche Kundenfrequenz auf 100 bis 1.000 Personen. Drei Gewerbetreibende machten in Bezug auf die wöchentlichen Kundenfrequenz höhere Angaben.

Insgesamt lässt sich erkennen, dass die Kundenfrequenz nachmittags (14 - 18 Uhr) an Werktagen und Samstagen am höchsten ist. Auch sonntags liegt die Kundenfrequenz am Nachmittag am höchsten, jedoch deutlich unter derer an Werk- und Samstagen. Auch an Abenden (18 - 22 Uhr) ist die Frequenz an Werktagen und Samstagen vergleichsweise hoch. Im Vergleich zwischen den Wochentagen fällt die vergleichsweise hohe Kundenfrequenz am Samstagmittag (12 - 14 Uhr) auf. An Sonntagen liegt die Kundenfrequenz insgesamt niedriger.

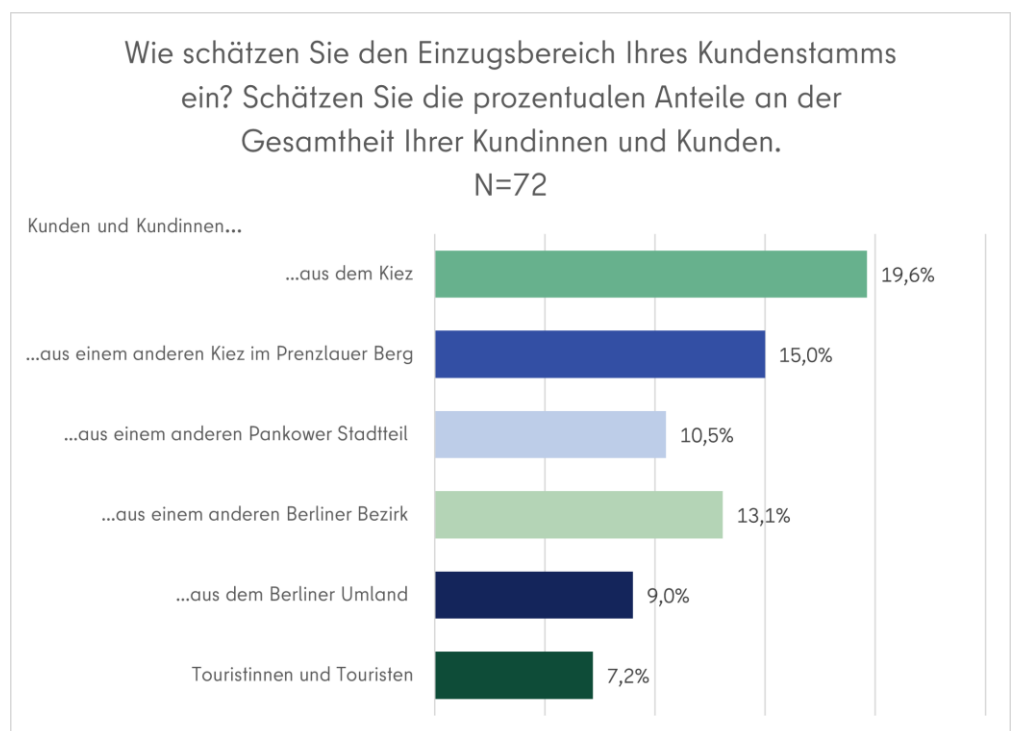




Nach Einschätzung der Gewerbetreibenden kommen die meisten Kundinnen und Kunden zu Fuß oder mit dem Auto (jeweils ca. 20 %) zu ihnen. Mit etwas kleineren Anteilen schließt sich die Anfahrt mit dem PNV (13,4 %) dem Fahrrad/E-Bike (12,4 %) daran.



Die Gewerbetreibenden schätzten den Einzugsbereich ihrer Kundschaft eher lokal ein. Die meisten Kundinnen und Kunden kommen demnach direkt aus dem Kiez (19,6 %) oder einem anderen Kiez im Prenzlauer Berg (15 %). Nur einen kleinen Teil ihrer Kundschaft ordneten die Gewerbetreibenden in ihrer Antwort dem Berliner Umland zu (9 %) oder schätzten sie als Touristinnen oder Touristen ein (7,2 %).

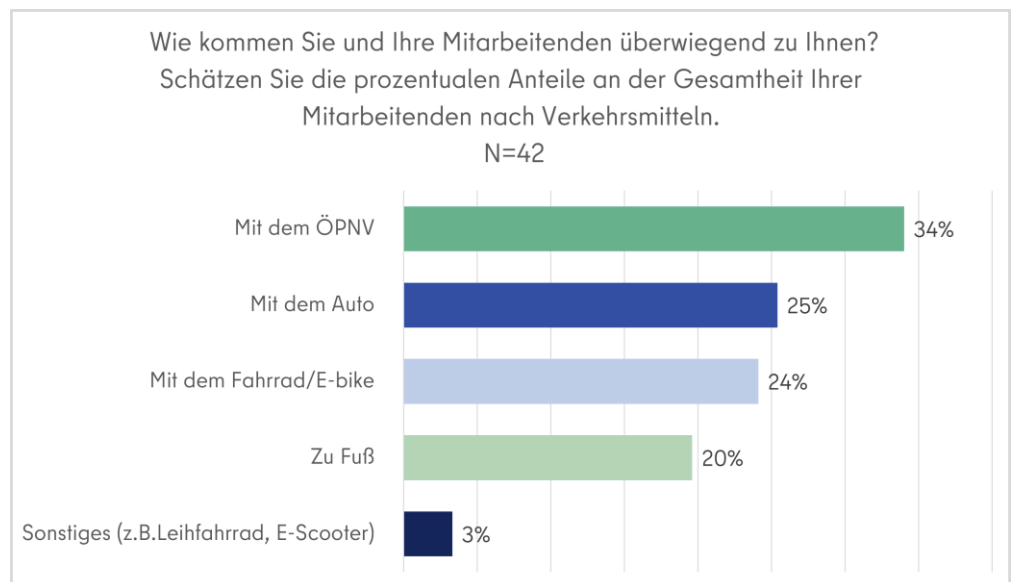


Ableitungen dieser Erkenntnisse für die Bedeutung von Kiezblocks lassen sich im Kapitel 5 Zusammenführung Ersterhebung: Mixed Methods ab Seite 13 finden, in welchem die Ergebnisse der quantitativen Befragungen sowie der qualitativen Interviews miteinander verschnitten und interpretiert werden.

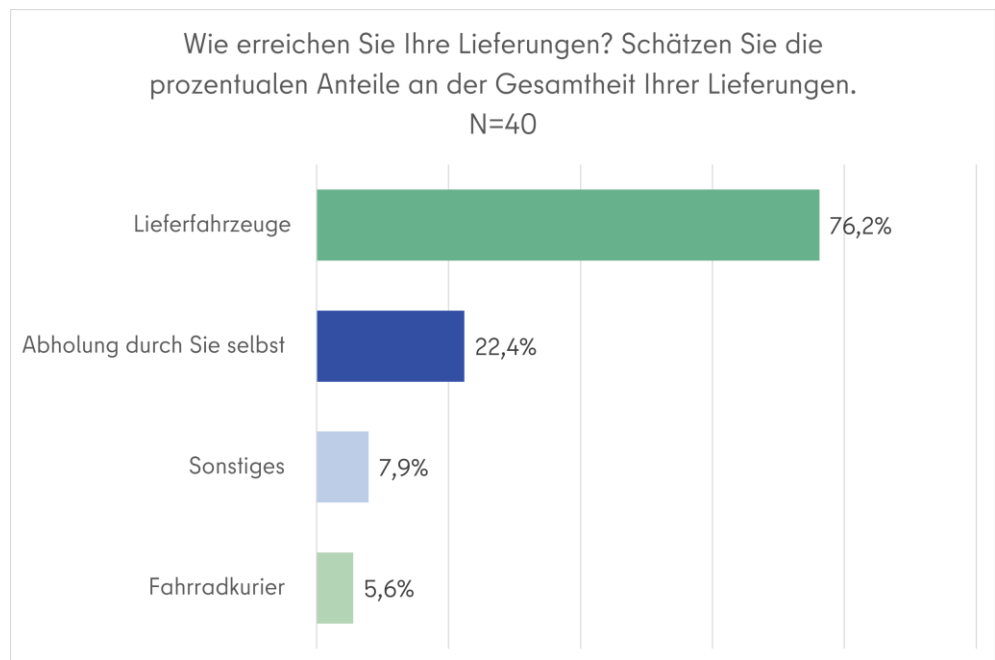
2.4 Verkehrliche Anforderungen

Bei den verkehrlichen Anforderungen wird betrachtet, wie Mitarbeitende zur Arbeit kommen und ob das Gewerbe eigene Stellplätze oder betriebliche Fahrzeuge besitzt. Zudem wird die Anliefersituation der Betriebe in den Blick genommen.

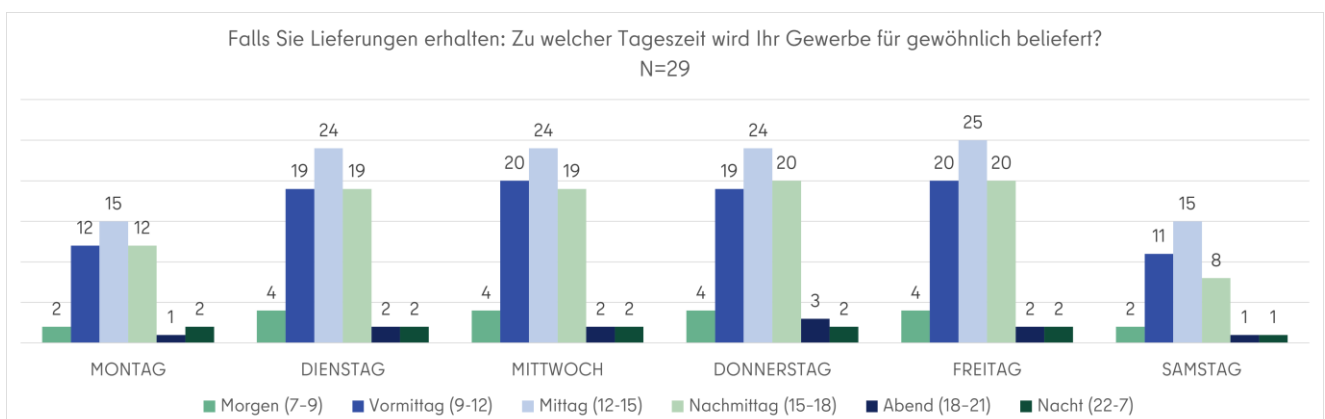
Insgesamt 42 Teilnehmende machten Angaben zum Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden. Die Ergebnisse zeigen, dass der ÖPNV mit 34 % das wichtigste Verkehrsmittel für den Arbeitsweg ist. Der Anteil derer, die mit dem Auto oder dem Fahrrad pendeln, wurde auf jeweils etwa ein Viertel geschätzt, während rund ein Fünftel der Beschäftigten zu Fuß kommt. .



Auf die Frage, wie Lieferungen das Gewerbe erreichen, wurde für etwa drei Viertel der Lieferungen das Lieferfahrzeug angegeben. 22,4 % der Lieferungen werden durch die Gewerbetreibenden selbst abgeholt. Lediglich 5,6 % der Lieferungen werden durch Fahrradkuriere ausgeliefert. Knapp 8 % gaben sonstige Lieferwege an, konkrete Angaben wurden nicht gemacht.



Die teilnehmenden Gewerbetreibende wurden gebeten anzugeben, zu welchen Tageszeiten ihr Gewerbe für gewöhnlich beliefert wird. Das Diagramm zeigt, dass die meisten Lieferungen von Dienstag bis Freitag jeweils zur Mittagszeit zwischen 12 und 15 Uhr erfolgen. In den Randzeiten vor 9 und nach 18 Uhr findet kaum Lieferverkehr statt. An Montagen und Samstagen ist die Zahl der Lieferungen im Vergleich zu den anderen Tagen in Summe deutlich geringer, die meisten Lieferungen erreichen die Gewerbe auch an diesen Tagen rund um die Mittagszeit.



Auf die Frage nach betrieblichen Fahrzeugen gaben 36 Befragte eine Antwort. 15 von ihnen gaben an, dass ihr Betrieb über einen PKW oder Transporter verfügt, acht Betriebe verfügen über zwei und ein Betrieb über drei PKW bzw. Transporter. Betriebliche Lastenräder oder Fahrräder kommen in weniger Betrieben, jedoch häufiger auch in höherer Anzahl vor. Ein Betrieb gab ein Lastenrad bzw. Fahrrad an, vier Betriebe zwei Lastenräder

bzw. Fahrräder, drei Betriebe drei Lastenräder bzw. Fahrräder, ein Betrieb vier und zwei Betriebe fünf Lastenräder bzw. Fahrräder. Sechs Betriebe gaben an, zehn oder mehr Lastenräder bzw. Fahrräder im betrieblichen Fuhrpark zu haben.

Die Teilnehmenden wurden zudem gefragt, ob sie über eigene PKW- oder Fahrrad-Stellplätze für Mitarbeitende bzw. Kundinnen und Kunden verfügen. Acht Gewerbetreibende gaben an, einen PKW-Stellplatz für Mitarbeitende zu haben, ein Betrieb gab drei PKW-Stellplätze an. Über jeweils einen PKW-Stellplatz für Kundinnen und Kunden verfügen drei Betriebe, ein Betrieb gab zwei und zwei Betriebe drei PKW-Stellplätze für Kundinnen und Kunden an. Fahrrad-Stellplätze für Mitarbeitende und Kundschaft gibt es in einzelnen Betrieben in höherer Zahl. Ein Betrieb benannte einen, zwei Betriebe drei, ein Betrieb fünf und zwei Betriebe zehn oder mehr Stellplätze für Fahrräder.

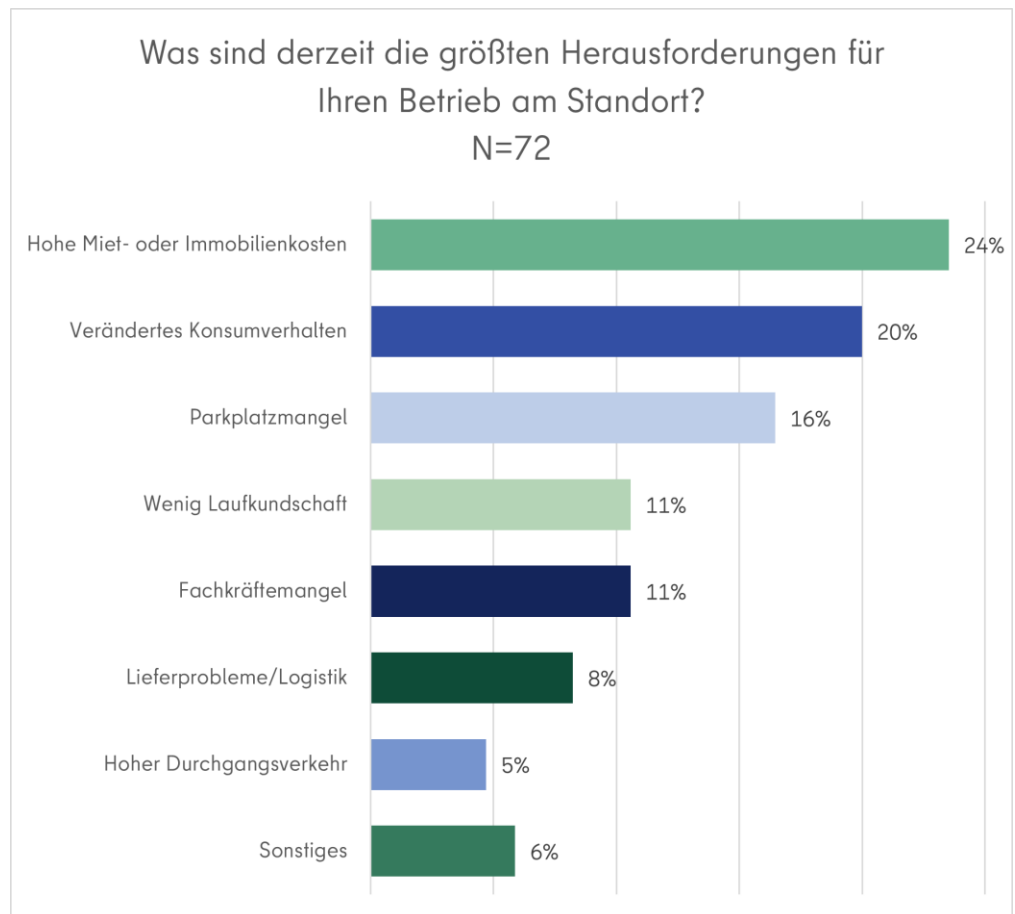
Zur Frage nach einer Ladezone machten 39 Personen eine Angabe. 72 % von ihnen gaben an, über keine Ladezone zu verfügen. 15 % gaben an, eine Ladezone auf einem Privatgrundstück zu haben und 13 % benannten eine Ladezone im öffentlichen Straßenland in einer Entfernung zwischen fünf und 40 Metern.

Ableitungen dieser Erkenntnisse für die Bedeutung von Kiezblocks lassen sich im Kapitel 5 Zusammenführung Ersterhebung: Mixed Methods ab Seite 13 finden, in welchem die Ergebnisse der quantitativen Befragungen sowie der qualitativen Interviews miteinander verschnitten und interpretiert werden.

2.5 Standortzufriedenheit und Bewertung der Verkehrssituation

Generell ist die aktuelle Standortzufriedenheit der Gewerbetreibenden hoch. So gibt fast die Gesamtheit der Gewerbetreibenden an, im Allgemeinen zufrieden oder eher zufrieden mit dem Standort zu sein.

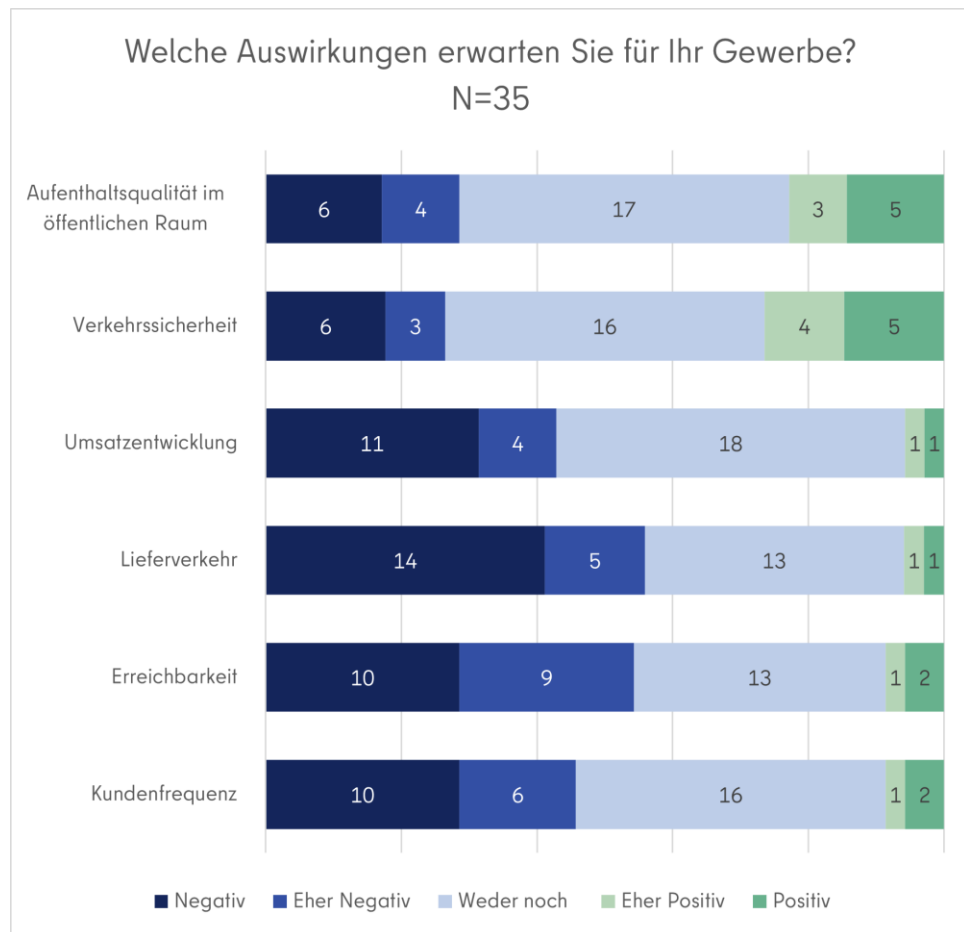
Als größte Herausforderung für ihre Betriebe werden von einem Viertel der Gewerbetreibenden hohe Miet-/Immobilienkosten angegeben. Darauf folgen ein verändertes Konsumverhalten und der Parkplatzmangel. Ein hoher Durchgangsverkehr durch den Kiez wird nur von sehr wenigen Gewerbetreibenden als Herausforderung beschrieben. Außerdem wurden einzelne sonstige Herausforderungen benannt, vor allem Baumaßnahmen und Bürokratie.



Ableitungen dieser Erkenntnisse für die Bedeutung von Kiezblocks lassen sich im Kapitel 5 Zusammenführung Ersterhebung: Mixed Methods ab Seite 13 finden, in welchem die Ergebnisse der quantitativen Befragungen sowie der qualitativen Interviews miteinander verschnitten und interpretiert werden.

2.6 Einschätzung zu verkehrsberuhigenden Kiezblock-Maßnahmen

Von einer künftigen Umsetzung von Kiezblock-Maßnahmen erwarten sich die Teilnehmenden insbesondere in Bezug auf den Lieferverkehr und die Erreichbarkeit vorwiegend negative oder eher negative Auswirkung. Die Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Verkehrssicherheit werden hingegen differenzierter betrachtet - es gibt sowohl Gewerbetreibende mit negativen als auch mit positiven Erwartungen.



Ableitungen dieser Erkenntnisse für die Bedeutung von Kiezblocks lassen sich im Kapitel 5 Zusammenführung Ersterhebung: Mixed Methods ab Seite 13 finden, in welchem die Ergebnisse der quantitativen Befragungen sowie der qualitativen Interviews miteinander verschnitten und interpretiert werden.

2.7 Sonstiges

Zuletzt hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, über ein Freifeld weitere Hinweise und Anregungen zu machen, die in den konkreten Fragen keinen Platz gefunden haben.

Mehrere Gewerbetreibende verwiesen darauf, dass Straßen häufig durch Lieferfahrzeuge blockiert sind. Dadurch entstehen zum einen erhöhte Lärmmissionen, zum anderen weichen Fahrradfahrende vermehrt auf den Bürgersteig aus, was wiederum die Sicherheit für Fußgänger beeinträchtigt. Vor allem in Straßen mit hoher Geschäftsdichte wie der Hufelandstraße ist auch weiterhin ein starker Lieferverkehr zu erwarten, weshalb der Verkehrsfluss im Kiezblock über andere Straßen gewährleistet werden sollte. Zudem wurde von mehreren Personen die Sorge formuliert, dass durch Kiezblockmaßnahmen weniger Kundinnen und Kunden in den Kiez kommen und Umsatzeinbußen für Gewerbetreibende drohen könnten, insbesondere für Kleingewerbe. Andere befürchteten, dass die Erreichbarkeit durch Lieferanten, für ausliefernde Gewerbe wie auch für Kundinnen und Kunden, die per PKW kommen, erschwert werden könnte. Eine teilnehmende Person formulierte den Wunsch, neben Anwohner- auch Mitarbeiterparkausweise auszustellen.

Eine weitere Person verwies darauf, dass die Attraktivität des Viertels könnte durch Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sowie durch die Verringerung von insbesondere Lärm und anderen Emissionen erheblich gesteigert werden könnte und dadurch langfristig auch mit einer positiven Auswirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung zu rechnen sei.

Anhang 3: Qualitative Befragung mit Gewerbetreibenden

Komplementär zur standardisierten Befragung wurden im Herbst 2025 leitfadengestützte, halbstrukturierte Interviews mit insgesamt 17 Gewerbetreibenden im Winsviertel und Bötzowkiez geführt. Ziel der Befragungen ist es, Motive für die Ablehnung oder Zustimmung zu Kiezblocks zu verstehen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen anhand der Bedarfe von Gewerbetreibenden zu reflektieren und Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit zu erfassen - insbesondere mit Blick auf die Erreichbarkeit für Kundschaft und Lieferverkehr. Allgemeine Trends aus der quantitativen Befragung können durch die Befragungen vertiefender ergründet und besser beschrieben werden. Im Fokus standen dabei eine hohe Diversität an Gewerbetreibenden nach Gewerbetypen (Einzelhandel, Gastronomie, stationäre und ambulante Dienstleistungen sowie produzierendes Gewerbe/Handwerk), nach Lokalisierung innerhalb der beiden Kieze sowie der Grundeinstellung gegenüber Kiezblocks, um die Vielfalt gewerblicher Anforderungen und Wahrnehmungen abzubilden. Die Interviews wurden aufgezeichnet und anonymisiert ausgewertet. Die folgende Übersicht zeigt die Verteilung der Interviews:

Gewerbetyp (Anteil Gewerbestruktur)	Anzahl Interviews Winsviertel	Anzahl Interviews Bötzowkiez
Einzelhandel (20 %)	2	2
Gastronomie (20 %)	3	3
Stationäre Dienstleistungen (57 %)	1	2
Ambulante Dienstleistungen (1 %)	Keins (im Gebiet nicht ansässig)	1
Produzierendes Gewerbe/Handwerk (2 %)	2	1

Die Interviews fanden durch direkte Ansprache während der Geschäftsöffnungszeiten statt. Sie wurden nach folgenden Themenbereichen gegliedert:

- Ausgangssituation & Erwartungen:
 - Zufriedenheit mit Standort - insbesondere in Bezug auf Erreichbarkeit für Kundinnen und Kunden, Lieferverkehre und Aufenthaltsqualität?
 - Beweggründe zur Wahl des Betriebsorts
 - Einfluss auf die Geschäfts- und Wirtschaftslage außer der Erreichbarkeit
- Kiezblock-Maßnahmenbewertung:
 - Erwartungen / Befürchtungen in Bezug auf die geplanten Kiezblock-Maßnahmen
 - Bewertung der einzelnen Maßnahmen
 - Veränderung der Betriebsmobilität (Lieferlogistik, Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden) in den letzten Jahren
- Wahrnehmung von Kommunikation und Beteiligungsmöglichkeiten bzgl. der Kiezblockplanungen

Die Auswertung erfolgte entlang standardisierter Personenprofile mit Bezug zu den quantitativen Ergebnissen zur Umsatzentwicklung, zum Kundenstamm, zu verkehrlichen Anforderungen sowie zur Standortzufriedenheit. In jedem Profil wurden die Haltung zum Kiezblock, die betriebliche Lage, die Kunden- und Lieferperspektive sowie zentrale Argumentationsmuster herausdistilliert, zentrale Standpunkte herausgearbeitet und miteinander verglichen. Auf dieser Basis wurden gewerbetypspezifische Muster sowie zentrale Erwartungen, Befürchtungen und Vorschläge herausgearbeitet und mit den quantitativen Ergebnissen in Beziehung gesetzt.

3.1 Wahrnehmung der aktuellen Standort- und Verkehrssituation

Über alle Interviews hinweg und in Einklang mit den quantitativen Ergebnissen ist die grundsätzliche Standortzufriedenheit hoch. Viele Gewerbetreibende betonen, dass ihre Quartiere als lebendige, attraktive Wohn- und Versorgungsstandorte mit stabiler oder zahlungskräftiger Kundschaft wahrgenommen werden. Als größte Herausforderungen werden in erster Linie hohe Miet- und Immobilienkosten, verändertes Konsumverhalten sowie der Parkplatzmangel genannt; ein hoher Durchgangsverkehr wird nur von wenigen Betrieben als Hauptproblem beschrieben.

In den Interviews zeigt sich jedoch, dass die subjektiv wahrgenommene Kfz-Abhängigkeit eine wichtige Rolle dafür spielt, wie der Standort bewertet und wie der Kiezblock eingeordnet wird. Betriebe mit starkem Pkw- und Logistikbezug verknüpfen ihre Standortzufriedenheit direkt mit Fahrbeziehungen und Haltemöglichkeiten. Für einen logistikintensiven Betrieb im Winsviertel gilt: *„Wenn ich nicht mehr an die Rampe komme, kann ich den Laden dicht machen“* (Winsviertel, produzierendes Gewerbe/Handwerk) – hier sind Standort und Kfz-Erreichbarkeit untrennbar miteinander verknüpft. Beschwerden gibt es vor allem über Lieferzonen, die frei von falschparkenden Kfz zu halten sind, um eine schnelle und reibungslose Lieferlogistik zu gewährleisten. Belieferungen im dicht bebauten Quartier erfolgen zwangsläufig über die Gehwege, sei es an Einfahrten oder Geschäftseingängen. Dies erfordert eine hohe gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Konflikte treten dabei auch mit Radfahrenden auf, die Kopfsteinpflaster meiden und auf Gehwege ausweichen.

Andere Betriebe bewerten den Standort vor allem über Fußgängerfrequenz, Atmosphäre und Alltagsqualität. Eine Gastronomie im Bötzowkiez beschreibt: *„Wir sind hier, weil die Ecke schön ist, die Leute gerne hier sind – nicht wegen der Parkplätze“* (Bötzowkiez, Gastronomie). Ein Dienstleistungsbetrieb formuliert ähnlich: Ein bisschen weniger Autoverkehr würde die Lage eher aufwerten, solange Kundinnen und Kunden weiterhin bequem zu Fuß oder mit dem Rad kommen können (Bötzowkiez, stationäre Dienstleistung).

Eine ambivalente Meinung ist bei der Standortzufriedenheit sichtbar. Ein Café im Bötzowkiez, das von einem verhältnismäßig hohen Autoanteil berichtet, erlebt eine temporäre Sperrung einer angrenzenden Straße als *„eigentlich ganz schön“*, weist zugleich jedoch auf Einbußen in Baustellenphasen hin, die als *„Katastrophe“* wahrgenommen werden (Bötzowkiez, Gastronomie). Hier wird deutlich, dass schlecht abgestimmte Baustellenorganisation für die kurzfristige Standortzufriedenheit oft problematischer ist als eine gut geplante, dauerhafte Verkehrsberuhigung.

Die Kfz-Abhängigkeit ist daher weniger als rein technische Größe zu bewerten, sondern als Teil der Standortidentität: Betriebe, die sich als „auto- und lieferorientiert“ verstehen, erleben Eingriffe in Fahrbeziehungen besonders sensibel; Betriebe, die ihre Stärke aus Laufkundschaft, Aufenthaltsqualität und Nachbarschaftsbezug ziehen, bewerten denselben Standort stärker über Qualitäten für Fuß- und Radverkehr.

3.2 Umsatzentwicklung - Geschäftsperspektive

Die quantitative Befragung zeigt insgesamt ein robustes Bild der wirtschaftlichen Entwicklung: Rund ein Drittel der Betriebe berichtet von stabilen Umsätzen, gut ein weiteres Drittel verzeichnet tendenzielle Steigerungen. Demgegenüber steht etwa ein Viertel mit rückläufigen Tendenzen, während knapp 10 % von stark Schwankungen berichtet. Steigende Umsätze werden überwiegend mit Lagequalität, gewachsenem Kundenstamm und der Attraktivität des Quartiers begründet, sinkende Umsätze hingegen vor allem mit Inflation, gestiegenen Energie- und Einkaufskosten, Kaufkraftverlusten sowie Konkurrenz durch den Onlinehandel. Der Kiezblock selbst taucht weder als Hauptursache für steigende noch für sinkende Umsätze auf

In den Interviews bestätigt sich das Bild, dass Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Kiez weder als Hauptursache für steigende noch für sinkende Umsätze verantwortlich gemacht werden, sondern ihre Wirkung in bestehende ökonomische Rahmenbedingungen wie die Inflation, struktureller Wandel und Kaufkraftverluste eingeordnet werden: Einige Betriebe beschreiben den „normalen“ ökonomischen Druck, ohne diesen unmittelbar mit Verkehrspolitik zu verbinden. Eine Gastronomie im Bötzwokiez berichtet etwa von üblichen Auf und Abs im Geschäftsgang, betont aber zugleich die Attraktivität des Standorts als zentrale Ressource: *„Wir leben davon, dass die Leute hier gerne sind und durch den Kiez laufen“* (Bötzwokiez, Gastronomie). Personen aus dem aufenthaltsorientierten Gewerbe (z. B. Gastronomie und Einzelhandel sowie einige Dienstleistungen) sehen Potenziale: Eine Aufwertung des Straßenraums, ruhigere und sicherere Straßen sowie ein stärkerer Fuß- und Radverkehr werden von ihnen teils als Chance für langfristig stabile oder steigende Umsätze bewertet - vorausgesetzt, die betriebliche Erreichbarkeit bleibt gewährleistet. Ein Teil der Betriebe beschreibt eine stabile wirtschaftliche Lage oder moderate Umsatzsteigerungen. Begründet wird dies mit hoher Lagequalität, gewachsenem Kundenstamm sowie der allgemeinen Attraktivität der Quartiere. Ein Dienstleistungsbetrieb im Winsviertel beschreibt seine Lage anhand externer Faktoren: Steigende Kosten und Arbeitskräftemangel werden als zentrale Herausforderungen benannt, nicht der geplante Kiezblock (Winsviertel, stationäre Dienstleistung).

Demgegenüber stehen Betriebe, die ihre ohnehin angespannte wirtschaftliche Situation aufgrund ihres Geschäftsmodells (klassischer Einzelhandel, Teile des Handwerks, einzelne Gastronomien) mit politischen Rahmenbedingungen verknüpfen. Ein Einzelhandelsbetrieb im Bötzwokiez formuliert zugespitzt: *„Das ist alles nur noch Politik, es wird immer teurer und dann drehen die uns auch noch die Straßen zu“* (Bötzwokiez, Einzelhandel). Die fortbestehende Zugänglichkeit aller Bereiche im Kiez mit dem Kfz werden als rationales Argument kaum wahrgenommen. Ein Gastronomiebetrieb im Winsviertel deutet die Gesamtlage ähnlich als Kumulation verschiedener Belastungen: gestiegene Mieten, unsichere Nachfrage und die Sorge, dass zusätzliche verkehrliche Eingriffe die Lage weiter verschärfen (Winsviertel, Gastronomie).

„Kiezblock-Effekt“ auf Umsätze werden je nach Geschäftstyp unterschiedlich interpretiert und sind abhängig von der ökonomischen Ausgangslage, in die der Kiezblock eingeordnet wird. Betriebe mit stabilen oder wachsenden Umsätzen sehen in verkehrsberuhigten Maßnahmen eher einen zusätzlichen Standortfaktor, während Betriebe mit ohnehin schwieriger wirtschaftlicher Lage den Kiezblock als weiteres Risiko deuten.

Für die Verwaltung ist wichtig: Der Kiezblock wird dort problematisiert, wo strukturelle Unsicherheit bereits hoch ist – weniger dort, wo das Geschäftsmodell gut in den wohnortnahen, fußläufigen Charakter der Quartiere passt.

3.3 Wirkungen auf die Kundschaft

Die quantitative Befragung zeigt, dass der Kundenstamm der Betriebe überwiegend lokal verankert und stark fuß- und ÖPNV-orientiert ist: Aus Sicht der Betriebe kommt jeweils rund ein Fünftel der Kundschaft zu Fuß und mit dem Auto, gut 13 % mit ÖPNV und gut 12 % mit Rad oder E-Bike. Knapp 20 % der Kundinnen und Kunden kommen direkt aus dem jeweiligen Kiez, weitere 15 % aus anderen Teilen Prenzlauer Bergs, nur kleine Anteile stammen aus dem Umland oder dem Tourismus. Der Kiez fungiert damit klar als wohnortnaher Versorgungsraum, nicht als primär autogebundenes Einkaufszentrum.

Das Muster aus der quantitativen Befragung, dass Kundinnen und Kunden gleichmäßig verteilt über alle Verkehrsmodi die Geschäfte erreichen, wird auf unterschiedliche Weise gerahmt. Lokale Versorger betonen die Nähe ihrer Kundinnen und Kunden. Ein Einzelhandelsbetrieb im Bötzowkiez beschreibt: *„Die meisten kommen eh aus der Nachbarschaft, die laufen hier vorbei oder kommen mit dem Fahrrad“* (Bötzowkiez, Einzelhandel). Eine Gastronomie im Winsviertel formuliert ähnlich: *„Unser Stamm kommt aus dem Kiez, die kommen zu Fuß oder mit der Bahn“* (Winsviertel, Gastronomie). Pkw-Anreisen spielen insbesondere für ältere oder mobilitätseingeschränkte Kundengruppen sowie für spezifische Angebote eine ergänzende Rolle: *„Wenn hier alles gesperrt wird, dann kommen die älteren Kunden nicht mehr“* (Bötzowkiez, Einzelhandel). Einige Betriebe gewichten die Bedeutung von Stammkundschaft emotional hoch, von denen sie Kenntnis über ihre Autoanreise haben, wie es z. B. Erzählungen über regelmäßige Besuche aus Spandau zeigen (Winsviertel, Gastronomie).

Andere Betriebe stellen die Autoabhängigkeit ihrer Kundschaft eher in Frage. Eine stationäre Dienstleistung im Bötzowkiez bringt es auf den Punkt: *„Unsere Kundinnen und Kunden erreichen uns auch ohne Auto gut – und könnten von mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität sogar profitieren“* (Bötzowkiez, stationäre Dienstleistung). Hier wird die verkehrsberuhigte Straße nicht als Bedrohung, sondern als potenzieller Mehrwert für das eigene Geschäftsmodell gelesen – etwa, weil der Aufenthalt im Außenbereich angenehmer werden oder Kinder sicherer unterwegs sind.

Gastronomiebetriebe mit Mischpublikum berichten von einer Kombination aus Kiez-Stammkundschaft, Büroangestellten und Tourist:innen. Eine Gastronomie im Bötzowkiez, die explizit von einem vergleichsweise hohen Autoanteil berichtet, schildert die Erfahrung einer temporären Straßensperrung so: *„Das war hier mal gesperrt und das war eigentlich ganz schön“* (Bötzowkiez, Gastronomie). Die Ambivalenz ist typisch für die Offenheit einiger befragter Betriebe.

Für die Verwaltung ist wichtig: Das Auto ist wichtig, aber nicht allein ausschlaggebend und Verbesserungen im Straßenraum werden durchaus anerkannt. Eine größere Bedeutung gewinnen Kfz für Gewerbetreibende in Bezug zur Lieferlogistik.

3.4 Wirkung auf den Lieferverkehr

Eine hohe logistische Abhängigkeit der Standorterreichbarkeit mit dem Kfz besteht für wenige Betriebe, da es nur wenig produzierendes Gewerbe oder großen Einzelhandel mit Lkw-Zulieferungen gibt. Viele Betriebe berichten von Transportern und kleineren Lkw, die aufgrund enger Zeitpläne kurz in zweiter Reihe, auf Gehwegkanten oder in Kreuzungsnähe halten. Dennoch werden Schwierigkeiten bei der An- und Ablieferung von einigen Gewerbetreibenden als das größte potenzielles Risiko benannt. Für logistikintensive Betriebe – produzierendes Gewerbe, Handwerk sowie einzelne gastronomische Betriebe und Einzelhandel – ist die verlässliche Anfahrbare Betriebsentscheidend. Ein Handwerksbetrieb im Bötzowkiez beschreibt seine Bewertung von Kiezblocks als „*Eingriff in die Betriebsfähigkeit*“, wenn Zufahrtswege und Wendebeziehungen künftig stark eingeschränkt würden (Bötzowkiez, ambulante Dienstleistung). Im Winsviertel verweisen zwei logistikintensive Betriebe darauf, dass die Freihaltung von Lieferzonen und Toreinfahrten sowie von Schleppkurven für die Lkw am wichtigsten sind, während die Zufahrtsrichtung keine besondere Rolle spielt (Winsviertel, Einzelhandel und produzierendes Gewerbe).

Demgegenüber stehen Betriebe, die zwar regelmäßige Lieferungen haben, aber keine schweren Industriegüter handeln. Eine Gastronomie im Bötzowkiez schildert eine pragmatische Anpassungsstrategie: „*Wir haben das umgestellt, wir machen jetzt viel Selbstbelieferung mit kleinem Wagen*“ (Bötzowkiez, Gastronomie). Ein Betrieb hat sich ebenfalls auf die Lage im Quartier angepasst und verweist alle Kundinnen und Kunden sowie Lieferung an die naheliegende Hauptverkehrsstraße, von wo aus der Betrieb fußläufig – auch für die Logistik mit Hubwagen – erreichbar ist (Winsviertel, stationäre Dienstleistung). Hier wird deutlich, dass betriebliche Anpassungsspielräume vorhanden sind, wenn die Rahmenbedingungen klar kommuniziert und logistisch machbar sind.

In einem besonderen Feld bewegen sich medizinisch relevante Versorger. Ein Einzelhandelsbetrieb mit Gesundheitsfokus im Winsviertel betont die hohe Abhängigkeit von verlässlichen Lieferketten, sieht den Kiezblock aber nicht grundsätzlich als Problem, solange die Planung stimmt: Zwei klare Zufahrtsrichtungen und eine definierte Ladezone werden als Voraussetzung genannt, damit der Betrieb funktionieren kann (Winsviertel, Einzelhandel).

Schließlich gibt es eine große Gruppe gering logistikabhängiger Betriebe – viele stationäre Dienstleistungen, kleinere Gastronomien und Teile des Einzelhandels –, für die die Lieferperspektive im Interview kaum eine Rolle spielt. Als größtes Problem für Betriebe mit geringen logistischen Aktivitäten ist die Verfügbarkeit von Stellflächen für Lieferfahrzeuge, weswegen Adaptionstrategien weitverbreitet sind: „*Lieferverkehr in zweiter Reihe ist doch kein Problem*“ (Bötzowkiez, Einzelhandel). Hier zeigt sich der Konflikt zwischen gelebter Praxis und den Zielen der Verkehrssicherheit und des geordneten Straßenraums.

Für die Verwaltung ist wichtig: In vielen Interviews wurden konkrete Lösungsvorschläge geäußert, wie z. B. klar markierte und gut gelegene Lieferzonen, definierte Lieferzeitfenster und eine frühzeitige Abstimmung bei Bauarbeiten und temporären Sperrungen.

3.5 Erwartungen und Befürchtungen gegenüber Kiezblocks

Die Interviews erlauben eine Typisierung der Haltungsmuster. Eine Gruppe klar ablehnender Betriebe (insbesondere Teile von ambulanten Dienstleistungen, Einzelhandel und Handwerk) erwartet nahezu ausschließlich Verluste:

- Verlust an Erreichbarkeit
- Verlust von Park- und Halteflächen
- Zeitverluste und zusätzlichen Stress

Ein Betrieb im Bötzowkiez bilanziert: *„Das ist doch alles nur Geldverschwendung, da setzen sich wieder irgendwelche Lobbygruppen durch“* (Bötzowkiez, Einzelhandel). Ein anderer ergänzt: *„Wir werden nicht gefragt“* (Bötzowkiez, Handwerk). Potentielle Gewinne – etwa mehr Sicherheit oder Ruhe – tauchen hier entweder gar nicht auf oder werden explizit relativiert. Eine zweite Gruppe bildet eine indifferente Mitte, die sowohl Risiken als auch Chancen sieht. Typisch sind vorsichtige Formulierungen wie *„Muss man schauen“* oder *„Kommt drauf an, wie es gemacht wird“* (Winsviertel, Gastronomie). Ein Einzelhandel im Bötzowkiez sieht zur Vereinbarkeit eines Kiezblocks mit Gewerbe folgende Voraussetzung: *„Wenn Sie hier was ändern, brauchen wir wenigstens eine vernünftige Lieferzone, sonst stehen die Laster überall.“* (Bötzowkiez, Einzelhandel).

Schließlich gibt es eine Gruppe von Betrieben, die Kiezblocks überwiegend positiv bewertet. Hier wird der Fokus auf Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung gelegt. Eine stationäre Dienstleistung im Bötzowkiez ordnet es so ein: *„Wenn es hier ruhiger wird und die Kinder sicherer über die Straße kommen, dann ist das für den Kiez insgesamt gut“* (Bötzowkiez, stationäre Dienstleistung). Gastronomiebetriebe betonen die Chance zusätzlicher Außenflächen und längerer Verweildauer, wenn weniger Kfz-Verkehr die Straße dominiert (Winsviertel und Bötzowkiez, Gastronomie).

Insgesamt verläuft die zentrale Konfliktlinie weniger zwischen „für“ oder „gegen“ Verkehrssicherheit, sondern zwischen Betrieben, die sich strukturell stark abhängig von Kfz-Zufahrten und Lieferverkehr sehen, und solchen, deren Geschäftsmodell von einem fußgänger- und aufenthaltsorientierten Quartier profitieren könnte.

Für die Verwaltung ist wichtig: Es gibt kein einheitliches „Gewerbe-Narrativ“ zum Kiezblock, sondern klare Erwartungsmuster unterschiedlicher Gewerbetypen, die differenziert adressiert werden müssen.

3.6 Maßnahmenvorschläge der Gewerbetreibenden

Neben Erwartungen und Befürchtungen haben die Interviewten eine Vielzahl konkreter Vorschläge formuliert, wie Kiezblock-Maßnahmen gestaltet werden sollten, um betriebliche Belange zu berücksichtigen. Zentral sind aus Sicht zahlreicher Betriebe klar ausgewiesene Lieferzonen. Ein Einzelhändler im Bötzowkiez fordert: *„Wenn Sie hier was ändern, brauchen wir wenigstens eine vernünftige Lieferzone, sonst stehen die Laster überall“* (Bötzowkiez, Einzelhandel). Dazu gehört aus Sicht eines medizinisch relevanten Betriebs im Winsviertel, dass Zufahrtsrichtungen und Haltebereiche eindeutig geregelt sind, um Lieferketten nicht zu gefährden (Winsviertel, Einzelhandel mit Gesundheitsfokus). Für die Verkehrsführung werden sich intuitiv nachvollziehbare, konsistente Einbahnstraßenregelungen gewünscht. Einbahnstraßen werden gegenüber Diagonalsperren präferiert, wo es

möglich ist. Die neue Verkehrsführung sollte gut lesbar sein und bei Problemlagen durch veränderte Verkehrsführungen adaptierbar reagieren können.

Aus gastronomischer Perspektive werden vor allem zusätzliche Außenflächen, breitere Gehwege und eine Reduktion des Durchgangsverkehrs genannt. Eine Gastronomie im Bötzowkiez brachte die Vision einer „kleinen Flaniermeile“ ins Spiel, in der weniger Autoverkehr und mehr Aufenthaltsqualität sich unmittelbar in längerer Verweildauer und höheren Umsätzen niederschlagen könnten (Bötzowkiez, Gastronomie). Zusätzliche Bäume, Sitzgelegenheiten und Begrünungen zur Nutzung des öffentlichen Raums sind Gestaltungsvorschläge. *„Wir leben davon, dass die Leute hier gerne sind und durch den Kiez laufen“* (Bötzowkiez, Gastronomie) berichtet ein Café. Einige möchten Kiezblocks mit Maßnahmen zur Umwandlung von Stellplätzen verbinden: *„Wenn hier weniger Durchgangsverkehr ist und man die Parkplätze in Schankvorgärten umwandelt, könnten wir vorne einfach mehr Tische stellen – davon lebt unser Laden“* (Gastronomie, Bötzowkiez).

Über alle Gewerbetypen hinweg werden bessere Koordination und Kommunikation von Baustellen als zentrale flankierende Maßnahme genannt. Gerade dort, wo Baustellenphasen als „Katastrophe“ für den Umsatz beschrieben wurden, ist der Wunsch nach planbaren Zeitfenstern, frühzeitiger Information und klaren Umleitungs- und Lieferregelungen deutlich spürbar (Bötzowkiez, Gastronomie; Winsviertel, stationäre Dienstleistung).

In der Summe formulieren die Betriebe keine pauschale Ablehnung von Veränderung, sondern ein Bündel an konstruktiven Anforderungen: Kiezblocks werden eher akzeptiert, wenn Belieferbarkeit, verständliche Kfz-Verkehrsführungen und Kurzzeitparken sowie die Aufwertung des öffentlichen Raums erkennbar zusammengedacht werden. Für die Planung stellt dies eine konkrete Agenda dar, wie verkehrsberuhigende Maßnahmen gewerbeträglich ausgestaltet werden können.

3.7 Feedback zu Kommunikation und Beteiligung

Bei der Bewertung von Kommunikation und Beteiligung durch die Verwaltung bewerten die Gewerbetreibenden weniger einzelne, konkrete Informationsveranstaltungen oder -kanäle, sondern das Gesamterleben von Transparenz, Ansprechbarkeit und Mitgestaltungsmöglichkeiten. Viele Betriebe berichten von Informationsdefiziten oder einer als unzureichend empfundenen Kommunikation. Ein Handwerksbetrieb im Bötzowkiez sagt klar: *„Wir werden nicht gefragt“* (Bötzowkiez, Handwerk). Dahinter steht weniger die Erwartung, jede einzelne Kreuzung mitentscheiden zu können, sondern der Wunsch, frühzeitig zu verstehen, was geplant ist, welche Fahrbeziehungen betroffen sind und an wen man sich mit Rückfragen wenden kann. Für logistikintensive Betriebe wie das produzierende Gewerbe im Winsviertel, das *„Eingriffe in die Betriebsfähigkeit“* befürchtet, ist diese Planungs- und Kommunikationssicherheit unmittelbar existenziell (Winsviertel, produzierendes Gewerbe/Handwerk). Gleichzeitig zeigen mehrere Gespräche, dass gute Kommunikation Vertrauen schaffen kann – selbst in sensiblen Feldern wie der Lieferlogistik. Ein Einzelhandelsbetrieb formuliert klar den Bedarf nach markierten Ladezone und verlässliche Informationen, wie sich Anfahrten künftig organisieren lassen.

Ein weiteres wiederkehrendes Motiv ist die Unterscheidung zwischen Baustellenkommunikation und Kiezblockkommunikation. Mehrere Betriebe berichten, dass schlecht koordiniert

nierte Baustellenphasen ökonomisch sehr viel gravierender erlebt werden als die Aussicht auf eine langfristige Verkehrsberuhigung. Für die Verwaltung zeigt sich hier: Konsequente, frühzeitige und verständliche Baustellenkommunikation ist ein Schlüsselfaktor für die Akzeptanz von Veränderungen – unabhängig davon, ob diese baulich oder verkehrsrechtlich motiviert sind.

Die Haltungsmuster gegenüber dem Kiezblock korrespondieren stark mit der wahrgenommenen Qualität der Beteiligung. Betriebe, die den Prozess als „von oben“ erleben, sprechen häufiger von „Geldverschwendung“ und davon, dass „Lobbygruppen bestimmen“ (Bötzowkiez, Einzelhandel). Demgegenüber äußern sich diejenigen, die an Werkstätten, Gesprächen oder Befragungen teilgenommen haben, deutlich differenzierter: Sie benennen Risiken und Anforderungen, erkennen aber zugleich die Ziele von Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Klimaschutz an und formulieren konkrete Vorschläge zur Umsetzung.

3.8 Zwischenfazit aus qualitativer Perspektive

Die qualitative Auswertung verdeutlicht, dass es kein einheitliches „Gewerbe“ mit einer klaren Haltung zu Kiezblocks gibt, sondern unterschiedliche Gewerbetypen mit spezifischen Anforderungen und Perspektiven. Für die Verwaltung ergeben sich daraus mehrere zentrale Erkenntnisse:

- Die ökonomische Lage der Betriebe wird überwiegend durch gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Faktoren bestimmt; Kiezblocks sind eher ein flankierender Rahmenfaktor als ein primärer Umsatzfaktor.
- Es gibt deutliche Unterschiede bei den Erwartungslagen: Logistikintensive Betriebe brauchen vor allem konkrete Fahrbeziehungs- und Ladezonenpläne, Gastronomien eher Perspektiven auf Außengastronomie und Aufenthaltsqualität, Einzelhandel und stationäre Dienstleistungen transparente Aussagen zu Parkmöglichkeiten.
- Die Kundschaft erreicht viele Betriebe lokal, fußläufig und ÖPNV-orientiert; die Bedeutung des Pkw wird in Teilen der gewerblichen Wahrnehmung höher gewichtet, als es die Struktur der Quartiere nahelegt.
- Die Lieferlogistik ist der sensibelste Bereich: Hier entscheidet sich insbesondere für produzierendes Gewerbe/Handwerk und logistikintensive Gastronomie, ob Kiezblocks als machbar oder als existenziell bedrohlich wahrgenommen werden.
- Die Erwartungen reichen von starker Ablehnung bis hin zu klarer Befürwortung; dazwischen steht eine große ambivalente Gruppe, deren Haltung maßgeblich von der Qualität der Umsetzung, der Planung der Lieferlogistik und der Kommunikationspraxis abhängen wird.
- Viele Betriebe verfügen über ein hohes Maß an ortsbezogenem Praxiswissen und artikulieren konkrete Vorschläge, wie Kiezblocks gewerbeverträglich gestaltet werden können; dieses Wissen bietet ein wichtiges Potenzial für eine kooperative, lernende Umsetzung der Maßnahmen.

Damit liefert die qualitative Untersuchung eine zentrale Grundlage, um die in der quantitativen Befragung sichtbaren Muster zu verstehen, die Konfliktlinien im Gewerbe zu differenzieren und in der weiteren Planung zielgruppenspezifische Kommunikations- und Beteiligungsstrategien zu entwickeln.

In der Gesamtschau zeigt die Gewerbestudie: Akzeptanz oder Ablehnung der Kiezblocks hängt nicht nur von den verkehrsrechtlichen oder baulichen Maßnahmen ab, sondern maßgeblich von der Art und Weise, wie Verwaltung und Politik die Mobilitätsbedarfe von lokalen Gewerbe in die Planungen integrieren. Kiezblocks werden von vielen Betrieben

nicht grundsätzlich abgelehnt – sie werden dann kritisch betrachtet, wenn sie als intransparent oder zu stark einschränkend erlebt werden. Eine beteiligungsorientierte Kommunikationsstrategie, die betriebliche Anforderungen ernst nimmt und zugleich die verkehrs- und klimapolitischen Ziele klar benennt, ist damit ein zentraler Erfolgsfaktor für die weitere Umsetzung im Winsviertel und perspektivisch im Bötzowkiez.

Anhang 4: Wissenschaftliche Studien

- *Difu - Deutsches Institut für Urbanistik (2025)*: Verkehrsberuhigung und Einzelhandel. Wirkmechanismen, Erfolgsfaktoren und Handlungsempfehlungen. Difu Policy Paper 5/2025, Berlin.
- *London Councils (2012)*: The Relevance of Parking in the Success of Urban Centres: A Review for London Councils.
- Merten, N., & Kuhnimhof, T. (2023): The spatial link between walkability, accessibility, parking, and retail rents: A high-resolution analysis of a mid-sized European city. *Journal of Transport Geography*, 110, 103655. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103655>
- *NYC Department of City Planning (2024)*: NYC Storefront Report 2024. New York City.
- *Schneidmesser, D., & Betzien, J. (2023)*: Local business perception vs. mobility behavior of shoppers: A case study from Berlin. *Journal of Transport Geography*, 110, 103634. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103634>



Kiezblocks-Team Bezirksamt Pankow
Bezirksamt Pankow von Berlin
Abt. Stadtentwicklung und
Bürgerdienste
Stadtentwicklungsamt
Postfach 730113
13062 Berlin
E-Mail:
kiezblock@ba-pankow.berlin.de
Website:
<https://www.berlin.de/ba-pankow/>

Stand 05/2026