

Superblocks

Mit Pollern zur Klimaresilienz

Weniger Lärm, bessere Luft, mehr Sicherheit und viel Grün: Das wünschen sich sehr viele Menschen in urbanen Quartieren. Aber die Verkehrswende lässt auf sich warten. Der Verein Changing Cities initiierte deshalb 2020 die Kiezblocks-Bewegung in Berlin, die inzwischen, nach dreieinhalb Jahren, über 70 Initiativen umfasst. Mit „Empfehlungen für Superblocks“ hat der Verein Standards definiert, die Verkehrsberuhigung bei der städtebaulichen Entwicklung in den Vordergrund stellen.

> Ragnhild Sørensen

Seit Jahren wird jede zaghafte Veränderung im Verkehrssektor im Keim ersticket. Akteur*innen in Politik und Verwaltung verzögern und blockieren auf allen Ebenen: Trotz drohender Klimakrise wurde noch im November 2023 ein Reförmchen des Straßenverkehrsgesetzes vom Bundestrat gekippt. Neben der Leichtigkeit und Sicherheit des Kfz-Verkehrs sollten erstmalig Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung überhaupt in den Blick genommen werden.

Dabei gehört der öffentliche Raum zu den wichtigsten Gütern unserer Gemeinschaft. In deutschen Städten, Kreisen und Gemeinden allerdings nehmen die Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nach wie vor den größten Teil des öffentlichen Raumes ein.

Auch in einer Metropole wie Berlin: Obwohl der ÖPNV sehr gut ausgebaut ist, sind dort immer noch 58 Prozent der Verkehrsflächen dem Kraftverkehr gewidmet. Fußgängerzonen hingegen bekommen in deutschen Städten verhältnismäßig wenig Platz: Nur in fünf von ihnen machen sie mehr als vier Prozent des öffentlichen Raumes aus.

Die Vision:

Quartiere ohne Durchgangsverkehr

Diese Ungerechtigkeiten aufzulösen und den öffentlichen Raum für die Gemeinschaft zurückzugewinnen war die Motivation für die Superblocks-Bewegung. Sie will unter anderem die Wohnviertel vom Durchgangsverkehr befreien. Als Vorbild dienen die sogenannten Superilas in Barcelona.

Der Verein Changing Cities hat die Bewegung in Berlin initiiert. Er hatte einstags mit dem Volksentscheid Fahrrad den Anstoß zum Berliner Mobilitätsgesetz gegeben, aber die Frustration über dessen sehr zögerliche Umsetzung war groß. Auch wenn im Gesetz der Vorrang des Umweltverbunds festgeschrieben ist, rollten auf den Straßen weiterhin fast nur Kraftfahrzeuge. Es brauchte einen Mechanismus, der den Wandel in konkreten Projekten praktikabel macht. So entstand ein Konzept für den nachhaltigen Umbau städtischer Quartiere.

Das Prinzip dahinter heißt „Verkehrsverpuffung“ (englisch „traffic evaporation“). Wenn abkürzende Durchfahrten mit dem

Auto nicht mehr möglich sind, und dafür Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr sicherer und attraktiver werden, löst sich ein wesentlicher Teil des Kfz-Verkehrs einfach in Luft auf. Vor allem Untersuchungen in verkehrsberuhigten Zonen Großbritanniens haben nachgewiesen, dass dieser Effekt real ist.

Wo sollen wir anfangen?

Als Teil der Zivilgesellschaft konnte der Verein natürlich keine baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen ergreifen. Die Bezirke kamen aber von alleine auch nicht auf die Idee, Superblocks einzurichten, denn das Konzept war weitgehend unbekannt. Die Kampagne fokussierte sich deswegen auf zwei Ziele: Mobilisierung der Anwohner*innen in den innerstädtischen Wohnvierteln sowie Aufklärung und Beratung von Politik und Verwaltung.

Die Idee der Verkehrsberuhigung von Wohnvierteln wurde von Anwohner*innen mit großer Begeisterung angenommen: Innerhalb von dreieinhalb Jahren haben sich über 70 Berliner Initiativen mit tausenden ehrenamtlich Engagierten gebildet. Bürger*innen, die sich nie für Verkehrsplanung interessiert hatten, malen gekonnt Modalfilter und gegenläufige Einbahnstraßen auf Straßenkarten in ihrem Wohnviertel und sammeln Unterschriften für Einwohner*innenanträge. Dank dieses Instruments der direkten Demokratie werden die Forderungen der Bürger*innen für die Verwaltung handlungsrelevant.

Material zu Superblocks

Changing Cities:
Empfehlungen für Superblocks 2023
Berlin 2023, 24 Seiten, PDF auf
www.changing-cities.org/standards:
www.ogy.de/t4so

Kiezblocks Faktencheck
Auf www.kiezblocks.de

Rudel, Gerd:
Superblocks in Barcelona
In AKP 6/2018, Seite 20 ff.



Der Schleidenplatz im Samariterkiez in Berlin

Foto: Changing Cities / Norbert Michalke

Anschlussfähigkeit an die Verwaltung

Die ersten Einwohner*innenanträge wurden in den Bezirksverordnetenversammlungen (BVV) politisch beschlossen. Bei der Umsetzung gab es aber immer noch viele verwaltungsrechtliche Fragen. Viele Bezirke sahen in der wachsenden zivilgesellschaftlichen Kiezblocks-Bewegung die Chance, die Verkehrswende von unten zu nutzen und zu unterstützen. Die Legitimation durch das Engagement der Bürger*innen war für motivierte Akteur*innen in Politik und Verwaltung willkommener Rückenwind, die Klima-Transformation endlich anzugehen.

Um diese fortschrittlichen Bezirke und Verwaltungen zu unterstützen, entwarf Changing Cities beziehungsweise die vereinsinterne Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM): Leitlinien für die Entwicklung von Superblocks – einen Mindest-, einen Regel- und einen Goldstandard. Diese „Empfehlungen für Superblocks“ (ESu23) wurden mit dem Ziel erarbeitet, mittelfristig von den zuständigen Behörden als technisches Regelwerk der zweiten Kategorie („R2“) anerkannt zu werden. Die unabhängige Changing-Cities-Fachgruppe sieht ihre Arbeit als Ergänzung für Standardisierungsthemen, die von der Forschungs-

gesellschaft für Straßenwesen und Verkehr (FGSV) noch nicht in ausreichendem Maße abgedeckt werden.

In drei Schritten zu nachhaltigen Stadtquartieren

Die ESu23 beschreibt die Entwicklung eines Superblocks von einfachen verkehrsrechtlichen Maßnahmen hin zu einem klimaresilienten Stadtquartier mit hoher Lebensqualität und sicherer Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV-Infrastruktur in drei Stufen:

Mindeststandard: Dafür genügt die Unterbindung des Durchgangsverkehrs – zum Beispiel durch Modalfilter – und die daraus resultierende Bevorzugung des Umweltverbunds innerhalb des Wohnviertels.

Regelstandard: Dieser verlangt eine gezielte Einbindung der Anwohner*innen bei der Umnutzung, Entsiegelung und Begrünung des Straßenraums. Hier ist zum Beispiel vorgesehen, dass ein Viertel der Kfz-Stellplätze umgenutzt werden.

Goldstandard: Bei ihm werden auch die umliegenden Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt. Diese werden für die Sicherheit und Leichtigkeit des Umweltverbunds und des Wirtschaftsverkehrs

umgestaltet. Begrünung und Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöhen die Lebensqualität der Anwohner*innen und senken Lärm und Luftverschmutzung. Im Superblock selber liegt der Fokus auf der Aufenthaltsqualität und dem Ausbau einer blau-grünen Infrastruktur. Begrünung und Regenwassermanagement sorgen für bessere Klimaresilienz.

Neben Berlin sind in vielen Städten Superblocks entstanden: in Hamburg unter dem Namen „Superbüttel“, in Köln als „Veedelsblock“, in Leipzig der „Superblock“, in Darmstadt heißt er „Heinerblocks“ oder in Freiburg „Freiblocks“. All diese Konzepte verbinden lokale Expertise mit international bewährten Planungsprinzipien. Bei der ersten Superblocks-Konferenz Anfang November 2023 kamen über 20 Initiativen aus der ganzen Bundesrepublik zusammen. Nachfolgend organisiert Changing Cities monatlich Online-Treffen für Bürger*innen und interessierte Verwaltungsmitarbeiter*innen, um das Konzept weiter zu entwickeln. Superblocks sind super – und endlich auch in Deutschland angekommen.

> Ragnhild Sørensen ist Pressesprecherin des Vereins Changing Cities und lebt zurzeit in Berlin.