

Kiezblocks: Mehr als nur Poller!



Hintergrund: TuneOurBlock



- Übertragbarkeit des Superblock-Konzepts als Strategie für urbane Transformation
- Zwei Testfelder: Wien und Berlin
 - Insbesondere Analyse der Umsetzungsstrategien mit Fokus auf die jeweiligen Rollen der Zivilgesellschaft, Kommunen, Anlieger)
- Aufbau Städtenetz (Amsterdam, Rotterdam, Gent, Barcelona, London-Lambeth, Lodz, Ljubljana)



Berliner Projektbeteiligte



EU-Partner

TU Wien (Lead);
Austrian Institut of Technology;
Stadt Wien, MA18;
Studio LAUT/Smarter Than Car;
ZRC SAZU (SI)

Laufzeit

06.2021 – 04.2024



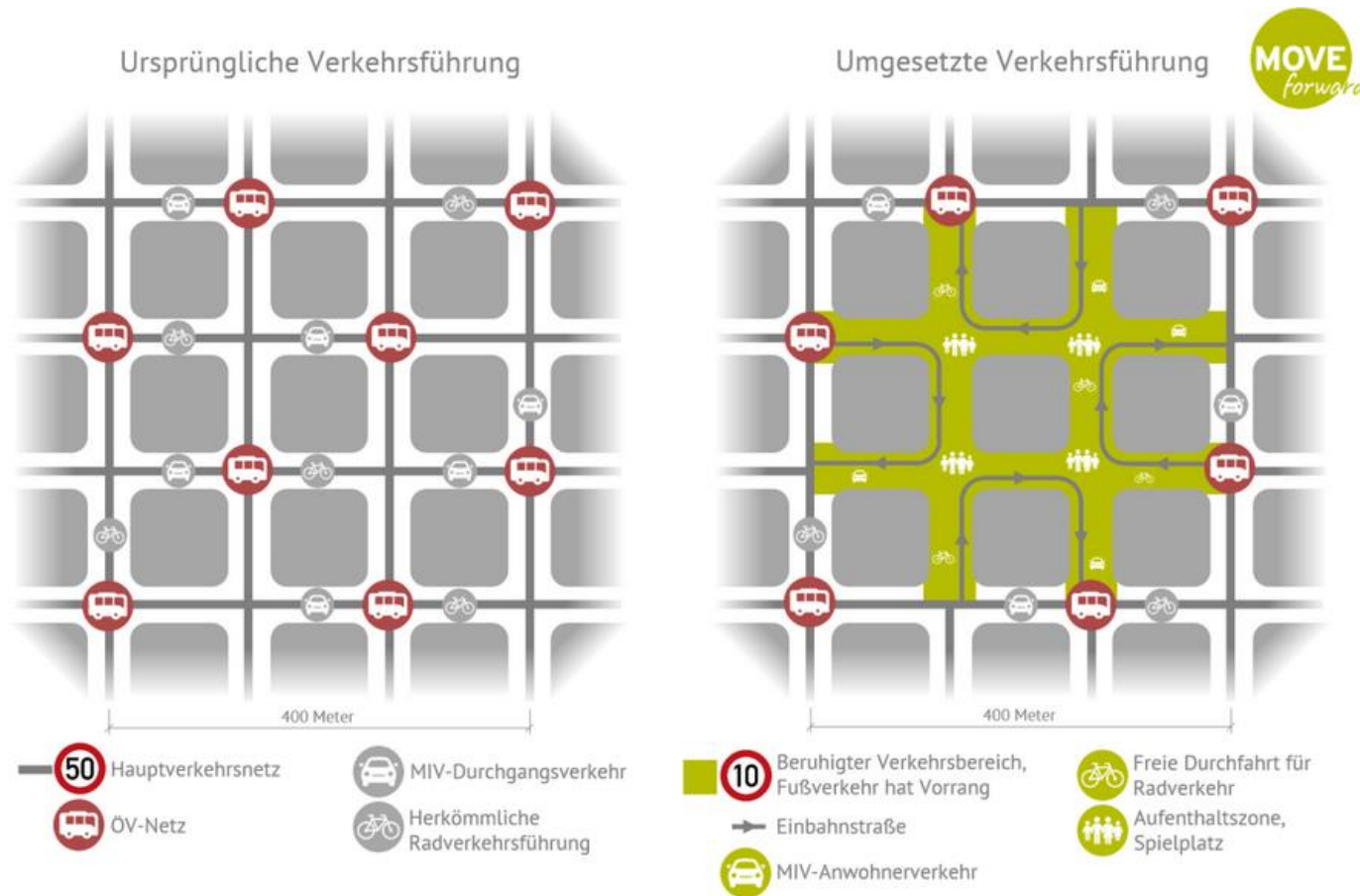
INHALT

Was ist eigentlich ein Kiezblock?

Was können sie leisten?

Wo gibt es bereits Kiezblocks?

Was ist eigentlich ein Kiezblock?



1. Schritt:
 - verkehrslenkende Maßnahmen (Diagonalsperren, Einbahnstraßen)
 - Geschwindigkeit reduzieren
 - Temporäre Umnutzungen
2. Schritt
 - Umgestaltung des Straßenraumes
 - Parkraumbewirtschaftung, Umorganisation der Stellplätze im öffentlichen Raum
 - grüne Plätze mit Spiel- und Sitzmöglichkeiten
3. Schritt
 - Mobilitätsstationen
 - Entsiegelung

Vorbild Barcelona - Superblocks / Superilla als gesamtstädtische Strategie des Stadtumbaus



Fünf Gegenargumente und ihre Entkräftung

1. Der Einzelhandel bricht zusammen – im Gegenteil!

- Anteil der Kunden, die zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV wird systematisch überschätzt
- 30% mehr Geschäfte in Superblocks (Barcelona)

2. Die Mieten und Immobilienpreise steigen – Kann sein, aber ...

- Verkehrsplanung kann nicht Wohnungspolitik ersetzen
- Flächendeckende Umsetzung

3. Die Wohnung ist mit dem Auto nicht mehr erreichbar – stimmt einfach nicht!



Fünf Gegenargumente und ihre Entkräftung

4. Ich muss jetzt Umwege fahren - das kann zutreffen!

- In der Bilanz verbessern sich aber die Bedingungen für aktive Mobilität,

5. Der Verkehr verlagert sich doch nur - Jein!

- Insgesamt sind weniger Fahrzeuge unterwegs, d.h. Menschen verändern ihr Verhalten, legen ein Teil ihrer Wege anders zurück.

Abb.1: Evaluation der Wirkungen im Superblock Sant Antoni

	2017	2019	Veränderung
Luftqualität (Carrer de Borrell / Carrer de Tamarit)			
• NO ₂	75 µg/m ³	38 µg/m ³	-33 %
• PM ₁₀	24 µg/m ³	23 µg/m ³	-4 %
Lärm (Carrer de Borrell / Carrer de Tamarit)			
• Vormittag	66,6 dB	62,5 dB	-4,1 dB
• Nachmittag	65,5 dB	60,2 dB	-5,3 dB
• Nacht	61,1 dB	55,7 dB	-5,4 dB
Fahrzeuge			
• Carrer de Borrell (verkehrsberuhigte Straße)	7.216	1.266	-82 %
• Carrer de Viladomat (erste Parallelstr zur Borrell)	8.498	10.266	+21 %
• Carrer de Villarroel (zweite Parallelstr zur Borrell)	12.416	12.382	-0,3 %
Fahrzeuge Insgesamt	28.130	23.914	-15 %
Zu Fuß Gehende (Carrer de Tamarit)	11.990	15.407	+28 %

Quelle: <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/129164/1/br>

S.160

Auch International – verschiedene Namen, gleiche Idee

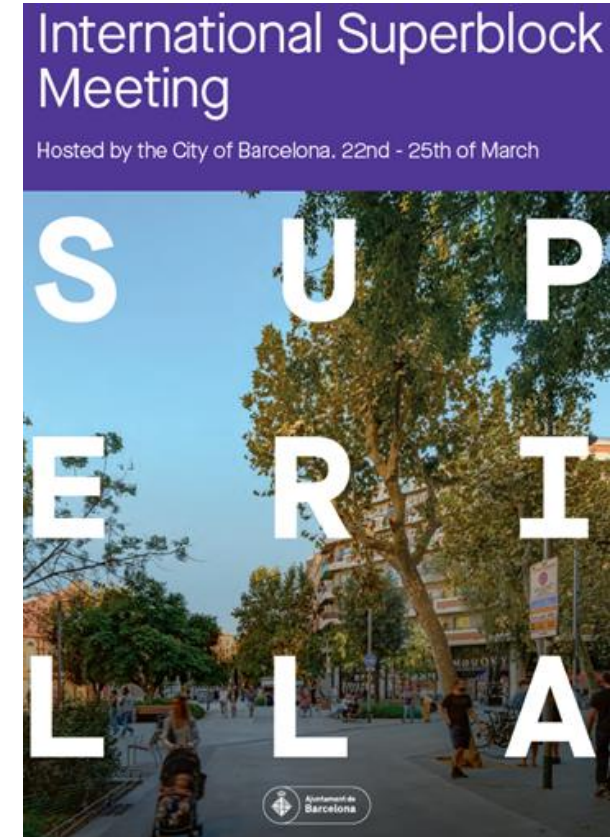


London, Low Traffic Neighbourhoods

Internationale Vernetzung



Quellen: ajuntament.barcelona.cat



... und in Deutschland? „FreiRaum Ottensen“ in Hamburg



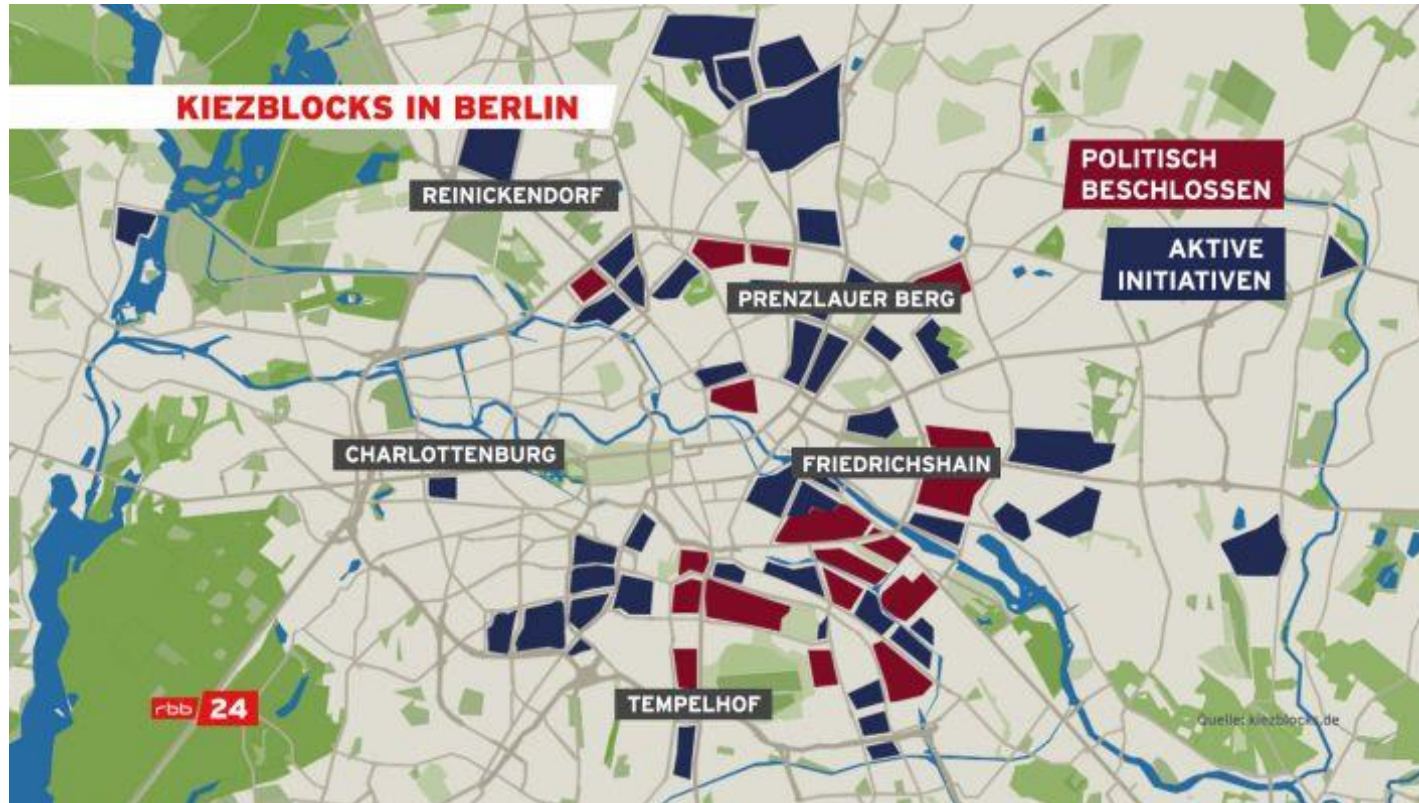
Verkehrsversuch: Ottensen macht Platz (09.2019 – 02.2020)

Aktueller Stand: <https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/>



Quellen: Bezirksamt Altona

Kiezblocks – Berlin, Hauptstadt der Kiezblock-Initiativen



Insgesamt 65 Kiezblock-Initiativen, ca. 20 politisch beschlossen

... und sonst noch?

München: Gärtnerplatz
Darmstadt: Heinerblocks
Hamburg-Eimsbüttel: Superbüttel
Bonn: Bönnsche Viertel
Köln: VeedelBlock
Wien: Supergrätzel



Grafik: Felina Hammer (Heinerblocks Darmstadt)



Fazit: Kiezblocks – mehr als nur Poller?



Straßenraum wird wieder Lebensraum – zum Weiterlesen!



Kontakt:
Uta Bauer
bauer@difu.de