



Leon Zens

Kiezblocks – Erfolgsfaktoren und Hindernisse in der Praxis

In vielen Städten werden derzeit neue Formen kooperativer Stadtentwicklung erprobt. Ein Beispiel sind die Berliner Kiezblocks. Dabei handelt es sich um Wohnquartiere, in denen der motorisierte Durchgangsverkehr durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie Einbahnstraßen oder Diagonalsperren, reduziert werden soll. Durch die Umgestaltung des öffentlichen Raums soll zudem die Lebens- und Aufenthaltsqualität vor Ort erhöht werden. Die Besonderheit: Das Konzept wurde maßgeblich von Bürgerinitiativen mitentwickelt und in Politik und Verwaltung eingebracht. Kerngedanke ist, die Bürgerinnen und Bürger an der Umgestaltung ihrer Quartiere zu beteiligen. Dieser Beitrag zeigt, woher die Idee der Kiezblocks ursprünglich stammt und welche Faktoren zu deren Erfolg beitragen bzw. welche Faktoren die Umsetzung in der Praxis behindern.

Kaum ein Thema wird in der Stadtplanung und -entwicklung derzeit so kontrovers diskutiert wie das Thema Verkehr. Die Frage, wie der Verkehr in Zukunft umweltfreundlicher und nachhaltiger gestaltet werden kann, ohne die Menschen in ihrer Mobilität einzuschränken, polarisiert: Während die einen auf keinen Fall auf ihr Auto verzichten wollen, möchten die anderen das Auto am liebsten gleich ganz aus den (Innen-)Städten verbannen (z. B. die Initiative Berlin autofrei). In Berlin wird einem Ansatz zur Verkehrsberuhigung derzeit besondere Aufmerksamkeit geschenkt: dem Kiezblockmodell.

Vorbild Barcelona

Die Idee der Kiezblocks stammt ursprünglich aus Barcelona. Dort heißen sie „Superblocks“ bzw. auf Katalanisch „Superilles“. Sie gelten als innovative und unkonventionelle Strategie, um fußgängerfreundliche Viertel zu schaffen (Eggimann 2022, S. 406). Die Superblocks basieren auf dem für Barcelona typischen schachbrettartigen Straßenmus-

ter: Drei mal drei Häuserblocks werden zu einem Superblock zusammengefasst und die Straßen in diesem Bereich zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgestaltet (Bauer/Stein 2022; difu 2022; Eggimann 2022; Zimmermann/Zimmermann 2020). Der erste Superblock entstand 2017 im Stadtteil Poble Nou – zunächst noch gegen den Widerstand von Gewerbetreibenden und Autofahrern, aber mit großer Zustimmung der Anwohnenden (difu 2022).

Während das Konzept in Barcelona zu jener Zeit von der Stadtverwaltung top-down vorangetrieben wurde, geht die Debatte zur Umgestaltung von Wohnquartieren in Berlin vor allem von der Bürgerschaft aus: 2019 gründete sich in Berlin die erste Initiative, die die Superblockidee auf ihren Kiez übertragen wollte. Die Initiative schlug den Namen „Kiezblock“ vor – der Name setzte sich durch. Mittlerweile gibt es in Berlin 70 Kiezblockinitiativen, die sich für die Umgestaltung ihrer Kieze einsetzen, Konzepte erarbeiten, Informationsveranstaltungen organisieren, Unterschriften sammeln und ihre Forderungen in Politik und Verwaltung

tragen – und das mit Erfolg: Inzwischen sind auch in Berlin die ersten verkehrsberuhigten Wohnquartiere im Sinne der Kiezblocks angeordnet und gestaltet worden (z. B. im Pankower Komponistenviertel und im Bellermann-Kiez in Mitte).

Es drängt sich die Frage auf, welche Faktoren zum Erfolg der Kiezblocks beitragen (können), aber auch, welche Faktoren die Umsetzung in der Praxis behindern. Dieser Frage geht die Masterarbeit

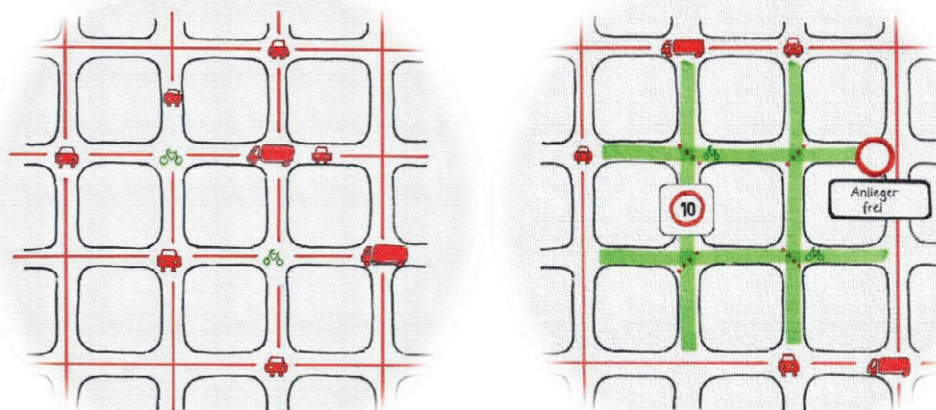


Abb. 1: Das Superblockkonzept skizziert. Links: vor der Verkehrsberuhigung. Rechts: nach der Verkehrsberuhigung. Anlieger, Lieferwagen, Rettungsdienste oder Müllabfuhr können weiterhin in den Superblock hinein- und hinausfahren. (© Leon Zens)

„Kiezblocks – Erfolgsfaktoren und Hindernisse in der Praxis. Eine komparative Fallstudie in vier Berliner Kiezen“ nach, auf der dieser Artikel basiert (Zens 2024). Hierzu wurden in einem vergleichenden Fallstudiendesign vier Berliner Quartiere miteinander verglichen, in denen Kiezblocks umgesetzt wurden oder sich in der Umsetzung befinden. Durch Interviews und Go-alongs mit Vertreterinnen und Vertretern von Initiativen, Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Akteuren aus Verwaltung, Wissenschaft und Praxis wurden Ziele und angestrebte Maßnahmen der Kiezblocks identifiziert sowie Erfolgsfaktoren und Hindernisse in der Praxis abgeleitet.



Abb. 2: Diagonalsperre in Berlin-Mitte: Autos müssen abbiegen, Radfahrer und Fußgänger können weiterhin passieren. (© Leon Zens)

Mehr als nur Verkehrsberuhigung

Das Besondere an den Kiezblocks ist, dass es sich um einen ganzheitlichen Ansatz handelt. Das heißt, es geht nicht nur um Verkehrsberuhigung, sondern auch um die Frage, wie der öffentliche Raum anders genutzt und gerechter verteilt werden kann. Aus den Interviews und Go-alongs wird deutlich, dass es den Befragten um Umwelt- und Klimaschutz, um die Sicherheit und Gesundheit der Menschen im Quartier sowie um die Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität vor Ort geht. Auch der Wunsch, der zunehmenden Vereinsamung in unseren Großstädten entgegenzuwirken, und das Ziel, nachbarschaftliche Strukturen zu unterstützen und den sozialen Zusammenhalt zu stärken, werden von den Befragten thematisiert.

„Es geht eben nicht nur darum, den Verkehr umzugestalten, sondern darum, wie wir in diesem Kiez leben wollen. Es geht um eine Steigerung von Lebensqualität und um Aufenthaltsqualität. Ich glaube, da hat auch die Pandemie noch mal ganz gut mit reingespielt, weil da die Leute gemerkt haben: Krass, es gibt kaum Orte, an denen wir uns aufhalten können, ohne irgendwas konsumieren zu müssen. Dass dann auch einfach festgestellt wurde: Ich will mich eigentlich gar nicht so gern in dem Straßenraum vor meinem Haus aufhalten. Und dass sich daran was ändern muss!“ (Antwort einer interviewten Person auf die Frage, was die Kiezblocks besonders macht.)

Damit knüpfen die aus den Interviews und Go-alongs abgeleiteten Ziele der Kiezblocks an aktuelle städtebauliche Leitbilder, wie das der kompakten, durchmischten und grünen „Stadt der kurzen Wege“, an. Sie stehen auch im Einklang mit den Forderungen der Neuen Leipzig-Charta, die eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklungspolitik in den Mittelpunkt stellt. In der Neuen Leipzig-Charta wird auch die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Stadtentwicklungspolitik gefordert, und zwar „überall dort [...], wo Stadtentwicklungsprozesse sich auf ihren Alltag auswirken“ (BMWSB 2020, S. 8). Neue Formen der Beteiligung sollen unterstützt und verbessert werden (ebd., S. 9). Genau darum geht es bei den Kiezblocks. Sie stehen für die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Entwicklung ihrer Quartiere und damit für mehr Demokratie auf lokaler Ebene.

Mehr Beteiligung – aber wie?

So schön das alles klingt: Nicht alle sind von dem Konzept der Kiezblocks begeistert. Oft befürchten Anwohnerinnen und Anwohner, auf ihr Auto verzichten zu müssen oder nicht mehr parken zu können. Zudem wird immer wieder davor gewarnt, dass die Verkehrsberuhigung innerhalb der Quartiere zu einer stärkeren Belastung der umliegenden Hauptverkehrsstraßen führen könnte. Eine aktuelle Studie zu den Londoner „Low Traffic Neighbourhoods“ legt jedoch nahe, dass dies nicht der Fall ist (Thomas/Aldred 2023). Als ein drittes Gegenargument wird häufig die drohende Gentrifizierung der Quartiere durch die Umgestaltung und Aufwertung genannt. Diese Bedenken können nicht einfach von der Hand gewiesen werden. Um die Kiezblocks zu einer echten Erfolgsgeschichte zu machen, ist es unabdingbar, die Anwohnerinnen und Anwohner frühzeitig und umfassend über die geplanten Maßnahmen zu informieren und sie an der Umgestaltung ihres Quartiers zu beteiligen. In der Praxis ist dies jedoch nicht so einfach. Oft bleibt der Begriff der Beteiligung trotz aller Bemühungen diffus oder uneingelöst. „There is a critical difference between going through the empty ritual of participation and having the real power needed to affect the outcome of the process“, schrieb die Politikwissenschaftlerin Sherry Arnstein bereits vor über 50 Jahren (Arnstein 1969, S. 216).



Abb. 3: Der Eulerplatz im Bellermann-Kiez: Was früher eine unübersichtliche Kreuzung war, ist heute ein Ort zum Verweilen und für Aktivitäten wie gemeinschaftliches Gärtnern. (© Leon Zens)

Die großen Herausforderungen, vor denen unsere Gesellschaft heute steht, wie die Anpassung an den Klimawandel und die Verkehrswende, können nicht einseitig vom Staat gelöst werden. Vor diesem Hintergrund ist die Frage, wie gute Bürgerbeteiligung gelingen kann, aktueller denn je. Die Forschung zeigt, dass es nicht ausreicht, Bürgerinnen und Bürger rein formell an Entscheidungen zu beteiligen. Vielmehr müssen die Institutionen aus Politik und Verwaltung einen Teil ihrer Macht abgeben, um Individuen oder Gemeinschaften von unten zu ermächtigen und in die Lage zu versetzen, ihr Umfeld eigenständig zu gestalten. Dies wird heute unter dem Begriff der Koproduktion verhandelt (für eine ausführliche Auseinandersetzung mit dem Begriff vgl. Abt 2022).

Das Beiratsmodell als Kompromiss?

Im Komponistenviertel in Berlin-Pankow gilt seit Mai 2023 ein neues Kiezblockkonzept. Um die Anwohnerinnen und Anwohner an der Planung und Umsetzung des Kiezblocks zu beteiligen, hat sich das Bezirksamt Pankow folgendes Vorgehen überlegt: Im Vorfeld wurde eigens ein Projektbeirat ins Leben gerufen, der einerseits die Interessen der lokalen Akteure im Komponistenviertel bündeln und an die Verwaltung herantragen, andererseits aber auch als Sprachrohr der Verwaltung in den Kiez hinein dienen sollte.

Darüber hinaus wurde von der Verwaltung ein Kiezblockfonds in Höhe von 50.000 Euro eingerichtet. Die Anwohnerinnen und Anwohner wurden dazu aufgerufen, Ideen für die Umgestaltung des öffentlichen Raums einzureichen, über die dann der Projektbeirat entscheiden durfte. Bis auf einen Vorschlag, der aus Sicherheitsgründen ausschied, wurden alle Vorschläge angenommen. Man kann hier also durchaus von einer gewissen Machtübertragung sprechen.

Von „echter“ Koproduktion kann aber auch im Komponistenviertel nicht die Rede sein. Dafür müsste der Bürgerschaft mehr Macht und Kontrolle über die Planung übertragen werden. Eine für die Masterarbeit interviewte Person aus dem Stadtentwicklungsamt Pankow argumentiert, dass es jedoch nicht möglich sei, Macht in Verkehrsfragen auf die Zivilgesellschaft zu übertragen, weil die Verwaltung für die rechtliche Prüfung und Anordnung von Maßnahmen verantwortlich bleibe. Zudem müsse die Verwaltung sicherstellen, dass nicht nur die Ideen einzelner Personen oder Initiativen umgesetzt, sondern dass die Interessen aller Bewohnerinnen und Bewohner eines Quartiers berücksichtigt werden.

Ausblick: Worauf es in Zukunft ankommt

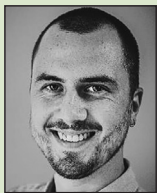
Als Bottom-up-Bewegung ist es den Kiezblockinitiativen gelungen, ihre Forderungen in Politik und Verwaltung zu tragen, sodass in Berlin (und anderen deutschen Städten) inzwischen auch verkehrsberuhigte Wohnquartiere im Sinne der Kiezblocks von oben, das heißt, top-down, initiiert werden. In den Interviews und Go-alongs kristallisieren sich Faktoren heraus, die zum Erfolg der Kiezblocks beitragen. Dazu gehört insbesondere eine frühzeitige und umfassende Information und Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner. Sowohl Politik und Verwaltung als auch die Kiezblockinitiativen müssen sich bemühen, möglichst viele Menschen zu erreichen. Das beinhaltet auch die Auseinandersetzung mit der Frage, welche Gruppen in den Dialog- und Entscheidungsprozessen möglicherweise unterrepräsentiert sind.

Es werden aber auch Faktoren sichtbar, die eine erfolgreiche Umsetzung in der Praxis behindern. Zum einen gibt es bisher keine einheitlichen und verbindlichen Standards, was einen Kiezblock ausmacht und welche Maßnahmen konkret dazugehören. So geht bisher jeder Berliner Bezirk seinen eigenen Weg bei der Umsetzung. Zum anderen fehlt ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Verknüpfung der einzelnen Kiezblocks und eine gesamtstädtische Verkehrsberuhigung.

Nur wenn der politische Wille für eine echte Verkehrswende vorhanden ist, können die Kiezblocks als ganzheitlicher Ansatz erfolgreich sein. Es müssen genügend Anreize geschaffen werden, um vom eigenen Auto auf den Umweltverbund umzusteigen. Noch ist eine Stadt, in der das Auto nur



zu Gast ist, in der man sicher und bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad von A nach B kommt und in der Straßen und Plätze Orte der Begegnung, des Verweilens und des Spielens sind, kaum vorstellbar. Das ist angesichts der vielen Autos und der hohen Verkehrsbelastung auch kein Wunder. Wenn es aber gelingt, mit schnellen, einfachen und kostengünstigen Maßnahmen den Verkehr zu beruhigen und die Verkehrswende für die Menschen vor Ort sichtbar und erlebbar zu machen, stehen die Chancen gut, mehr Menschen für den Umstieg vom eigenen Auto auf den Umweltverbund zu gewinnen. Dazu können die Kiezblocks einen Beitrag leisten.



Leon Zens

hat den Master Urbane Geographien an der Humboldt-Universität zu Berlin studiert und beschäftigt sich mit den Themen nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung, Verkehrswende und Partizipation

Bauer, U./Stein, T. (2022): Kiezblocks für Berlin: Mehr als nur Poller! In: difu Berichte, 1/2022, S. 6–7.

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) (2020): Die Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, Berlin/Leipzig.

Deutsches Institut für Urbanistik (2022): Glossar: Was ist eigentlich ein ... Superblock? [online]. (Verfügbar unter: <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-ein-superblock>. Zuletzt abgerufen am 12.03.2024.)

Eggimann, S. (2022): The Potential of Implementing Superblocks for Multifunctional Street Use in Cities. In: Nature Sustainability, 5 (Mai 2022), S. 406–414.

Thomas, A./Aldred, R. (2023): Changes in Motor Traffic inside London's LTNs and on Boundary Roads, London.

Zens, L. (2024): Kiezblocks – Erfolgsfaktoren und Hindernisse in der Praxis. Eine komparative Fallstudie in vier Berliner Kiezen. Masterarbeit zur Erlangung des akademischen Grades Master of Arts Urbane Geographien – Humangeographie. Eingereicht am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin.

Zimmermann, K./Zimmermann, L. (2020): Nachhaltigkeitseffekte durch Smart Cities am Beispiel der Superblocks in Barcelona. In: Journal für Mobilität und Verkehr, 5 (2020), S. 35–43.

Quellen:

Abt, J. (2022): Koproduzieren – eine lebenswerte Stadt gemeinschaftlich entwickeln, umsetzen und bewahren. In: Abt, J./Blecken, L./Bock, S./Diringer, J./Fahrenkrug, K. (Hrsg.): Von Beteiligung zur Koproduktion, Wiesbaden, S. 251–268.

Arnstein, S. (1969): A Ladder of Citizen Participation. In: Journal of the American Planning Association, 35 (4), S. 216–224.

©Rabbit75_Adobe Stock

1 von 3 WEBINAREN GEWINNEN!

Ohne lange Dienstreise zur Fortbildung

BRAINCELONA

wartet auf Sie

Webinar SOMMER

Jetzt mitmachen
vhw-webinarsommer.de

vhw Fortbildung