

VERKEHRSWENDE

Unterwegs nach Pollerbü

Superblocks haben in vielen Städten weltweit für weniger Durchgangsverkehr gesorgt. 2022 erlebt das Konzept aus Barcelona nun seinen Durchbruch in Berlin. Doch der Nutzen der Kiezblocks für die gesamte Stadt ist offen.

Christian Latz

Die rot-weißen Poller kamen Mitte Dezember ins Pflaster der Bellermannstraße. Seither ist die Durchfahrt in der Wohnstraße in Berlin-Gesundbrunnen für Autos nicht mehr möglich. „Mit der Diagonalsperre in der Bellermannstraße sind wir mit dem ersten Kiezblock in Mitte an den Start gegangen“, sagt Berlin-Mittes Verkehrsstadträtin Almut Neumann (Grüne) zu der Sperrung. Weitere werden folgen, rund um die Bellermannstraße und in anderen Kiezen der Stadt. Verkehrsberuhigte Bereiche und Sperren gibt es in Berlin schon lange. Doch angetrieben von Bürgerinitiativen und unterstützt von Senat und Bezirken sollen nun Kiezblocks an vielen Stellen entstehen und Berlins Wohnviertel so nachhaltig verändern wie nie zuvor. Mehrere werden schon 2022 kommen. Das Modell wird in diesem Jahr in Berlin seinen endgültigen Durchbruch feiern.

Der Durchgangsverkehr bleibt draußen

„Kiezblocks sind ein wunderbares Mittel, um Wohnviertel vom Durchgangsverkehr zu befreien“, sagt Neumann. „Sie tragen zu mehr Verkehrssicherheit bei und führen dazu, dass Wohnviertel weniger von Lärm und Abgasen belastet sind. Das ist besonders wichtig für ältere Menschen und für Kinder.“ An der gesperrten Kreuzung der Bellermannstraße Ecke Heidebrinker- und Eulerstraße überlege der Bezirk, einen temporären Stadtplatz mit Hochbeeten einzurichten. Auch an weiteren Stellen des Kiezes sollen bald Poller den Verkehr draußen halten.

Was die Anwohner stört, sind Autofahrer, die ihr Wohnviertel nur als Abkürzung queren, aber für Lärm, Luftverschmutzung und zusätzliche Gefahr auf der Straße sorgen. Wie hoch deren Anteil ist, ermittelten Bewohner des Malplaquetkiezes in Berlin-Wedding kürzlich bei einer Verkehrszählung. Von 1500 Fahrzeugen habe ein Drittel den Kiez nur als Schleichweg genutzt, um den dichten Verkehr auf der Müllerstraße und der Seestraße zu umgehen, teilte ein Sprecher der Initiative mit. Dabei verlaufen bereits heute offiziell größtenteils Spielstraßen durch die Gegend. Nun wollen die Anwohner Poller sehen.

Kiezblocks sind weltweit populär

Die Idee der Kiezblocks stammt ursprünglich aus Barcelona. Unter dem Namen „Superblocks“ sind dort in den vergangenen Jahren Kreuzungen in Wohnvierteln für den Autoverkehr gesperrt worden (Background berichtete). Die Fahrzeuge können die Knotenpunkte seither nicht mehr queren und müssen stattdessen schmalen Einbahnstraßen folgen. Grundsätzlich bleiben die Straßen dadurch auch für Autos erreichbar, sie müssen jedoch langsamer fahren. Der Durchgangsverkehr entfällt. Dafür sind auf den frei gewordenen Flächen begrünte Stadtplätze entstanden.

Das Konzept sorgt seither weltweit für Aufsehen. Auch Mailand hat begonnen, Plätze für den Autoverkehr zu sperren. In Barcelona sank der Stickstoffdioxid-Ausstoß Studien zufolge durch den verringerten Autoverkehr mancherorts um rund ein Drittel. Auch die Lärmbelastung ging zurück. Allerdings erstreckten sich die Verbesserungen nur auf wenige Straßen.

Über 50 Initiativen fordern in Berlin Kiezblocks

In Berlin setzen sich stadtweit Bürgerinitiativen dafür ein, die Vorteile für die Wohnviertel auf die Straße zu bringen. 54 Anwohnergruppen fordern einen Kiezblock für ihre Umgebung. Nun zieht auch die Politik mit. Im Bezirk Mitte sollen nach einem Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) in dieser Legislaturperiode ein Dutzend Wohnviertel auf diese Weise umgebaut werden. Das Geld für die Vorhaben in Mitte soll vom Senat kommen. Man sei in sehr produktiven Gesprächen mit der Senatsverkehrsverwaltung zu „einer gemeinsamen Kiezblockoffensive, um den Fußverkehr zu stärken“, sagt Verkehrsstadträtin Neumann.

Denn auch die Senatsverkehrsverwaltung setzt auf das Thema. Derzeit werde ein Leitfaden vorbereitet zur Verkehrsberuhigung in verschiedenen Ausprägungsstufen, um stadtweite Standards zu setzen, teilte das Haus mit. Die Vorgaben könnten noch in diesem Jahr finalisiert werden. „Berlin lebt von dem Engagement vieler Menschen für mehr Lebensqualität direkt in ihrer Nachbarschaft. Daher unterstützt mein Haus an vielen Orten sehr unterschiedliche Initiativen für Kiezblocks – also für weniger Autoverkehr, für mehr Grün, für Entschleunigung und mehr Platz auf den Straßen für Menschen, gerade auch für Kinder“, sagte Verkehrssenatorin Bettina Jarasch (Grüne) dem Tagesspiegel.

Engagieren sich nur Besserverdienende?

Auch in den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf, Neukölln und Treptow-Köpenick sollen Kiezblocks entstehen. Weiter ist der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Mit dem Wrangel-, Samariter- und Chamissokiez gibt es bereits drei laufende Projekte, wo der Verkehr flächenhaft beruhigt wird. Viele weitere Projekte sind geplant. „Wir haben eine starke Zivilgesellschaft, die uns da antreibt“, sagt Friedrichshain-Kreuzbergs Verkehrsstadträtin Annika Gerold (Grüne).

Doch die Vielzahl der Verfahren könne das Straßen- und Grünflächenamt nicht mehr mit allzu aufwendigen Beteiligungsprozessen begleiten. „Wenn wir das sehr schnell voranbringen wollen, ist es ressourcentechnisch nicht möglich, jedes Projekt mit dem Arbeitseinsatz wie in der Bergmannstraße zu gestalten.“ In dem Kiez im Zentrum Berlins wurde insgesamt zehn Jahre lang diskutiert und geplant, ehe das fertige Konzept stand. Helfen soll ein standardisiertes Verfahren, bei dem die Bürgerbeteiligung laufend durch Befragungen auf schon temporär gesperrten Plätzen stattfinden soll.

Gerold macht sich Gedanken über die soziale Gerechtigkeit. Häufig stammten die Anwohneranträge aus einem eher akademisch geprägten Milieu. „Ich unterstütze die vielen Kiezblock-Anträge, aber wir müssen auch gucken, wie wir das priorisieren können.“ Helfen soll eine sozialräumliche Erfassung des Bezirks. „Wir wollen gucken, welche Personen leben in welchen Kiezen und wo wir einen erhöhten Bedarf haben voranzugehen.“

Nutzen für die gesamte Stadt ist unklar

Noch nicht klar ist, wie sich die Sperrungen insgesamt auf den Verkehr auswirken. In den Kiezen gibt es viel weniger Fahrten, zeigen Daten aus Barcelona. Doch rund um die beruhigten Zonen fahren nach deren Einführung teils deutlich mehr Autos. Der Bezirk Berlin-Pankow will seine ersten beiden Kiezblocks im Arnimkiez und im Komponistenviertel in diesem Jahr daher als zeitlich befristete Modellprojekte starten.

Forscher der TU Berlin und Dresden begleiten die Versuche wissenschaftlich. Ziel sei zu untersuchen, wie sich das Verkehrsverhalten der Bewohner entwickle, welche Effekte es durch die Verlagerung des Verkehrs auf die angrenzenden Straßen gebe und wie sich die Nutzung des öffentlichen Raums verändere, erklärt Bezirksstadträtin Rona Tietje (SPD). Auch deshalb zieht sich die Einführung der Projekte jedoch seit längerem hin.

So viel Zeit will sich Mittes Verkehrsstadträtin Almut Neumann nicht nehmen. „Wir dürfen nicht in die Falle laufen, durch sehr lange Voruntersuchungen einfach nicht ins Machen zu kommen.“ Wenn Effekte entstünden, die nicht beabsichtigt gewesen seien, müsse man eben Nachsteuern. „Der politische Wille im Bezirk ist da, die Kiezblocks einzurichten“, sagt sie. „Wir sind in der Pflicht, die Dinge jetzt auf die Straße zu bringen.“