Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende
FGSM

changing cities

Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks

RAKi 23

Ausgabe 2023, Version 1.0

Inhalt

1. Ziele und Grundlagen **2**
1.1. Klima, Mobilität, Lebensqualität 2
1.2. Verkehrswissenschaftliche Grundlagen 3
1.3. Entwurfsmethodik 4
2. Standards für Kiezblocks **5**
2.1. Mindeststandard 5
2.1.1. Anliegerzonen durch wirksame Modalfilter 5
2.1.2. Routenoptimierung für den Umweltverbund 7
2.1.3. Information und Evaluation 7
2.1.4. Rechtsgrundlagen und Zeitbedarf 8
2.2. Regelstandard 9
2.2.1. Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum 9
2.2.2. Parkraummanagement 10
2.2.3. Partizipation 10
2.2.4. Rechtsgrundlagen und Zeitbedarf 11
2.3. Goldstandard 11
2.3.1. Verträgliche Hauptverkehrsstraßen 11
2.3.2. Aufenthaltsqualität im Kiezblock 11
2.3.3. Städtebauliche Entwicklung 12
2.3.4. Rechtsgrundlagen und Zeitbedarf 12
3. Autoren und Hinweise **13**
3.1. Mitglieder der FGSM 13
3.2. Hinweise zur Nutzung 14
3.3. Roadmap 14

1. Ziele und Grundlagen

„Superilles“ in Barcelona, „Low Traffic Neighbourhoods“ in London, „Supergrätzl“ in Wien oder die Pariser „Ville du quart d'heure“ sind disruptive städtebauliche Innovationen für Lebensqualität, Mobilität, Klimaschutz und Klimaresilienz.[1] Seit 2018 übertragen Aktivist*innen von Changing Cities die planerischen Konzepte in die Berliner Bezirke.[2] Stadtweit sind inzwischen 64 Initiativen aktiv und haben den Begriff „Kiezblocks“ geprägt.[3]

2020 griffen Berliner Bezirksämter die Idee auf und starteten mehrere Pilotprojekte.[4] 2021 wurde im Berliner Koalitionsvertrag die Unterstützung der Projekte vereinbart.[5] Bei der Umsetzung zeigen sich jedoch starke Beharrungskräfte der autozentrierten Verkehrsplanung. Die Idee des Kiezblocks droht zu einer leeren Worthülse zu werden.[6]

Daher sieht sich die Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) aufgerufen, Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks zu definieren. Gleichzeitig wollen wir die Innovationskraft der Ideen erhalten. Wir haben deshalb offene Standards entwickelt, die den Begriff Kiezblock definieren, ihn vor einer beliebigen Vereinnahmung schützen und dennoch seine bundesweite Weiterentwicklung ermöglichen. Mit dieser Zielsetzung haben wir als FGSM die vorliegenden Richtlinien entwickelt.

1.1. Klima, Mobilität, Lebensqualität

Städte stehen vor der akuten Herausforderung, die Ursachen der Erderwärmung zu begrenzen (Mitigation) und sich gleichzeitig an ihre Folgen anzupassen (Adaptation). Die Treibhausgasemissionen sind auf Netto-Null zu begrenzen, die Resilienz gegenüber Extremwetterlagen ist zu steigern. Diese Transformation mit gleichwertiger Mobilität und hoher Lebensqualität für alle zu verbinden, ist die zentrale Aufgabe der nächsten Jahre.

Die Gestaltung urbaner Gebiete nach dem Kiezblock-Prinzip verfolgt daher die folgenden Ziele:

a) **Klimaschutz:** CO_2-Emissionen im Verkehrssektor sollen schnellstmöglich auf Netto-Null sinken. Konkret bedeutet dies, dass Autoverkehr nicht räumlich verlagert, sondern durch eine veränderte Verkehrsmittelwahl auf ein verträgliches Maß reduziert werden soll. Der verbleibende Kfz-Verkehr ist zudem CO_2-neutral anzutreiben.

b) **Klimaanpassung:** Flächen im öffentlichen Straßenraum sollen so eingesetzt werden, dass Stadtbäume und Grünflächen auch im zukünftigen Klima gedeihen und Extremwetterlagen für die Stadtbewohner*innen abmildern können. Konkret

---

1 https://citychangers.org/superblocks/
2 https://www.radpankow.de/2020/02/22/kiezblocks-entwuerfe-fuer-pankow/
3 https://www.kiezblocks.de/
4 https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/mobilbericht/kiezblocks-1121335.php
5 https://www.berlin.de/rbmskzl/regierende-buergermeisterin/senat/koalitionsvertrag/berlin_koavertrag_2021_2026.pdf
6 https://www.morgenpost.de/bezirke/pankow/article236946295/Weihnachten-Pankow-schenkt-Berlin-den-Kiezblock-ohne-Poller.html

bedeutet dies, große Flächen im Straßenraum zu entsiegeln, damit sie für fachgerechte Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterungen zur Verfügung stehen.

c) **Mobilität:** Die Sicherheit und Verfügbarkeit von Mobilität soll gewährleistet werden, dabei sind die Bedürfnisse von verdichteten Innenstädten, suburbanen Räumen und ländlichen Gebieten fair zu berücksichtigen. Konkret bedeutet dies, Wege des Alltags durch Infrastrukturplanung zu verkürzen (Mischung von Wohnen, Handel, Arbeitsstätten) und für längere Wege die Verkehrsinfrastruktur des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV, Fernbahn) zu stärken. Aufgrund begrenzter Verfügbarkeit von Flächen und Ressourcen geht dies einher mit dem Rückbau und der Begrenzung automobiler Infrastruktur.

d) **Lebensqualität:** Die Verlangsamung der Klimaveränderungen, die Resilienz bei Extremwetterlagen und die sichere Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sind bereits wesentliche Faktoren für die Lebensqualität. Die Gestaltung nach Kiezblock-Prinzipien zielt darüber hinaus auf die Reduzierung von Lärmbelastung, die Minimierung von Feinstaub und anderen Luftschadstoffen, die Förderung aktiver Bewegung sowie die Stärkung des sozialen Zusammenhalts und nachbarschaftlicher Beziehungen. Nachweislich führt dies zu signifikanten Steigerungen der Gesundheit, Lebenserwartung und Lebensqualität.[7]

1.2. Verkehrswissenschaftliche Grundlagen

Die Entscheidungen der öffentlichen Hand über den Ausbau verkehrlicher Infrastruktur setzen den Rahmen für individuelle Mobilitätsentscheidungen und damit für die quantitative Entwicklung von Verkehrsströmen. Dieser Zusammenhang wird seit Jahrzehnten unter dem Stichwort „induzierte Nachfrage“ verkehrswissenschaftlich beobachtet.[8]

Der Ausbau von verkehrlichen Kapazitäten, sei es ein Flughafen, eine ICE-Strecke, eine Bundesstraße, eine Straßenbahnlinie, ein Fahrradweg oder ein Zebrastreifen, verändert das Angebot und hat damit Auswirkungen auf die individuelle Auswahl des besten Weges für einen Mobilitätsanlass. Dieser Ausbau beeinflusst nicht nur kurzfristige Entscheidungen, sondern erzeugt Lock-in-Effekte, welche die Stadtentwicklung auf Jahrzehnte prägen können. Ebenso haben die Flächennutzungsplanung, der Breitbandkabelausbau oder der Rechtsrahmen für Online-Services und Home Office deutliche Auswirkungen auf die Länge und Häufigkeit von Wegen.

Öffentliche Infrastrukturentscheidungen setzen also den Rahmen, innerhalb dessen die individuelle Verkehrsmittelwahl stattfindet. Wenn eine Infrastruktur ausgebaut wird, wird sie für zusätzlichen Verkehr genutzt. Wird eine Infrastruktur zurückgebaut, löst sich der bisherige Verkehr weitgehend auf. Dieser Effekt wird seit über 20 Jahren als “Traffic evaporation” oder “Verkehrsverpuffung” bezeichnet und durch Studien belegt.[9]

Die Mobilität in Kiezblocks wird daher nach folgenden Prioritäten gestaltet:

a) Alle Wege im Kiezblock werden für den lokalen Fußverkehr, den Radverkehr sowie für die Erreichbarkeit und den Vorrang des ÖPNV optimiert.

---

[7] https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/publikationen/wohnen/soziale-stadt-umweltgerechtigkeit.html

[8] https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/weniger-verkehr-versuchen/

[9] https://www.researchgate.net/publication/235360151_Disappearing_traffic_The_story_so_far

b) Die Erreichbarkeit für Polizei und Rettungsdienste, für Menschen mit Mobilitätsbehinderung, Warenanlieferung, Abfallentsorgung, Handwerk und sonstigen Wirtschaftsverkehr wird gewährleistet.

c) Die Erreichbarkeit für private Kfz wird in der Regel gewährleistet, jedoch kann die Routenführung und das Flächenangebot für Stellplätze im öffentlichen Raum zugunsten der anderen Prioritäten begrenzt werden.

d) Kfz-Verkehr ohne lokalen Bezug wird ausschließlich auf dem Netz der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen geführt. Sogenannte „Schleichwege“ durch das Nebenstraßennetz werden wirksam unterbunden.

Studien zu unterschiedlichen Fallbeispielen belegen, dass auf diese Weise nicht nur die Bewohner*innen der Kieze profitieren. Entgegen intuitiver Vermutungen sind positive Effekte zugunsten des Einzelhandels[10] und zugunsten von Menschen mit unterdurchschnittlichem Einkommen[11] festzustellen. Der Kfz-Verkehr in Kiezblocks verringert sich deutlich (ca. 30%), auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen steigt er nur minimal an (ca. 1%).[12]

1.3. Entwurfsmethodik

Ein Kiezblock ist ein urban gemischtes Gebiet mit mindestens vier Straßenblöcken, das von Hauptverkehrsstraßen oder anderen städtebaulichen Barrieren umschlossen wird. Das Gebiet wird in mehrere Anliegerzonen eingeteilt, die von Kraftfahrzeugen befahren werden können. Die Anliegerzonen werden durch sogenannte Modalfilter in Form von Pollern, schmalen Einbahnstraßen oder anderen baulichen Einrichtungen begrenzt. Sie filtern Kraftfahrzeuge aus dem Verkehr heraus und lassen nur ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Einsatzfahrzeuge passieren.

So entstehen mit minimalem baulichem Aufwand sichere Routen für den Fuß- und Radverkehr. Alle Grundstücke bleiben grundsätzlich mit Kraftfahrzeugen erreichbar, Kfz-Durchfahrtsverkehr verbleibt jedoch auf den Hauptverkehrsstraßen. Fahrradstraßen und ÖPNV-Linien können durch einen Kiezblock führen und ihn so für den Umweltverbund erschließen. Hauptverkehrsstraßen dürfen nur in begründeten Ausnahmen und nur mit Tempo 30 durch den Kiezblock führen.[13] Mit der Veränderung der Verkehrsmittelwahl können begleitend bislang Kfz-dominierte Flächen im Kiezblock sukzessive umgenutzt werden.

Städtebaulich ist ein Kiezblock typischerweise von Blockrandbebauung geprägt. In suburbanen Räumen mit geringer Bebauungsdichte können die Gestaltungsprinzipien angepasst werden. In diesen Anwendungsfällen, die als „Kiezgebiet“ zu bezeichnen sind, ist der Durchfahrtsverkehr dennoch zu reduzieren und verträglich zu gestalten.[14]

---

[10] https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2023/01/KKM_Infografiken_3.png

[11] https://www.theguardian.com/world/ng-interactive/2021/mar/02/low-traffic-schemes-benefit-most-deprived-londoners-study-finds

[12] Thomas, Asa; Aldred, Rachel: Changes in motor traffic inside London’s LTNs and on boundary roads. In: Active Travel Academy, Januar 2023 https://docs.google.com/document/d/13Nsm_GFdH6CpIpPpOZ7hbhLZScgqCAP7ZGI0xi4qDqA/

[13] https://difu.de/publikationen/2022/difu-berichte-1-2022

[14] https://verkehr-pankow.de/2022/12/21/kiezgebiet/

2. Standards für Kiezblocks

Der **Mindeststandard** ist für eine schnelle, pragmatische und möglichst flächendeckende Umsetzung anzuwenden. Projekte, die diese Anforderungen unterschreiten, sind nach unserer Erfahrung unwirksam und sollten nicht als Kiezblock bezeichnet werden.

Der **Regelstandard** sollte mittelfristig für die Entwicklung aller Kiezblocks angestrebt werden. Er bietet ein optimales Aufwand-Nutzen-Verhältnis.

Der **Goldstandard** ist für Stadtviertel mit besonderer Eignung anzuwenden. Der damit verbundene hohe Aufwand darf jedoch nicht zu Lasten der flächendeckenden Umsetzung nach Mindeststandard gehen.

2.1. Mindeststandard

Ein Kiezblock muss mindestens folgende Vorgaben einhalten:

2.1.1. Anliegerzonen durch wirksame Modalfilter

Ein Kiezblock ist in mehrere Anliegerzonen unterteilt, die für Kfz befahrbar sind. Jede Anliegerzone sollte an mindestens zwei Einmündungen mit dem Netz der Hauptverkehrsstraßen verbunden sein, um so eine schleifenförmige Erschließung für Kfz zu gewährleisten. Zwischen den Anliegerzonen ist regulärer Verkehr nur zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ÖPNV möglich. Hierdurch ändert sich die Verkehrsmittelwahl, bisheriger Kfz-Durchfahrtsverkehr verpufft.

Die Anliegerzonen werden durch eine Kombination wirksamer Modalfilter gebildet. Als wirksam anerkannt sind:

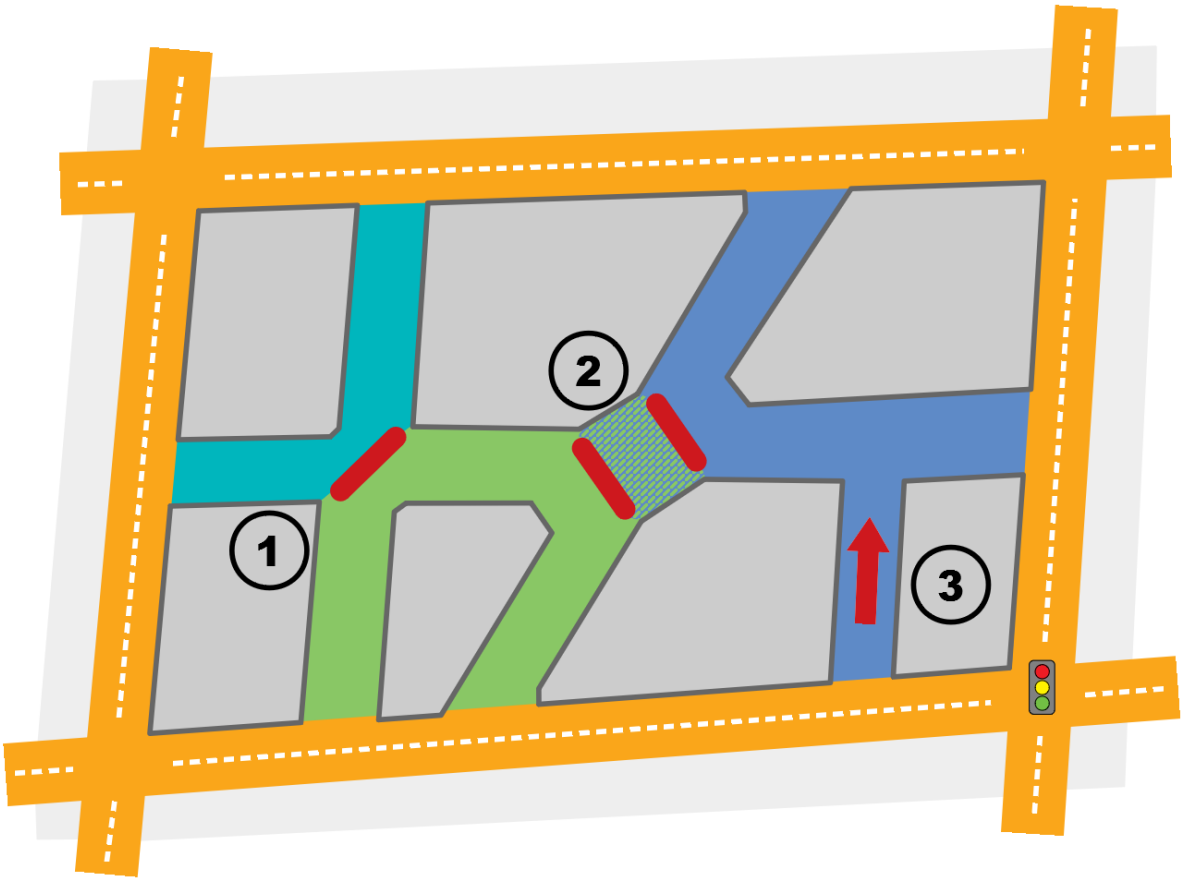
a) **Diagonalfilter**
Kreuzungen, auf denen Poller, Bepflanzungen o. ä. die Fahrtrichtung für mehrspurige Kraftfahrzeuge physisch vorgeben. Für Einsatzfahrzeuge sind mechanisch umlegbare Poller vorzusehen, für ÖPNV automatische Vorrichtungen. Sackgassenbildung ist nach Möglichkeit zu vermeiden.

Als Varianten können lineare und flächige Filter unterschieden werden. Lineare Filter bestehen aus einer Pollerreihe, die eine Kreuzung, Einmündung oder Straße teilen. Flächige Filter bilden durch bauliche Maßnahmen eine nutzbare Fläche.

b) **Schmale Einbahnstraßen**
Einbahnstraßen mit einer nutzbaren Fahrbahnbreite, die den Begegnungsverkehr für mehrspurige Kraftfahrzeuge physisch verhindert. Gegenläufige Einbahnstraßen verstärken die Wirkung. Verschwenkungen fördern die Einhaltung der angemessenen Geschwindigkeit. Radverkehr ist immer in beide Richtungen erlaubt.

c) **Straßenumwidmung**
Straßenabschnitte oder Stadtplätze, die sowohl rechtlich als auch baulich für die ausschließliche Nutzung z. B. durch Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ÖPNV umgestaltet werden. Temporäre Freigaben für Kfz sind möglich (z. B. für gewerbliche Anlieger).

Diagonalfilter sind das mildeste Mittel, da sie auch für Kfz kurze Wege im Kiezblock ermöglichen. Sie haben das beste Aufwand-Nutzen-Verhältnis und sind nach einer Evaluation leicht veränderbar. Einbahnstraßen schränken ähnlich wie Diagonalfilter die Fahrtrichtung ein, zusätzlich verlängern sie die Wege für Kfz und sind zudem gegen Regelbrecher*innen unwirksam.[15] Sie sollten daher nur angeordnet werden, wenn die Anliegerzonen des Kiezblocks nicht vollständig durch Diagonalfilter zu bilden sind. Straßenumwidmungen sind das wirksamste Mittel, erfordern aber größeren Aufwand. Anlieger-frei-Regelungen oder Einbahnstraßen mit breiten Fahrbahnen sind in planerischen Abwägungen als unwirksam zu betrachten.



Schematische Darstellung eines Kiezblocks mit drei Anliegerzonen

Die Skizze stellt schematisch die Elemente eines Kiezblocks dar. Vier Hauptverkehrsstraßen (orange) umschließen den Kiez mit sieben Häuserblöcken (grau).

(1) Ein linearer Diagonalfilter trennt die türkise und grüne Anliegerzone, löst den Kfz-Durchfahrtsverkehr auf und erzeugt so sicherere Fuß- und Radrouten.

(2) Der flächige Diagonalfilter trennt die grüne und blaue Anliegerzone, dazwischen entsteht durch Umwidmung ein Stadtplatz.

(3) Die schmale Einbahnstraße gewährleistet, dass keine Kfz die Ampelkreuzung auf der Hauptverkehrsstraße umfahren.

[15] https://samariterkiez.de/templates/across/docs/documentations/Verkehrsberuhigung_Samariterkiez_Evaluationsbericht.pdf

2.1.2. Routenoptimierung für den Umweltverbund

Durch die Wirkung der Modalfilter auf den fließenden Kfz-Verkehr entstehen automatisch sichere und komfortable Routen für den Fuß- und Radverkehr. Die wichtigsten Routen, insbesondere die Wege zu den Haltestellen des ÖPNV, sind zu identifizieren und durch einfache Maßnahmen zu optimieren, z. B.:

a) Markierung oder Bau von Gehwegvorstreckungen

b) Ausweisung von Fahrradstraßen mit Anschluss an Nachbarkieze und Schnellbahnhaltestellen

c) Umgestaltung der Einmündungen in die Hauptverkehrsstraßen (z. B. aufgeweitete Radaufstellstreifen, Lichtsignalsteuerung ohne Anforderungstaster)

d) Erweiterung des Witterungsschutz an ÖPNV-Haltestellen.

Bereits ein einzelner Diagonalfilter kann die Verkehrsströme im gesamten Kiezblock zugunsten des Umweltverbunds verändern. (Foto: I. Lechner)

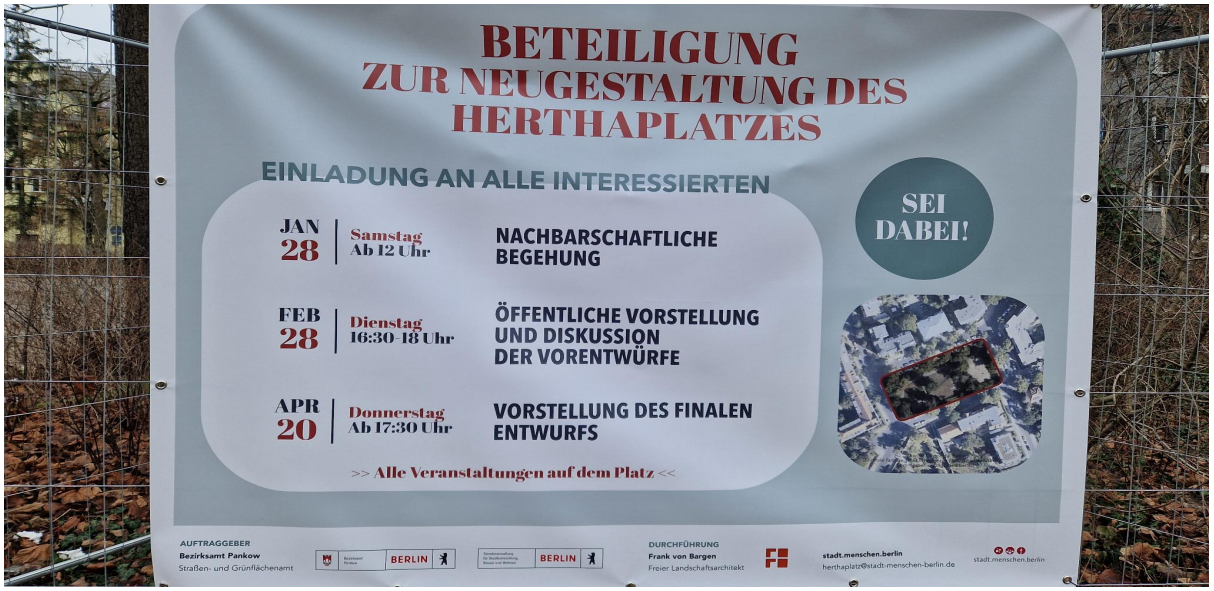
2.1.3. Information und Evaluation

Die Anwohner- und sonstigen Nutzer*innen des Gebiets werden frühzeitig über die Maßnahmen informiert. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird nach der Umsetzung im Dialog mit der Öffentlichkeit evaluiert und verbessert. Primär sollten Kommunikationsformen gewählt werden, die bereits „im Vorbeigehen“ funktionieren, z. B.:

a) Sichtbare Platzierung von Informationen an den Orten der Modalfilter, zwei Wochen vor und nach der Einrichtung, z. B. durch einfache Banner oder bewirtschaftete Gastronomie-Wagen

b) öffentlicher Ortstermin am späten Nachmittag, ca. zwei Wochen nach der baulichen Umsetzung zur Auswertung der Erfahrungen

c) Online-Informationsangebot über die stadtweite Gesamtkonzeption, optimiert auch für mobile Endgeräte und Social Media.



Positivbeispiel für niederschwellige Information und Evaluation „im Vorbeigehen“ (Foto: @lattekiez)

2.1.4. Rechtsgrundlagen und Zeitbedarf

Für die schnelle Einführung linearer Diagonalfilter und für die Verengung von Einbahnstraßen wird das Instrument der baulichen Umgestaltung des Straßenlandes gemäß Landesstraßengesetzgebung (z. B. § 7 BerlStrG) empfohlen.[16]

Für die Einführung flächiger Diagonalfilter und für die Straßenumwidmung ist das Instrument der Teileinziehung gemäß Landesstraßengesetzgebung (z. B. § 4 BerlStrG) anzuwenden.[17]

In Einzelfällen können auch Maßnahmen des Straßenverkehrsrechts gemäß § 45 StVO sinnvoll sein.[18] Solange eine Reform der StVO mit den Zielsetzungen Sicherheit und Klimaschutz ausbleibt, sind jedoch aufwändige Begründungen erforderlich und regelmäßig Klagen gegen diese Maßnahmen zu erwarten. Im Sinne der Rechtsentwicklung kann es durchaus sinnvoll sein, solche Gerichtsverfahren zur Entscheidung zu bringen.

Grundsätzlich wird eine flächendeckende Anwendung der Mindeststandards in allen Wohnvierteln einer Stadt empfohlen. Um dies im Rahmen der kurzen Zeiträume zu erreichen, die durch die Klimaziele gesteckt sind, ist der Arbeitsprozess notwendigerweise zu routinisieren. Durch die Fokussierung auf einfache bauliche Maßnahmen, die Nutzung von Musterabwägungen[19] und den Abschluss von Rahmenverträgen für die Bauleistungen sind Realisierungszeiträume im Rhythmus von zwölf Wochen möglich.

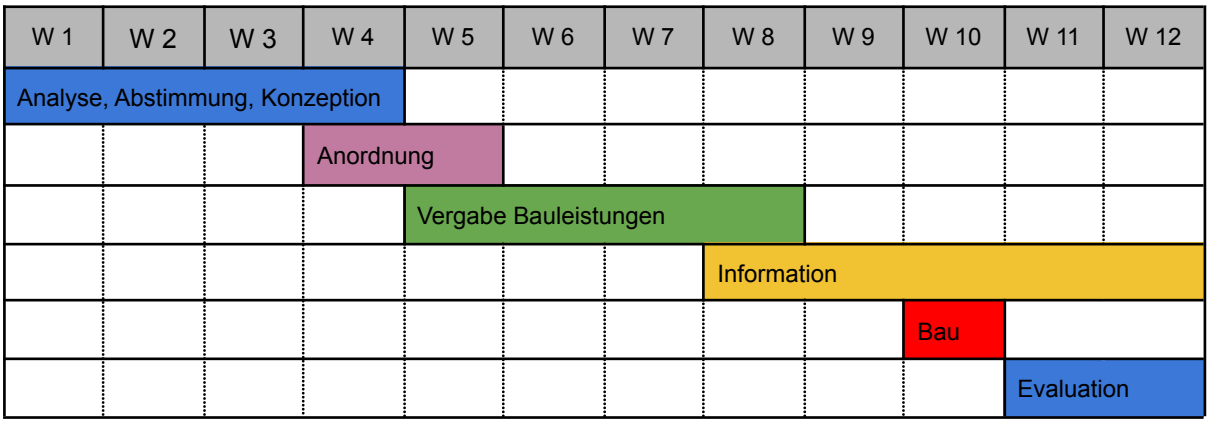
---

[16] Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin: Leitfaden zur Verkehrsberuhigung von Kiezen und Einrichtung von Kiezblocks. Anlage Nr. 3 Steckbrief Kiezblocks: Modalfilter, S. 14 ff, unveröffentlichter Entwurf

[17] ebd.

[18] ebd.

[19] ebd.



Arbeitsschritte zur Einführung eines Kiezblocks nach Mindeststandard innerhalb von zwölf Wochen

Nach erfolgreicher Umsetzung nach Mindeststandard kann eine Weiterentwicklung nach Regelstandard angestrebt werden.

2.2. Regelstandard

Ein Kiezblock sollte über den Mindeststandard hinaus folgende Vorgaben erfüllen:

2.2.1. Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum

Mindestens 25 % der nutzbaren Fahrbahnränder sind zu verwenden für:

a) Blau-grüne Infrastruktur (z. B. dezentrale Regenwasserbewirtschaftung, Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung für Bäume und Straßengrün)

b) Aufenthaltsqualität (z. B. Außengastronomie, Spiel-, Sport- und Sitzgelegenheiten)

c) Fußverkehrsinfrastruktur (siehe unten)

d) Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Fahrradbügel, abschließbare Fahrradunterstände)

e) Verkehrsberuhigung (z. B. Verschwenkungen der Fahrgasse).

Der Länge der nutzbaren Fahrbahnränder ist als Summe für den gesamten Kiezblock abzuschätzen. Als nutzbar gelten Fahrbahnränder, wenn der Abstand zwischen Bordstein und freizuhaltender Fahrgasse mindestens zwei Meter beträgt. Die Strecken der in § 12 StVO Abs. 1 und 3 definierten Bereiche (Halte- und Parkverbote) sind davon abzuziehen.

Die Anlagen sind im Einklang mit den Anforderungen des Fußverkehrs zu gestalten. Konfliktpunkte mit dem Radverkehr sind aufzulösen, u. a. durch:

- Flächenverteilung (z. B. bisherige Hochbordradwege rechtlich und intuitiv wahrnehmbar dem Fußweg zuordnen, Radfahrende im Kiezblock sicher auf der Fahrbahn führen, Kopfsteinpflaster in der Fahrgasse asphaltieren)
- Bevorrechtigung wichtiger Fußverkehrsstrecken mit niveaugleichen Gehwegen an Kreuzungen und Einmündungen (z. B. Gehwegüberfahrt nach § 9 BerlStrG in Verbindung mit § 10 StVO)

- Anlage von Gehwegvorstreckungen, bei starkem Radverkehr mit zusätzlichen Querungshilfen (z.B. Zebrastreifen)
- Stärkung der Barrierefreiheit (z. B. keine oder abgeflachte Bordsteine, kein für Rollstuhl und Rollator hinderliches Pflaster, Blindenleitsysteme, Querung von Fahrradrouten für Blinde).

2.2.2. Parkraummanagement

An den verbleibenden nutzbaren Fahrbahnrändern können Kraftfahrzeuge abgestellt werden. Die Nutzung der Kfz-Stellflächen wird priorisiert für

a) Stellplätze für Anwohner*innen mit Mobilitätsbehinderung
b) Stellplätze für Micromobility- und Car-Sharing-Anbieter, vorzugsweise an Ladesäulen
c) Kurzzeitparkzonen in jeder Straße für Wirtschaftsverkehr und Anlieger*innen
d) Anwohnerparken nach Gebührenordnung.

Falls weitere nutzbare Fahrbahnränder vorhanden sind, können sie für allgemeines Parken gemäß § 12 StVO Abs. 3a bis 4a angeboten werden. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für private Elektroautos sollte vorrangig auf privaten Flächen erfolgen (z. B. Kiezgaragen, Supermarkt-Parkplätze, Privatgrundstücke). Aufgesetztes Parken auf Fußwegen ist zu unterbinden. Schräg- und Querparken ist zu vermeiden.

2.2.3. Partizipation

Die Einrichtung eines Kiezblocks nach Mindeststandard sollte auf der Basis einfacher Verwaltungsentscheidungen erfolgen, über die die Öffentlichkeit lediglich informiert wird (siehe 2.1.3). Eine zusätzliche Legitimation ist nicht erforderlich, wenn Verkehrssicherheit und Klimaschutz unverzügliches Handeln erfordern. Bei der detaillierten Entwicklung von Maßnahmen nach Regel- und Goldstandard ist jedoch die lokale Expertise von Anwohner- und weiteren Nutzer*innen einzuholen. Dies erhöht die Qualität der Maßnahmen.

Oftmals sind lokale Gruppen bereits aktiv, ggf. sogar als Kiezblock-Initiative oder aktive Gegner*innen derselben. Diese Gruppen sind erste Ansprechpartner*innen für Planung, Konzeption und Evaluation. Aktionen wie temporäre Sommerfußgängerzonen bzw. Spiel- und Nachbarschaftsstraßen[20] sind gut geeignet, den Straßenraum versuchsweise neu zu erleben und unterschiedliche Nutzergruppen ins Gespräch zu holen.

Wenn darüber hinaus ein Beteiligungsangebot gemacht wird, ist es sorgfältig mit umfangreichen Entscheidungsspielräumen und ausgewogener Teilnehmerschaft zu realisieren. Verbindliche Ziele und Vorgaben der Bundes- und Landesebene insbesondere für Klimaschutz, Mobilität und soziale Stadtentwicklung setzen den Rahmen.[21]

---

[20] https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/leitfaden-temporaere-spielstrassen.pdf

[21] https://www.rifs-potsdam.de/de/blog/2020/01/die-buergerinnen-und-buerger-bei-der-mobilitaetswende-mitnehmen-ein-plaedoyer-fuer

2.2.4. Rechtsgrundlagen und Zeitbedarf

Die Mehrzahl der Maßnahmen ist auf Grundlage der Landesstraßengesetzgebung umsetzbar. Weitere Regelwerke u. a. aus den Bereichen Klimaschutz, Mobilität, Stadtentwicklung, Luftreinhaltung können herangezogen werden.[22]

Bei Vorliegen ausreichender Personal- und Finanzmittel sowie politischem Willen erscheint der Regelstandard innerhalb von 18 bis 24 Monaten nach Erreichen des Mindeststandards umsetzbar. Vorrangig sollte jedoch die Umsetzung nach Mindeststandard flächendeckend in allen geeigneten Wohnvierteln der kommunalen Gebietskörperschaft erfolgen.

2.3. Goldstandard

Ein Kiezblock kann über den Mindest- und Regelstandard hinaus folgende Vorgaben anstreben:

2.3.1. Verträgliche Hauptverkehrsstraßen

Die am Kiezblock anliegenden Hauptverkehrsstraßen werden verträglich gestaltet durch

a) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Luftreinhaltung und Lärmschutz

b) Vorrangmaßnahmen für den ÖPNV (z. B. absolute Priorisierung an Lichtsignalen, Beschleunigungsstreifen)

c) Verbesserung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr (ggf. gemäß lokaler Mobilitätsgesetzgebung)

d) Verbesserung der Aufenthaltsqualität (z. B. begrünte Seiten- und Mittelstreifen, lärmgeschützte Sitzbereiche, Trinkbrunnen).

2.3.2. Aufenthaltsqualität im Kiezblock

Die Maßnahmen des Regelstandards zu Punkt 2.2.1 werden ausgeweitet. Ein Großteil der nutzbaren Fahrbahnränder ist für die genannten Prioritäten einzusetzen (blau-grüne Infrastruktur, Aufenthaltsqualität, Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Verkehrsberuhigung).

Die verbleibenden Flächen am Fahrbahnrand sind für Kraftfahrzeuge zweckgebunden nutzbar:

a) Stellplätze für Anwohner*innen mit Mobilitätsbehinderung

b) Stellplätze für Micromobility- und Car-Sharing-Anbieter, vorzugsweise an Ladesäulen

c) Kurzzeitparkzonen für Wirtschaftsverkehr und Anlieger*innen.

Darüber hinaus ist das dauerhafte Abstellen von privaten Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen des Kiezblocks nach Goldstandard nicht zulässig. Als Ausgleich können neue Stellplätze in Kiezgaragen erstellt und kostendeckend vermietet werden. Hierfür sind

[22] Beispiele finden sich im Leitfaden zur Verkehrsberuhigung von Kiezen und Einrichtung von Kiezblocks. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin. Anlage Nr. 1 Steckbrief Kiezblocks: Auszüge aus Gesetzen und Planwerken, unveröffentlichter Entwurf

vorrangig Flächen bisheriger Kfz-Infrastruktur zu nutzen (Tankstellen, große Parkplätze, etc.). Der Parksuchverkehr wird damit auf ein Minimum reduziert, die Belange des Wirtschaftsverkehrs, der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität optimiert.

Visualisierung eines Straßenraums mit Neuverteilung der nutzbaren Fahrbahnränder (MLA+/Martin Aarts) https://stadtraum2030.de/gutachten-2

2.3.3. Städtebauliche Entwicklung

Die städtebauliche Entwicklung mit dem Ziel der kleinräumigen Nutzungsmischung („Stadt der kurzen Wege“) wird aktiv begleitet, z. B. durch:

a) Förderung lokaler Handels- und Wirtschaftsbetriebe, z. B. durch aktives Gewerbeflächenmanagement

b) Wohnflächenmanagement, z. B. durch Förderung des Wohnzyklus (Lebenszyklus), Erhalt des Gebäudebestands und Aktivierung von Flächenpotenzialen

c) wissenschaftliche Begleitung und Abfederung der sozialräumlichen Entwicklung (Gentrifizierung)

d) Orientierung für aktive Mobilität, z. B. durch Beschilderung, aber auch durch erkennbare und unterscheidbare Gestaltung von Straßen und Plätzen

e) Verkehrsanalysen zur Messung und Stärkung der verkehrlichen Auswirkungen (induzierte Nachfrage und Verkehrsverpuffung).

2.3.4. Rechtsgrundlagen und Zeitbedarf

Die Rechtsgrundlagen für die Maßnahmen nach Goldstandard sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Einige Maßnahmen gehören zum Standardrepertoire des Trägers der Straßenbaulast. Andere Maßnahmen wie z. B. eine durchgängige Geschwindigkeitsregelung

von 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen sind aktuell sogar unzulässig, bis die Initiativen zur Novellierung der Straßengesetzgebung auf Bundesebene Erfolg haben.[23]

Viele Maßnahmen sind rechtlich möglich, unterliegen aber bestimmten Abwägungs- und Begründungsanforderungen. Es empfiehlt sich daher entweder die Erfahrungen von Pilotprojekten zu nutzen[24] oder bei Bedarf eigene Pilotprojekte zu starten.

Der Zeitbedarf für eine Umsetzung nach Goldstandard ist daher nicht sinnvoll zu bestimmen. Vielmehr ist das Erreichen dieses Standards als kontinuierliche Aufgabe der Stadtentwicklung anzusehen.

3. Autoren und Hinweise

Die vorliegenden Richtlinien wurden von der Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) des Changing Cities e.V. entwickelt.

3.1. Mitglieder der FGSM

Die Mitglieder der FGSM tragen ihre Expertise aus ingenieur-, sozial- und naturwissenschaftlichen, künstlerischen und weiteren Perspektiven zusammen. Die Fachgruppe ist offen für weitere Mitglieder, die sich dem Grundkonsens einer sicheren, klimaneutralen und gerechten Mobilität verpflichtet fühlen.

- Jakob Gemassmer, M.Sc., Regenerative Energiesysteme
- Dipl.-Ing. Hans Hagedorn, Stadtplaner (Leitredakteur)
- Marie Heidenreich, B.Sc., M.A.
- Dipl.-Des. Philipp Heinlein, Designer
- Immo Janssen, B.Sc., Verkehrsplaner
- Elfi Jantzen, Bezirksstadträtin a.D., FUSS e.V.
- „Dr. Kiezblock“ Florian Keiper, B.Eng., M.Sc.
- Dipl.-Geogr. Tobias Kraudzun, Mobilitätsforscher
- Inge Lechner, M.A. Kunst im Kontext, Stadtaktivistin
- Dr.-Ing. Stefan Lehmkühler, Raumplaner
- Dr. Dirk von Schneidemesser, M.A., Sozialwissenschaftler
- Dipl.-Komm. Ragnhild Sørensen
- Dipl.-Ing. Roland Stimpel, Stadt- und Regionalplanung, FUSS e.V.

[23] https://www.lebenswerte-staedte.de/

[24] z. B. das Pilotprojekt zum radikalen Parkraummanagement im Berliner Graefekiez https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2022/09/01/verkehrswende-autofreie-kieze-und-gentrifizierung/

3.2. Hinweise zur Nutzung

Die vorliegende Fassung der Richtlinien wurde vom Vorstand des Changing Cities e.V. am 14.2.2023 bestätigt. Unter der Adresse **changing-cities.org/standards** sind diese Richtlinien und weitere Veröffentlichungen der FGSM in ihrer jeweils aktuellen Fassung abrufbar. Diese Richtlinien sind unter der Creative Commons Lizenz (CC BY-ND 4.0) frei nutzbar, auch für kommerzielle Zwecke. Wenn Sie das Material weiterverbreiten, müssen Sie die FGSM als Quelle nennen, in Online-Medien mit Verlinkung zur oben genannten Internetadresse. Wenn Sie das Material verändern oder darauf anderweitig direkt aufbauen, dürfen Sie die bearbeitete Fassung des Materials nicht verbreiten.[25]

3.3. Roadmap

Die vorliegenden Richtlinien sind weiterzuentwickeln. Vorschläge, textliche und graphische Beiträge sind willkommen und können nach Prüfung durch die FGSM in zukünftige Ausgaben eingearbeitet werden. Folgende Aufgaben wurden als prioritär identifiziert:

- Grafische Darstellungen zur Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum
- Rechtsgrundlagen für die Maßnahmen des Mindest- und Regelstandards
- Prozesshinweise für die flächendeckende Umsetzung.

[25] https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/