

# **Superblocks im deutschen Kontext: Potentiale und Herausforderungen, Erfahrungen und Richtlinien**

Dr. Dirk von Schneidemesser  
RIFS-Potsdam  
[dvs@rifs-potsdam.de](mailto:dvs@rifs-potsdam.de)

# Was machen wir heute?

---

- Abstimmung
- Einführung
- Superblocks-Standards → ESu 2023 (ehem. RAKi 23)
- **Berichte aus der Praxis:**
  - **Berlin, Darmstadt, Hannover, Leipzig**
- Abstimmungsergebnis
- **Gespräch**
- Ausklang

# MOVING THE RESIDENTIAL STREET IRONMENT

May 1981  
Final Report

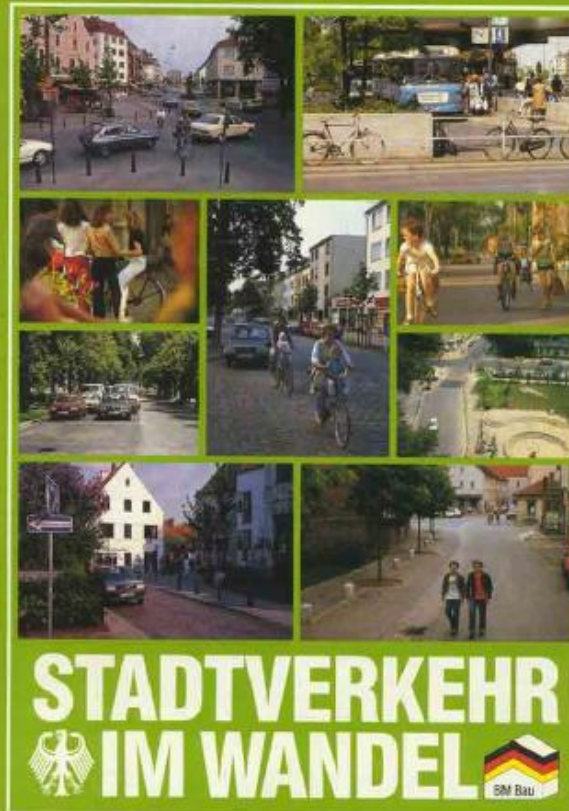


Document is available to the public through  
National Technical Information Service  
Springfield, Virginia 22161  
U.S. Government Printing Office

Prepared for  
FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION  
Offices of Research & Development  
Environmental Division  
Washington, D.C. 20590

← 1981

← 1986





# Ziele von Superblocks

- Verkehrssicherheit
- Klimaschutz
- Anpassung an Klimafolgen
- Mobilität
- Lebensqualität und Umweltgerechtigkeit





**Nähere Ziele  
werden gewählt**



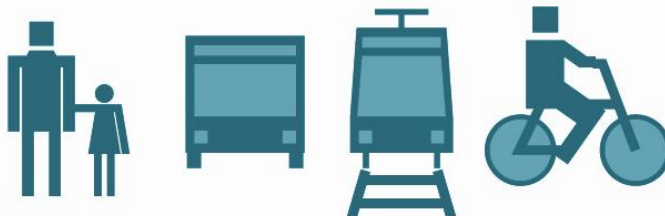
**Fahrten werden  
vermieden**



**Wenige, wichtige  
Fahrten werden  
auf andere Wege  
verlagert**



**Fahrten werden  
auf andere  
Verkehrsmittel  
verlagert**



Quelle: Leonhard Pröttel

Journal of Transport & Health 20 (2021) 100958

Contents lists available at ScienceDirect

Journal of Transport & Health

journal homepage: <http://www.elsevier.com/locate/jth>

Major investment in active travel in Outer London: Impacts on travel behaviour, physical activity, and health

Rachel Aldred<sup>a,\*</sup>, James Woodcock<sup>b</sup>, Anna Goodman<sup>c</sup>

<sup>a</sup> Director of the Active Travel Academy, School of Architecture and Cities, Westminster University, 35 Marylebone Road, London, UK

<sup>b</sup> Centre for Data and Activity Research, MRC Epidemiology Unit, University of Cambridge, London, UK

<sup>c</sup> London School of Hygiene and Tropical Medicine, London, UK

Changes in motor traffic in London's Low Traffic Neighbourhoods and boundary roads

Asa Thomas<sup>a</sup>, Rachel Aldred<sup>a,\*</sup>

<sup>a</sup> Active Travel Academy, University of Westminster, School of Architecture & Cities, 35 Marylebone Road, London NW1 5SL, United Kingdom

ARTICLE INFO

Keywords:

Low traffic neighbourhood

Traffic reduction

Systematic review

ABSTRACT

This paper meta-analyses traffic data extracted from monitoring reports for schemes in 11 London boroughs introduced between May 2020 and May 2021. It still limited academic evidence on impacts. The analysis covers internal and boundary roads in motor traffic, and at what changes might have been expected based on three 'functional zones' (Central, Inner, and Outer). All metrics show substantial n on internal roads. For instance, a mean 'pre-LTN' traffic volume of 1,780 drops small projected decline to 1,745 if background trends were followed. By contrast marginally associated with change in traffic volume on boundary roads. While d tatives associated with the use of routine monitoring data, this research provides a t LTNs can form an effective part of wider strategies to reduce motor traffic at Monitoring data should be publicly shared regionally and nationally to aid analysis

1. Introduction

Since the start of the Covid-19 pandemic, Low Traffic Neighbourhoods have been introduced in London, and to a lesser extent, other parts of England. LTNs are schemes that seek to reduce motor traffic in primarily residential areas, using traffic management measures such as 'modal filters' to block general motor traffic while permitting walking and cycling. They seek, like many other traffic management measures, to combine 'carrot' and 'stick' by encouraging use of sustainable transport while discouraging car use. The design principle of LTNs is not new: in the Netherlands, this approach to urban planning is called 'unbundling', referring to the goal of separating motor traffic from people walking and cycling (Schepers et al., 2013). However, research is still emerging on the retrospective introduction of these measures, with stronger evidence for increased walking and cycling than for decreases in car use (Aldred et al., 2021a,b).

London offers an opportunity to study the impacts of such schemes at scale. Within six months of the pandemic starting, newly introduced LTNs in London covered 4% of the population (Aldred et al., 2021a,b). By March 2022, a hundred schemes had been introduced, although a

\* Corresponding author.  
E-mail address: [a.henry@westminster.ac.uk](mailto:a.henry@westminster.ac.uk) (A. Thomas), [r.alred@westminster.ac.uk](mailto:r.alred@westminster.ac.uk) (R. Aldred).  
† Modal filters can be camera-enforced (meaning that a range of permitted motor traffic such as disabled residents' cars may be exempted) or physical with un/lockable bollards to permit emergency service access only. Sometimes measures such as short sections of opposed one-way streets.

<https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101124>

Received 27 March 2023; Received in revised form 27 October 2023; Accepted 11 November 2023

Available online 15 November 2023

2213-624X/© 2023 World Conference on Transport Research Society. Published by Elsevier B.V.

nature sustainability

Forsci

The potential of implementing superblocks for multifunctional street use in cities

... urban neighbourhood transformation strategy in cities. Here, ... uses for improved livability and sustainability. Here, ... used for other uses with varying urban forms ... for other urban streets. Multifunctional, consist- ... of urban streets which supports. For possible ...

Case Studies on Transport Policy

Journal homepage: [www.elsevier.com/locate/ctst](http://www.elsevier.com/locate/ctst)

Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona

Samuel Nello-Deakin<sup>a</sup>

<sup>a</sup> Department of Geography, Autonomous University of Barcelona, Cerdanyola del Vallès, Spain

ARTICLE INFO

Keywords:

Traffic evaporation

Tactical urbanism

Urbanism

ABSTRACT

Traffic evaporation – i.e. the opposite of induced traffic – is acknowledged as which presents important implications for local urbanism and mobility policy academic studies which explore this issue in detail. This paper explores the following the implementation of multiple tactical urbanism interventions on the context of the COVID-19 pandemic. Based on the analysis of publicly available (n- %), compared to the rest of the city, except on immediately adjacent parallel stre interventions, which reported a small relative traffic increase (+0.7 %). Overall, the support for street redesign policies which entail the reduction of road space for motor forms of traffic congestion following such schemes may often be unfounded. From a this study also offers a transparent method of evaluating traffic evaporation which co

TRANSPORT FINDINGS

The Impact of Low Traffic Neighbourhoods on Active Travel, Car Use, and Perceptions of Local Environment during the COVID-19 Pandemic

Rachel Aldred<sup>a</sup>, Anna Goodman<sup>b</sup>

<sup>a</sup> University of Westminster, <sup>b</sup> London School of Hygiene & Tropical Medicine

Keywords: covid-19, low traffic neighbourhood, car use, active travel, cycling, walking

10.1016/j.jth.2021.101124

Findings

We use longitudinal survey data to compare the impacts of 'emergency' low traffic neighbourhoods (LTNs), set up during Covid-19, to the impacts of longer-standing LTNs. While sample sizes are small, both types of LTNs had similar increases in active travel and similar improvements in perceptions of the local environment for cycling (but no change in perceptions of this similarity suggests the local environment). Car use tended to decrease in longer-standing LTNs despite emergency LTNs may bring benefits similar to longer-standing LTNs despite their lower budgets and shorter planning periods. We also found that the active travel impacts of the long-standing LTNs grew larger over time, suggesting the emergency LTNs may likewise see larger effects in the future.

Questions

'Low Traffic Neighbourhoods' (LTNs) are area-based interventions that use 'modal filters' (planters, bollards, or camera gates) to remove through motor traffic from residential streets. During 2020 they were implemented across London boroughs as emergency measures, with 4% of the Greater London population covered by schemes introduced from March to September (Aldred et al., 2021).

We have already examined the impact of longer-standing LTNs introduced between 2015–2019 as part of the mini-Holland programme in Waltham Forest, Outer London. We found these 'mini-Holland LTNs' were associated with more active travel (Aldred and Goodman 2020; Goodman, Urban, and Aldred 2020; Goodman and Aldred 2021).

The newer 'emergency LTNs' use the same traffic reduction principles as the mini-Holland LTNs. However, they have been designed and implemented rapidly, using low-cost temporary measures; and are less likely to (yet) be accompanied by desirable additional measures such as junction improvements, tening, and cycle infrastructure. This creates uncertainty about whether they ll have the same impacts as the longer-standing schemes. Rapid evidence o s is valuable as later in 2021 boroughs will decide whether to make schemes

his paper we therefore use an established longitudinal survey to examine impacts of the 2020 emergency LTNs, with respect to travel behaviour and perceptions. We further compare these effects with those observed pre-LTNs. We also compare now LTNs introduced in

Changing the urban design of cities for health: The superblock model

Natalie Mueller<sup>a,b</sup>, David Rojas-Fuertes<sup>a,b</sup>, Hanen Khreis<sup>a,b,c</sup>, Marta Clack<sup>a,b</sup>, David Anderson<sup>a,b</sup>, Joan Ballester<sup>a,b</sup>, Xavier Barrol<sup>a,b</sup>, Carolyn Daher<sup>a,b</sup>, Anna D. Cuthy<sup>a,b</sup>, Carlos Milla<sup>a,b</sup>, Sandra Marquer<sup>a,b</sup>, Joan Palou<sup>a,b</sup>, Anna P. Cuthy<sup>a,b</sup>, Mark Stevenson<sup>a,b</sup>, Salvador Rueda<sup>a,b</sup>, Mark Newman<sup>a,b</sup>

<sup>a</sup> Barcelona Superblock Project, <sup>b</sup> Barcelona Superblock Project, <sup>c</sup> Barcelona Superblock Project

Policy Papers 2

July 2023

Verkehrsberuhigung: Entarkung statt Kollaps!

Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten

Uta Bauer, Sonja Bettge, Thomas Stein

Zusammenfassung

Die Umsetzung von konsequenten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird in deutschen Städten immer populärer. Zugleich wachsen die Gegenstimmen. Ein vielgenanntes Argument ist, dass der Verkehr durch die ergriffenen Maßnahmen nicht abnimmt, sondern das benachbarte Straßennetz zusätzlich belastet. Der Beitrag liefert hierzu empirisch belegte Befunde aus zahlreichen nationalen und internationalen Projekten, die zeigen, dass diese Befürchtung nicht eintritt.

Vielmehr bestätigen fast alle Erhebungen das Phänomen der 'traffic evaporation': Das Kfz-Verkehrsaufkommen verringert sich insgesamt, 'verpufft' also in einem Maße. Die Größenordnung der 'Verpuffung' liegt in den analysierten Verkehrsberuhigungsprojekten zwischen 15 und 28 Prozent. Im Umfeld einzelner Straßen zwischen 25 und 60 Prozent. Die Zahlen variieren je nach Projekt und Stadt. Die Zahlen variieren je nach Projekt und Stadt.

Evaluation of low traffic neighbourhood (LTN) impacts on NO<sub>2</sub> and traffic

Xiuleng Yang<sup>a</sup>, Emma McCoy<sup>a,b</sup>, Katherine Hough<sup>a</sup>, Audrey de Nazelle<sup>a,c,d</sup>

<sup>a</sup> Department of Mathematics, Imperial College London, London, United Kingdom

<sup>b</sup> Department of Mathematics, Imperial College London, London, United Kingdom

<sup>c</sup> Centre for Environmental Policy, Imperial College London, London, United Kingdom

<sup>d</sup> MRC Public Health Centre for Environment and Health, Imperial College London, London, United Kingdom

ARTICLE INFO

Keywords:

Health environment

Building

Planning

Policy

Car use

Health

Generalized difference-in-differences

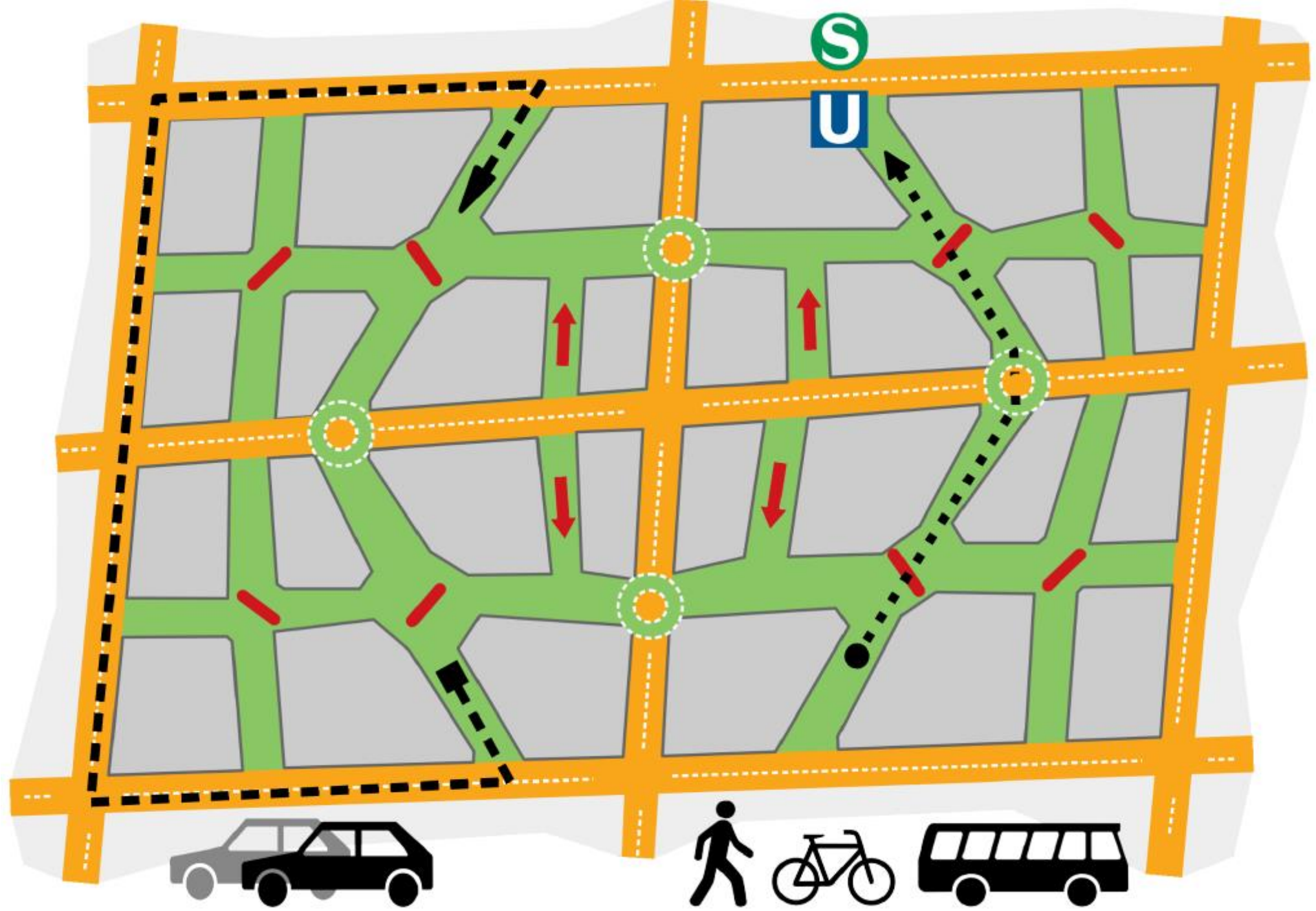
ABSTRACT

Traffic reduction measures may create safer and healthier places for community members but may also displace traffic and air pollution to surrounding streets. Effective urban planning depends on understanding the magnitude of changes resulting from policy measures, both within and surrounding intervention areas. These are largely unstudied in the case of Low traffic Neighbourhoods (LTNs). We evaluated impacts of three LTNs in the London Borough of Islington, UK, on air pollution and traffic volume data and around intervention areas. Based on a generalized difference-in-differences approach, we found that LTNs have a local reduction in traffic in the target areas, without increasing air pollution in surrounding areas. These results provide novel empirical support for the potential of LTNs to reduce air pollution in urban communities.

1. Introduction

Air pollution is a major public health concern. It is a leading cause of death and disease worldwide. In the UK, air pollution is responsible for approximately 40,000 deaths per year. The World Health Organization (WHO) estimates that air pollution is responsible for 9.6 million deaths globally each year. In the UK, air pollution is responsible for approximately 40,000 deaths per year. The World Health Organization (WHO) estimates that air pollution is responsible for 9.6 million deaths globally each year.









# Ausgangspunkt Superblocks in Deutschland

## Darum die Empfehlungen für Superblocks (ESu 2023, ehem RAKi)

- Gefahr des Flickenteppichs
- Uneinheitliche Forderungen
- Verwaltungen benötigen Standards als Arbeitsgrundlage

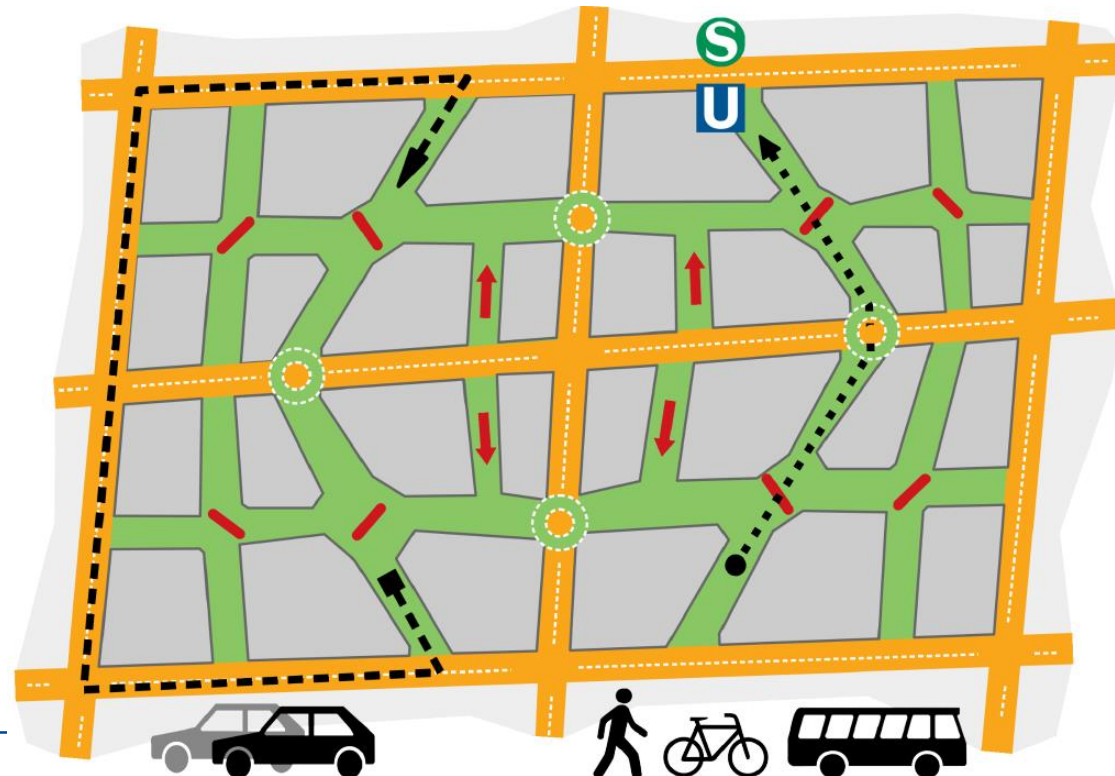
## ESu 2023: Ziele von Superblocks

- Verkehrssicherheit
- Klimaschutz
- Anpassung an Klimafolgen
- Mobilität
- Lebensqualität und Umweltgerechtigkeit



## ESu 2023: Verkehrsplanung im Superblock

- a) Alle Wege im Superblock für Umweltverbund optimieren
- b) Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr, Not- und Rettungsdienste gewährleisten
- c) Routen für privaten KFZ-Verkehr eingrenzen
- d) KFZ-Verkehr ohne lokalen Bezug unterbinden





# Empfehlungen für Superblocks 2023

## Mindeststandard

- 3.1.1 Anliegerzonen durch wirksame Modalfilter
- 3.1.2 Routenoptimierung
- 3.1.4 Information

## Regelstandard

- 3.2.1 Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum
- 3.2.3 Parkraummanagement
- 3.2.4 Partizipation

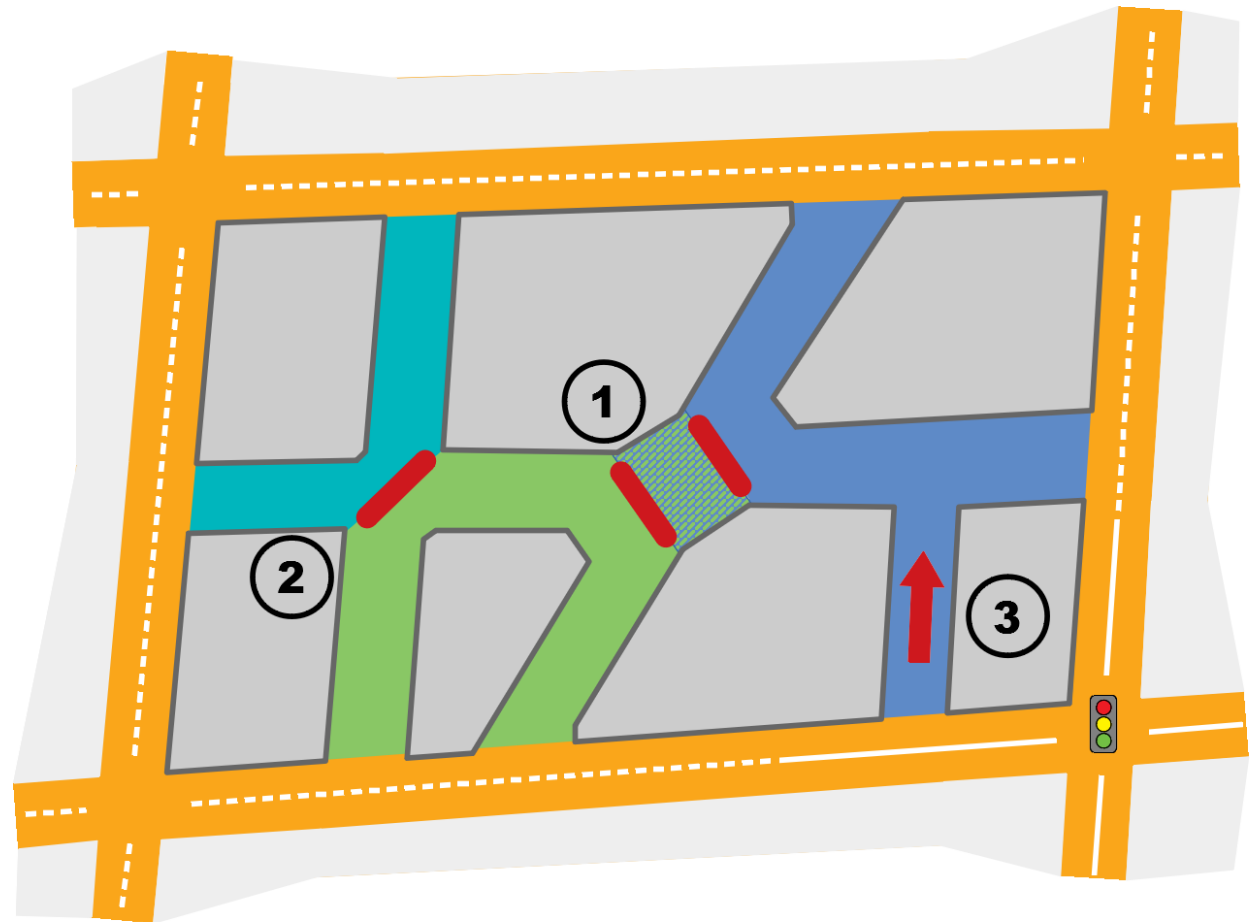
## Goldstandard

- 3.3.1 Verträgliche Hauptverkehrsstraßen
- 3.3.2 Aufenthaltsqualität im Superblock
- 3.3.3 Städtebauliche Entwicklung

# ESu 2023:

## Mindeststandard – mildeste und wirksamste Mittel

- Anliegerzonen durch wirksame Modalfilter
  - 0) Bereich Definieren
  - 1) Straßenumnutzung
  - 2) Lineare Modalfilter
  - 3) Schmale Einbahnstraßen





# ESu 2023: Regelstandard – Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum

25 % der Fahrbahnränder zu nutzen für...

- Blau-grüne Infrastruktur
- Aufenthaltsqualität
- Fußverkehrsinfrastruktur
- Radverkehrsinfrastruktur
- Verkehrsberuhigung







**Nutzung der Fahrbahnränder aktuell**





## Umnutzung der Fahrbahnränder

Visualisierung: M. A. / Martin Aerts



## Offen & Transparente Prozess für die Entwicklung der **ESu 2023** (ehem RAKi 23)

### Mitglieder der FGSM

- Eckhard Gauterin, Dipl.-Ing. der Physikalischen Ingenieurwissenschaft
- Jakob Gemassmer, M.Sc., Regenerative Energiesysteme
- Valentina Haas, B.A., Campaignerin
- 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.
- Florian Keiper, B.Eng., M.Sc.
- Dipl.-Geogr. Tobias Kraudzun, Mobilitätsforscher
- Inge Lechner, M.A. Kunst im Kontext, Stadtaktivistin
- Dr.-Ing. Stefan Lehmkuhler, Raumplaner
- Dr. Dirk von Schneidmesser, M.A., Sozialwissenschaftler
- Dipl.-Komm. Ragnhild Sørensen



Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM)

**Empfehlungen für Superblocks**

**ESu 2023**

Ausgabe 2023, Version 1.1

(ehemals RAKi 1.0)



# Die ESu 2023 ist nicht der einzige Superblock-Standard in Deutschland...





#KIEZ  
BLOCKS

Kiezblocks –  
Stadtgestaltung  
von unten?

---

# Changing Cities: Zivilgesellschaft setzt die Agenda

---



# Changing Cities: Zivilgesellschaft setzt die Agenda

## HOW TO KIEZBLOCK

#KIEZBLOCKS

### Inhalt

- 2 Vorwort
- 2 Kiezblocks – was und warum?
- 3 Kiezblocks – wie?
- 3 Bürger\*inneninitiativen
- 4 Offene Versammlung
- 6 Was ist ein Einwohner\*innen-Antrag?
- 6 Was ist das Ziel eines Einwohner\*innen-Antrags?
- 6 Formale Anforderungen für einen Antrag
- 8 Wie organisiert ihr die Unterschriftensammlung?
- 9 Dialog mit Politik und Verwaltung
- 10 Öffentlichkeitsarbeit
- 12 Verkehrsplanung für den Kiez
- 15 Ihr habt Fragen? Wir helfen Euch!



changing cities

## Wo wir stehen

Wir haben schon mal angefangen, aber wir freuen uns weiterhin über Unterstützung. Du kannst jederzeit einsteigen und Deinen Kiez mitgestalten.

☒ Es gibt uns

☒ Wir haben einen Plan

☒ Antrag ist geschrieben

☒ Antrag in der BVV angenommen

☒ Maßnahmen werden geprüft

☒ Kiezblock in der BVV beschlossen

☐ Der Kiezblock ist da!

# Changing Cities: Zivilgesellschaft setzt die Agenda

## HOW TO KIEZBLOCK

## Inhalt

- 2 Vorwort
- 2 Kiezblocks – was und warum?
- 3 Kiezblocks – wie?
- 3 Bürger\*inneninitiativen
- 4 Offene Versammlung
- 6 Was ist ein Einwohner\*innen-Antrag?
- 6 Was ist das Ziel eines Einwohner\*innen-Antrags?
- 6 Formale Anforderungen für einen Antrag
- 8 Wie organisiert Ihr die Unterschriftensammlung?
- 9 Dialog mit Politik und Verwaltung
- 10 Öffentlichkeitsarbeit
- 12 Verkehrsplanung für den Kiez
- 15 Ihr habt Fragen? Wir helfen Euch!



changing cities

#KIEZ  
BLOCKS[illegible]

## Wo wir stehen

Wir haben schon mal angefangen, aber wir freuen uns weiterhin über Unterstützung. Du kannst jederzeit einsteigen und Deinen Kiez mitgestalten.

- ☒ Es gibt uns

- ☒ Wir haben einen Plan

- ☒ Antrag ist geschrieben

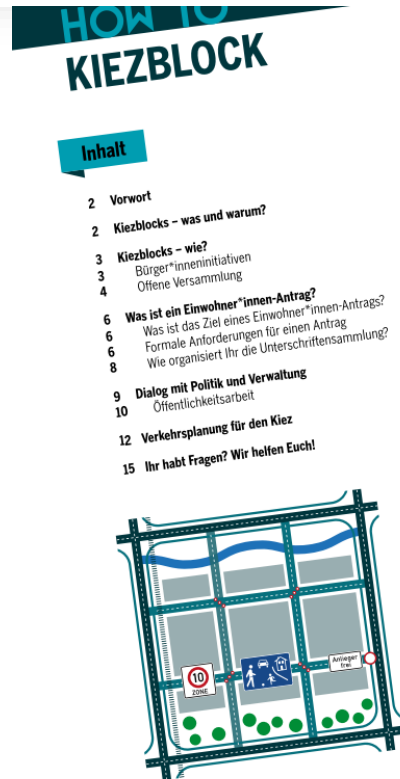
- ☒ Antrag in der BVV angenommen

- ☒ Maßnahmen werden geprüft

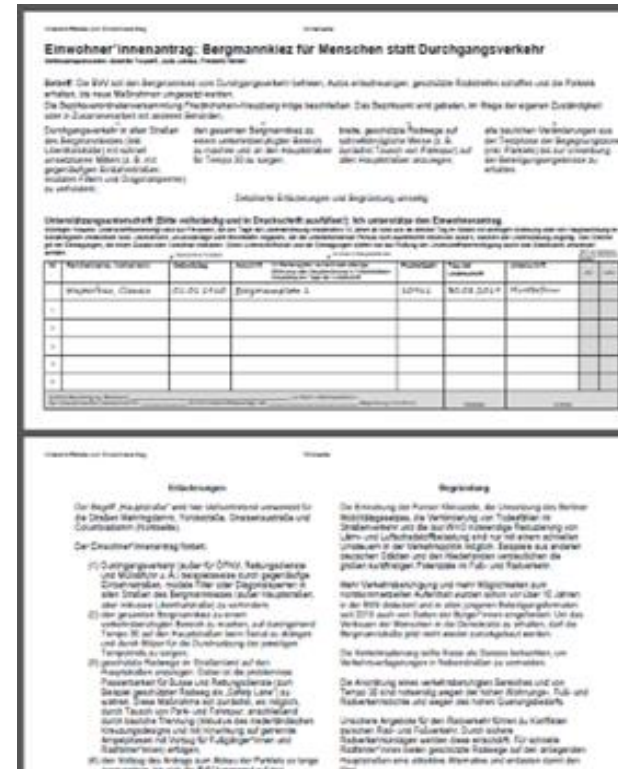
- ☒ Kiezblock in der BVV beschlossen

- ☐ Der Kiezblock ist da!

# Changing Cities: Zivilgesellschaft setzt die Agenda



#KIEZBLOCKS



changing cities

## Wo wir stehen

Wir haben schon mal angefangen, aber wir freuen uns weiterhin über Unterstützung. Du kannst jederzeit einsteigen und Deinen Kiez mitgestalten.

☒ Es gibt uns

☒ Wir haben einen Plan

☒ Antrag ist geschrieben

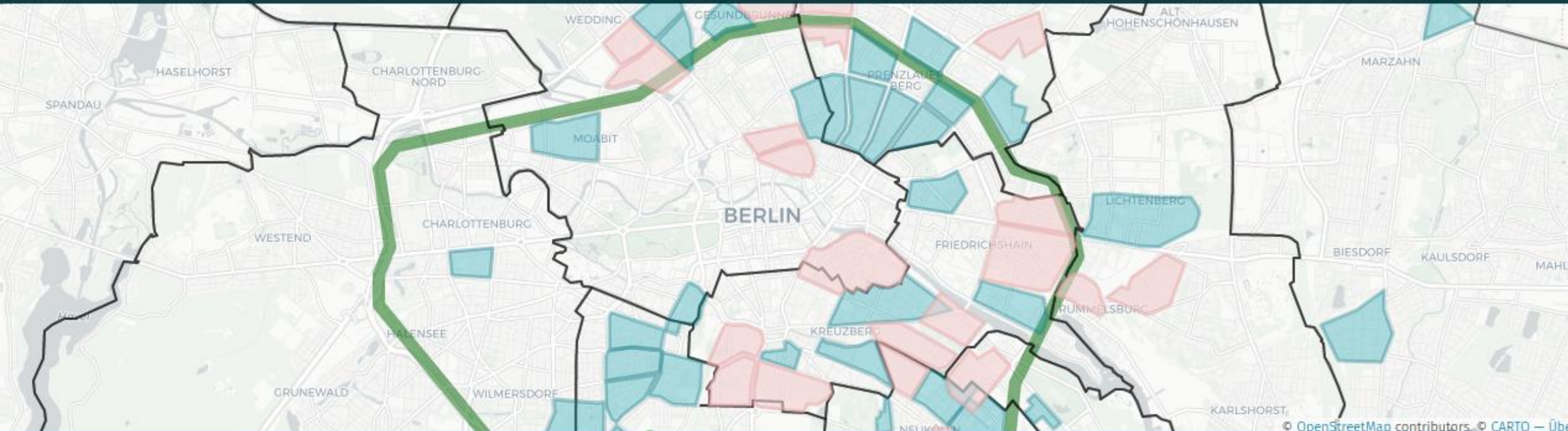
☒ Antrag in der BVV angenommen

☒ Maßnahmen werden geprüft

☒ Kiezblock in der BVV beschlossen

☐ Der Kiezblock ist da!





68

Kiezblocks für Berlin

Eine stadtweite Bewegung

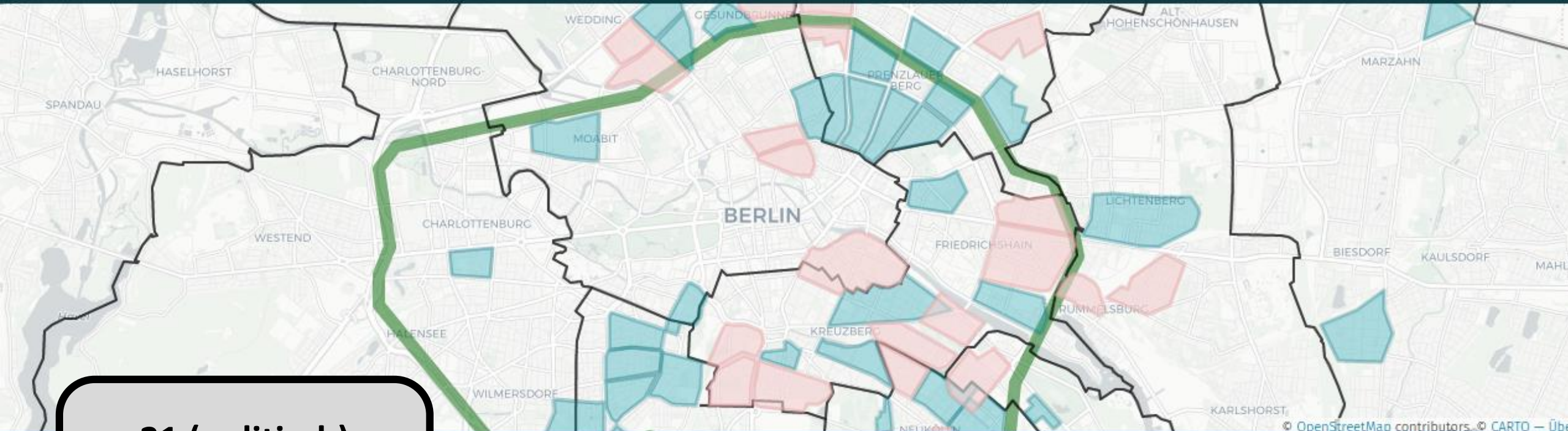


ÜBER KIEZBLOCKS ▾

AKTUELLES ▾

MATERIAL ▾

KONTAKT ▾



21 (politisch)  
beschlossene  
Kiezblocks

68

Kiezblocks für Berlin

Eine stadtweite Bewegung



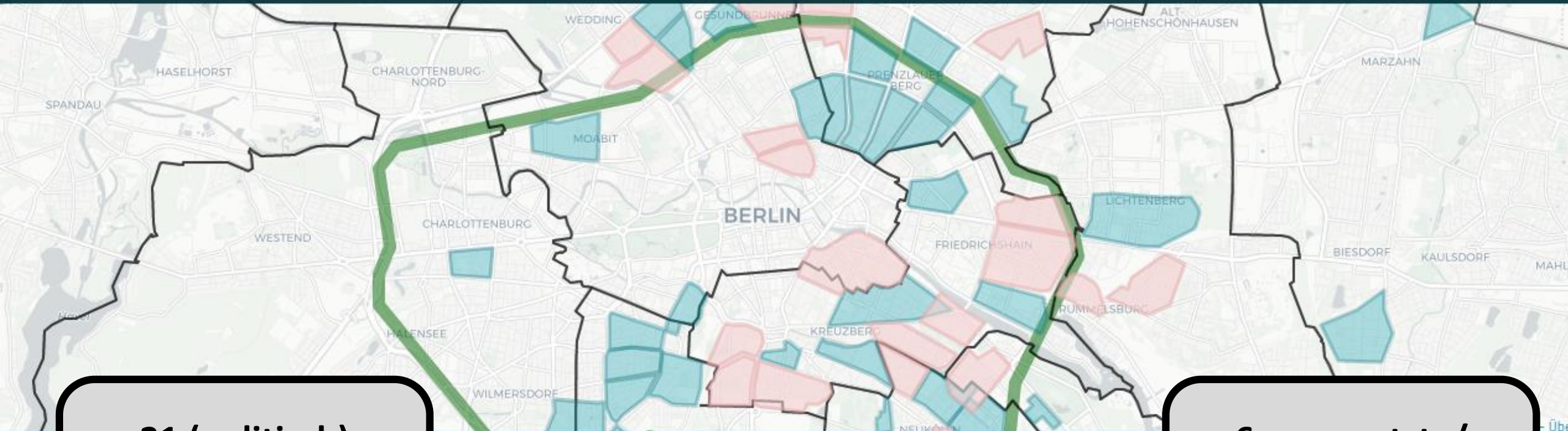


ÜBER KIEZBLOCKS ▾

AKTUELLES ▾

MATERIAL ▾

KONTAKT ▾



21 (politisch)  
beschlossene  
Kiezblocks

68

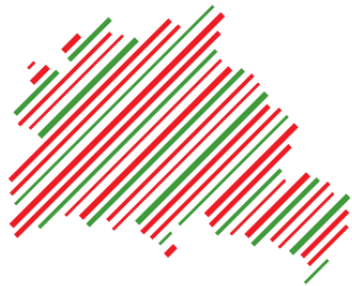
Kiezblocks für Berlin

6 umgesetzte/  
begonnene  
Kiezblocks

Eine stadtweite Bewegung



# Kiezblocks



**Zukunftshauptstadt Berlin.**  
Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftsstark.

Koalitionsvertrag 2021–2026

erlin.  
Hauptstadt.

ressourcen bereitgestellt werden.  
nen zur Vermeidung von motorisi-  
gung, zum Beispiel **Kiezblocks**.  
ke darin unterstützt, dort wo es  
geeigneter Beteiligungsformate  
dliche Nebenstraßen, **Kiezblocks**,  
men zur Entsiegelung zu fördern  
tigkeit zu initiieren. Die Koalition  
n für Quartiersumgestaltungen  
**straßen** wird fortgesetzt und ein  
hrung etabliert.

eue Gehwege gebaut, vorhandene  
s werden mehr **Sitzgelegenheiten**  
len von Hindernissen freigehalten



**DIE LINKE.**  
LANDESVERBAND BERLIN

# Keine Kiezblocks

**FÜR BERLIN**  
**DAS BESTE**

EIN AUFBRUCH FÜR DIE STADT.  
EINE KOALITION FÜR ERNEUERUNG.  
EIN REGIERUNGSPROGRAMM FÜR ALLE.  
**SOZIAL, INNOVATIV, VERLÄSSLICH UND  
NACHHALTIG.**

KOALITIONSVERTRAG 2023 - 2026

**CDU**





Bild: SGA BA Mitte, L. Fritzsche

das Straßen- und Grünflächenamt Mitte Kiezblocks Light einrichten.

**Kiezblocks in Umsetzung:**

- [Bellermannkiez](#)
- [Brüsseler Kiez](#)
- [Sprengelkiez](#)

**Kiezblocks in Prüfung oder Planung:**

- Nördliche Luisenstadt
- Antonkiez

**Konzeptionelle Vorbetrachtung im Rahmen der Fahrradstraßenplanung:**

- Ungarnstraße
- Auguststraßenkiez
- [Gartenstraßenkiez](#)
- Gendarmenmarkt
- Zionskirchplatz

Umsetzung verkehrslenkender Maßnahmen  
ab der 22. Kalenderwoche 2023  
(29. Mai – 04. Juni)

Das neue Verkehrskonzept wurde im Rahmen  
des Projektes *Kiezblock Komponistenviertel*  
erstellt und sieht die Einrichtung mehrerer ge-  
genläufiger Einbahnstraßen vor.

Dies tritt für folgende Straßen in Kraft:

- ✓ Bizetstraße
- ✓ Meyerbeerstraße
- ✓ Gounodstraße
- ✓ Puccinistraße
- ✓ Lindenallee
- ✓ Smetanastraße

Das Vorhaben wird vom Team des Projektes  
MobilBericht2 der TU Berlin und der TU Dres-  
den wissenschaftlich begleitet.

Alle Informationen zum Kiez-  
block Komponistenviertel finden  
Sie unter:



**Ihre Erfahrungen sind gefragt**

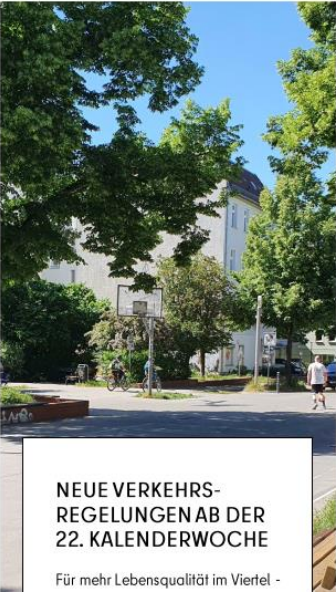
Cornelius Bechtler, Bezirksstadtrat für Stadt-  
entwicklung und Bürgerdienste, regt den Aus-  
tausch der Bürgerinnen mit der Verwaltung  
zur Umsetzung des ersten Kiezblocks an:  
„Mehr Sicherheit, weniger Lärm und ein schö-  
ner Kiez mit mehr Raum zum Verweilen,  
Spielen und Erholen - das möchten wir mit  
dem Kiezblock im Komponistenviertel errei-  
chen. Durch ein neues Verkehrskonzept wird  
Schleichverkehr gezielt aus dem Viertel hin-  
ausgelenkt. Bei Fragen, Anregungen oder Kri-  
tik kontaktieren Sie uns gerne - wir sind ge-  
spannt auf Ihre Erfahrungen!“

Bitte teilen Sie uns Ihre Erfahrungen über die  
Beteiligungsplattform [www.mein.berlin.de](http://www.mein.berlin.de) mit  
oder kontaktieren Sie uns per E-Mail oder  
postalisch.

Am 09.06.2023 findet außerdem eine Veran-  
staltung am Solonplatz statt. Nähere Infor-  
mationen hierzu werden auf der Kiezblockseite  
veröffentlicht.



Bezirksamt Pankow von Berlin



Hier mal angehupt und da fast umgefahren - auf den Straßen von Friedrichshain-Kreuzberg unterwegs zu sein, ist oft mit brenzlichen Situationen und einigem Stress verbunden. Gefühlt wird das auch immer mehr. Kein Wunder, denn mit dem Zuzug von unzähligen Neu-Berliner\*innen wächst die Zahl der Verkehrsteilnehmer\*innen stetig.

Für mehr Verkehrssicherheit setzen wir als Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg bereits viele Maßnahmen um. Doch in den Wohnvierteln stehen gefährliche Situationen leider noch immer auf der Tagesordnung. Es ist an der Zeit, für Entspannung und Sicherheit zu sorgen.

Wie das schon mit wenigen, niedrigschwelligen Maßnahmen funktioniert, was dabei als nächstes geplant ist und wie Sie sich aktiv dabei einbringen können, erklären wir auf dieser Website.

**Rixdorf  
Quartiersmanagement**

[AKTUELLES](#) [QUARTIER](#) [QM](#) [PROJEKTE](#) [MITMACHEN](#)



**Umsetzung der Kiezblocks in Rixdorf – Dokumentation  
der Infoveranstaltung am 2. März 2023**

5. März 2023  
von QM Rixdorf  
Illustration: Bezirksamt Neukölln



# Wie sieht das so aus?





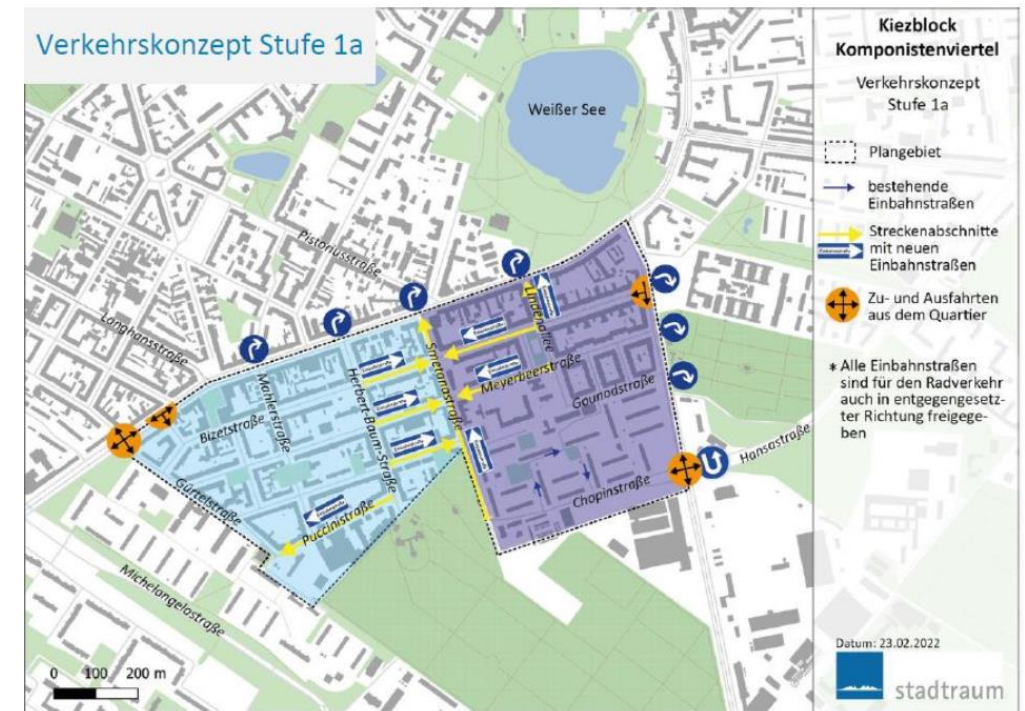
# Beteiligung: Bottom-up und top-down



Bild: BA SGA Mitte, L. Fritsche

- Initiative und Quartiersmanagement vor Ort
- Beteiligung am „Wie“: Verkehrskonzept und konkreter Verkehrsberuhigung, weniger Fokus auf Beteiligung
- Relativ schnelle Umsetzung

- Langer Beteiligungsprozess (ca. 2 Jahre), mit verschiedenen Formaten, Akteuren etc.
- Entstand in Reaktion auf VA zu der eine Ini eingeladen hatte





Im Brennglas sozialer Teilhabe: Lebenswerte  
Bestandsquartiere als Schnittstelle einer  
zukünftigen Mobilitätsplanung?

# Der Heinerblock in Darmstadt

DECOMM 2023

Sabrina Hadwiger (Wissenschaftsstadt Darmstadt, Abt. Mobilität)

Vincenzo Trevisan (PD – Berater der öffentlichen Hand, EG Mobilität)

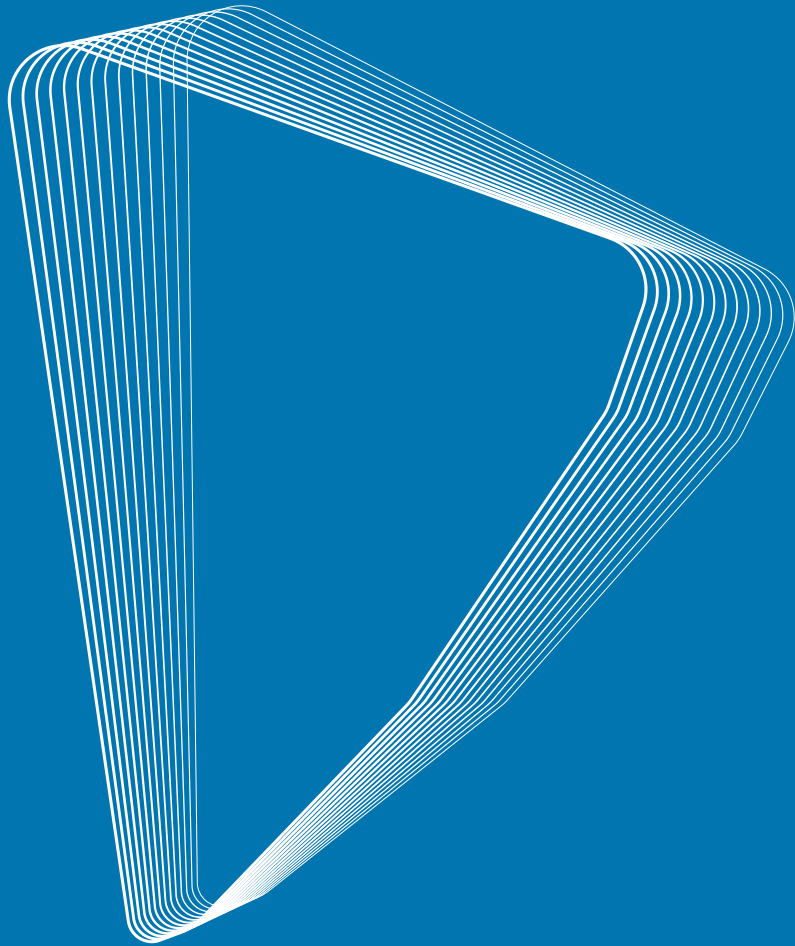
20. November 2023

# Agenda

- **Warum braucht man einen Heinerblock?** - Der Weg zur integrierten und zukunftsfähigen Stadtentwicklung
- **Der Lichtenbergblock** – Zukunftsorientiert planen im Bestand?
- **Ausblick** – Wie sehen die nächsten Schritte aus?
- **HeinerLearnings!** – Was könnt ihr heute mitnehmen?

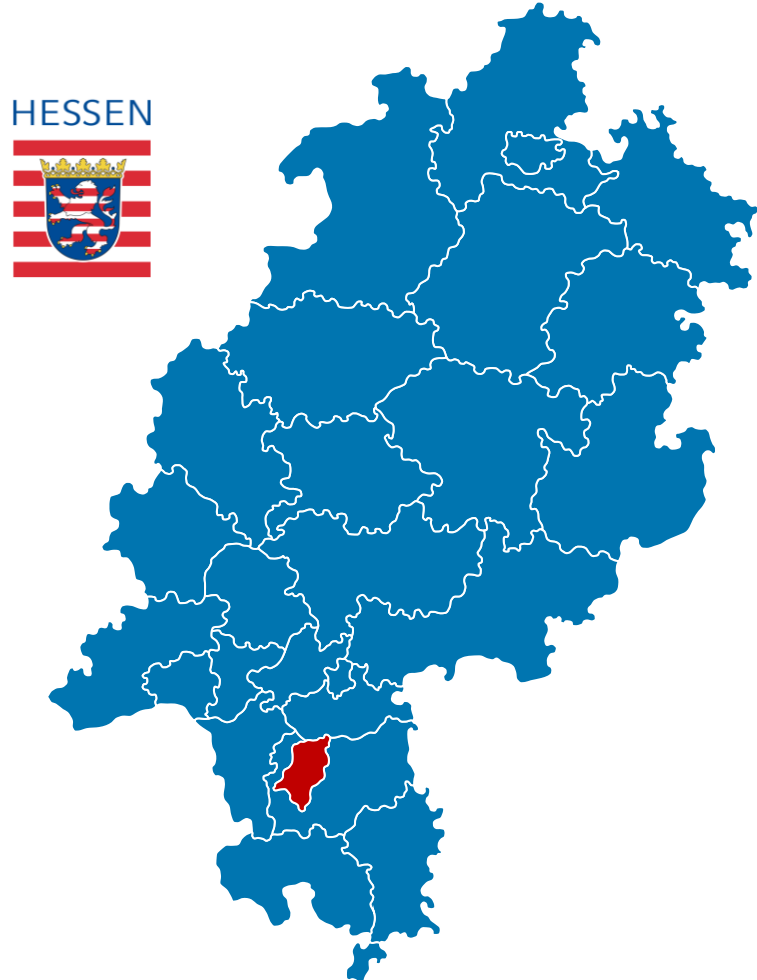






# Warum braucht man einen **Heinerblock?** - Der Weg zur integrierten und zukunftsfähigen Stadtentwicklung

# Die Wissenschaftsstadt Darmstadt

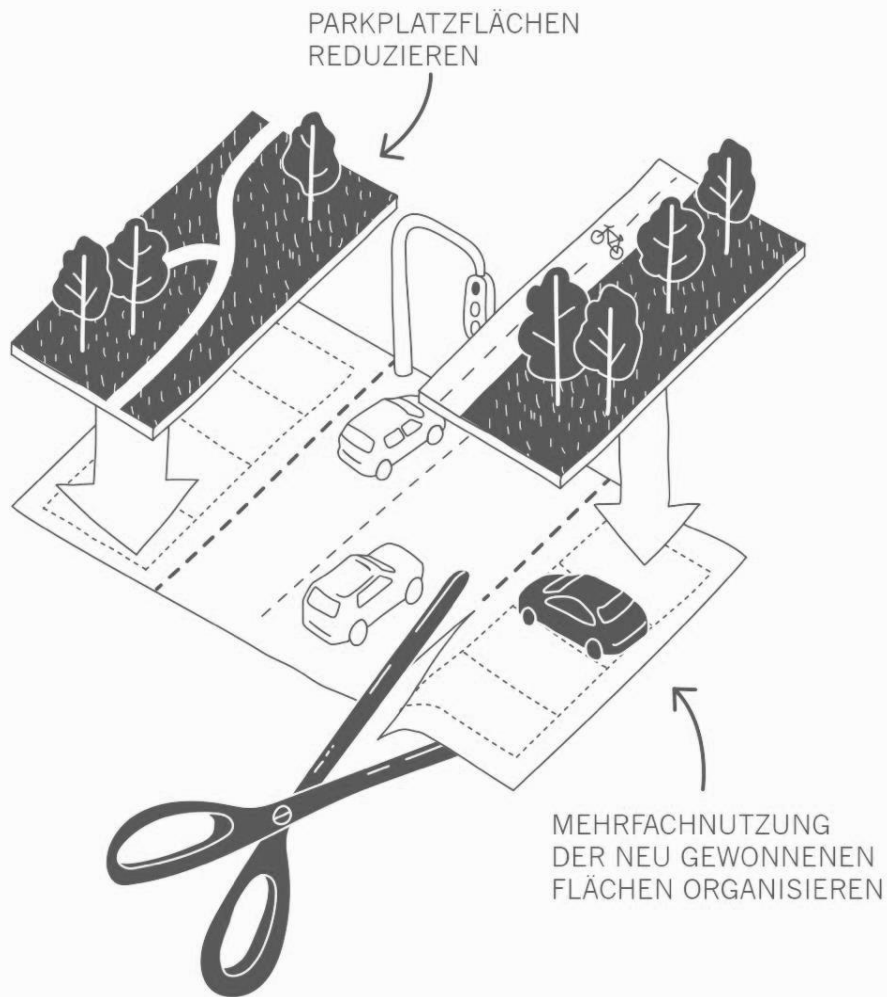


- Südhessen | Rhein-Main-Gebiet |  
Oberzentrum | kreisfreie Großstadt
- 162.000 Einwohner (Stand 12/2022)
- Wissenschaftsstadt | 3 Hochschulen |  
50.000 Studierende
- GSI | ESA | EUMETSTAT | Merck ...
- 76.000 Einpendelnde | 33.000  
Auspendelnde
- 444 private Pkw/1.000 EW (Stand 01/2023)  
→ Pkw-Dichte rückläufig seit 2021





# Zielsetzung: Integrierte zukunftsfähige Stadtentwicklung in Darmstadt



## Zielvorgaben Masterplan DA 2030+ (Auszug)

- Verkehrsräume neu denken – mehr **Flächengerechtigkeit** realisieren
- Sicherheit und **Attraktivität** für den **Fußverkehr** erhöhen
- **Parken** im öffentlichen Raum **neu denken**

Darmstadt bekennt sich aktiv zur **Mobilitätswende** und nachhaltigen Stadtentwicklung

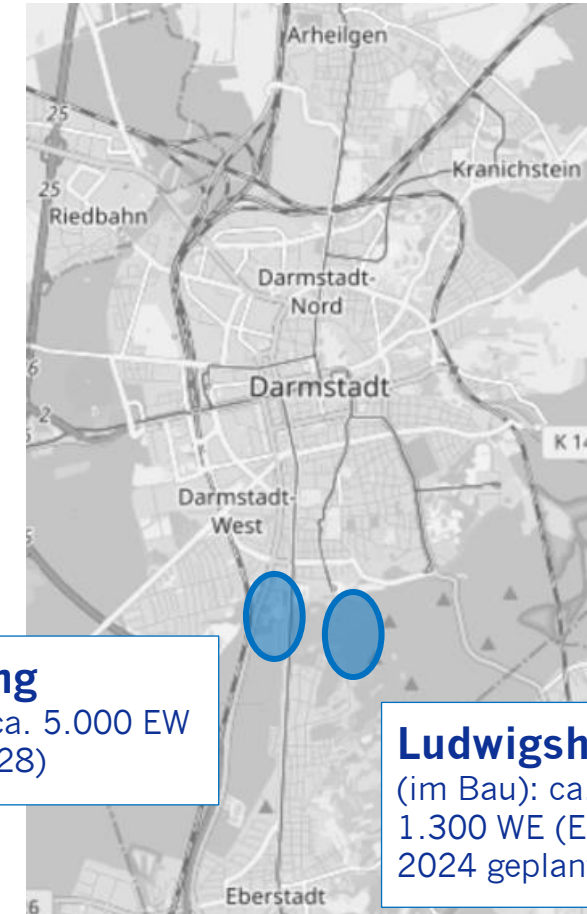
## Zielvorgaben Klimaschutzplan 2035 (Auszug)

- **Umweltverbund** und **alternative Mobilitätsangebote** fördern
- **Gerechtere Flächenverteilung** durch z.B. Förderung Carsharing
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit** für schwächere Verkehrsteilnehmende

# Zielsetzung: Integrierte zukunftsfähige Stadtentwicklung

## Beispiel Neubauquartiere: Lincoln-Siedlung + Ludwigshöhviertel

- Mobilitätskonzept mit Push- und Pullmaßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität
- **Infrastruktur:** Förderung des Umweltverbundes und Sharing Angebote | Flächensparsame Erschließung für MIV | öffentliche Ladeinfrastruktur
- **Stellplatzangebot und -organisation:** Einschränkungs- und Verzichtssatzung | zentrale Stellplatzvergabe | dezentral angeordnete Sammelgaragen | Parkraumbewirtschaftung | Entkopplung Wohnen & Parken
- **Mobilitätsmanagement:** Mobilitätszentrale vor Ort | Mobilitätsberatung | Mobilitätsbeirat
- **Mehrfache Auszeichnung der Lincoln-Siedlung**, u.a. Deutscher Mobilitätspreis des BMDV (2019)



### Lincoln-Siedlung

(tlw. fertiggestellt): ca. 5.000 EW  
in 2.000 WE (bis 2028)

### Ludwigshöhviertel

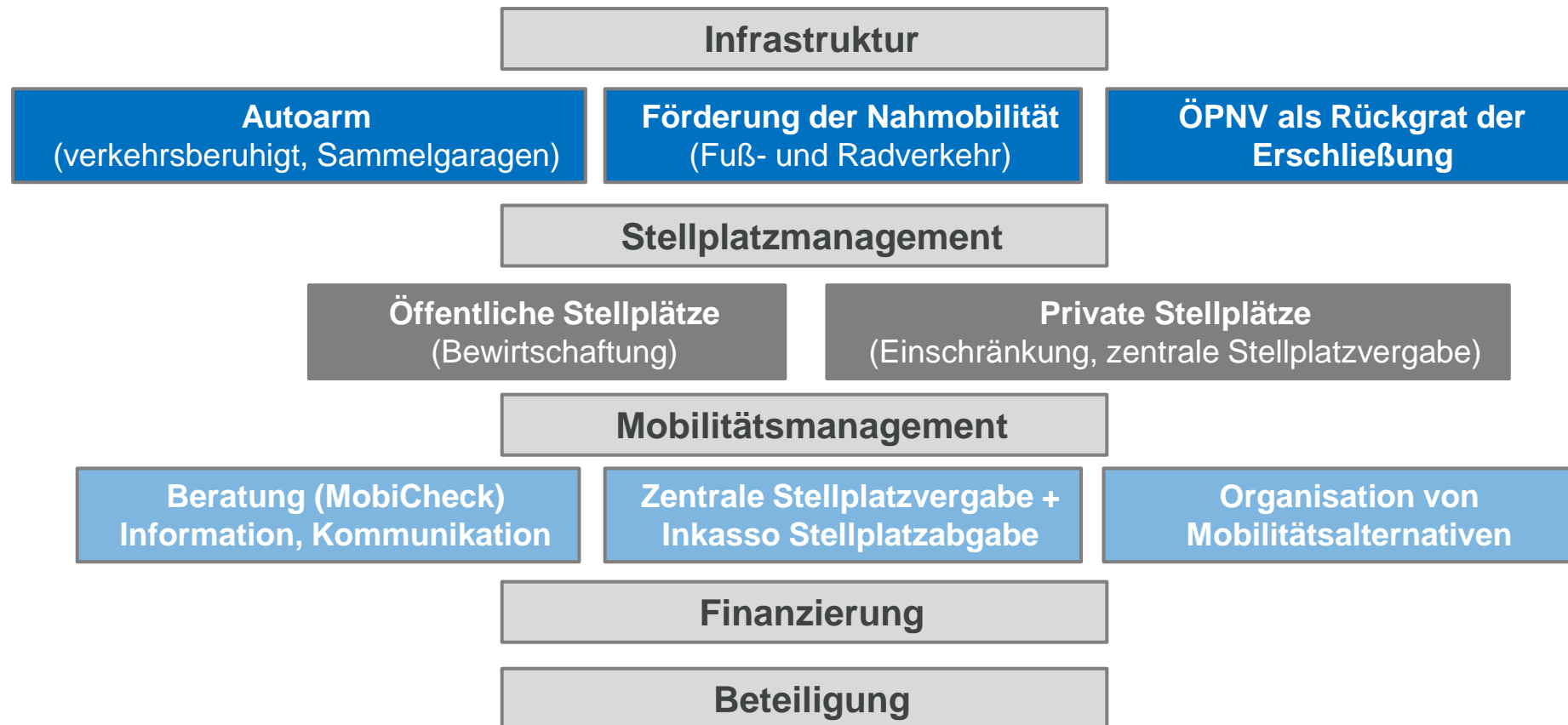
(im Bau): ca. 3.000 EW in  
1.300 WE (Erstbezug  
2024 geplant)





# Bausteine einer integrierte zukunftsfähige Stadtentwicklung

## Beispiel Neubauquartiere Lincoln-Siedlung: Bausteine des Mobilitätskonzeptes





## **Der Lichtenbergblock – Zukunftsorientiert planen im Bestand?**



## Bottom-Up: Aus der Bevölkerung an die Politik

- 2.073 **Unterschriften durch Initiative** heiner\*blocks an OB übergeben (09/2023)

### **Beschluss** der Stadtverordnetenversammlung (09/2023)

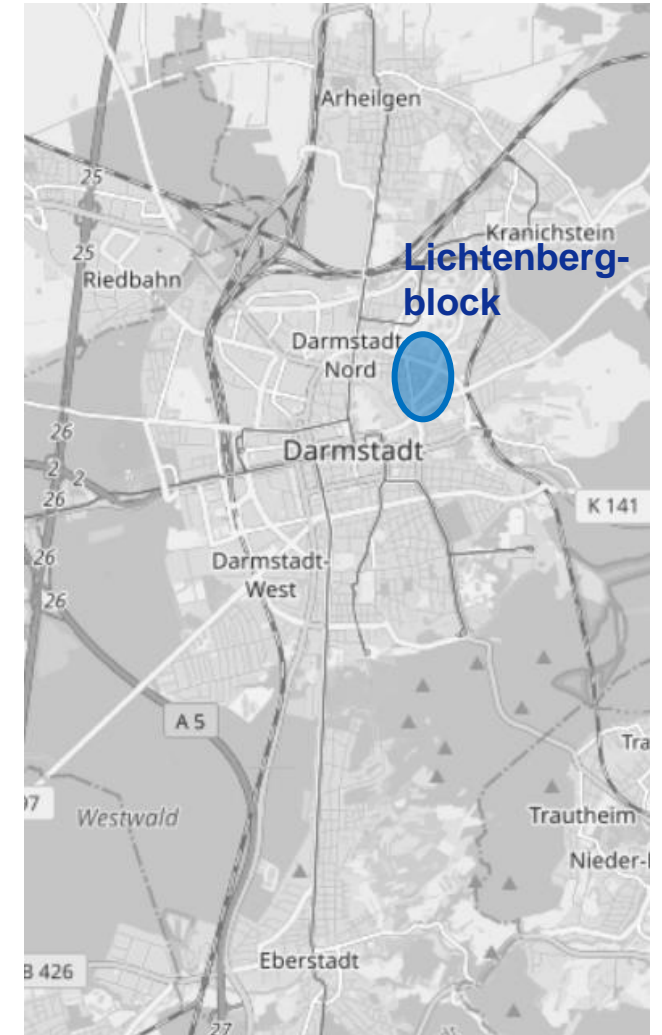
- Einrichtung eines **verkehrsberuhigten Bestandsquartiers** nach Vorbild Superblocks in Barcelona, 1-jähriger Verkehrsversuch
- Gründerzeitliches Quartier  
→ **Lichtenbergblock** (Potentialanalyse koop. Masterarbeit)
- **Öffentlichkeitsbeteiligung**
- Umsetzung in Verbindung mit der **Parkraumbewirtschaftung**
- **Befahrbarkeit** durch Anwohnende, Lieferverkehr, Rettungsfahrzeuge, etc. **bleibt bestehen**
- **Parken bleibt möglich**



Quelle: Masterplan DA 2030+, © Urban Catalyst GmbH

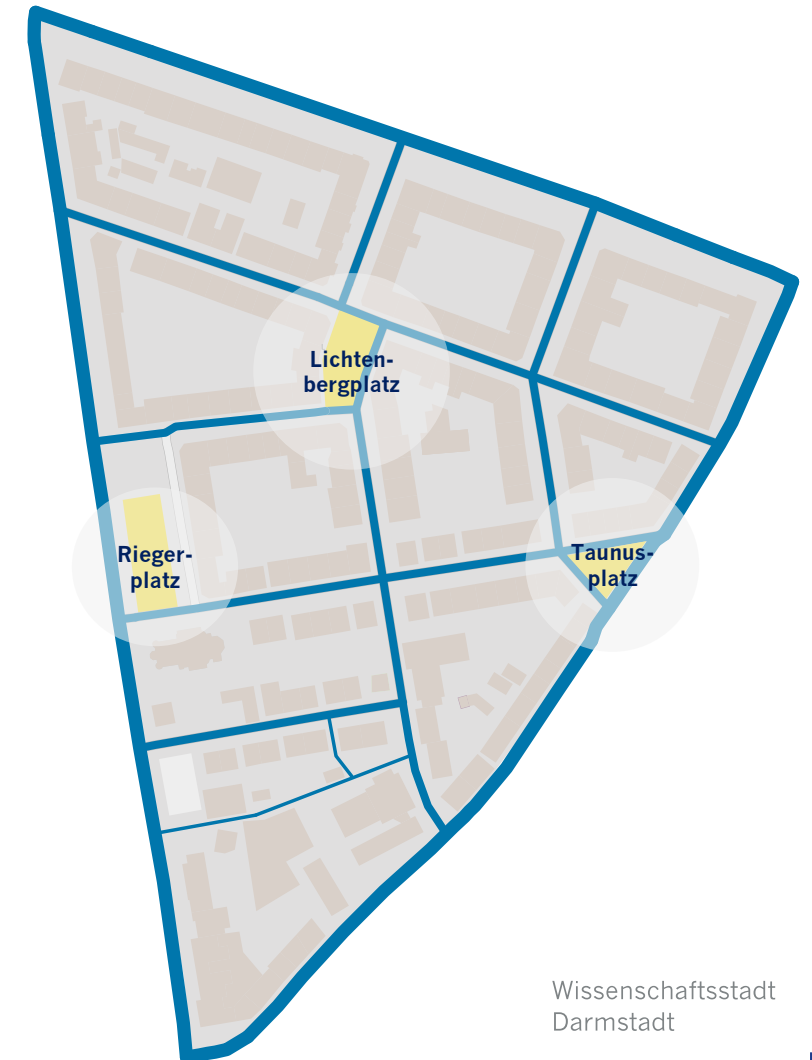
## Der Lichtenbergblock

- ca. 2.500 EW
- Gründerzeitviertel | Martinsviertel | Darmstadt-Nord
- überwiegend Wohnnutzung,  
vereinzelt Einzelhandel und gewerbliche Nutzungen
- Gastronomie an Rieger- und Lichtenbergplatz
- 3 Plätze (Riegerplatz, Lichtenbergplatz, Taunusplatz) mit  
Aufenthaltsqualität
- Denkmalschutz zu beachten
- Problemlagen: Durchgangsverkehr Liebfrauenstraße, diverse  
Nutzungsansprüche an Seitenraum (Gehwegparken, verbleibende  
Restgehwegbreite < 1,50m, Fahrräder, E-Tretroller, Mülltonnen,...)





# Der Lichtenbergblock





## Der Lichtenbergblock



### Zukunftsorientiert planen im Bestand?

Wie können im Bestand Preise gewonnen werden?  
Interventionen wie im Neubau sind schwierig und sensibel, wie übersetzt man einen politischen Beschluss fach- und menschengerecht?





## Projektstart – To Do´s

- Interne Arbeitsgruppe (Mobilitätsplanung, Stadtplanungsamt, Straßenplanung, Mobilitätsdienstleister, .... Feuerwehr, Polizei,...)
- Kommunikationskonzept (externes Fachbüro)
- Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung (tlw. externes Fachbüro)
- Direkte Kommunikation mit Bürger\*innen (Anfragen, etc.)
- Verkehrskonzept (externes Fachbüro)
- Rechtliche Beratung
- Wissenschaftliche Kooperationen, z.B. TUD emergenCity
- ...

Schritt für Schritt

Sicherheit und Erreichbarkeit

Vision für die Heinerblocks:  
**„Lebendig und offen“**

Vor Ort und gemeinsam



# Kommunikation und Beteiligung

## Informationen:

- Infostele auf dem Lichtenbergplatz (seit 07/2023)
- Projektseite: [darmstadt.de/heinerblocks](https://darmstadt.de/heinerblocks) (seit 07/2023)
- Flyer und Informationsschreiben an alle Bewohner\*innen Gastronomie und Geschäftsinhabende im Lichtenbergblock (07/2023)

## Informationstermine und vor Ort Besuche:

- Mobiler Infokiosk (Lastenrad) auf dem Wochenmarkt
- Europäische Mobilitätswoche im Lichtenbergblock (16.-22.09.2023) mit vielfältigen Formaten...



**Vor Ort und gemeinsam:**  
Vom 16.9 bis zum 22.9 stellen wir Ihnen das Projekt „Heinerblock“ vor. Kommen Sie vorbei und informieren Sie sich. Fragen stellen ist ausdrücklich erwünscht!

## Europäische Mobilitätswoche im Lichtenbergblock

<b>16.09   12-18 Uhr</b> <b>Vor Ort und gemeinsam: Park(ing) Day Darmstadt</b> Riegerplatz, Kaupstraße, Lichtenbergplatz	<b>21.09   14:15 Uhr</b> <b>Einführung Heinerbike (Lastenradverleih)</b> Buchhandlung Lesezeichen, Heinerheimer Str. 82
<b>18.09-22.09   Ganztätig</b> <b>Ausstellung Seminarentwürfe „Superblocks“ der TU Darmstadt</b> Schaufenster des Zucker, Liebfrauenstraße 66	<b>21.09   18 Uhr</b> <i>Anmeldung erwünscht</i> <b>Offener Quartiersspaziergang</b> Treffpunkt: Lichtenbergplatz
<b>19.09   16-19 Uhr</b> <i>Anmeldung erwünscht</i> <b>Planungscafé zum Verkehrskonzept und -versuch</b> Heiner-Lehr-Zentrum, Kopernikusplatz 1	<b>22.09   14-18 Uhr</b> <b>Kindermobilitätstag (mit Parkour, Mobilitätsquiz, Lesestunde und vielem mehr)</b> Riegerplatz
<b>20.09   10 Uhr</b> <i>Anmeldung erwünscht</i> <b>Offener Quartiersspaziergang</b> Treffpunkt: Lichtenbergplatz	Weitere Infos unter: <a href="https://darmstadt.de/heinerblocks">darmstadt.de/heinerblocks</a> Für Anmeldungen, Fragen und Anregungen erreichen Sie uns über: <a href="mailto:heinerblocks@darmstadt.de">heinerblocks@darmstadt.de</a>

LICHTENBERGblock Heiner  
Wissenschaftsstadt Darmstadt





# Kommunikation und Beteiligung - Formate

## Europäische Mobilitätswoche im Lichtenbergblock

- **Planungscafé** für Bürger\*innen
- **Forum** für sonstige Stakeholder (Gastronomie, Gewerbe, Interessensvertreter, Politik,....)
- **Quartiersspaziergänge** mit Kindern, Gemeindemitgliedern, Anwohnenden,...
- Einweihung neues **Heinerbike** (kostenloses Lastenradsharing)
- Teilnahme am **Parking Day** (Zusammenarbeit mit Initiativen)
- **Kindermobilitätstag** (Parcour, Lesecke,...)

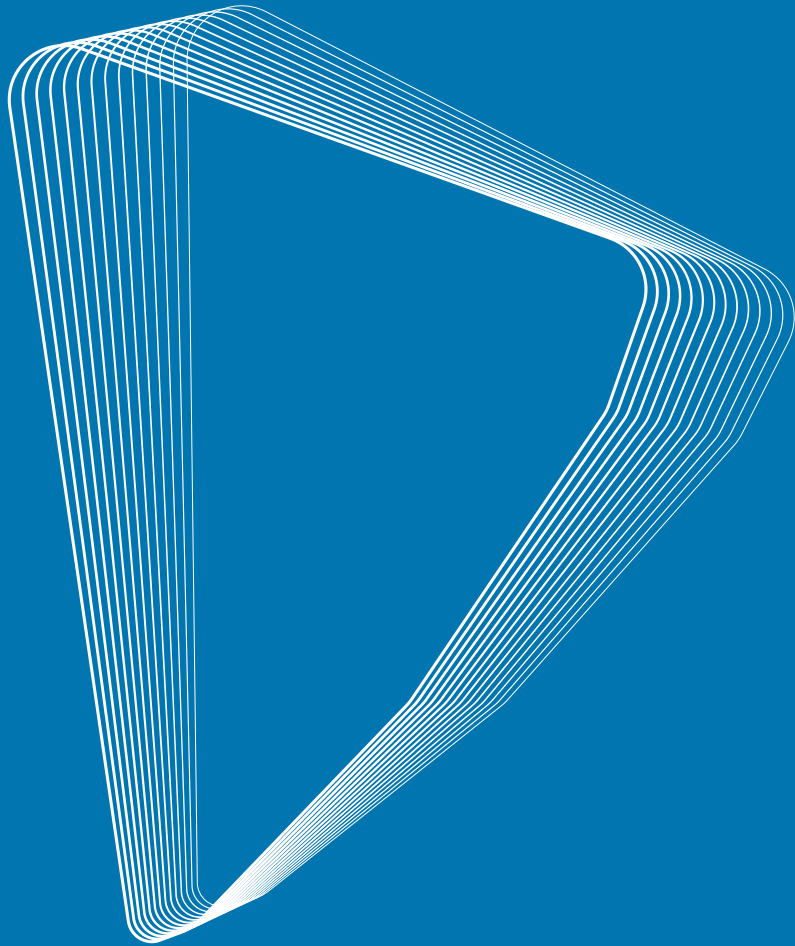




## Kommunikation und Beteiligung - Materialien







## **Ausblick** – Wie sehen die nächsten Schritte aus?

## Ausblick



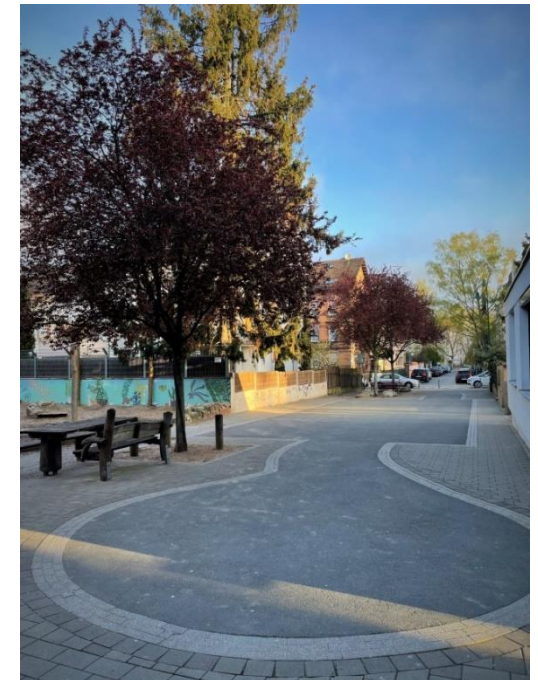


# HeinerLearnings! – Was könnt ihr heute mitnehmen?



# HeinerLearnings!

- Man kann nicht **früh genug** in die Diskussion gehen mit allen internen und externen Stakeholdern  
→ transparente Kommunikation!
- **Ownership** muss bei allen Beteiligten (insbesondere **Verwaltung** und **Politik**) vorhanden sein
- **Beschlüsse** der Politik **koordinieren**/ ins Gespräch gehen / Finanzierung klären
- Es ploppen Sachen auf, an die man **nie gedacht** hätte  
→ Zeitpläne wichtig, aber Prozess muss **flexibel sein**





# Vielen Dank!



**Sabrina Hadwiger**

Stadt Darmstadt

Abteilung Mobilität

T +49 6151 13 2114

Sabrina.hadwiger@darmstadt.de



**Vincenzo Trevisan**

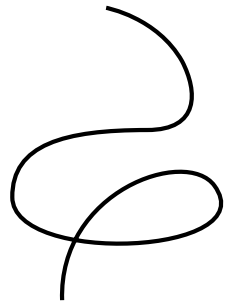
Manager PD

Expert Group Mobilität

T +49 30 25 76 79 - 400

M +49 152 06 38 46 31

Vincenzo.Trevisan@pd-g.de



# Superblocks in Hannover

*Machbarkeitsstudie für die Umsetzung von temporären Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung*

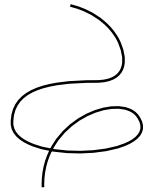
*Decomm 2023*



**CITIES FOR FUTURE**







# Carolyn Kruse

*Geschäftsführerin*



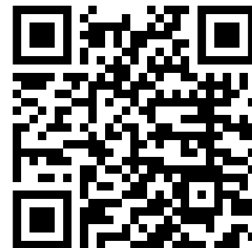
*M.Sc. Verkehrswissenschaft und Betriebswirtschaft*

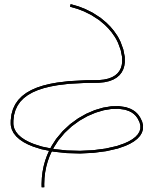
[carolin.kruse@fair-spaces.de](mailto:carolin.kruse@fair-spaces.de)

0176 807 12212

[www.fair-spaces.de](http://www.fair-spaces.de)

LinkedIn





# Superblock.

*Definition und Merkmale*

**Ursprung:** ‚Superillas‘ in Barcelona / Spanien

**Oberste Priorität:** Förderung Fuß- und Radverkehr & Vermeidung vom Durchgangsverkehr

**Weitere Ziele:**

- Reduzierung Kfz-Verkehr, Reduzierung von Geschwindigkeiten, Parken
- Umwidmung von (Parkplatz- und Straßen-) Flächen für andere Zwecke
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch mehr Platz / Flächen zum Verweilen
- Erhöhung des Grünflächenanteils
- Beitrag zum Klimaschutz
- Verbesserung der Lebensqualität

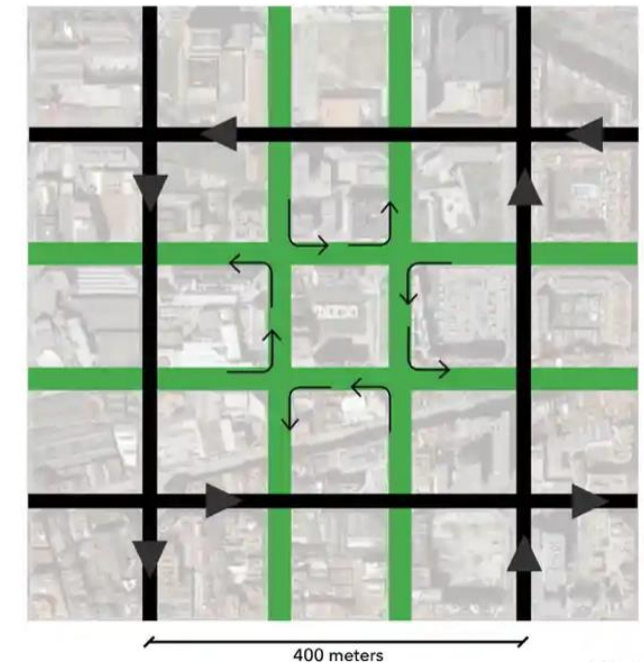
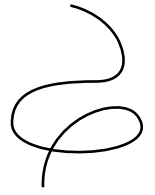


Illustration: BCNecologia



# Machbarkeitsstudie.

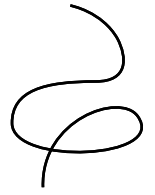
*Für die Umsetzung von Superblocks in  
Hannover*

## Ziele:

- Luftbelastung und Verkehrslärm für Anwohner\*innen reduzieren
- Lebensqualität erhöhen
- Schaffung von mehr Orten für Grün und zum Aufenthalt
- Mensch soll dabei im Mittelpunkt aller Überlegungen stehen







# Vorgehen im Projekt.

## Projektschritte

- Good-Practice-Analyse aus anderen Städten
- Entwicklung eines Werkzeugkastens für die Einrichtung von Superblocks
- Untersuchung von geeigneten Quartieren für eine Pilotphase von Superblocks
- Aufstellung von quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten







# Ausblick.

## Aktuell

- Erarbeiten von Quartiersvorschlägen für die Erprobung

## Nächste Schritte

- Abstimmung und Workshop zur Auswahl der Quartiere mit der Politik
- Ausarbeitung von Mobilitätskonzepten

## Nach der Machbarkeitsstudie

- Umsetzung mit umfassender Beteiligung



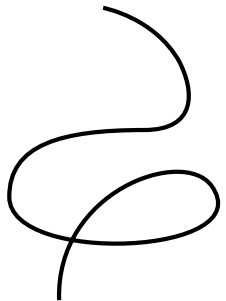
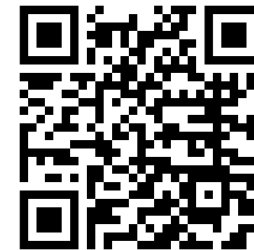
***Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!***

*Carolin Kruse*

[carolin.kruse@fair-spaces.de](mailto:carolin.kruse@fair-spaces.de)  
0176 807 12212

[www.fair-spaces.de](http://www.fair-spaces.de)

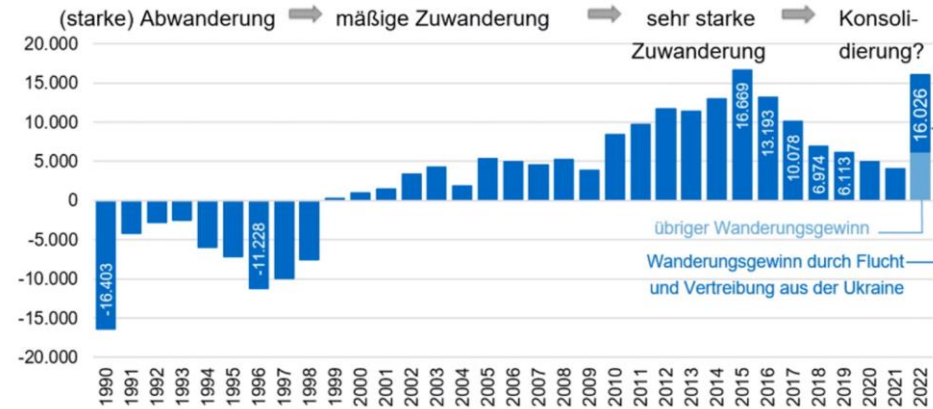
LinkedIn





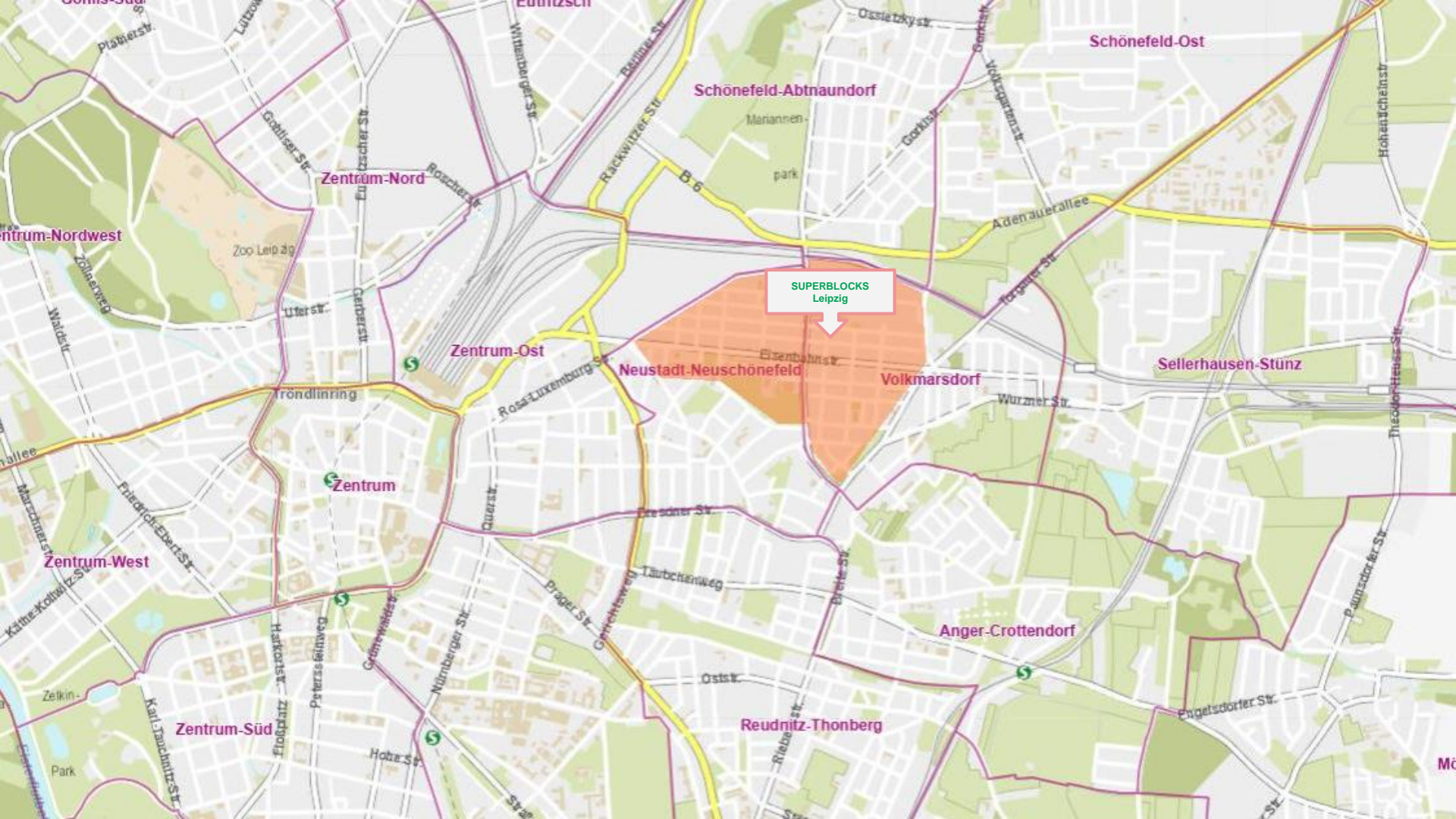
# Leipzig wächst extrem

Abbildung 1: Wanderungssaldo Leipzigs 1991 bis 2021 und unterjährig 2022



Quelle: Melderegister (Bürgerservice), Amt für Statistik und Wahlen Leipzig

\*Jan bis Nov. 2022



- Hohes Bevölkerungswachstum der letzten Jahre im Leipziger Osten

Stadtteil	2012	2022	Differenz
Volkmarsdorf	8.451	13.935	5.484
Neustadt-Neuschönefeld	10.006	13.741	3.735
Gesamt	18.457	27.676	9.219

- ...führt zu Übernutzungerscheinungen und Dichtekonflikten im öffentlichen Raum
- ...führt zu Erhöhung des Verkehrsaufkommens im und durch die Stadtviertel
- ...Stadtteile mit geringsten Kraftfahrzeugbestand je Einwohner in Leipzig



# Boulevard Eisenbahnstraße

Eine Straße voller Geschäfte

#lokale\_Verbundenheit #Lokalität #Anliegereinzelhandel

#Stadt\_der\_kurzen\_Wege #Lebensmittel

#Vielfalt #Familienunternehmen

#Baustelle #Großstadtcharme #Bahnhofsviertel

#Ankunftsquartier #Hafen\_der\_Stadt











# aktive Nachbarschaft + Pandemie = Lösung?

## Vielfältige Probleme im öffentlichen Raum:

Verkehrsgefährdung für Fuss- und Radverkehr

kleine Wohnungen, kaum grüne Hinterhöfe

Obdachlosigkeit, Armut, Drogenkonsum, Kriminalität, Vermüllung

Perspektiv- / Orientierungslosigkeit

# Neue Nähen - SUPERBLOCKS Leipzig



Bundesministerium  
für Wohnen, Stadtentwicklung  
und Bauwesen



Stadt Leipzig



Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik gefördert.



# NEUE NÄHEN SUPERBLOCKS LEIPZIG 2022

[Klick here →](#)

POST  
CORONA  
STADT

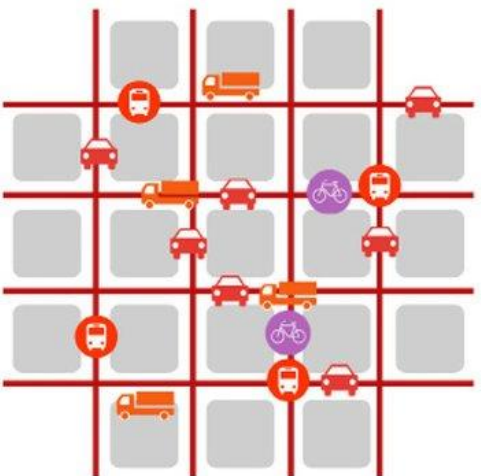


0:00 / 4:00



- Förderprogramm Post-Corona-Stadt zur Umsetzung innovativer Ideen und Konzepte für die resiliente Stadtentwicklung
- Förderprojekt „Neue Nähen Superblocks Leipzig“ aufgesetzt
  - Gefördert durch BMWBS als Pilotprojekt
  - Projektträger: Superblocks Leipzig e.V.
  - Zeitraum Oktober 2021 bis April 2024
  - Letter of Intent der Stadt Leipzig zur Unterstützung des Projekts
- Projektidee: Umgestaltung des öffentlichen Raums durch zivilgesellschaftliches Engagement
- Idee der Superblocks aus Barcelona wird aufgegriffen und auf Leipzig übertragen

## Current Model



## Superblocks Model



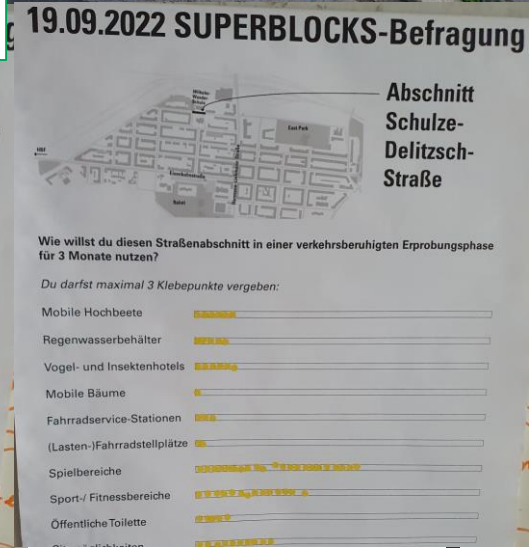
-  PUBLIC TRANSPORT NETWORK
-  BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE)
-  BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION)
-  FREE PASSAGE OF BICYCLES
-  PRIVATE VEHICLE PASSING
-  RESIDENTS VEHICLES
-  URBAN SERVICES AND EMERGENCY
-  DUM CARRIERS
-  DUM PROXIMITY AREA
-  ACCESS CONTROL
-  BASIC TRAFFIC NETWORK
-  SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY)







## Mobiles Wunschbüro & Mitmachforum

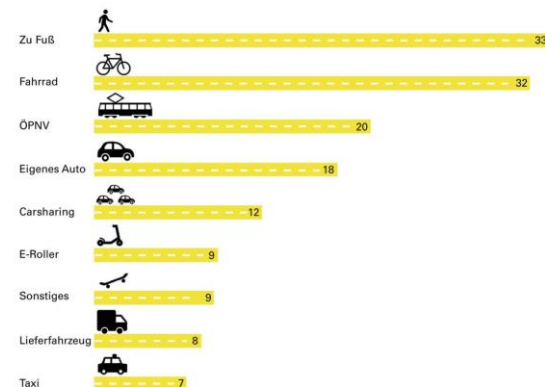
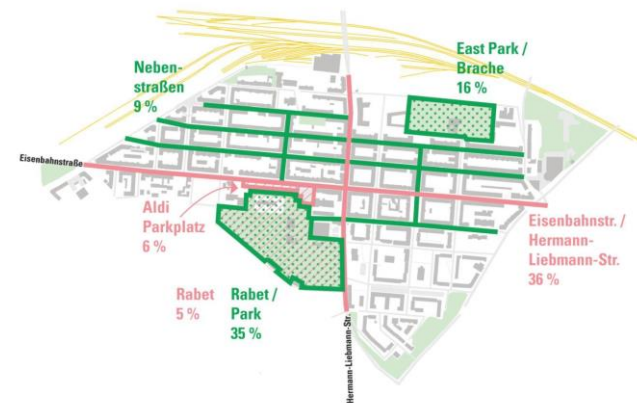




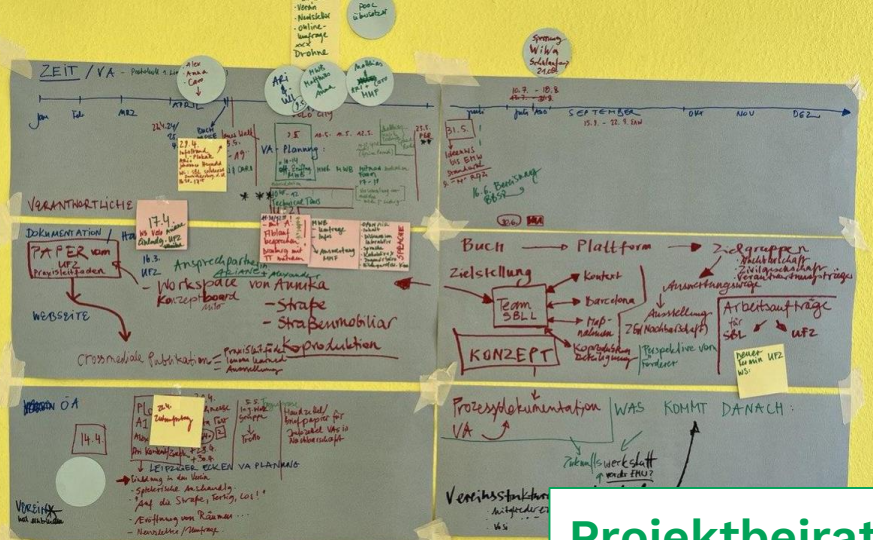


## An diesen Orten im Projektgebiet halten sich die Befragten **am liebsten** und **gar nicht gerne** auf

Jeweils die Top 3 der freien Antworten, in Prozent







# Projektbeirat





# Wir haben 1 Plan, 1 Letter of Intent aber irgendwie geht es trotzdem nicht vorwärts.

**Turning Point 1** - neue Leitung der Straßenverkehrsbehörde

**Turning Point 2** - Begehung mit dem OBM

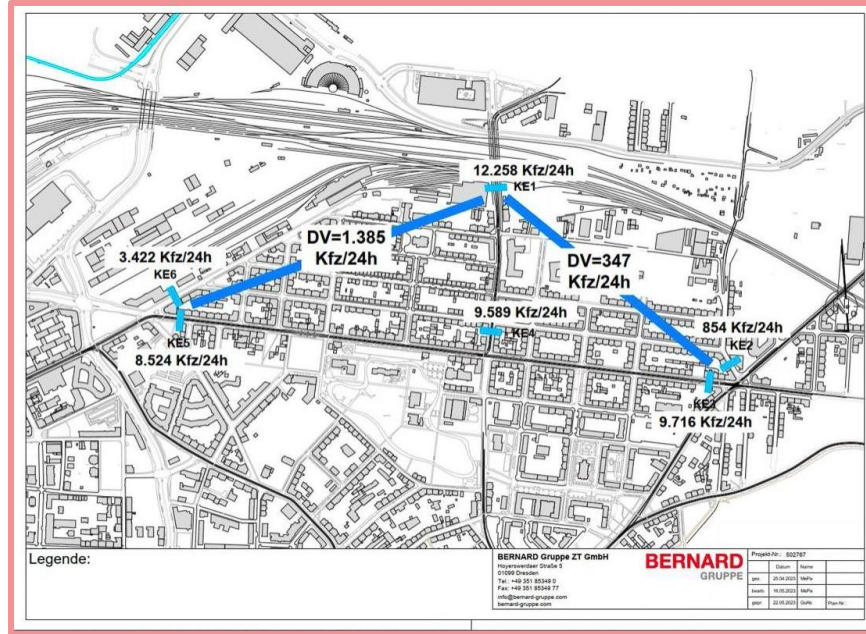
**Turning Point 3** - Velo-City Konferenz 2023

# Anschnallen! Jetzt geht's richtig los!

- 1. Verkehrszählung
- 1. Planung und Umbau ab 3. Mai 2023
- 1. Eröffnung am 11. Mai 2023



# Verkehrsplanerisches Konzept



## § 45 StVO

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer **geordneten städtebaulichen Entwicklung** im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

## Status Quo

- Hoher Anteil Durchgangsverkehr
- Raum zwischen Häusern wird größtenteils für das Parken von Fahrzeugen und für Anlieger- und Durchgangsverkehr genutzt
- 40 % Fläche für Fußverkehr
- 60 % Fläche für ruhenden und fließenden Verkehr
- Weder Aufenthaltsflächen noch Interaktionsflächen im Straßenraum

## Zukünftig

- Vermeidung Durchgangsverkehr
- Raum zwischen den Häusern wird größtenteils für Aufenthalt, Gewerbe und Interaktion umgestaltet
- Fläche steht vorrangig dem Fußverkehr zur Verfügung
- Ruhender und Fahrverkehr spielen untergeordnete Rolle
- Erschließung aller Häuser bleibt gewährleistet

# Ziel: Verkehrsversuch Hildegardstraße



- Zwei Elemente:  
Diagonalsperre und  
Verkehrsberuhigter  
Bereich

- Verkehrsrechtliche Anordnung als  
Verkehrsversuch bis Mai 2024
- Bestandteil der Beteiligung
- Ergebnisoffen





## Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
  2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
  3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
  4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
  5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
  6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelmindernder Maßnahmen.
- (1a) Das gleiche Recht haben sie ferner
1. in Bade- und heilklimatischen Kurorten,
  2. in Luftkurorten,
  3. in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,
  4. in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen,
  - 4a. hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,
  - 4b. hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Vergänglichkeiten, die außerhalb des Straßenraums stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch davon diesprachgehenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden,
  5. in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen sowie
  6. in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften,
- wenn dadurch anders nicht vermeintlich ein Belästigung durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.
- (1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen
1. im Zusammenhang mit der Einrichtung von fußgängerpflichtigen Parkplätzen für Großveranstaltungen,
  2. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beispielsweise einer Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,
  - 2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freigabe von für die Parkraumverwaltungsmaßnahmen,
  3. zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,
  4. zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie
5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrraderwartung sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen,

Fahrtreppenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 (rechts vor links) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben von dem 1. November 2020 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

(1d) In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltssituation (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

(1e) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die für den Betrieb von mautgebührenpflichtigen Strecken erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Grundlage des vom Konzeptionsamt vorgelegten Verkehrszeichnungsplans an. Die erforderlichen Anordnungen sind spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichnungsplans zu treffen.

(1f) Zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen ordnet die Straßenverkehrsbehörde die dafür erforderlichen Verkehrsverbote mittels der Zeichen 270.1 und 270.2 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

(1g) Zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen des § 3 Absatz 1 des Elektromobilitätsgesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

(1h) Zur Parkbevorzugung von Carsharingfahrzeugen ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen der §§ 2 und 3 des Carsharinggesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an. Die Parkbevorzugung im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrtreppenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 (rechts vor links) gelten. Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen.

## (1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

### 5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

- Zielstellung Stadt Leipzig: Lebensqualität in Quartieren zu erhöhen (INSEK, FK Nachhaltige Mobilität, STEP-VÖR, Mobilitätsstrategie 2030; klassifiziertes Straßennetz)
- Eine konkrete Zielstellung ist es, den Verkehr in Quartieren zu minimieren; Durchgangsverkehr soll gar nicht durch Quartiere fahren
- § 45 Abs. 1b Nr. 5: „...zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“
- Anordnung von Verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, um die geordnete städtebauliche Entwicklung zu unterstützen
- Mögliche Maßnahmen: Modale Filter, Einfahrverbote, verkehrsberuhigte Bereiche

- Um eine Verkehrsrechtliche Anordnung nach §45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 zu erlassen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:
  - Konzeptionelle Auseinandersetzung, welche Maßnahmen zur Beschränkung der Benutzung von Straßen dem Ziel der städtebaulichen Entwicklung dienen
  - Anforderungen an das Konzept
    - Bezug zu konkreten Örtlichkeit
    - Auseinandersetzung mit verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahmen
  - Die erarbeiteten Maßnahmen müssen durch den Stadtrat beschlossen werden



Sondernutzungsanträge

sondernutzungsanträge





# Offizielle Eröffnung am 11.5.2023







## Eindruck Superblock-Testgebiet Hildegardstraße



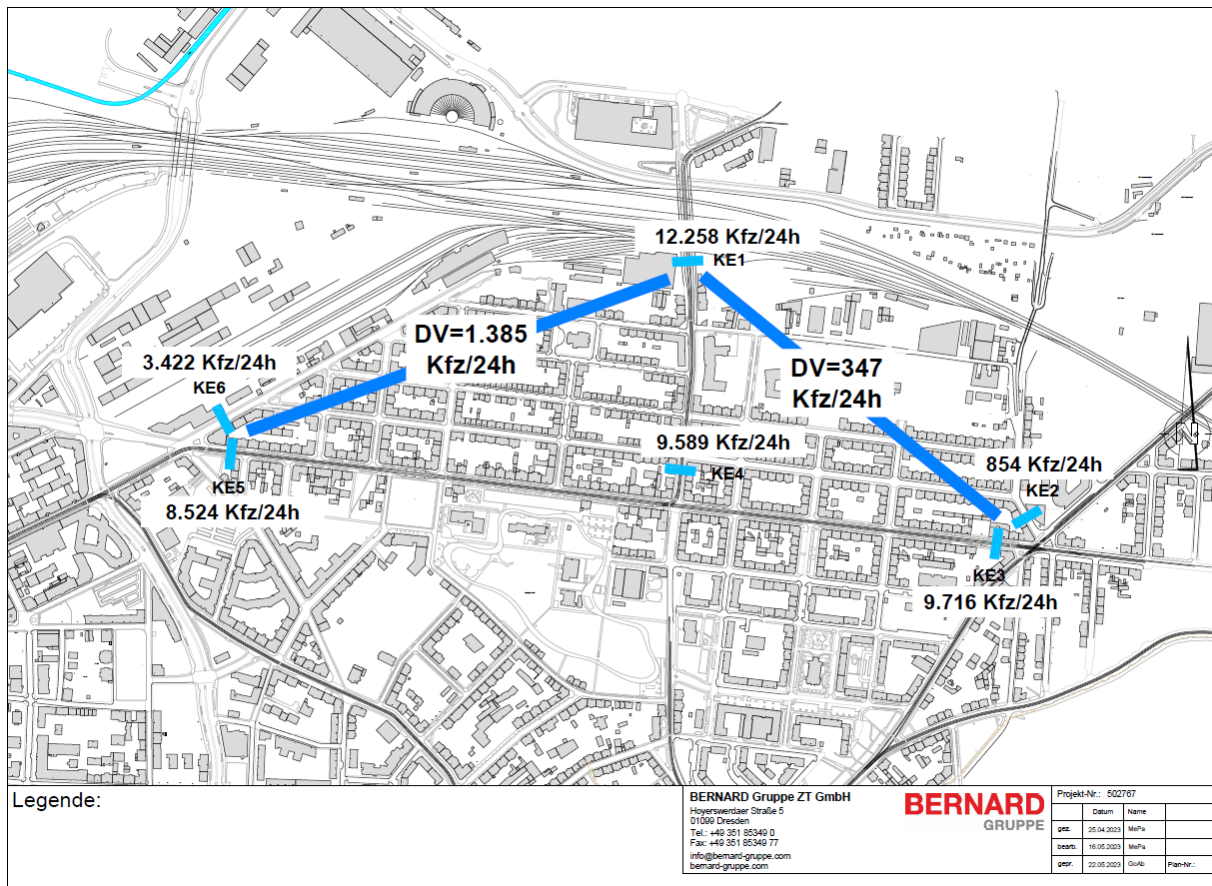
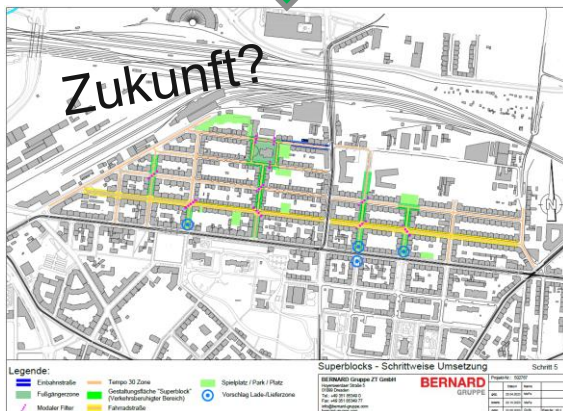
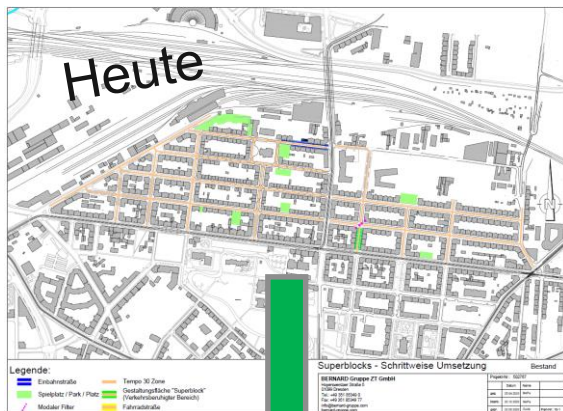
vorher



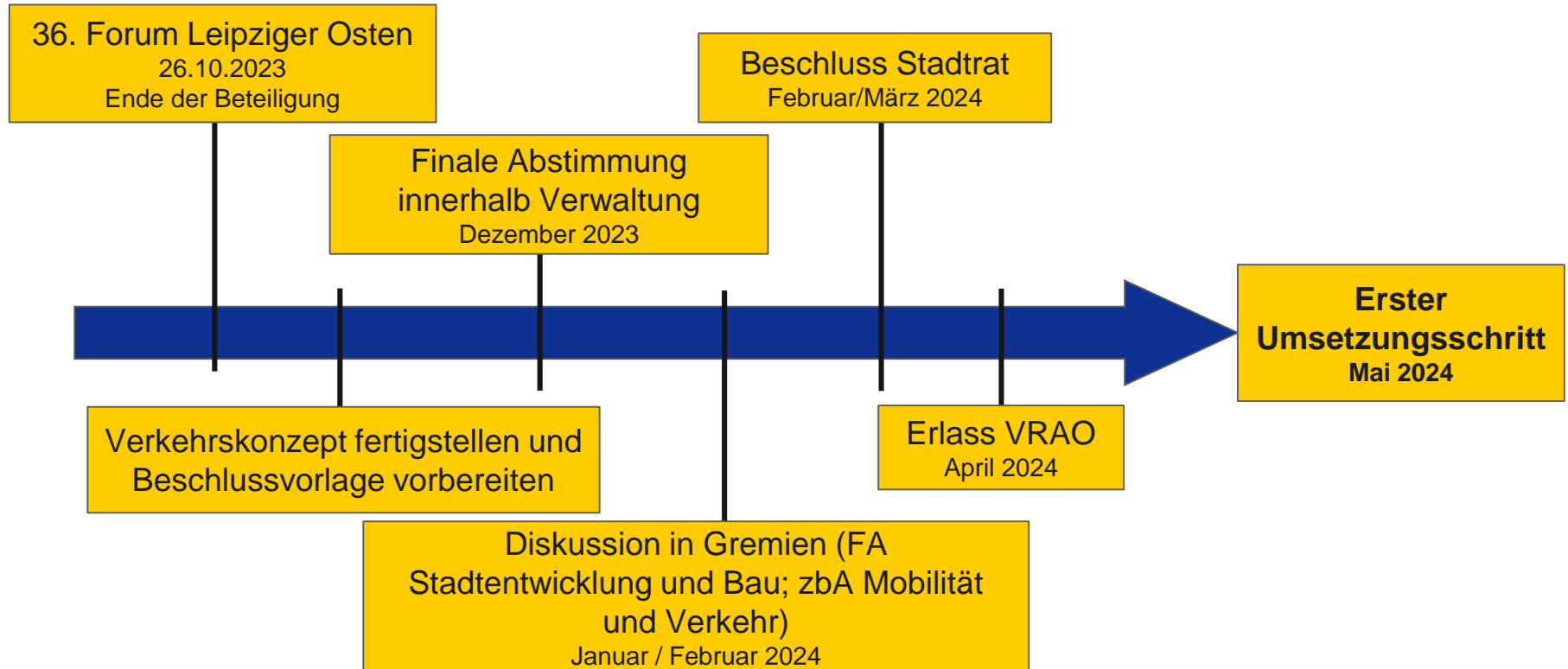
nachher



# 4. Vorstellung Konzept (Entwurf)



# Weiteres Vorgehen







VielFalterGarten (BUND Leipzig)







Helden wider Willen e.V. / art 4 social change e.V.

# Zwischenfazit: Spannungsfelder, Konflikte, offene Fragen und Impulse

Anika Schmidt & Annegret Haase, UFZ Leipzig

---

- **Straßenräume werden zu Aushandlungsräumen**
  - Erfahrung als Voraussetzung für Bewusstseinswandel (Vgl. Vettori 2022)
  - dauerhafte Veränderungen werden sichtbar und „spürbar“ (stärkere Emotionen!);
  - konflikthaften Narrative über den Wandel des Quartiers treten deutlicher hervor (Vgl. Frago/Graziano 2020 für Barcelona)
  - Reaktion im Projekt □ **schrittweises Herangehen, Reflexion und Anpassung**
- **Offene Fragen der Multifunktionalität des Straßenraums**
  - Potentielle Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungen (Rad – Fuß – Auto – Aufenthalt – Grün - Klima); Regeln und Gesetze z.T. schwer nachvollziehbar
  - deutscher Planungs- und Rechtskontext setzt engen Rahmen für Verkehrswende vor Ort (u.a. Parkraummanagement, langfristige Umverteilung von Straßenraum)

Schmidt, A., Haase, A. (2023): „Wir schließen Straßen, um sie zu öffnen!“ Städtische Koproduktion und Umgestaltung des Straßenraums in Leipzig. In: Judith Fritz, J.; Tomaschek, N. (Hrsg.): Partizipation: das Zusammenwirken der Vielen für Demokratie, Wirtschaft und Umwelt, University – Society – Industry, Band 12. Waxmann Verlag: Münster, S. 171-188.

# Zwischenfazit: Spannungsfelder, Konflikte und offene Fragen

Anika Schmidt & Annegret Haase, UFZ Leipzig

- **Koproduktion (Projektteam und Stadt Leipzig), Beteiligung und reale Machtverhältnisse:**
  - Aufgabenverteilung zwischen Projektteam und Ämtern lange unklar (u.a. fehlende Ressourcen) Kein gemeinsames „Verfahren“ für transparente Kommunikation und Beteiligung
  - Projekt als Erprobungs- und Lernraum für Koproduktion für verkehrsberuhigende Maßnahmen
  - → **Kooperative und koproduktive Ansätze** in der Quartiersentwicklung müssen erprobt und erlernt werden! (Vgl. Glossar gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung, BBSR)
- **Konfliktlinien und Gerechtigkeitsfragen**
  - Offene Fragen zu passenden „Informationskanälen“, Mitsprache, unterschiedlichen „Betroffenheiten“, Angst vor weiterer Aufwertung und Verdrängung
  - Wunsch des Projektteams: intersektionale Bedarfe verdeutlichen und „leise Stimmen“ hörbar machen
  - → Anerkennung und „Bearbeitung“ möglicher **sozial-räumlicher Effekte und Zielkonflikte** und Anwendung **wohnungspolitische Instrumente** (z.B. Erhaltungssatzung)



## Zitat Tobias David, Referent im Büro des Oberbürgermeister

(...) Yes, smart solutions can help to make our lives easier, **but: quality of life for people is not created in the digital orbit but on the streets and squares - very old school.** Give people back the public spaces, let children play in the streets again, create safe cycle paths and footpaths and places to live.

(...) *Ja, smarte Lösungen können helfen, unser Leben einfacher zu machen, **aber: Lebensqualität für die Menschen entsteht nicht im digitalen Orbit, sondern auf den Straßen und Plätzen – ganz alte Schule.** Geben Sie den Menschen den öffentlichen Raum zurück, lassen Sie Kinder wieder auf der Straße spielen, schaffen Sie sichere Rad- und Fußwege und Orte zum Leben.*



**Soziale Verkehrswende**

**jetzt!**



**Stadt Leipzig**

**Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit!**



**SUPERBLOCKS  
Leipzig**



	Stakeholder	Parking Day	Bürger*innen Workshop	Gesamt
Aufenthaltsflächen	22%	18%	10%	16%
			10%	
			8%	
Parkplätze	13%	12%	10%	11%
Spielplätze	13%	27%	17%	22%
Grünflächen	20%		43%	
Radabstellfläche	15%			
Gehwegfläche	17%	11%	11%	12%