

Hintergrund: TuneOurBlock

TUNE OUR BLOCK

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

Berliner Projektbeteiligte







EU-Partner

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

<u>Laufzeit</u> 06.2021 – 04.2024





INHALT

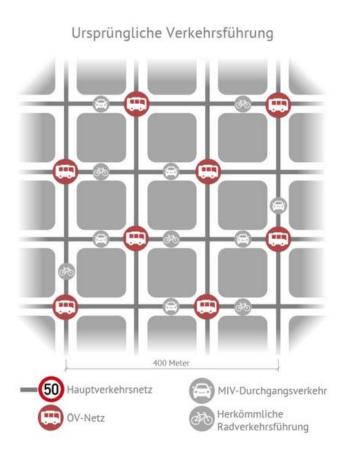
Was ist eigentlich ein Kiezblock?

Was können sie leisten?

Wo gibt es bereits Kiezblocks?



Was ist eigentlich ein Kiezblock?







I. Schritt:

- verkehrslenkende Maßnahmen(Diagonalsperren, Einbahnstraßen)
- Geschwindigkeit reduzieren
- Temporäre Umnutzungen

2. Schritt

- Umgestaltung des Straßenraumes
- Parkraumbewirtschaftung, Umorganisation der Stellplätze im öffentlichen Raum
- grüne Plätze mit Spiel- und Sitzmöglichkeiten

3. Schritt

- Mobilitätsstationen
- Entsiegelung



Quelle: MOVEforward

Vorbild Barcelona - Superblocks / Superilla als gesamtstädtische Strategie des Stadtumbaus











Fünf Gegenargumente und ihre Entkräftung

- Der Einzelhandel bricht zusammen im Gegenteil!
 - Anteil der Kunden, die zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV wird systematisch überschätzt
 - 30% mehr Geschäfte in Superblocks (Barcelona)
- 2. Die Mieten und Immobilienpreise steigen Kann sein, aber …
 - Verkehrsplanung kann nicht Wohnungspolitik ersetzen
 - Flächendeckende Umsetzung
- 3. Die Wohnung ist mit dem Auto nicht mehr erreichbar stimmt einfach nicht!





Fünf Gegenargumente und ihre Entkräftung

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

- In der Bilanz verbessern sich aber die Bedingungen für aktive Mobilität,
- Der Verkehr verlagert sich doch nur -Jein!
 - Insgesamt sind weniger Fahrzeuge unterwegs,
 d.h. Menschen verändern ihr Verhalten, legen ein Teil ihrer Wege anders zurück.

Abb.1: Evaluation der Wirkungen im Superblock Sant Antoni

	2017	2019	Veränderung
Luftqualität			
(Carrer de Borrell / Carrer de Tamarit)			
• NO ₂	75 μg/m³	38 μg/m³	-33 %
• PM ₁₀	24 μg/m³	23 μg/m³	-4 %
Lärm			
(Carrer de Borrell / Carrer de Tamarit)			
Vormittag	66,6 dB	62,5 dB	-4,1 dB
 Nachmittag 	65,5 dB	60,2 dB	-5,3 dB
• Nacht	61,1 dB	55,7 dB	-5,4 dB
Fahrzeuge			
Carrer de Borrell	7.216	1.266	-82 %
(verkehrsberuhigte Straße)			
 Carrer de Viladomat 	8.498	10.266	+21 %
(erste Parallelstr zur Borrell)			
 Carrer de Villarroel 	12.416	12.382	-0,3 %
(zweite Parallelstr zur Borrell)			
Fahrzeuge Insgesamt	28.130	23.914	-15 %
Zu Fuß Gehende	11.990	15.407	+28 %
(Carrer de Tamarit)			

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

S.160



Auch International – verschiedene Namen, gleiche Idee







Internationale Vernetzung





Quellen: ajuntament.barcelona.cat



... und in Deutschland? "FreiRaum Ottensen" in Hamburg



Verkehrsversuch: Ottensen macht Platz (09.2019 – 02.2020)

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

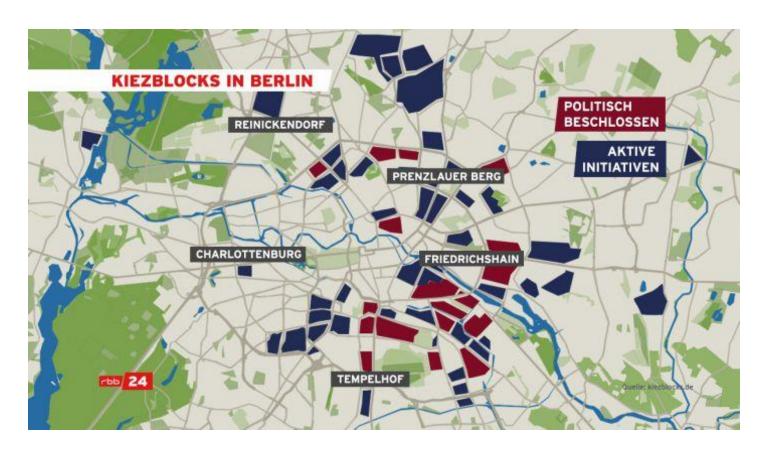








Kiezblocks – Berlin, Hauptstadt der Kiezblock-Initiativen





Insgesamt 65 Kiezblock-Initiativen, ca. 20 politisch beschlossen



... und sonst noch?

München: Gärtnerplatz

Darmstadt: Heinerblocks

Hamburg-Eimsbüttel: Superbüttel

Bonn: Bönnsche Viertel

Köln: VeedelBlock

Wien: Supergrätzel













Fazit: Kiezblocks – mehr als nur Poller?





Straßenraum wird wieder Lebensraum – zum Weiterlesen!



Kontakt: Uta Bauer bauer@difu.de

