

#Kiezblocks – Stadtquartiere für Menschen

Ragnhild Sørensen

Der öffentliche Raum ist ein wichtiges Gut unserer Gemeinschaft. Gerade in Städten ist der öffentliche Raum nicht nur Ressource für Mobilität, Gesundheit und sozialen Zusammenhalt, er spielt auch für den demokratischen Austausch unter Menschen eine große Rolle. Schon das altrömische Forum war der Ort, an dem Waren gehandelt und Ideen debattiert wurden. Heute hingegen wird der Raum in deutschen Städten fast nur noch als Verkehrsfläche begriffen.

Verkehr galt in Deutschland lange Zeit als rein technische Angelegenheit: »Verkehrsraum ist Ingenieursraum«, hieß es. Die Fläche sollte berechenbar, quantifizierbar sein. Durch Verkehrsräume sollte möglichst viel Verkehr gepresst werden – und zwar nahezu ausschließlich Autoverkehr. Der öffentliche Raum war in den Augen der in den letzten Jahrzehnten hauptsächlich durch Männer dominierten Verkehrsplanung definitiv kein Ort für Gemeinschaft und Leben. Der Verkehrsraum bietet kein »Forum« für eine demokratische Kultur. Lebensqualität und Sicherheit sind von untergeordneter Bedeutung. Es werden nur die Bedürfnisse des männlichen Arbeitnehmers mit eigenem Auto bedient. Alles andere – spielende Kinder, Senior/innen, Familien etc. – werden an den Rand gedrängt – auch im wörtlichen Sinne.



Abbildung 1: Modalfilter in der Wrangelstraße in Berlin / © Changing Cities

Diese völlig einseitige Gestaltung des öffentlichen Raumes führte dazu, dass Menschen in deutschen Städten heute in einer Umgebung leben, die fast komplett für das Auto entworfen ist. Sogar in Städten, die als Vorbild für menschenfreundlichen und nachhaltigen Verkehr gelten, hat das Auto Vorfahrt: So sind beispielsweise in Freiburg im Breisgau 55,2 Prozent des öffentlichen Raumes dem fahrenden und ruhenden Autoverkehr vorbehalten – bei einem Motorisierungsgrad von gerade mal 39 Prozent! Auch in einer Metropole wie Berlin mit sehr

gut ausgebautem öffentlichem Nahverkehr wird das Auto überproportional berücksichtigt: 58 Prozent der Verkehrsflächen sind dem Kraftverkehr gewidmet. Fußgängerzonen hingegen bekommen in deutschen Städten verhältnismäßig wenig Raum: In nur fünf Städten machen Fußgängerzonen mehr als vier Prozent des öffentlichen Raumes aus (Freiburg steht mit mageren 5,95 Prozent auf dem zweiten Platz).

Den Bürger/innen ist seit Langem klar, dass dieser ungerechte Zustand weder haltbar noch nachhaltig ist. Wir veranstalteten deshalb an einem kalten Novemberabend 2019 ein Treffen in einem Seniorenheim im nördlichen Berliner Bezirk Pankow. Es wurde ein voller Erfolg: Über hundert Menschen kamen, um neue, menschenfreundliche Verkehrskonzepte für ihr Wohnumfeld zu entwerfen. Die Idee der Berliner Kiezblocks war geboren.

Inspiziert von Städten wie Barcelona und Utrecht haben wir deshalb das Konzept der Kiezblocks entwickelt: verkehrsberuhigte Wohnquartiere (www.kiezblocks.de). Die Grundidee ist einfach: Wenn der Durchgangsverkehr aus den Wohnvierteln ferngehalten wird und so die Wohnstraßen für die Menschen geöffnet werden, steigt die Lebensqualität. Mit diesem ersten Schritt ist der Weg geebnet für eine Neunutzung des öffentlichen Raumes. Ziel ist, dass die Menschen im zweiten Schritt dann vor Ort ihr Wohnumfeld mitgestalten können.

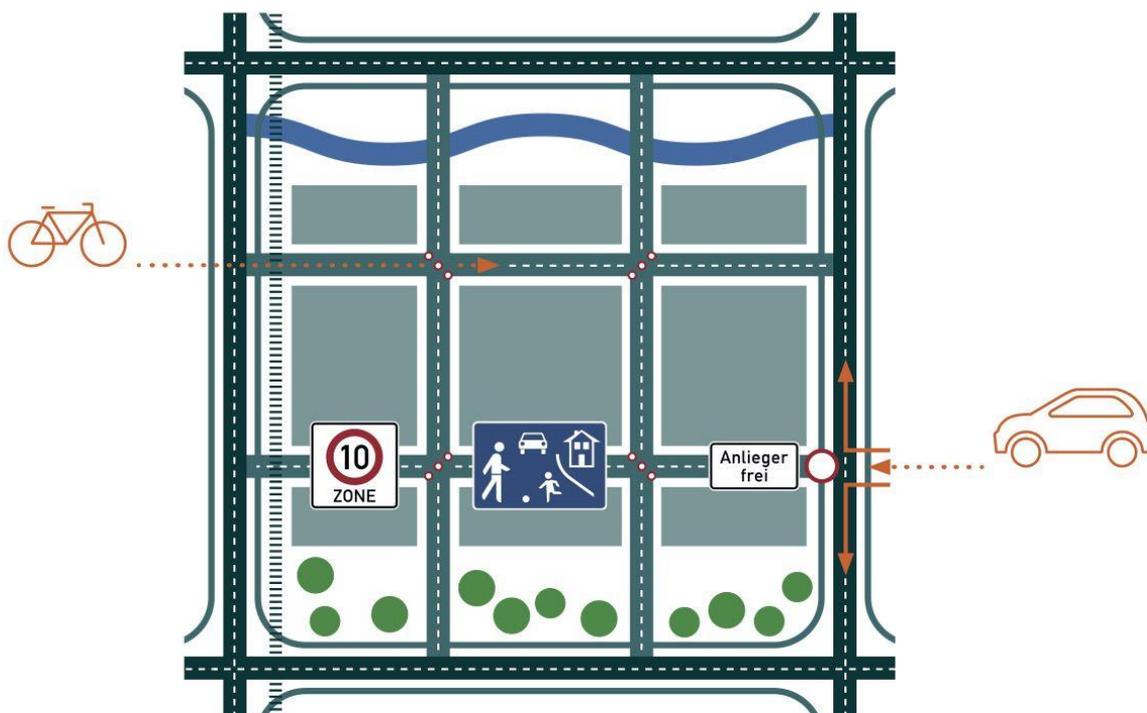


Abbildung 2: Schematische Darstellung eines Kiezblocks / © Changing Cities

Als politischen Hebel nutzen wir den Einwohner/innenantrag. Mit 1.000 Unterschriften können die Berlinerinnen und Berliner ihnen wichtige Themen auf die Agenda der Bezirksverordnetenversammlungen setzen. Den Antrag zu formulieren ist relativ einfach. Als Unterstützung für alle Kiezblock-Initiativen entwickelten wir von Changing Cities den »How-to-Kiezblock«. Mit diesem Leitfaden wird der Weg von der Idee bis zur Umsetzung erläutert. Von den Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung (Modalfilter, Einbahnstraßenregelung, Spielstraßen,

Fahrradstraßen usw.) bis zur Einbindung der lokalen Wirtschaft werden alle Aspekte leicht verständlich erklärt und vorgestellt.

Ein ganz wesentlicher Punkt der #Kiezblocks ist die Mobilisierung der lokalen Bürger/innen. Diese findet oft über sogenannte offene Versammlungen statt. Hier treffen sich Menschen im öffentlichen Raum, um in einem moderierten Gespräch Ideen und Vorschläge für ihren Kiez zu diskutieren. Die Versammlungen sind für alle offen und sehr ergebnis- und konsensorientiert. Unterschiedliche Interessen sollen und müssen hier zu Wort kommen. Ziel ist es, praxisnahe Lösungen konkret und vor Ort zu entwickeln.

Nach dem Startschuss der Kiezblock-Bewegung bei einem großen Plenum im Sommer 2020 haben sich in Berlin über 50 Kiezblock-Initiativen gegründet. Dem Ziel folgend funktioniert das Kiezblock-Prinzip nämlich nur, wenn der Durchgangsverkehr auch aus den angrenzenden Wohnvierteln ferngehalten wird. »Mein Kiez ist kein Schleichweg« darf sich nicht nachteilig für Nachbarkieze auswirken. Der Schulterschluss der Kieze soll vielmehr den Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr innerhalb der Wohnviertel und auf den Hauptstraßen dadurch fördern, dass der Autoverkehr zukünftig längere Wege in Kauf nehmen muss.

Uns war von Anfang an klar, dass wir nur eine Chance auf Erfolg haben, wenn aus den vielen Einzelinitiativen eine gemeinsame, berlinweite Bewegung entsteht. Wir wussten aber auch, dass wir mit den Kiezblocks Erfolg haben würden, denn in der Stadtgesellschaft gibt es das dringende Bedürfnis nach Umgestaltung der Verkehrssysteme. Nahe dem Alexanderplatz vor dem Roten Rathaus veranstalteten wir wenige Monate vor der diesjährigen Senatswahl den ersten Berliner Kiezgipfel. Nach einer Parade aller Kiezblock-Initiativen nutzten wir den Kiezgipfel, um unsere Forderungen für Kiezblocks und menschenfreundliche Städte im Wahlkampf gemeinsam auszudrücken. Dabei fokussierten wir uns vor allem auf die Forderung, zwei Kiezblocks pro Jahr und Bezirk umzusetzen. Damit hätte Berlin nach der jetzigen Legislatur 120 Kiezblocks ohne Durchgangsverkehr und mit höherer Lebensqualität.

Aber auch andere Städte zeigen Interesse an dem Konzept der Kiezblocks. Denn die erforderliche Transformation hin zur Klimaneutralität kann nur gelingen, wenn neben Politik, Verwaltung und Wirtschaft auch die Zivilgesellschaft beteiligt ist. Alle müssen an einem Strang ziehen. Kiezblocks sind ein Beispiel dafür, wie Bürger/innen sich in politische Prozesse einbringen. Anders als bei Top-down-Partizipationsformaten legen Bürger/innen die Themen selbst fest und definieren die zeitlichen und räumlichen Realisierungsbedingungen. Das Konzept der Kiezblocks bezieht die Menschen in die Lösung der Probleme in der Stadt ein. Das Konzept lebt von der Akzeptanz in der Zivilbevölkerung, die selbstbestimmt und auf Augenhöhe mit der lokalen Verwaltung ihr Wohnumfeld mitgestaltet. Für die Kommunen sind diese Konzepte eine Chance, gemeinsam mit Bürger/innen einen nachhaltigen Wandel zu realisieren – und die Stadt als Lebensraum statt als bloße Kulisse für den Autoverkehr zu begreifen. Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft können in einem kollaborativen und produktiven Arbeitsmodus in Einklang gebracht werden. Zudem ist zu erwarten, dass Bürger/innen, die als konstruktiv-teilnehmende Akteure ernst- und wahrgenommen werden, auch in anderen Bereichen produktiv die Stadt mitgestalten.

Gewinnen können die kommunalen Verwaltungen, wenn sie sich wie die Zivilgesellschaft untereinander vernetzen. Politische Akteur/innen und die Verwaltung einer Kommune oder eines Bezirks sollen sich mit ihren Kolleg/innen aus anderen Kommunen oder Bezirken austauschen, die bereits über Erfahrungen mit Kiezblocks verfügen. Planungsunterlagen, Erfahrungsberichte, Verkehrskonzepte usw. werden momentan in vielen Bezirken erstellt und in der Regel auch gerne geteilt.

Durch gemeinsame Lösungserarbeitung entstehen neue Beziehungen zwischen Bürger/innen und Verwaltung, die letztendlich nachhaltiger sind als ein Wandel, der rein administrativ geplant und durchgeführt wird. Die Kiezblock-Bewegung ist eine ausgestreckte Hand – Städte und Kommunen sind gut beraten, diese Hand zu ergreifen.

Autorin

Ragnild Sørensen ist Pressesprecherin von Changing Cities e.V., Berlin.

E-Mail: ragnild.soerensen@changing-cities.org

Redaktion

Stiftung Mitarbeit

Redaktion eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft

Björn Götz-Lappe, Ulrich Rüttgers

Ellerstr. 67

53119 Bonn

E-Mail: newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de