*Wir geben euch die Stadt zurück: Kiezblocks überall in Berlin*

DIE LINKE. Berlin setzt sich für eine drastische Verringerung des Kraftverkehrs und für mehr bessere Mobilität im Umweltverbund ein.

DIE LINKE. Berlin setzt sich überall in Berlin für die deutliche Reduktion bzw. Verhinderung des motorisierten Durchgangsverkehrs in den Wohngebieten ein. Stadtweit müssen Kieze zu Kiezblocks umgestaltet und die Straßen für die Nutzung durch den Rad- und Fußverkehr geöffnet werden.

Als Kiezblock bzw. Superkiez kann jedes Wohngebiet in Berlin fungieren. Sowohl in der Nähe der Zentren als auch Richtung Stadtrand findet sich das Problem, dass Wohngebiete unter Durchgangsverkehr leiden. Für die Anwohner\*innen bedeutet dies stets einen Verlust an Lebensqualität und - schlimmer noch - eine erhebliche Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit und zusätzliche Gesundheitsrisiken.

DIE LINKE. Berlin wendet sich daher gegen die planerische Ideologie der offenen Netze. Diese geht von einer konstanten Menge an Kraftverkehr aus, die sich durch die Straßennetze möglichst gleichmäßig verteilt. Dies ist kontrafaktisch, denn die Zahl der Kraftfahrzeuge in Berlin nimmt stetig zu, der Anteil des MIV am gesamten Wegeaufkommen sinkt. Und bereits seit vielen Jahren streiten überall in Berlin Anwohner\*inneninitiativen für Verkehrsberuhigung, Modale Filter, Diagonalsperren, Spielstraßen und vor allem die Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für all diejenigen, die aufs Radfahren, Gehen und den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind.Vom Durchfahrtsverkehr sind überproportional stark arme, junge und alte Menschen negativ betroffen.

Arme Menschen, die meist auf die Nutzung des Umweltverbunds angewiesen sind, einfach auch weil sie sich kein Auto leisten können, wohnen zudem oft an eher stark vom Kraftverkehr belasteten Orten, da hier lange Zeit noch günstigere Mieten zu finden waren.

Junge Menschen bzw. Kinder sind von den negativen Folgen des Durchgangsverkehrs überproportional betroffen, da Schul- und Ausbildungswege dadurch weniger sicher werden. Auf diese Weise wird möglicherweise sogar noch mehr Kraftverkehr erzeugt, weil diese Situation Eltern dazu verleitet, ihre Kinder per Elterntaxi zu bringen und dadurch eben weitere Gefährdungen hervorrufen. Der Durchgangsverkehr sorgt dafür, dass Straßen für Kinder und Jugendliche verschlossen bleiben. Die Öffnung der Straßen für die selbstständige Mobilität junger Menschen ist somit ein Beitrag zur Verringerung des Kraftverkehrs.

Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen sind auf eine gute Nahversorgung angewiesen. Viele möchten nicht mehr aufs Auto oder das Zurücklegen weiter Strecken angewiesen sein, sondern möchten ihren alltäglichen Verrichtungen im nahen Umfeld sicher und entspannt nachgehen können. Durch Durchgangsverkehr sind ihnen diese Wege versperrt. Aber die Mobilitätseinschränkung für diese Personengruppe ist sogar noch viel weitgehender: Durch die Abwesenheit offener Wege und Straßen gibt es weniger Gewerbe, weniger Einzelhandel, weniger Fachärzte, weniger Möglichkeit zum Aufenthalt draußen und damit der Kommunikation.

Kiezblocks sind nicht nur zur Gewährleistung von Mobilität wichtige Elemente des nachhaltigen sozial-ökologischen Stadtumbaus. Sie sind auch ein Beitrag zum Erreichen der Klimaziele und der Anpassung der Stadt an die Folgen der nicht mehr vermeidbaren Klimaveränderungen. Die Reduktion des motorisierten Durchgangsverkehrs befreit in der Folge öffentlichen Raum, der anschließend für mehr Grün- und Freiflächen, Wasser- und Schattenelemente, die dem Aufheizen der Stadt entgegenwirken und die Folgen von Starkregen mildern können.

Kiezblocks sind ein Baustein, die Angewiesenheit aufs Auto in ihren jeweiligen objektiven und subjektiven Ausprägungen zu verringern. Gleichzeitig bleiben zumindest in einem ersten Schritt weite Teile der Kieze und Wohngebiete noch für Anwohner\*innen mit ihrem Auto zugänglich. Dadurch, dass Kiezblocks aber einen Beitrag zur Stadt der kurzen Wege liefern, sinkt der Anreiz, ein Auto zu behalten. Werden Kiezblocks durch weitere Maßnahmen wie die Verringerung oder Bewirtschaftung des Parkraums ergänzt, entsteht eine ausgewogene Mischung zwischen sogenannten Pull- und Push-Faktoren, die geeignet ist, die notwendige Reduktion der Zahl der Kraftfahrzeuge und der mit ihnen zurückgelegten Wege in Berlin zu befördern. Durch diese Senkung des Gesamtaufkommens wird auch der Verdrängung des Kraftverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz entgegengewirkt. Die Reduktion des Kraftverkehrs in den Kiezen verbessert gleichzeitig die Zugänglichkeit für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, für Rettungsdienste und für Buslinien. Ihnen allen kann über geeignete technische Systeme wie versenkbare Poller auch die Durchfahrt durch und Zufahrt zu allen Teilen des Kiezes ermöglicht werden.

DIE LINKE. Berlin tut also gut daran, die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppen stärker zu berücksichtigen. Hierfür setzt sie sich berlinweit für die Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus den Kiezen ein. In allen Bezirken sollten bis 2026 eine Reihe von Projekten angeschoben und v.a. umgesetzt werden. Hierfür bedarf es konstruktiver und progressiver Mit- und Vorarbeit von DIE LINKE. Zentral ist ein konzertiertes stadtweites Vorgehen, so dass in allen Bezirken viele Projekte parallel umgesetzt werden, damit auch einer Verdrängung des verbleibenden Kraftverkehrs in die umliegenden Kieze entgegen gewirkt wird. Genauso wie Kraftverkehr durch neue Straßen induziert wird, wird er auch reduziert durch die Reduktion des Raums, der ihm zur Verfügung steht. Dass dies möglich ist und auch von weiten Teilen der Bevölkerung positiv gesehen wird, zeigen andere europäische Metropolen, in denen diesbezügliche Stadtgestaltung in erheblichen Größenordnungen vorgenommen werden: Barcelona, Paris, Madrid, Wien und viele andere mehr. In diesen Städten ist auch zu beobachten, dass die Öffnung des Raums für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität auch zu einer Belebung lokaler und kleinräumlicher Ökonomie und Nahversorgungseinrichtungen führt.

Die Bezirksverbände und Bezirksverordneten von DIE LINKE. Berlin sind aufgerufen die Schaffung von Kiezblocks in ihren jeweiligen Bezirken unterstützen. Dies geht selbstverständlich nicht gegen die Bewohner\*innen, sondern nur mit den Menschen. DIE LINKEin den Berliner Bezirken sollte dabei die Bedürfnisse von Kindern, Senior\*innen, Menschen mit Behinderungen in den Vordergrund stellen und zu verfolgen, was mobilitäts- und klimapolitische Notwendigkeit ist. Hierzu gilt es, sich intensiv in die Beteiligungsverfahren einzubringen und vor allem durch klare Fragestellungen und Zeitpläne für erfolgreiche, rasche und breit akzeptierte Änderungen zu sorgen und dabei auch eng mit lokalen Kiezblockinitiativen zusammenzuarbeiten.

Die Umgestaltung der Wohngebietsstraßen ist in Berlin meist in der Verantwortung der Bezirke. DIE LINKE auf der Landesebene sollte diese so gut wie möglich unterstützen. Das Land sollte die Bezirke unterstützen. Dazu sollten zentrale und ausreichende Ressourcen und Unterstützungen bereit gestellt werden. Dies umfasst vor allem Geld, Personal, juristische Unterstützung und vor allem den Aufbau eines entsprechenden Pools an Beteiligungskapazitäten, die dabei unterstützen, rasch und stringent von der Kiezblockidee bis zur Kiezblockrealisierung voran zu schreiten. Entsprechende Programme und Zielvereinbarungen müssten also programmatisch vorbereitet und im Haushalt verankert werden.

Studien / Daten:

SrV Mobilitätsuntersuchung f. Berlin: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/>

Verkehrswende für ALLE - So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität (Studie des UBA von 08/2020): <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle>

Umweltbewusstseinsstudie des UBA (Menschen wollen eigtl. mehr Rad- und Fußverkehr)

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2018>