

## Antrag

Fraktion der SPD

Ursprung:  
Antrag, Fraktion der SPD  
Mitzeichnungen:

Beratungsfolge:

11.09.2019 BVV

BVV/026/VIII

### Betreff: Mehr Raum zur Entfaltung - attraktive Wohnviertel durch Entschleunigung

#### Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird ersucht,

gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), der BVG und der Polizei die Abkopplung von Wohnquartieren in Pankow vom Durchgangsverkehr mittels eines Systems von Einbahnstraßen (sog. „Superblocks“) zu prüfen und im Rahmen eines Modellprojekts durchzuführen.

Hierzu ist in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, deren Untersuchungsbereich insbesondere die Wohnquartiere:

- Kollwitzkiez
- Bötzowviertel / Grüne Stadt
- Komponistenviertel
- Winsviertel
- Helmholtzplatz
- Gebiet um den Arnimplatz
- Gebiet um den Humanplatz
- Gebiet Alter Schlachthof / Blankensteinpark

umfassen soll.

Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist mindestens ein Wohnquartier zur Umsetzung auszuwählen. Die Umsetzung im Rahmen eines zeitlich befristeten Modellprojekts erfolgt mittels eines integrierten Ansatzes unter Einbindung des ÖPNV. Auftretende Fragestellungen sind in regelmäßigen Abstimmungsrunden der Verwaltung mit Polizei und BVG abzuklären. Erfahrungen mit den Mobilitätskonzepten der Städte Kopenhagen, Barcelona und Vitoria-Gasteiz sind hierbei zu berücksichtigen.

Die Anwohner\*innen und Gewerbetreibenden sind frühzeitig umfassend über die Planungen und deren Fortgang zu informieren und zu beteiligen.

Die Ergebnisse des Modellprojekts sind zu evaluieren und im Anschluss die dauerhafte Einrichtung sowie Ausweitung auf weitere Wohnquartiere zu prüfen.

Berlin, den 03.09.2019

Einreicher: Fraktion der SPD  
Mike Szidat, Roland Schröder

#### Siehe 2. Ausfertigung

Begründung siehe Rückseite

#### Abstimmungsergebnis:

\_\_\_\_\_ beschlossen  
\_\_\_\_\_ beschlossen mit Änderung  
\_\_\_\_\_ abgelehnt  
\_\_\_\_\_ zurückgezogen

#### Abstimmungsverhalten:

\_\_\_\_\_ einstimmig  
\_\_\_\_\_ mehrheitlich  
\_\_\_\_\_ Ja-Stimmen  
\_\_\_\_\_ Gegenstimmen  
\_\_\_\_\_ Enthaltungen

federführend

\_\_\_\_\_ überwiesen in den Ausschuss für  
\_\_\_\_\_ mitberatend in den Ausschuss für  
\_\_\_\_\_ sowie in den Ausschuss für

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## **Begründung:**

Der Innenstadtbereich wird zunehmend und weit über seine Kapazitätsgrenzen hinaus vom motorisierten Individualverkehr (MIV) mit all seinen negativen Begleiterscheinungen (Lärm-, Luft-, Klimabelastung) beansprucht. Hauptverursacher ist der Durchgangs- und Schleichverkehr in den Wohngebieten. Es vergeht keine BVV, in der nicht eine kleinteilige Einzelmaßnahme zur Verkehrsberuhigung in einem Wohnviertel beantragt wird, Beschwerden von Anwohner\*innen über Verkehrsbelastungen häufen sich.

Eine saubere, ruhige und klimafreundliche Großstadt muss indes kein Widerspruch sein. Zur Schaffung attraktiver Wohnviertel, die für einen zukunftsorientierten Wandel des urbanen Lebens stehen, bedarf es jedoch eines umfassenderen Ansatzes.

Superblöcke bestehen aus einem Raster von Grundstraßen, die ein Polygon bilden, mit inneren und äußeren Komponenten. Der Innenraum (intervía) ist für motorisierte Fahrzeuge und Parkplätze über dem Boden geschlossen und bevorzugt den Fußgängerverkehr im öffentlichen Raum. Obwohl die inneren Straßen im Allgemeinen Fußgängern vorbehalten sind, können sie unter besonderen Umständen vom Privatverkehr, von Diensten, Rettungsfahrzeugen und Fahrzeugen zum Be- und Entladen verwendet werden. Der Umkreis oder das Äußere von Superblocks ist der Ort, an dem der motorisierte Verkehr zirkuliert und die Grundstraßen bildet.

Superblöcke schneiden Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr ab, das Auto stehen zu lassen wird zur attraktiven Alternative. Aufgrund der Einbahnstraßenregelungen und einem niedrigen Tempolimit, beschränkt sich der MIV nur noch auf Anwohner\*innen und Anlieger. Dies hat eine Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs und auch von Dauerparkern zur Folge.

Durchgangsverkehr ist nur noch außen herum möglich, die Wohnstraßen im Inneren werden verkehrsberuhigt, ehemalige Fahrbahnen und Kreuzungen könnten beispielsweise mit Sportplätzen, Grünanlagen und Sitzgelegenheiten ausgestaltet werden.

Deutliche, messbare Verbesserungen wären:

- die Reduzierung des Autoverkehrs
- ein Flächengewinn für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen,
- die Reduzierung des Lärmpegels
- die Senkung des Ausstoßes von Kohlenstoffdioxid und Stickoxiden
- eine Absenkung der Feinstaubbelastung
- die Belebung des Einzelhandels mit entsprechenden Umsatzsteigerungen

Hierzu bedarf eines integrierten Ansatzes mit es flankierenden Begleitmaßnahmen:

Sämtliche benannten Wohnquartiere sind am oder innerhalb des S-Bahnring gelegen und auch mit U-Bahn, Tram und Bus erschlossen - gemeinsam mit der BVG wären Taktveränderungen, Linienverläufe und andere erforderliche Maßnahmen zu prüfen.

Anpassung der Parkraumkonzeption, z. B. die Einrichtung von Anwohnerparkplätzen. Auch die Prüfung einer deutlichen Erhöhung der Gebühren in der Parkraumbewirtschaftung gehört hierzu.

Um die Anwohner\*innen zu überzeugen und deren Zustimmung zu erhalten, bedarf es einer umfassenden Informationskampagne, z.B. auch durch ein Straßenfest, um die Planungen erlebbar zu machen.

Ein Blick über den Tellerrand hinaus belegt, was mit entsprechendem politischem Willen erreicht werden kann. Der Times Square in New York, ehemals eine Hauptverkehrsstraße, ist seit 2009 eine Fußgängerzone, dessen Umwandlung zunächst von wütenden Protesten begleitet wurde. Was jedoch als Modellprojekt begann, konnte wenig später mit großer Zustimmung der Betroffenen auch dauerhaft etabliert werden.