

*Fachgruppe Standards für die
Mobilitätswende (FGSM)*

Empfehlungen für

SUPER
BLOCKS



ESu 2026

Ausgabe 2026
(Stand Juni 2026)

Inhalt

1. Einführung	4
2. Grundlagen	6
2.1 Planungsziele für Superblocks	6
2.2 Prognostizierter Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	8
2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	11
3. Standards für Superblocks	12
3.1 Basisstandard	12
3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	13
3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	15
3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßennetz	20
3.1.4 Routenoptimierung	26
3.2 Regelstandard	27
3.2.1 Blau-grüne Infrastruktur	28
3.2.2 Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung	30
3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	32
3.2.4 Ruhender Verkehr und Multifunktionalität des öffentlichen Raums	37
3.3 Zielstandard	40
3.3.1 Neuorganisation der dauerhaften Kfz-Abstellflächen	42
3.3.2 Gestaltung der Hauptstraßen	43
4. Umsetzung	46
4.1 Partizipation	46
4.1.1 Beteiligungsumfang in den jeweiligen Standards	47
4.1.2 Informierende Formate	50
4.1.3 Konsultierende Formate	52
4.1.4 Kooperative Formate und Vernetzung	55
4.1.5 Temporäre Maßnahmen und künstlerische Formate	57

4.2	Rechtsgrundlagen	58
4.2.1	Umsetzung des Superblock-Konzepts durch das Straßenverkehrsrecht	58
4.2.2	Maßnahmen der Straßenbaulast: Bauliche Veränderungen am Straßenkörper	60
4.2.3	Umnutzung von Kfz-Verkehrsflächen: Erfordernis einer Teileinziehung?	61
4.2.4	Einbahnstraßen	62
4.2.5	Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen	63
4.3	Rahmenplanung für die stadtweite Umsetzung	64
4.3.1	Räumliche Einteilung	65
4.3.2	Vernetzung der Superblocks	66
4.3.3	Raumtypische Entwicklungsziele	67
4.3.4	Realisierungsstrategie	68
5.	Entwicklung der ESu	69
5.1	Changing Cities e.V.	69
5.2	Mitglieder der FGSM	70
5.3	Offene Fragen aus der öffentlichen Konsultation	71
5.4	Nutzungsrechte	71
6.	Verzeichnisse	72
6.1	Erläuterung von Fachbegriffen und Abkürzungen	72
6.2	Quellen	84
6.3	Impressum	90

1. Einführung

Was sind Superblocks?

Superblocks sind städtische Quartiere mit hoher Lebensqualität, guter Klimaresilienz, mit sicherer Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV-Infrastruktur und ohne Kfz-Durchfahrtsverkehr.

Wie werden Stadtviertel zu Superblocks?

Die Entwicklung zu einem Superblock ist ein kontinuierlicher Prozess. Wir empfehlen die Planung und Umsetzung entlang von drei Meilensteinen:

- Für den **Basisstandard** wird der Verkehr neu geordnet. Die Verkehrsführung und einzelne Knotenpunkte werden so gestaltet, dass im gesamten Superblock Anliegerzonen ohne Kfz-Durchfahrtsverkehr entstehen. Der Fuß- und Radverkehr sowie die Wege zu den ÖPNV-Haltestellen werden attraktiver und bequemer, die Wohnqualität steigt. Menschen aller Altersgruppen sind sicherer, aktiver und selbstständiger mobil. So gibt es deutlich weniger Anlässe für Autofahrten, und der verbleibende Kfz-Durchfahrtsverkehr findet auf den dafür ausgelegten Hauptstraßen statt (siehe auch Verkehrsverdunstung, → [Kapitel 2.2](#)).
- Im **Regelstandard** werden zentrale Plätze und Straßenbereiche im Superblock umgestaltet und begrünt. Die Aufenthaltsqualität für die Anwohnenden und die Nutzbarkeit für die Verkehrsarten des Umweltverbunds steigt. Der lokale Einzelhandel, Erholungsflächen und die weitere Infrastruktur werden nach dem Leitbild der 15-Minuten-Stadt gestärkt. Die Erreichbarkeit der Ziele im Superblock ist für Menschen mit und ohne Kfz möglich.
- Auf dem Weg zum **Zielstandard** werden jedes Jahr weitere Straßenbereiche und benachbarte Quartiere in die Planungen einbezogen. Damit werden auch die stadtweiten Verkehrsverbindungen für den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr attraktiver. Kfz-Dauerstellplätze werden auf private und gewerbliche Flächen verlagert, soweit noch Bedarf für sie besteht. Auf den Hauptverkehrsstraßen findet eine parallele

Entwicklung statt: Während das Kfz-Verkehrsaufkommen weiter sinkt, wird die Infrastruktur für die Verkehrsarten des Umweltverbunds ausgebaut. Stadtweit entstehen Biotop- und Grünzüge. Starkregen und Hitzewellen werden abgemildert. Die Lebensqualität steigt in der gesamten Stadt.

Wer hat die Empfehlungen erarbeitet?

Die „Empfehlungen für Superblocks“ werden seit 2023 von der „Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende“ (FGSM) bei Changing Cities erarbeitet. In die Erarbeitung fließen Erfahrungen ein, die bundesweit und im europäischen Ausland in Superblock-Projekten gesammelt werden. Die Empfehlungen knüpfen an den Stand der Technik an und beziehen Erkenntnisse aus aktuellen Forschungsprojekten ein.

Ein Entwurf der Empfehlungen wurde in einer Konsultationsphase vom 12.01.2026 bis 22.02.2026 öffentlich diskutiert. 233 fachliche Kommentare wurden eingearbeitet oder mit einer nachvollziehbaren Begründung abgelehnt. Die vorliegende Version wurde vom Vorstand des Changing Cities e.V. verabschiedet und am 11.06.2026 veröffentlicht.

Wer kann die Empfehlungen anwenden?

Regelwerke für die verkehrliche Infrastruktur in Deutschland werden vorwiegend von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) erarbeitet (z. B. RASt, EFA, E Klima). Ihre Veröffentlichungen beschreiben etablierte Standards und werden von den zuständigen Behörden zum Teil als verbindlich anerkannt. Die FGSM möchte diese Arbeit für innovative Bereiche der Mobilitätswende ergänzen und die zum Teil seit 20 Jahren nicht aktualisierten Regelwerke um Erkenntnisse des aktuellen Forschungs- und Wissensstands erweitern, insbesondere im Bereich der Mobilitätswende und Klimaanpassung. Aussagen aus neueren Regelwerken sowie anstehenden Aktualisierungen bspw. der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) insbesondere hinsichtlich des Kfz-Parkens, Standards für die Nahmobilität und blau-grüner Infrastruktur werden von der FGSM begrüßt. Sie zeigen, dass sich die Fachdiskussionen annähern und gegenseitig ergänzen können.¹

Die vorliegenden Empfehlungen für Superblocks (ESu) werden mit dem Anspruch erarbeitet, von zuständigen Behörden als technisches Regelwerk der 2. Kategorie („R2“) anerkannt zu werden. Die FGSM und Changing Cities e.V. empfehlen die Anwendung als Stand der Technik. Jede Behörde kann die Verbindlichkeit für ihren Zuständigkeitsbereich definieren. Beispielsweise können Fördermittelgeber ihre Bewilligungsbescheide an die Einhaltung der Standards der ESu knüpfen.

Kontakt

Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM)

Ansprechpartner:
Florian Keiper

Changing Cities e.V.
Oberlandstraße 26-35
12099 Berlin

E-Mail:
fgsm@changing-cities.org

Telefon:
+49 30 2578 1125

¹ fgsv.de

2. Grundlagen

Das Grundlagenkapitel beschreibt die Planungsziele für Superblocks (→ [Kapitel 2.1](#)) und erläutert das zentrale Wirkprinzip der „Verkehrsverdunstung“ auf den Haupt- und Nebenstraßen (→ [Kapitel 2.2](#)). Mit der Realisierung der 15-Minuten-Stadt (→ [Kapitel 2.3](#)) wird die individuelle Mobilität dabei sogar verbessert.

2.1 Planungsziele für Superblocks

„Superilles“ in Barcelona, „Low Traffic Neighbourhoods“ in London, „Supergätzl“ in Wien oder die Pariser „Ville du quart d’heure“ (15-Minuten-Stadt) sind städtebauliche Innovationen für Lebensqualität, sichere Mobilität, Klimaschutz und Klimaresilienz.² Seit 2019 überträgt Changing Cities, unterstützt durch die Erfahrung vieler lokal engagierter Initiativen sowie in der Stadt-, Verkehrs- und Mobilitätsplanung beruflich Tätiger, diese planerischen Konzepte auf die Situation in deutschen Städten.³ Dabei lassen sich die neuen Ansätze auch mit ähnlichen, älteren Verkehrsberuhigungselementen aus den 1970/80er Jahren verbinden, wie z. B. im Berliner Graefekiez oder in Nürnberg-Gostenhof.

Deutschlandweit sind inzwischen über 100 bürgerschaftliche Superblock-Initiativen aktiv, viele haben lokale Begriffe geprägt.⁴ In Berliner Zeitungen wird leidenschaftlich über „Kiezblocks“ debattiert, in Hamburg heißt es „Superbüttel“, in Köln „Superveedel“, in Leipzig und Wiesbaden „Superblock“, in Darmstadt „Heinerblocks“ oder in Freiburg „Freiblocks“.

Bei der Umsetzung zeigen sich jedoch oftmals starke Beharrungskräfte der autozentrierten Verkehrsplanung.⁵ Die Idee des Superblocks lief Gefahr, durch zu einfache und gestalterisch unattraktive Umsetzungen ihre beabsichtigte Wirkung zu verfehlen.⁶ Daher sieht sich die bei Changing Cities e.V. tätige „Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende“ (FGSM) aufgerufen, den „Stand der Technik“ für Superblocks zu beschreiben. Gleichzeitig wollen wir die Innovationskraft

des Konzepts stärken und es für etablierte Planungs- und Förderstrukturen passend machen. Die FGSM hat deshalb offene Standards entwickelt, die das Konzept „Superblock“ definieren, es vor Vereinnahmung schützen und dennoch seine Weiterentwicklung ermöglichen.

Superblocks lösen vielfältige Probleme

Städte stehen vor der akuten Herausforderung, die Ursachen der Erderwärmung zu begrenzen (Mitigation) und sich gleichzeitig an ihre Folgen anzupassen (Adaptation). Die Treibhausgasemissionen sind auf Netto-Null zu begrenzen, die Resilienz gegenüber Extremwetterlagen ist zu steigern. Diese Transformation mit sicherer Mobilität und hoher Lebensqualität für alle zu verbinden, ist die zentrale Aufgabe aktueller Stadtentwicklung.⁷

Die Gestaltung urbaner Gebiete nach dem Superblock-Prinzip verfolgt folgende Ziele:⁸

- a) **Verkehrssicherheit:** Die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten im Straßenverkehr soll sich kontinuierlich Null annähern („vision zero“⁹). Vor allem sind hierfür rechtliche, technische und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsanpassung für Kfz bei Fahr- und Abbiegevorgängen durchzusetzen.¹⁰ Evaluationen verkehrsberuhigter Wohngebiete in Berlin und London haben gezeigt, dass Sachschäden sowie die Anzahl der Verletzten/Getöteten stark gesunken sind.^{11 12 13} Dies ent-

2 Rueda-Palenzuela 2019; Polonyi 2021

3 rad-xhain 2019; radbezirk-lichtenberg 2019; radpankow 2020

4 Changing Cities 2025

5 Stratmo 2026

6 Schubert 2022; Latz 2025

7 Dasgupta et al. 2022

8 Bauer/Stein 2022

9 DVR 2012

10 Stülpnagel/Binnig 2022

11 Bezirksamt Neukölln 2025

12 Haarbach 2025

13 Walker 2025

lastet auch die Gesellschaft von hohen Folgekosten. Auch das subjektive Sicherheitsempfinden („Wie sicher fühle ich mich, wenn ich unterwegs bin?“) spielt eine wichtige Rolle, z. B. in der Nutzung des Fuß- und Radverkehrs, und muss daher gestärkt werden.^{14 15}

- b) **Mobilität:** Mobilität ist die Voraussetzung, um am wirtschaftlichen und sozialen Leben teilnehmen zu können. Der dafür notwendige Verkehr muss so gestaltet werden, dass die Bedürfnisse von Menschen in verdichteten Innenstädten, suburbanen Räumen und ländlichen Gebieten auch unter Gerechtigkeitskriterien berücksichtigt werden. Konkret bedeutet dies, Wege des Alltags durch Infrastrukturplanung zu verkürzen (Mischung von Wohnen, Handel, Arbeitsstätten in einer „15-Minuten-Stadt“) und die Verkehrsinfrastruktur des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV, Regional- und Fernbahn) zu stärken und barrierefrei zu gestalten.
- c) **Klimaschutz:** CO₂-Emissionen in Deutschland müssen gemäß internationalen Verträgen bis 2045 auf Netto-Null sinken.¹⁶ Hinzu kommen Verpflichtungen aus einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts, des Klimaschutzgesetzes und weiteren nationalen Grundlagen. Im Verkehrssektor ist dieses Ziel nur realistisch erreichbar, wenn die Kfz-Fahrleistung halbiert und vollständig auf Elektroantrieb umgestellt wird. Im gleichen Zeitraum ist die Nutzung des Umweltverbunds in etwa zu verdreifachen.^{17 18} Superblocks sind ein wesentlicher Baustein für diesen Wandel.
- d) **Klimaanpassung:** Flächen sollen so angepasst werden, dass ein Leben im verdichteten Stadt-raum unter den Bedingungen des Klimawandels möglich bleibt. Großflächige Entsiegelung, schattenspendende Bepflanzung und weitere Blau-Grüne-Infrastruktur beugen Hitzeinseln vor, fördern die Starkregenresilienz und die Artenvielfalt in der Stadt.¹⁹

- e) **Lebensqualität und Umweltgerechtigkeit:** Die Verlangsamung der Klimaveränderungen, die Resilienz bei Extremwetterlagen und die sichere Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sind bereits wesentliche Faktoren für die Lebensqualität. Die Gestaltung nach Superblock-Prinzipien zielt darüber hinaus auf weitere Faktoren, insbesondere die Stärkung des sozialen Zusammenhalts, der nachbarschaftlichen Beziehungen und aktiver Mobilität.²⁰ Nachweislich führt dies zu signifikanten Steigerungen der Gesundheit, Lebensqualität und Lebenserwartung.²¹
- f) **Gesundheit:** Der Kfz-Verkehr ist heute einer der wesentlichen Treiber für Belastungen der öffentlichen Gesundheit und verursacht hohe Kosten. Direkte Emissionen durch Lärm-, Feinstaub- und Hitzebelastung, Flächenkonkurrenz mit Grün-, Spiel- und Erholungsräumen sowie psychischer Stress und inaktive Lebensverhältnisse werden durch den Kfz-Verkehr in Städten wesentlich negativ beeinflusst. Das betrifft insbesondere junge und alte, aber auch vorgeschädigte Personen.²²
- g) **Wirtschaftlichkeit:** Autobesitzer*innen in Deutschland unterschätzen die Gesamtkosten ihres eigenen Pkw systematisch um bis zu 50 Prozent. Kosten in Größenordnungen von 600 Milliarden Euro pro Jahr belasten die privaten Haushalte. Ein Großteil davon verfällt unproduktiv und ressourcenverschwendend durch den Wertverlust parkender Autos.^{23 24 25}

Die Planung von Superblocks hängt eng mit der kommunalen Rahmenplanung zusammen und lässt sich mit vorhandenen oder zukünftigen kommunalen Konzepten verknüpfen (z. B. SUMP, Nahmobilitäts-, Parkraum-, Lärmaktions-, Luftreinhalte-, Hitzeaktionsplanung, Klimaschutz- und -anpassungskonzept etc.). Auf dieses Thema wird in → [Kapitel 4.3](#) genauer eingegangen.

14 Polizei Berlin 2024, S. 5

15 BASt 2025

16 KSG, § 3

17 UBA 2025

18 FGSV E Klima 2022

19 Umweltbundesamt 2021

20 SenMVKU 2023

21 BMUB 2016

22 World Health Organization (WHO) 2021; Adli 2017

23 Andor et al. 2020

24 Allianz 2024

25 Versteckte Kosten besonders plastisch vorgerechnet in: Gossling, Stefan; Kees, Jessica; Litman, Todd (2022): The Lifetime cost of a car

2.2 Prognostizierter Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen

Die Entscheidungen der öffentlichen Hand über den Ausbau verkehrlicher Infrastruktur setzen den Rahmen für individuelle Mobilitätsentscheidungen und damit für die quantitative und qualitative Entwicklung von Verkehrsströmen. Dieser Zusammenhang ist seit Jahrzehnten unter dem Stichwort „induzierte Nachfrage“ verkehrswissenschaftlich anerkannt.²⁶

Neue Verkehrsangebote – sei es ein Flughafen, eine ICE-Strecke, eine Autobahn, eine Straßenbahnlinie, eine neue Brücke für den Fuß- und Radverkehr oder ein Zebrastreifen – verändern das Angebot und beeinflussen damit für den jeweiligen Mobilitätsanlass die individuelle Wahl des bestmöglichen Verkehrsmittels und des daraus resultierenden Weges. In der Summe beeinflusst die Verkehrsinfrastruktur nicht nur tagesaktuelle Entscheidungen, sondern auch langfristig wirksame Wohnort- und Standortentscheidungen,

welche die Stadtentwicklung auf Jahrzehnte prägen. Ebenso haben nicht-verkehrliche Maßnahmen, wie z. B. eine Änderung der Flächennutzungsplanung, Home-Office-Regelungen oder Glasfaserausbau, deutliche Auswirkungen auf die Länge und Häufigkeit von Wegen.

Öffentliche Infrastrukturentscheidungen setzen also den Rahmen, innerhalb dessen die individuelle Verkehrsmittelwahl langfristig stattfindet. Wenn eine Infrastruktur ausgebaut wird, bietet sie Möglichkeiten für zusätzlichen Verkehr und wird dafür genutzt. Wird eine Infrastruktur zurückgebaut, so löst sich ein großer Teil des bisherigen Kfz-Verkehrs weitgehend auf, z. B. durch Verlagerung auf andere Mobilitätsformen. Der Effekt wird seit über 20 Jahren als „traffic evaporation“ oder „Verkehrsverdunstung“ bezeichnet und ist durch zahlreiche Studien belegt.²⁷

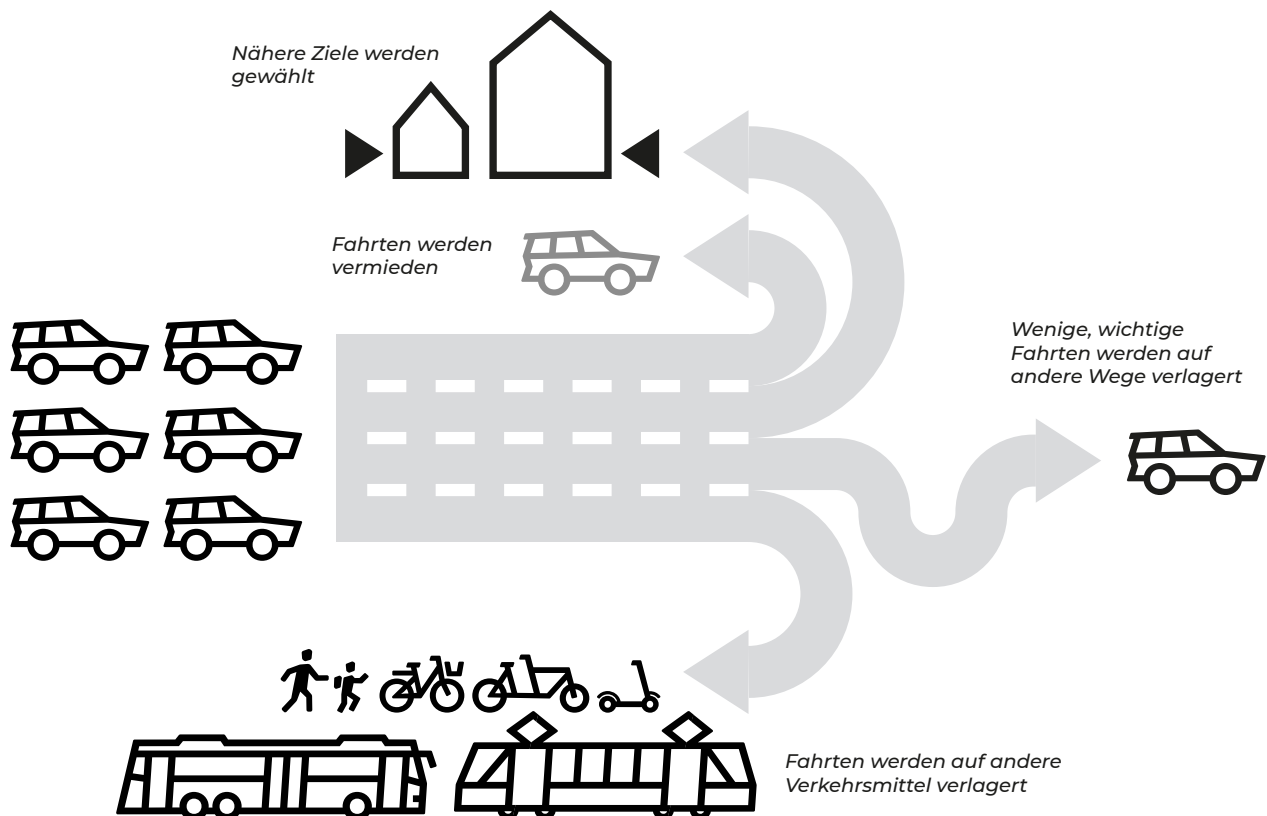


Abb. 1: Wirkungsweisen der Verkehrsverdunstung (Pröttel 2020)

26 Aichinger/Lennard 2022

27 Nello-Deakin 2022; bereits in den 1980er Jahren wurden Superblock-Konzepte entwickelt, vgl. Smith/Appleyard 1981, Seite 29

In Superblocks wird dieser Effekt planvoll genutzt, damit der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV wachsen können und der Kfz-Verkehr abnehmen kann. Für die Stadtentwicklung im Superblock gelten daher folgende **Planungsziele**:

- a) Die lokale Infrastruktur, z. B. für Handel, Dienstleistung, Bildung, Erholung wird gefördert.
- b) Alle Wege im Superblock werden für den lokalen Fußverkehr, den Radverkehr sowie für die Erreichbarkeit und den Vorrang des ÖPNV optimiert.
- c) Die Erreichbarkeit für Polizei und Rettungsdienste, für Menschen mit blauem EU-Parkausweis²⁸, mit orangefarbenen Parkausweis²⁹, Warenanlieferung, Abfallentsorgung, Handwerk, Pflegedienste und den sonstigen Wirtschaftsverkehr werden gewährleistet oder sogar verbessert.³⁰
- d) Die Erreichbarkeit für private Kfz und Car-sharing wird in der Regel gewährleistet, jedoch ist die Routenführung und das Flächenangebot für Stellplätze im öffentlichen Raum zugunsten der anderen Prioritäten zu begrenzen.
- e) Kfz-Verkehr ohne lokalen Bezug wird ausschließlich auf dem Netz der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen³¹ geführt. Dieses Netz ist in der Hierarchie genau für diese Verbindungsfunktion konzipiert. Sogenannte „Schleichwege“ durch das Nebenstraßennetz ohne dort gelegenes Ziel oder Quelle werden wirksam unterbunden.

Alle verkehrlichen Verbesserungen sind insbesondere auf die Anforderungen von Gruppen mit besonderen verkehrlichen Bedürfnissen wie Kindern, Senior*innen und Personen mit Beeinträchtigungen auszurichten.

Studien zu unterschiedlichen Fallbeispielen belegen, dass auf diese Weise nicht nur die Anwohnenden profitieren. Entgegen gängiger Vermutungen sind positive Effekte zugunsten des

Einzelhandels³² und zugunsten von Menschen mit unterdurchschnittlichem Einkommen³³ festzustellen. Der Kfz-Verkehr in Superblocks verringert sich deutlich (im Schnitt um ca. 30 %). Auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen steigt er nach einer kurzen Phase der Gewöhnung kaum an (ca. 1 %), da andere Wege und Verkehre gewählt werden.³⁴

Bei flächendeckender Umsetzung sind Netzwerkeffekte³⁵ zu erwarten, die sogar eine deutliche Entlastung der Hauptverkehrsstraßen – den wichtigsten Verbindungsstraßen im städtischen Straßenverkehr – um ca. 20 % bewirken können³⁶. Hintergrund ist, dass zahlreiche Wege auf andere, nun attraktivere Verkehrsmittel, insbesondere den Fuß- und Radverkehr, verlagert und mehr Angebote im Nahraum wahrgenommen werden. Davon profitieren insbesondere der ÖPNV sowie Rettungs- und Wirtschaftsverkehr. Der Effekt der Verkehrsverdunstung wird selbst von Fachplaner*innen regelmäßig unterschätzt.³⁷

Neue Auslegung der Hauptverkehrsstraßen

Eine durch Superblocks angestoßene Verkehrsverlagerung oder auch Verkehrsverdunstung wird zusätzlich unterstützt, indem die hochwertigen Wegenetze der Superblocks auch an den Hauptverkehrsstraßen auf ausgebaute Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur treffen. Verschiedene Bereiche der Stadt sollen so verbunden werden, dass neben dem Kfz-Verkehr auch Straßenbahn und Bus sowie Radverkehr flüssig vorankommen. Ebenso müssen die Hauptstraßen den lokalen Fußverkehr und die sichere Anbindung der Anliegergrundstücke gewährleisten. So wird eine gute und komfortable Erreichbarkeit nah gelegener Ziele und eine sinnvolle Verknüpfung der Superblocks garantiert. Folgende **Gestaltungsprinzipien** sind für die Hauptverkehrsstraßen zu beachten:

28 EU-weit gültiger Parkausweis für Menschen mit Behinderung, ADAC 2025

29 Parkausweis für besondere Gruppen Schwerbehinderter nach den Regelungen der Bundesländer

30 Goodman et al. 2021; Abran 2023

31 Als übergeordnetes Netz gelten die Straßen der Verbindungsfunktionsstufe 0–III der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV RIN 2008). Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV–V sollten in der Regel in das Nebenstraßennetz des Superblocks integriert werden.

32 Große/Böhmer 2019

33 Voce/Walker 2023

34 Thomas/Aldred 2023

35 wikipedia.org/wiki/Netzwerkeffekt

36 Burgen 2019; Mueller et al. 2019

37 Cairns et al. 2002

- a) Sichere, bauliche Trennung der Wege für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr (z. B. durch Bordsteine oder Grünstreifen)
- b) Entflechtung der Hauptverkehrsachsen für die Verkehrsarten (z. B. durch Radschnellverbindungen an Gleistrassen)
- c) Sichere Gestaltung der verbliebenen Knotenpunkte, an denen sich die getrennten Verkehrswege und Netzebenen treffen bzw. kreuzen, mit Vorrang für den ÖPNV
- d) Sichere und hochwertige Querungsmöglichkeiten in kürzeren Abständen entsprechend dem Querungsbedarf auch abseits der Knotenpunkte (z. B. lineare Mittelinseln).

Die Umsetzung eines Superblocks kann grundsätzlich auch unabhängig von einer Umgestaltung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen erfolgen. Gegebenenfalls weichen auch die Zuständigkeit für Planung und Umsetzung (der Baulastträger) zwischen den Netzebenen ab. Dennoch ist für eine vollständige Umsetzung des Konzepts in der Regel eine Anpassung der Hauptverkehrsstraßen sinnvoll und sollte daher immer mitgedacht werden. Veränderungen sind dort oft von vielen Faktoren abhängig (z. B. geänderte Führung und Bevorrechtigung des ÖPNV sowie Anpassung aller im Straßenverlauf betroffenen LSA-geregelten Kreuzungen) und benötigen entsprechend zeitlichen Planungsvorlauf. Die verträgliche Gestaltung des Hauptstraßennetzes ist daher Bestandteil des Zielstandards (→ [Kapitel 3.3.2](#)).

2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt

Mobilität ermöglicht die Teilhabe am wirtschaftlichen und sozialen Leben. Verfügbare Verkehrsmittel, aber auch kurze und attraktive Wege zu alltäglichen Zielen verbessern die Mobilität. Dort, wo ausschließlich in die Beschleunigung der Kfz-Verkehrsinfrastruktur investiert wird, kommt es zur Zersiedelung und Ausdünnung der lokalen Infrastruktur.³⁸ Die Verlängerung der Wege verschlechtert in der Folge die allgemeine Mobilität. Kurze Wege verbessern sie. Es ist deshalb elementar wichtig, gerade für die Wege des täglichen Bedarfs eine urbane, kleinräumige Nutzungsmischung zu sichern.

Hierbei ist auch das konstante Reisezeitbudget zu erwähnen, wonach Menschen weltweit im Schnitt etwa 70-90 Minuten täglich unterwegs sind, unabhängig von Zeit, Ort oder Verkehrsmittel. Dies wird auch als „Marchetti-Konstante“ bezeichnet. Trotz technologischem Fortschritt und höherer Geschwindigkeiten bleibt diese Zeit stabil – stattdessen steigen die zurückgelegten Distanzen. Zeitgewinne werden nicht eingespart, sondern in längere Wege investiert. Dies führt langfristig zu veränderten Raumstrukturen, etwa Zersiedelung, größerer Trennung von Wohnen, Arbeit und Freizeit, und macht den ursprünglichen Vorteil höherer Geschwindigkeiten wieder zunichte (Rebound-Effekt). Auch Verkehrs- und Infrastrukturpolitik können die Verkehrsmenge daher nur begrenzt senken, da sich das Verhalten anpasst. Wird das Zeitbudget überschritten, reagieren Menschen mit Anpassungen wie Umzug oder Jobwechsel. Insgesamt zeigt sich, dass Mobilität weniger durch Technik begrenzt wird als durch stabile Zeit- und Budgetrestriktionen der Menschen.³⁹

Das Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“⁴⁰ oder der „15-Minuten-Stadt“ ist daher ein wesentlicher Teil der städtebaulichen Entwicklung einer Struktur von Superblocks. Die täglichen Erledigungen sollen in einem Radius von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad möglich sein.⁴¹ Das schont das persönliche Zeitbudget und schafft Flexibilität auch für weiter entfernte Ziele. Diese Stadtentwicklung

erfordert das Zusammenspiel vieler Akteure und kann nicht einfach angeordnet werden. Drei Handlungsfelder stehen im Vordergrund:

- a) **Freiflächen und Erholung:** In dicht bebauten Stadtvierteln ist der Straßenraum oft die einzige auf kurzem Weg erreichbare Freifläche. Diese für Spiel, Erholung, sozialen Austausch und Verbesserung des Mikroklimas nutzbar zu machen, ist das Ziel vielfältiger Gestaltungsoptionen im Superblock.
- b) **Handel, Gastronomie, Gesundheit und Gewerbe:** Gewerbetreibende profitieren sowohl durch die höhere Flächeneffizienz und Nutzung des öffentlichen Raums als auch durch die gesteigerte Aufenthaltsqualität und somit mehr Laufkundschaft. Als private Akteure reagieren Gewerbetreibende besonders sensibel und schnell auf Veränderungen des lokalen und verkehrlichen Umfeldes. Bereits vorhandene Trends in der Umsatzentwicklung können in neu entstehenden Superblocks positiv oder negativ verstärkt werden. Wichtig ist daher eine kundenorientierte Verkehrsplanung⁴² (→ [Kapitel 3.1.4](#)).
- c) **Einrichtungen für Bildung und Soziales:** Die räumliche Versorgung mit Kitas, Schulen, Freizeit- und Senioreneinrichtungen kann von den Kommunen durch Trägerschaft oder Finanzierung direkt beeinflusst werden. Die Entwicklung unterliegt jedoch langfristigen Planungsprozessen. Umso wichtiger ist es, die Perspektive der Superblockentwicklung mit der Planung der kommunalen Einrichtungen abzustimmen. → [Kapitel 4.3](#) gibt hierfür Hinweise.

38 Conlan/Slaughter 2024

39 Randelhoff, Martin (2018)

40 SenSWB 2023

41 paris.fr 2022

42 Schneidmesser/Betzien 2021

3. Standards für Superblocks

Der **Basisstandard** ermöglicht eine schnelle und kostengünstige Umsetzung eines Superblocks mit dem Ziel, den Kfz-Durchfahrtsverkehr zu unterbinden. Er kann als „Superblock light“ verstanden werden und bildet die verkehrliche Basis für einen umfassenden Stadtentwicklungsprozess. Dieser Standard kann durch das Straßen- und Tiefbauamt eigenständig umgesetzt werden.

Der **Regelstandard** knüpft unmittelbar an das Erreichen des Basisstandards an. Aufbauend auf der neuen Verkehrsführung wird der öffentliche Straßenraum sicherer gestaltet und neu genutzt. Projekte, welche die Anforderungen des Basis- und Regelstandards dauerhaft unterschreiten, sind unwirksam und sollten nicht als Superblock bezeichnet

werden. Eine Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachbereiche der Verwaltung wird empfohlen.

Der **Zielstandard** vollendet die begonnenen Maßnahmen innerhalb des Quartiers und verknüpft die Superblocks einer Stadt flächendeckend. Nachhaltige Mobilität, Biodiversität, Klimaanpassung und Wohnqualität werden im gesamtstädtischen Zusammenhang geplant. Dies geschieht unter anderem durch eine Umgestaltung des Hauptstraßennetzes. Die Umsetzung sollte idealerweise im Rahmen einer integrierten Planungsgruppe mit Einbindung der politischen Leitungsebene erfolgen.

Die folgenden Abschnitte beschreiben die drei Standards als Leitbilder und konkretisieren sie durch passende Maßnahmenpakete.

3.1 Basisstandard

Anliegerzonen ordnen die Verkehrsführung neu und bilden die Grundlage für Superblocks. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit und schaffen Raum für die Umgestaltung. Der Kfz-Durchfahrtsverkehr wird durch Modalfilter unterbunden. Fuß- und Radverkehr erhalten durch den Rückgang des Kfz-Verkehrs mehr Platz. Der Radverkehr findet grundsätzlich auf der Fahrbahn statt, der Fußverkehr wird sicher geführt.

Handel, Gastronomie und Gewerbe profitieren von einer höheren Aufenthaltsqualität, die zu mehr Laufkundschaft im Superblock führt. Temporäre Interventionen von Initiativen – etwa Wanderbaumalleen, Stadterrassen oder Parklets – machen die Ziele des Superblocks sichtbar und erlebbar.

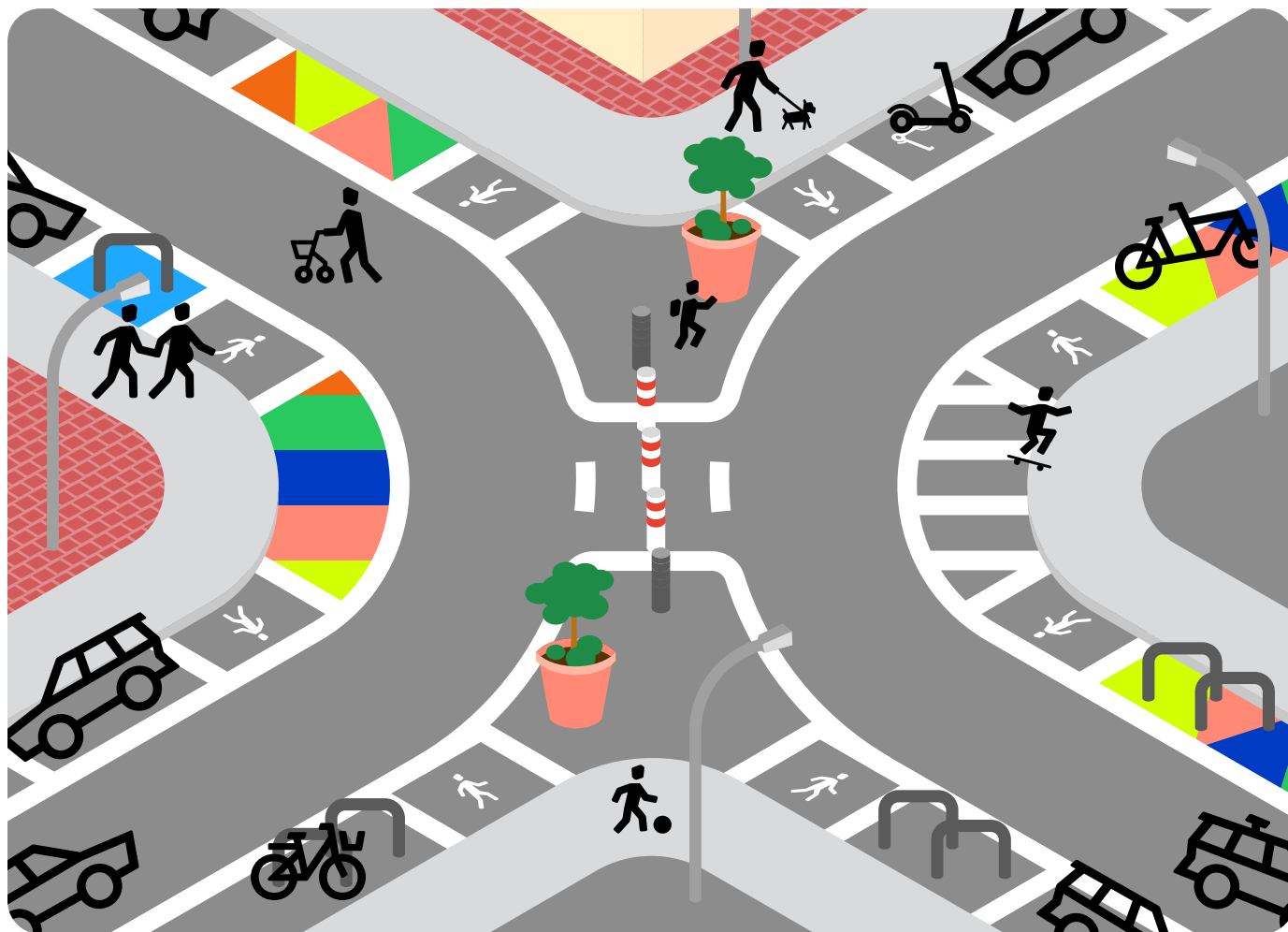


Abb. 2: Ein Modalfilter ordnet und beruhigt den Verkehr im Quartier. Einfache Maßnahmen, wie markierte vorgezogene Seitenräume und Fahrradabstellanlagen verbessern die Situation für den Fuß- und Radverkehr im Bestand.

3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen

Das Gebiet eines Superblocks wird in der Regel von Hauptverkehrsstraßen umrahmt. Die darin liegenden Nebenstraßen werden in Anliegerzonen eingeteilt. An definierten Einmündungen können Kfz in den Superblock einfahren und alle Grundstücke einer Anliegerzone erreichen. Zwischen den Anliegerzonen bestehen direkte Wegeverbindungen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr, nutzbar auch für Einsatz- und Rettungs-

fahrzeuge, jedoch nicht für den allgemeinen Kfz-Verkehr. Auf diese Weise ist der Straßenraum im Superblock für den Umweltverbund und für den Kfz-Anliegerverkehr ausgelegt. Ortsfremder Kfz-Durchfahrtsverkehr verbleibt auf den dafür vorgesehenen Hauptverkehrsstraßen. Diese klare Führung ist die entscheidende Neuerung gegenüber bisherigen Verkehrsberuhigungs-Konzepten, die den Kfz-Verkehr nur verlangsamen sollen, aber oft nicht verringern.

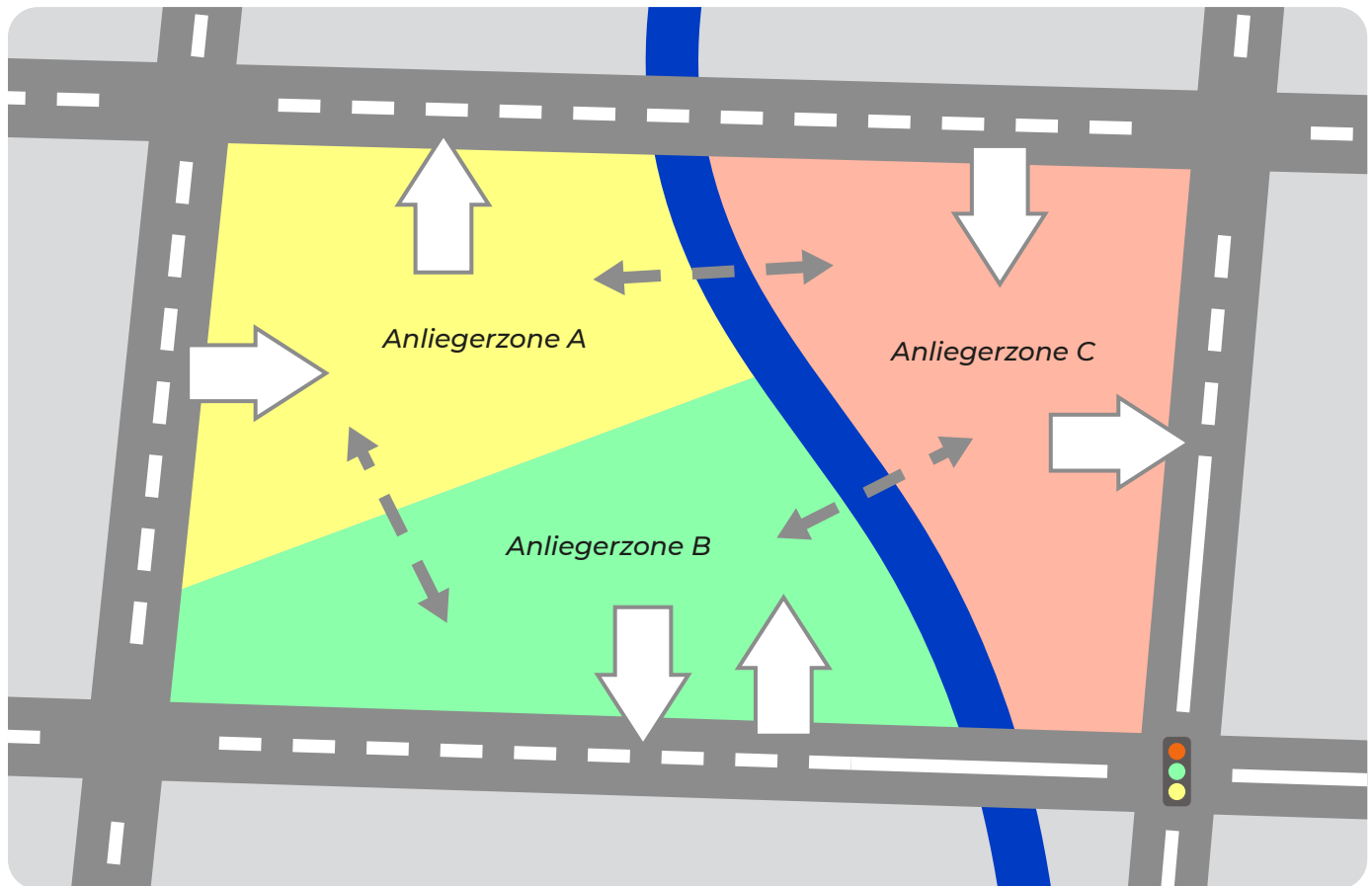


Abb. 3: Schematische Darstellung eines Superblocks mit drei Anliegerzonen

Abbildung 3 stellt das Prinzip schematisch dar: Vier Hauptverkehrsstraßen (dunkelgrau) umschließen das Stadtquartier, ein Fließgewässer (blau) durchquert das Gebiet. Entsprechend topografischer und städtebaulicher Gegebenheiten werden die drei Anliegerzonen A, B und C definiert, in die Kfz von den Hauptverkehrsstraßen ein- und ausfahren können (dicke Pfeile). Direkte Wege zwischen den Anliegerzonen sind dem Umweltverbund vorbehalten (gestrichelte Pfeile).

Je nach lokalen Gegebenheiten können Superblocks aus einer einzelnen Anliegerzone oder

mehreren Anliegerzonen bestehen. Die Grundregel ist aber immer gleich: Jede Anliegerzone ist mit dem Kfz erreichbar, aber nicht durchquerbar.

Die Grenzen von Anliegerzonen werden größtenteils durch vorhandene städtebauliche Strukturen gebildet, z. B. Häuserblöcke, Parkanlagen, Stadtplätze, Bahndämme oder Gewässer. Die Wegeverbindungen zwischen den Anliegerzonen sind mit Modalfiltern (→ Kapitel 3.1.2) so zu gestalten, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der Rettungsdienste passieren können und der sonstige Kfz-Verkehr herausgefiltert wird.

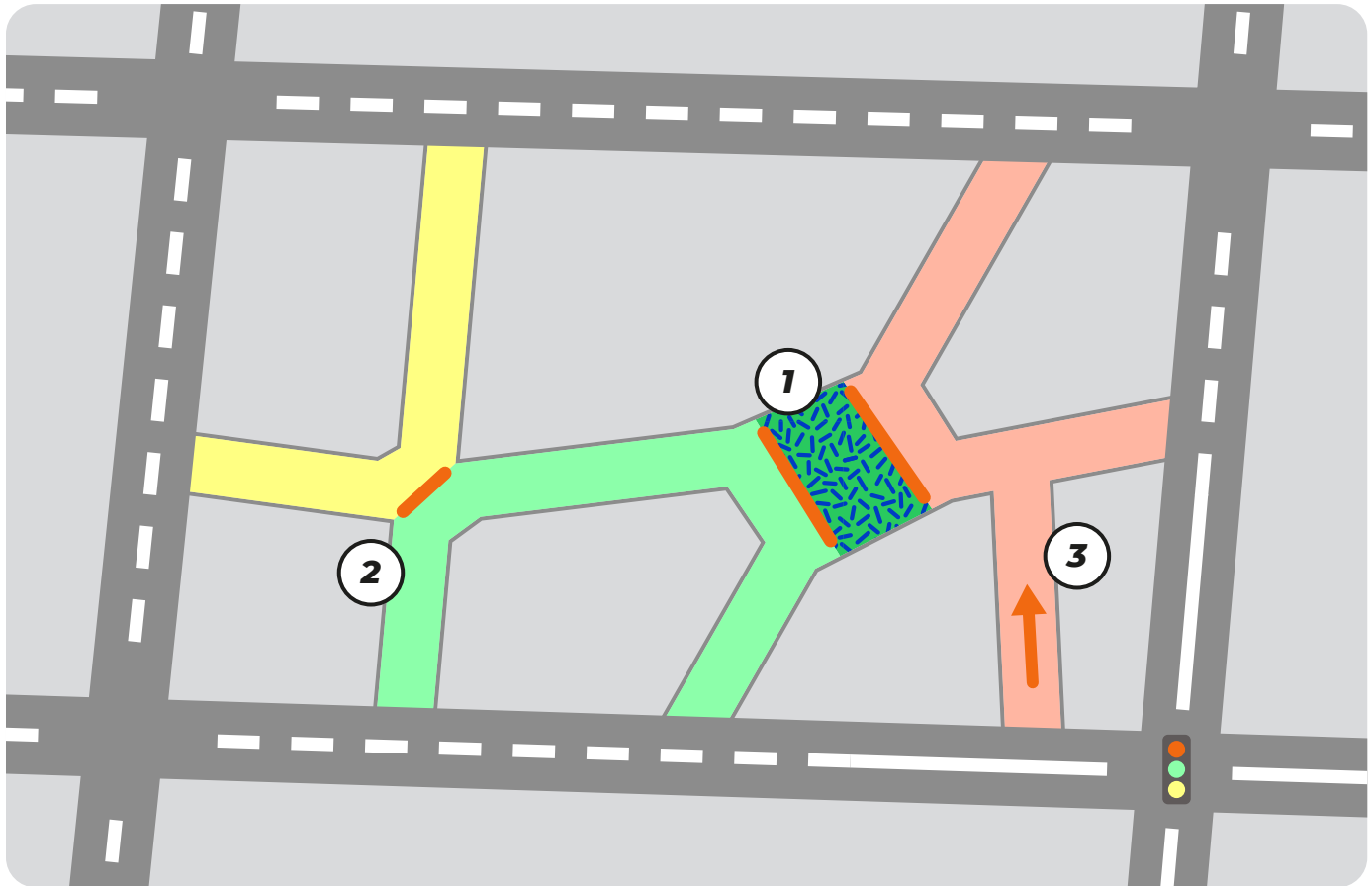


Abb. 4: Wirkungsweise unterschiedlicher Modalfilter

Abbildung 4 stellt vereinfacht dar, wie die Anliegerzonen schon durch wenige Modalfilter gebildet werden und ein ganzes Stadtviertel zum Superblock umwandeln können:

- Durch eine Straßenumnutzung (1) werden die grüne und die rote Anliegerzone getrennt, dazwischen entsteht ein vielfältig nutzbarer Stadtplatz, z. B. für Entsiegelung, Begrünung und Gastronomie.
- Ein linearer Modalfilter (2) trennt die gelbe und grüne Anliegerzone. Der Kfz-Durchfahrtsverkehr zwischen Nord und Süd löst sich auf, der Fuß- und Radverkehr profitiert von freien Straßen.
- Die schmale Einbahnstraße (3) in Kombination mit dem durchgezogenen Mittelstreifen auf der Hauptstraße gewährleistet, dass die Ampelkreuzung auf der Hauptverkehrsstraße nicht umfahren werden kann.

3.1.2 Gestaltung der Modalfilter

Modalfilter sind bauliche oder andere Maßnahmen an den Einmündungen und Kreuzungen des Superblocks, die den Kfz-Verkehr lenken und herausfiltern. Je nach Gestaltung ermöglichen sie die Durchfahrt nur mit ausgewählten Verkehrsmitteln. Sie

sollten in der Regel so gewählt werden, dass sie den öffentlichen Straßenraum gestalterisch aufwerten:

- Straßenumnutzung:** Straßenabschnitte können für den lokalen Nutzungsbedarf baulich umgestaltet werden, z. B. als Erholungs- und Grünfläche oder Schulstraße. Straßenrechtlich ist dafür eine Teileinziehung erforderlich (→ Kapitel 4.2.3), um die ausschließliche Nutzung durch Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ggf. den ÖPNV abzusichern. Die Umnutzung macht durch die veränderte Gestaltung intuitiv deutlich, dass hier keine Kfz-Nutzung angebracht ist. Zeitweise oder zweckgebundene Freigaben für Kfz sind möglich, z. B. für gewerbliche Anlieger*innen.
- Brücken und Unterführungen:** Fließgewässer, Bahntrassen und andere linienförmige Elemente bilden oft eine natürliche Grenze für Anliegerzonen. Sie können durch Brücken oder Unterführungen exklusiv für den Fuß- und Radverkehr durchlässig gemacht werden. Vorhandene Straßenbrücken können z. B. mit Sitzgelegenheiten zu einer Erholungsfläche umgestaltet werden und so gleichzeitig die Wirkung eines Modalfilters entfalten.

- c) **Lineare Modalfilter:** Diagonal über eine Kreuzung verlaufende Elemente („Diagonalfilter“) oder quer in einer Straße angeordnete Elemente („Querfilter“) geben die Fahrtrichtung für mehrspurige Kraftfahrzeuge auf Kreuzungen eindeutig vor. Als Elemente können Pflanzkübel mit niedrigem Bewuchs, Sperrpfosten o. ä. verwendet werden. Kombinationen mit Gehwegvorstreckungen oder Mittelinseln sind sinnvoll, wobei die Schleppkurven für Ver- und Entsorgungs-LKW/Feuerwehrfahrzeuge beachtet werden müssen.
- d) **Schmale Einbahnstraßen:** Einbahnstraßen sind nur wirksam, wenn sie schmal genug sind, um den Begegnungsverkehr für mehr-

spurige Kraftfahrzeuge physisch zu verhindern⁴³. Oft wird eine Wirkung erst erreicht, wenn zwei gegenläufige Abschnitte aufeinander treffen und so Durchgangsverkehr verhindern. Radverkehr ist entsprechend der VwV-StVO immer in beide Richtungen freizugeben.⁴⁴ Verschwenkungen der Fahrgasse, z. B. durch abwechselnd angeordnete Fahrrad- und Kfz-Stellplätze sowie Grünflächen, fördern die Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit.

Beispiele für gelungene Realisierungen von Modalfiltern finden sich in der Fototafel.

43 Die Breite der Fahrgasse sollte in der Regel 350 cm betragen, um die konfliktfreie Begegnung von Kfz und Fahrrad zu ermöglichen: vgl. ERA Kapitel 7.1

44 Die Verwaltungsvorschrift zur StVO führt seit 2021 verpflichtend („soll“ statt „kann“) zu Zeichen 220 Einbahnstraße, Ziffer 4 IV, aus: „Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden“

Fototafel Modalfilter

Die verlinkten Bilder sind in hoher Auflösung ohne Lizenzbedingungen nutzbar (Creative Commons CC0)



A.1 Straßenumnutzung: Die Einmündung in Kopenhagen wurde baulich so umgestaltet, dass Fuß- und Radverkehr weiter passieren kann und Kfz-Verkehr rechts abbiegt. Die gewonnene Fläche dient der Naherholung.



A.2 Straßenumnutzung: Eine Anliegerstraße in der Nähe einer Schule wurde auf Länge eines Häuserblocks in eine Fußgängerzone mit Sperrpfosten umgewandelt (Staglgasse, Wien). Sitzgelegenheiten und Entsiegelungen erhöhen die Aufenthaltsqualität.



A.3 Brücke: Die Admiralsbrücke in Berlin-Kreuzberg wurde durch einfache Steinblöcke zu einem beliebten Treffpunkt. Obwohl sie rechtlich weiterhin per Kfz befahrbar ist, entfaltet ihre Gestaltung eine verkehrsberuhigende Wirkung.



A.4 Unterführung: Herausnehmbarer Sperrpfosten an einer Bahn-Unterführung zwischen Berlin-Mitte und Berlin-Pankow



A.5 Linearer Modalfilter (temporär): Bereits ein einzelner Diagonalfilter kann als kostengünstige Sofortmaßnahme die Verkehrsströme im gesamten Superblock zugunsten des Umweltverbunds verändern. Sobald sich die Verkehrsführung bewährt hat, sollte die Kreuzung baulich mit blau-grüner Infrastruktur und barrierefrei gestaltet werden.



A.6 Diagonaler Modalfilter (baulich): Der Verlauf baulicher Elemente macht die Verkehrsführung intuitiv erkennbar. Die Gestaltung mit blau-grüner Infrastruktur und Orten für Aufenthalt und Begegnung verbessert die Akzeptanz. Markierungen mit Warnbaken o. ä. werden weitgehend überflüssig.



A.7 Einbahnstraße in Budapest mit schmaler Fahrgasse, eingefasst durch blau-grüne Infrastruktur, barrierefreie Überwege und neugeordnete Stellplätze.



A.8 Gegenläufige Einbahnstraße in der Bizetstraße, Berlin-Pankow. Gegenläufige Einbahnstraßen können den Kfz-Verkehr in einer Fahrradstraße auf das notwendige Minimum reduzieren. Bei der planerischen Abwägung ist der polizeiliche Kontrollaufwand zu berücksichtigen.



A.9 Busschleuse in Kesgrave, Großbritannien. Die bauliche Gestaltung ermöglicht die Nutzung auch durch Rettungsfahrzeuge und macht den Missbrauch durch Privatfahrzeuge unattraktiv. (Foto: David Slater)



A.10 Tramschleuse: Kurze Abschnitte mit Rasengleisen oder anderen Unterbrechungen wirken als effektive Schleuse gegen missbräuchliche Nutzung

Detailanforderungen

In ihrer Detailgestaltung müssen Modalfilter sicherstellen, dass Kraftfahrzeuge wirksam herausgefiltert werden, während Fußgänger*innen, Senioren-Scooter, (mehrspurige) Fahrräder, Rettungsfahrzeuge und andere Berechtigte sicher passieren können. Modalfilter sollten daher die folgenden Anforderungen erfüllen:

- a) **Bordsteinverlauf:** Für eine intuitive, konfliktarme, barrierearme und dauerhafte Lösung sollte der Bordsteinverlauf verändert werden. Die neue Bordsteinkante gibt die neue Verkehrsrichtung für Kfz vor, während die Durchfahrt für Radverkehr, Senioren-Scooter, Rettungsdienste und andere durch eine abweichende Oberflächengestaltung (z. B. glatte Steinpflasterung) abzusetzen ist. Dies kann oftmals ohne Tiefbaueingriff in die Entwässerung realisiert werden, z. B. mithilfe von Mittelinseln. So lässt sich die neue Verkehrsführung StVO-konform ohne die gestalterische Zumutung von rot-weißen Sperrpfostenreihen durch einfache bauliche Änderungen realisieren (Modalfilter → [Foto A.1](#) und → [Foto A.6](#)).
- b) **Abstände:** Der Abstand zwischen zwei Sperr-elementen darf 175 cm nicht überschreiten, um mehrspurige Kraftfahrzeuge sicher herauszufiltern. An Durchfahrtfurten für Senioren-Scooter und Fahrräder darf der Abstand 150 cm nicht unterschreiten. Wenn die Fahrtrichtung diagonal zu einer Pfostenreihe verläuft, ist ein regelmäßiger Abstand von 175 cm einzuhalten.⁴⁵
- c) **Beschilderung:** Ein rot-weißer Sperrpfosten stellt bereits ein Verkehrszeichen im rechtlichen Sinne dar. Eine zusätzliche Beschilderung, z. B. „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ (Verkehrszeichen 209) oder „Verbot für Kfz“ (Verkehrszeichen 260) ist daher nicht notwendig, kann aber in Einzelfällen sinnvoll sein. Beispielsweise kann Motorradverkehr auf diese Weise eindeutig geregelt werden. Auch für den Fall, dass ein Sperrpfosten entwendet wird, sichert die Beschilderung die rechtliche Wirkung des Modalfilters zusätzlich ab und ermöglicht die polizeiliche Durchsetzung.
- d) **Wahrnehmung:** In von Fußgänger*innen genutzten Bereichen sollten die Sperrelemente von taktilen (fühlbaren) Bodenbelägen eingefasst werden. In Durchfahrtfurten sollte die Sichtbarkeit der Elemente mit weißen Bodenmarkierungen unterstützt werden. Grelle Warnfarben verbessern nicht die Erkennbarkeit. Vielmehr ist eine intuitive Verständlichkeit anzustreben, die auch der städtebaulichen Qualität und Akzeptanz zugute kommt.⁴⁶ Die Erkennbarkeit mit Wechselkontrasten ist für verschiedene Situationen (trockener/nasser Asphalt, Tag/Nacht) sicher zu stellen.
- e) **Rettungsdienste:** Für Einsatzfahrzeuge ist mindestens ein manuell umlegbarer Sperrpfosten vorzusehen, sodass eine Durchfahrt von mindestens 300 cm lichter Breite und mindestens 350 cm lichter Höhe entsteht. Die Funktionsfähigkeit des Öffnungsmechanismus ist im Rahmen der betrieblichen Straßenunterhaltung regelmäßig zu prüfen.
- f) **Navigation:** Zeitgleich mit der baulichen Umsetzung sind alle relevanten Anbieter von Navigationssystemen über die geänderten Verkehrsführungen zu informieren⁴⁷, damit sie ihre Kartenbasis aktualisieren. Vor allem muss die für Rettungsdienste zuständige Verwaltung sicherstellen, dass diese ihre Navigationsgeräte zeitnah aktualisieren, damit auch ortsfremde Einsatzkräfte die schnellste Route wählen können.
- g) **Großfahrzeuge:** Falls der Modalfilter eine Sackgasse erzeugt, ist die Streckenlänge für Lkw-Rückwärtsfahrten zu minimieren, z. B. durch Wendemöglichkeiten.⁴⁸
- h) **ÖPNV:** Es ist eine praktikable Durchfahrtsmöglichkeit für Busse oder Trams zu schaffen, z. B. ein automatisch versenkbarer Sperrpfosten (per Funksignal, Kameraerkennung) oder ein baulicher Filter (Busschleuse, Rasengleis).

45 Weitere Details zur technischen Umsetzung: SenUMVK 2023, Steckbrief 3 Modalfilter, Kapitel 2; sowie DIN 18040-3, 4.2, 5.1.1 und 6.1

46 DVR o. J.

47 Beispielformate DATEX II oder TN-ITS (Transport Network ITS)

48 Die Berliner Stadtreinigungsbetriebe möchten Rückwärtsfahren auf 15 m beschränken (BSR 2019, S.14). Die Gesetzliche Unfallversicherung fordert maximal 150 m (DGUV 2016). Die RAST (2006) beschreibt platzsparende Varianten für Wendemöglichkeiten, z. B. Nutzung von Einfahrten.

Auswahl des geeigneten Modalfilters

Die Auswahl der Maßnahmen richtet sich zunächst nach der Eignung für den angestrebten Zweck. Bei gleicher Eignung ist das mildeste Mittel zu wählen, das in der Abwägung die geringsten Einschränkungen bewirkt.

- a) **Regelfall:** Straßenumnutzungen sind in der Regel am besten geeignet, um die Ziele des Superblocks zu erreichen. Sie wirken positiv auf den Verkehrsfluss, verbessern die blaugrüne Infrastruktur und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Zudem genießen sie die höchste Akzeptanz in der Öffentlichkeit. Da der bauliche Aufwand nur punktuell entsteht, handelt es sich im Vergleich zu anderen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung um eine sehr wirtschaftliche Lösung, die zudem zur Klimaanpassung beiträgt.
- b) **Ausnahmefall:** Wenn die räumliche Situation vor Ort keine Straßenumnutzung zulässt, z. B. bei engen Kreuzungen, oder als temporäre Zwischenlösung im Basisstandard, kommen lineare Modalfilter in Betracht. Trotz ihres temporären Charakters sollten sie städtebaulich in die Umgebung eingepasst werden. Gestalterische Defizite können enorme Widerstände in Teilen der Öffentlichkeit auslösen und dadurch die Entwicklung des Superblocks hemmen. Die Weiterentwicklung zu einer baulichen Lösung sollte daher von Anfang an in den Planungen berücksichtigt werden.
- c) **Ergänzungen:** Schmale Einbahnstraßen und gegenläufige Einbahnstraßen sind als ergänzendes Mittel geeignet, um Anliegerzonen oder Fahrradstraßen dort abzusichern, wo physische Modalfilter unpraktikabel erscheinen. Im Vergleich zu anderen Maßnahmen stellen sie kein milderes Mittel dar, denn sie schränken die Fahrtrichtungen für Kraftfahrzeuge ein und gegenläufige Einbahnstraßen können an ihrem Scheitelpunkt zu Überlastungen führen.
- d) **Sonderfall ÖPNV:** Bus- und Tramschleusen erfordern eine genaue Analyse der lokalen Gegebenheiten und der betrieblichen Rahmenbedingungen. Nach Möglichkeit sollten wartungs- und fehlerfreundliche Lösungen

gewählt werden (z. B. Rasengleise), bei denen ein missbräuchliches Befahren intuitiv unterbleibt.

- e) **Unwirksamkeit:** Einbahnstraßen mit einer Fahrbreite über 400 cm oder Beschilderungen mit „Anlieger frei“ werden oftmals missachtet und sind daher in planerischen Abwägungen als unwirksam zu betrachten.

3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßennetz

Jede Anliegerzone ist mit dem Hauptstraßennetz für die unterschiedlichen Verkehrsmittel zu verknüpfen. Zu berücksichtigen sind folgende Aspekte:

- a) **Erreichbarkeit:** Jedes Grundstück im Superblock muss mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Jede Anliegerzone benötigt daher mindestens einen ausreichend dimensionierten Knotenpunkt zum Hauptstraßennetz, wo Kfz-, Rad- und Fußverkehr sicher abgewickelt werden kann.
- b) **Zuverlässigkeit:** Zusätzliche Einmündungen verteilen die Kfz-Belastung im Nebenstraßennetz gleichmäßiger, verkürzen Anfahrtswege, reduzieren Wendemanöver und verbessern die Zuverlässigkeit bei Störungen (z. B. Baustellen).
- c) **Verkehrsfluss:** Liegen die Einmündungen zu eng beieinander, stören sie den fließenden Verkehr auf den Hauptstraßen und tragen so zur Staubildung bei.⁴⁹ Sie erzeugen zusätzliche Konfliktpunkte zwischen allen Verkehrsarten.
- d) **Erkennbarkeit:** Jede Einmündung sollte baulich so gestaltet sein, dass der Unterschied zwischen Haupt- und Nebenstraße deutlich wird. Torsituationen oder barrierefrei gestaltete Gehwegüberfahrten vermitteln allen Verkehrsteilnehmenden den Übergang intuitiv.

Vor diesem Hintergrund haben sich in europäischen Städten unterschiedliche Praxislösungen herausgebildet. Sie können je nach baulichen Voraussetzungen und lokalen Zielsetzungen auf Superblocks in deutschen Städten übertragen werden. Idealtypisch können die drei Modelle „Barcelona“, „Houten“ und „Berlin“ unterschieden werden:

⁴⁹ Untersuchungen zeigen, dass vor allem die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und ein unterbrechungsarmer Verkehrsfluss für ein zügiges Vorankommen mit dem Kfz sorgen und nicht, wie häufig angenommen, die geltende Höchstgeschwindigkeit (Umweltbundesamt 2016).

Modell „Barcelona“

Dies ist die klassische, schleifenförmige Verkehrsführung, wie sie im schachbrettartigen Straßenraster von Barcelona erfolgreich umgesetzt wird:

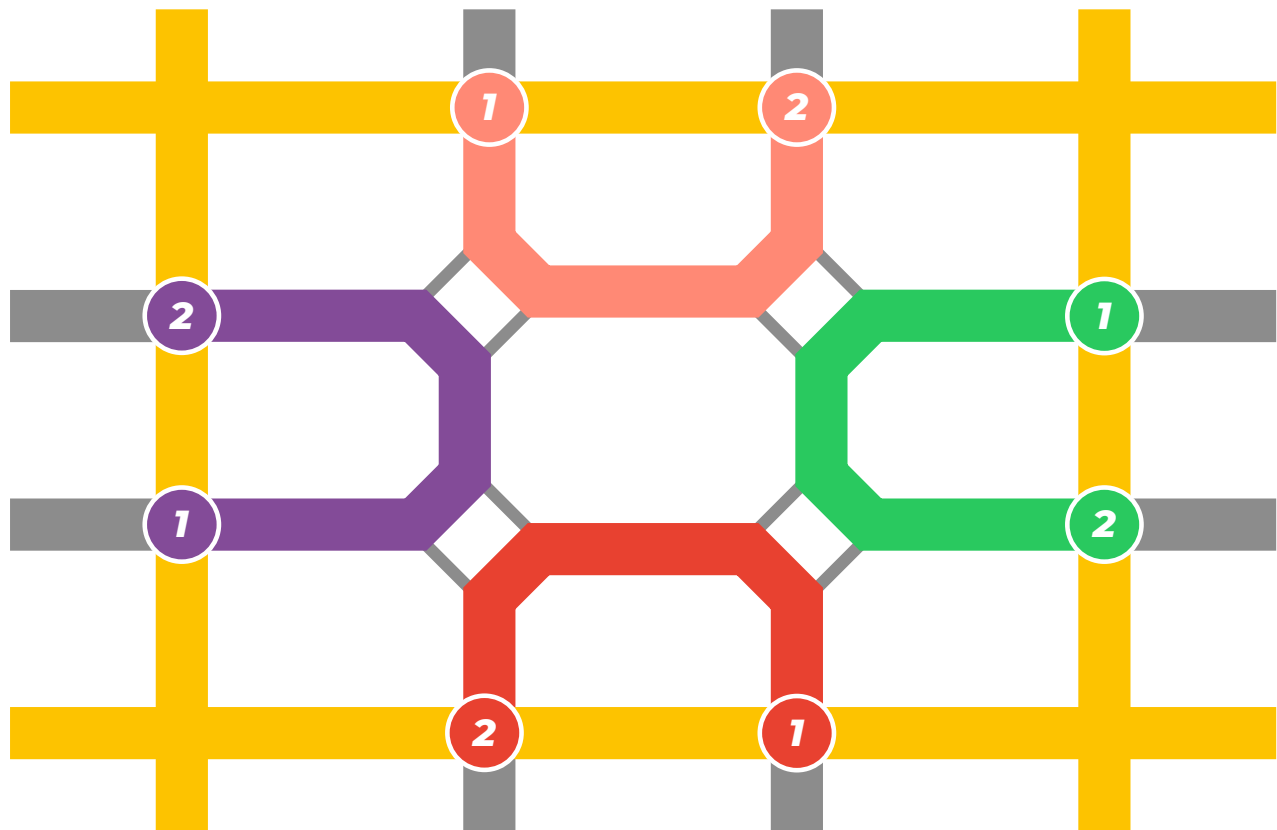


Abb. 5: Anbindung Hauptstraßen im Modell „Barcelona“
(Dünne grau dargestellte Wege an den Berührungsbereichen der Schleifen sind ausschließlich dem Umweltverbund vorbehalten.)

Verkehrsführung:

Zwei Zufahrten pro Anliegerzone für alle Verkehrsmittel

Vorteile:

- Gleichmäßige, ausfallsichere Kfz-Anbindung
- Kurze Distanzen zur Hauptstraße
- Lieferverkehr kann ohne Wendemanöver an- und abfahren.

Nachteile:

- Verkehrsfluss auf den Hauptstraßen wird an jeder Einmündung beeinträchtigt (Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte)
- Stau auf den Hauptstraßen kann Kfz-Ausweichverkehr erzeugen, da eine minimale Abkürzung des Staus durch die Anliegerzone möglich ist
- Zahlreiche Einmündungen und Kreuzungen erhöhen das Unfallrisiko, vor allem auch zwischen Kfz- und Radverkehr.

Eignung:

- Bestandsgebiete mit gleichmäßigem Straßenraster.

Modell „Houten“

Diese Verkehrsführung wurde für die in den 1990er Jahren konzipierte Erweiterung der Stadt Houten in den Niederlanden entwickelt. Die Anliegerzonen werden durch Grünstreifen abgegrenzt und haben in der Regel je eine Kfz-Zufahrt zum Hauptstraßennetz:

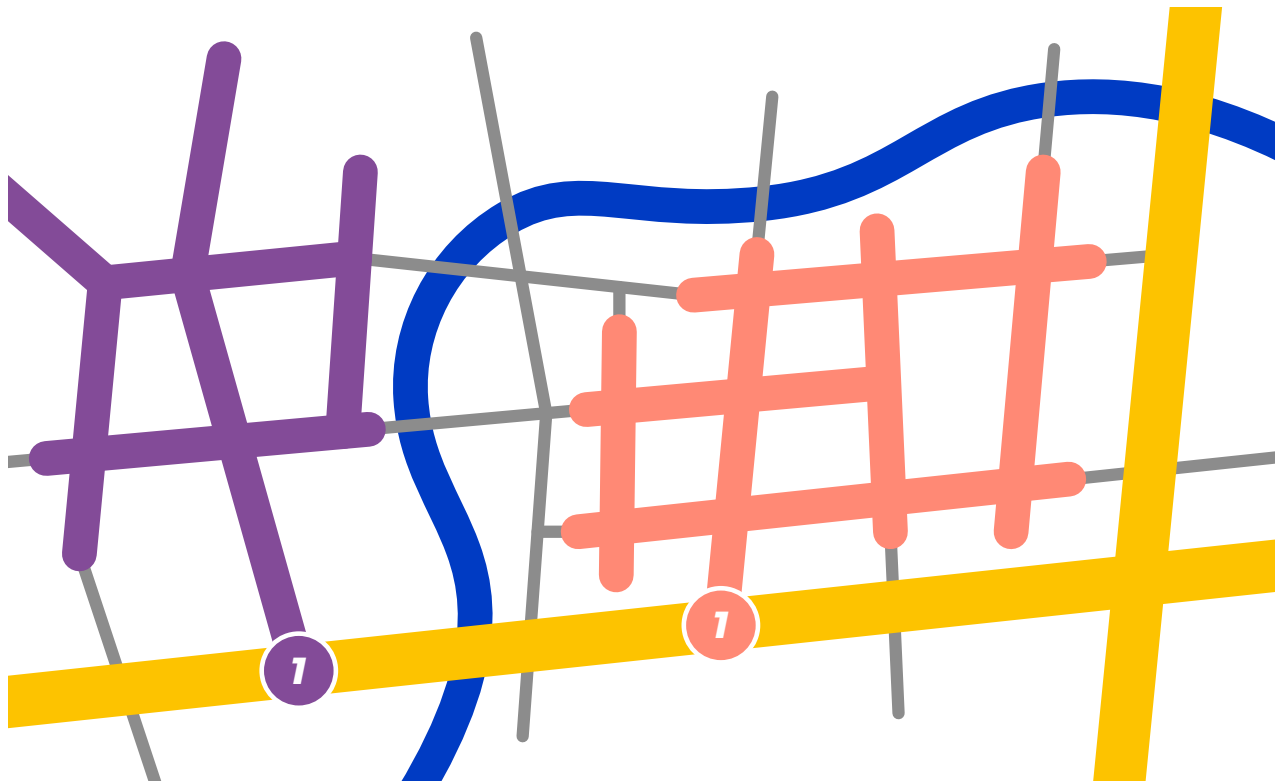


Abb. 6: Anbindung Hauptstraßen im Modell „Houten“
(Grau dargestellte Wege sind ausschließlich dem Umweltverbund vorbehalten.)

Verkehrsführung:

- Eine zentrale Zufahrt für Kfz pro Anliegerzone
- Alle weiteren Zugänge nur für den Umweltverbund

Vorteile:

- Einfache Verkehrsführung ohne jeglichen Kfz-Durchfahrtsverkehr
- Kfz-Verkehrsfluss auf Hauptstraßen wird nur durch wenige Einmündungen gestört
- Wenige Einmündungen und Kreuzungen, somit reduziertes Unfallrisiko

Nachteile:

- Zentrale Zufahrtsstraße wird stärker durch Kfz belastet und muss entsprechend ausgelegt sein
- Teilweise große Distanzen zur Hauptstraße

Eignung:

- Neubaugebiete
- Superblocks mit topografischen Grenzen, z. B. Bahntrassen und Gewässern
- Kann auch auf ganze Gemeinden skaliert werden mit geeigneten Ringstraßen.

Mischmodell „Berlin“

In vielen Städten ist das Straßenraster unregelmäßig. Zudem sind die als Superblock geeigneten Gebiete unterschiedlich groß und die baulichen Voraussetzungen divers. In Berlin haben sich daher individuelle Lösungen bewährt, bei denen die Einmündungen entweder verkehrsberuhigt gestaltet oder komplett für den Kfz-Verkehr zurückgebaut werden. Auch Abbiegegebote können neu geregelt werden:

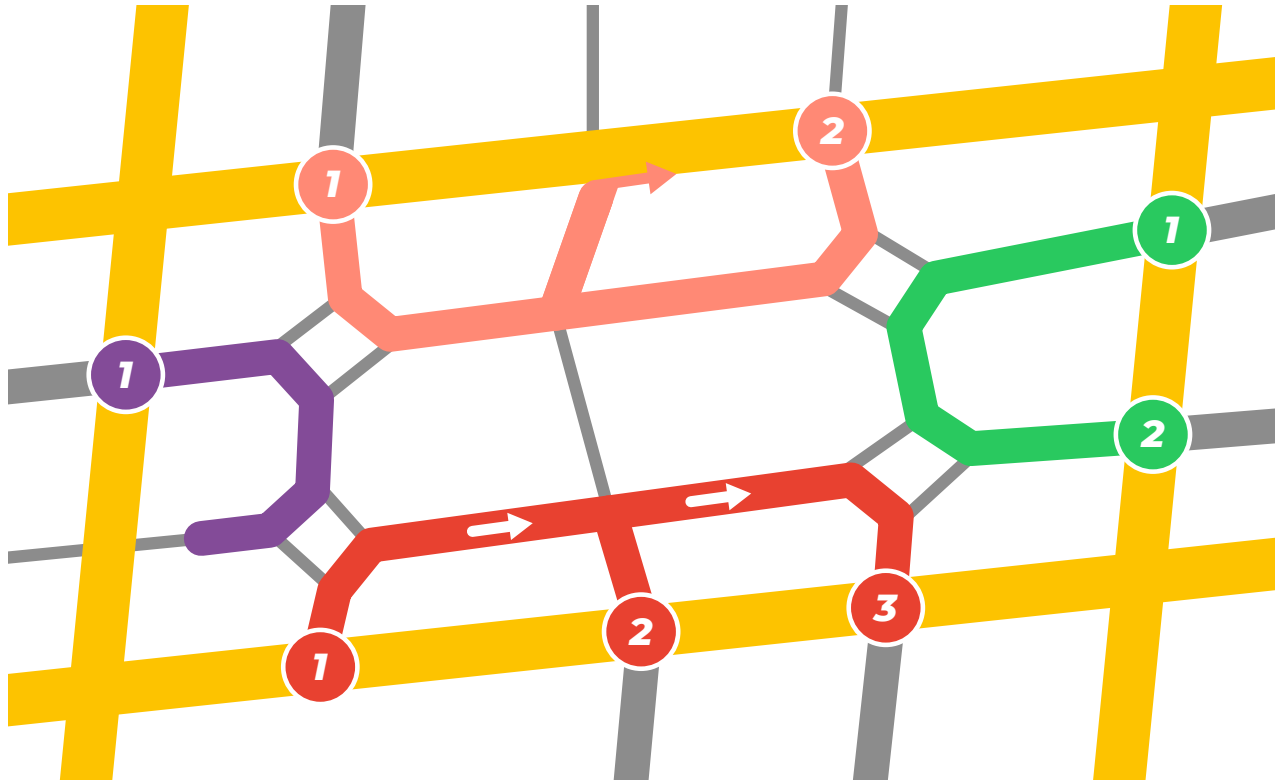


Abb. 7: Anbindung Hauptstraßen im Modell „Berlin“
(Dünne grau dargestellte Wege sind ausschließlich dem Umweltverbund vorbehalten.)

Verkehrsführung:

- Eine oder mehrere Zufahrten für Kfz pro Anliegerzone
- Ausgewählte Einmündungen nur für Fuß- und Radverkehr
- Ergänzende Einbahnstraßen und Rechtsabbiegegebote (vgl. orangener Pfeil oben im Bild)

Vorteile:

- Flexibel auf jedes Straßenraster im Bestand anwendbar
- Kurze Distanzen zur Hauptstraße
- Optimierter Verkehrsfluss auf den Hauptstraßen

- Weniger Einmündungen und Knotenpunkte, somit reduziertes Unfallrisiko
- Schleifenförmige Erschließungen kompensieren punktuelle Störungen im Netz.

Nachteile:

- Kfz-Routen werden teilweise umständlich
- Stau auf den Hauptstraßen kann Kfz-Ausweichverkehr erzeugen, da eine minimale Abkürzung des Staus durch die Anliegerzone möglich ist.

Eignung:

- Neu- und Bestandsgebiete in allen Größen.

Gestaltung von Einmündungen in den Superblock

Die Schnittstellen von Hauptverkehrsstraßen und Superblocks stellen einen wichtigen Gestaltungsbereich dar. Hier sind zwei Arten von Zugängen zum Quartier zu unterscheiden:

- a) **Einmündungen, die allen Verkehrsarten zur Verfügung stehen** (Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr und ÖPNV): Besonders an Zufahrten des Kfz-Verkehrs in die Anliegerzonen soll der Übergang in den Superblock klar erkennbar sein. Dies kann durch Oberflächengestaltungen, Höhenversätze sowie Elemente wie Geh- und Radwegüberfahrten oder Aufpflasterungen erfolgen, die zugleich geschwindigkeitsreduzierend wirken und den Wechsel vom Hauptstraßennetz ins Anliegernetz verdeutlichen. Das Gehwegband ist dabei einheitlich durchzuziehen, aber die Gehwegüberfahrt sollte auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen taktil und visuell wahrnehmbar sein. Fahrbahnverengungen mit Torwirkung tragen zusätzlich zur Verkehrsberuhigung bei. Eine baulich standardisierte Gestaltung der Übergänge innerhalb einer Stadt nach verkehrsplanerischen und städtebaulichen Vorgaben erhöht deren Wiedererkennbarkeit für die Verkehrsteilnehmenden.
- b) **Zuwegungen, die nur durch den Fuß- und Radverkehr genutzt werden können:** Die Einmündungen des Fuß- und Radverkehrs sind übersichtlich und sicher zu gestalten, ins-

besondere im Hinblick auf den kreuzenden Verkehr entlang der Hauptstraßen. Die Zuwegungen müssen so dimensioniert sein, dass Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr vermieden werden. Bei Neu-, Aus- und Umbau von Wegen sollen Rad- und Fußverkehr grundsätzlich getrennt geführt werden. Auf Umlaufsperrern ist zu verzichten, da sie den Radverkehr behindern und Gefahrensituationen verursachen können. Eine gute Ausleuchtung der Wege erhöht die Sicherheit und trägt zur sozialen Kontrolle bei.

Durch eine Abstimmung der Verknüpfungspunkte unterschiedlicher Superblocks mit dem Hauptverkehrsstraßennetz können Knotenpunkte entlang der Hauptstraßen reduziert werden (→ [Kapitel 3.3.1](#)). Die Knotenpunkte sollten für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und übersichtlich gestaltet sein (Geschwindigkeitsreduzierung, Mittelinseln, kleine Abbiegeradien für den Kfz-Verkehr etc.). So kann häufig auf LSA verzichtet werden und die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraßen verbessert werden.

Durch eine Feinabstimmung der für den Fuß- und Radverkehr nutzbaren Zuwegungen der Superblocks aufeinander wird eine Fortführung attraktiver Fuß- und Radwegverbindungen quartiersübergreifend gefördert (siehe Verkehrsverdunstung in → [Kapitel 2.2](#) und Vernetzung von Superblocks in → [Kapitel 3.3](#)). Hierbei ist auch die Umwegefähigkeit zu berücksichtigen (→ [Kapitel 3.2.3](#)).

Fototafel Einmündungen in den Superblock

Die verlinkten Bilder sind in hoher Auflösung ohne Lizenzbedingungen nutzbar (Creative Commons CC0)



B.1 Gehwegüberfahung: Diese Einmündung in Detmold hat einen durchgehend gepflasterten Gehweg. Bei der Aus- oder Einfahrt in die Nebenstraße müssen Kfz und Fahrräder intuitiv den Vorrang des Fußverkehrs beachten. Die Gestaltung mit Bordsteinkante und taktilem Leitsystem ermöglicht allen Verkehrsteilnehmenden eine intuitive Nutzung.



B.2 Torsituation: Beim Abbiegen von einer Hauptverkehrsstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich in Haldensleben markieren die beidseitig gepflanzten Bäume und die vorgezogene Fahrbahnbegrenzung einen erkennbaren Wechsel der Verkehrsumgebung.



B.3 Zurückgebaute Einmündung: Diese Straße im Berliner Kiezblock Komponistenviertel wird für den Kfz-Verkehr nicht mehr benötigt. Die Kreuzung wurde zu einer Einmündung zurückgebaut und der gewonnene Raum kann als Platzfläche mit Kinderspielplatz genutzt werden. Für den Radverkehr bleibt die Verbindung geöffnet.



B.4 Abbiegegebot: Diese Kreuzung in Berlin verbindet zwei benachbarte Quartiere durch eine Fahrradstraße (Berliner Straße/Prinzregentenstraße). Die Geradeausverbindung ist nur noch für den Fuß- und Radverkehr zugelassen. Kraftfahrzeugverkehr muss rechts abbiegen. Der fließende ÖPNV und Kfz-Verkehr auf der Hauptstraße werden weniger beeinträchtigt.

3.1.4 Routenoptimierung

Durch Modalfilter und Anliegerzonen entstehen im gesamten Superblock attraktive und sichere Routen für den Fuß- und Radverkehr. Weitere Maßnahmen für die Routenoptimierung im Basisstandard sollten berücksichtigen:

- a) **Laufkundschaft:** Handel und Gastronomie sind auf Laufkundschaft angewiesen. Die Routenführung im Superblock ist dafür zu optimieren, z. B. indem der Fuß- und Radverkehr bevorzugt durch Geschäftsstraßen geführt wird. Zudem können Fahrradabstellflächen im Umkreis der Geschäfte eingerichtet werden. Der Radverkehr kann in einer Fußgängerzone auf einem eigenen Streifen geführt oder bei Nichtfreigabe durch sinnvoll platzierte hochwertige Abstellanlagen gefördert werden.
- b) **Anliefererouten:** Die Lieferwege für Gewerbebetriebe sollten bei der Konzeption der Anliegerzonen prioritär berücksichtigt werden. Idealerweise sollten sich in den Superblocks optimale Routen für Lieferdienste ergeben, die mit möglichst geringen Wegelängen und möglichst wenigen Wendemanövern auskommen. Ladebereiche in ausreichender Dichte⁵⁰ gemäß der StVO-Novelle 2024 minimieren Ladevorgänge in zweiter Reihe und erhöhen die Verkehrssicherheit.

- c) **Haltestellenerreichbarkeit:** Häufig frequentierte Fußwege zu ÖPNV-Haltestellen sind zu identifizieren und zu optimieren, z. B. durch gesicherte Querungshilfen in zumutbarer Entfernung, Sitzgelegenheiten oder Unterbinden des Gehwegparkens.
- d) **Radnetzverbindungen:** Der Superblock ist an das übergeordnete Radnetz anzubinden. Der so gebündelte Radverkehr sollte in Fahrradstraßen mit gesicherten Querungen für den Fußverkehr geführt werden und so zusätzliche Netzverbindungen schaffen.
- e) **Entwicklungsräume:** Die weitere Entwicklung des Superblocks kann durch temporäre Interventionen erprobt werden. Beispielsweise können Anwohner*innen-Initiativen oder ein Stadtteilmanagement ausloten, welche Art von Events oder Freizeitnutzungen von der Bevölkerung im öffentlichen Raum angenommen werden.

Es ist zu beachten, dass die Verkehrsberuhigung unmittelbar zu einem Wachstum des Fuß- und Radverkehrs im Superblock führen wird. Konfliktfelder zwischen diesen Verkehrsarten sollten präventiv aufgelöst werden. Es sind grundsätzlich gesicherte Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr notwendig (Fußgängerüberwege).

50 Beispiel für die Planung der notwendigen Dichte SenMVKU 2025: Lieferflächen für Berlin – Leitfaden zur einheitlichen Planung und Umsetzung

3.2 Regelstandard

Der Regelstandard baut darauf auf, dass sich der Kfz-Durchfahrtsverkehr in den Anliegerzonen aufgelöst und Platz für Entwicklungsmöglichkeiten des Stadtquartiers geschaffen hat. Bei der Superblockentwicklung werden alle Nutzergruppen, insbesondere auch Gewerbetreibende, frühzeitig informiert und an der Planung beteiligt. Dabei ist jedoch zu klären, wo genau eine Beteiligung möglich ist und welche Entscheidungen durch das lokale Gremium, Regelwerke und die limitierten Kapazitäten vorgegeben sind. Bei der Auslotung des Beteiligungsspielraums geht es nicht um die Frage des „Ob“, sondern „wie“ der Superblock geplant werden soll, welche Prioritäten gesetzt werden und welche Maßnahmen möglich sind.

Die Herstellung von blau-grüner Infrastruktur (z. B. Baumscheiben, Entsiegelung) kann durch die Um-

nutzung von Straßenraum erfolgen, der bisher dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr zugeteilt war.

Durch die Schaffung von Pocket-Parks, Schulstraßen und -zonen und kleinen Stadtplätzen entstehen neue Freiräume zur Nutzung durch die Nachbarschaft, die für Spiel, Erholung, sozialen Austausch und lokales Gewerbe genutzt werden können. Die Erreichbarkeit und Attraktivität des lokalen Gewerbes, insbesondere durch Fuß- und Radverkehr, werden gestärkt. Je nach örtlichen Gegebenheiten werden Außengastronomie, Verkaufsflächen, Fahrradabstellanlagen, Ladezonen oder Kurzzeitparkstände eingerichtet. Hol- und Bringverkehre, z. B. im Handwerk, werden berücksichtigt.



Abb. 8: Die Kreuzung wird aufgefahrlastet. Das vergrößert den Bewegungsraum für den Fußverkehr und beruhigt den Kfz-Verkehr weiter. Der Modalfilter wird durch Grünflächen und bauliche Elemente dauerhaft etabliert. Sitzelemente bieten zusätzliche Aufenthaltsqualität.

Die Superblocks-Planungen werden in übergeordneten kommunalen Konzepten und Strategien verankert und bewirken die Realisierung der 15-Minuten-Stadt. Straßen und Wege werden inklusiver – Maßnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit werden im Superblock umgesetzt.

Die Entwicklung zu einem Superblock geht dabei über verkehrstechnische Veränderungen hinaus und sollte, wenn möglich, in bestehende oder neu zu fassende Konzepte der Stadtplanung einbezogen werden. Für das Erreichen des Regelstandards sind die Förderung der lokalen Infrastruktur, die Gestaltung des Straßenraums und die verkehrlichen Maßnahmen aufeinander abzustimmen:

3.2.1 Blau-grüne Infrastruktur

Die Umsetzung eines Superblocks umfasst Maßnahmen, welche die Anpassung urbaner Quartiere an die Herausforderungen des Klimawandels fördern, z. B. die Vorsorge vor Hitze oder Starkregen. Besonders an den Fahrbahnrandern bzw. im Multifunktionsstreifen ist die Anlage von Stadtgrün und Versickerungsflächen möglich. Neueste Forschungsergebnisse wie die BlueGreenStreets empfehlen die Anlage eines mindestens 230 cm breiten entsiegelten Streifens, in welchem durchgehend grünblaue Elemente untergebracht werden können.^{51 52}

Die Integration von blau-grüner Infrastruktur erhöht den Anteil von entsiegelten und versickerungsfähigen Flächen im Quartier. Durch Bäume mit unterirdischen Rigolen, Grünflächen, Mulden, Tiefbeete oder Wasserelemente wird der öffentliche Raum klimaresilienter, da diese Elemente Schatten spenden, eine kühlende Wirkung haben oder Regenwasser speichern. Das Zusammenwirken dieser Maßnahmen sorgt für ein gesünderes Mikroklima im Quartier und wirkt sich positiv auf die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Gesundheit der Anwohnenden aus.

Für die blau-grüne Infrastruktur sind Verkehrsflächen zu identifizieren, die freien Raum für Wasserversickerung und Wurzelwachstum bieten. Falls diese aufgrund von Leitungen im Erdreich nur in der Straßenmitte zu finden sind, sollten Verschwenkungen der Fahrgasse in Betracht gezogen werden. Falls auch dies nicht möglich ist, sind Pflanzenarten mit wenig Wurzelraumbedarf auszuwählen. Bei der Planung der blau-grünen Infrastruktur ist eine Grünzugvernetzung anzustreben, auch über Superblockgrenzen hinaus. Sie kann erreicht werden, wenn die Abstände zwischen den Blühstreifen weniger als 100 Meter betragen, damit Wildbienen diese Strecken überwinden. Die Verwendung von regionalem Saatgut und die aktive Einbindung von Anwohnenden verbessern die Wirkung und Dauerhaftigkeit der Maßnahmen erheblich. Blau-grüne Elemente sind unter anderem:

- a) Begrünung der Modalfilter mit Bäumen oder temporären Pflanzkübeln
- b) Aufweitung und Gestaltung von Baumscheiben
- c) Anlage neuer Baumstandorte auf jedem Straßenabschnitt, möglichst alle 15 Meter⁵³
- d) Entsiegelung von Verkehrsflächen, insbesondere an Straßenabläufen („Grüner Gully“)
- e) Anlage von Mikroparks und Tiny Forests
- f) Urban Gardening
- g) Regentonnen im öffentlichen Raum
- h) Versickerungsfähige Oberflächen (beispielsweise Balastan, PU-Asphalt)
- i) Versickerungsflächen und wasserspeichernde Rigolen
- j) Wasserelemente, z. B. Trinkwasserbrunnen, Sprühnebler
- k) Fließgewässer und unterirdische Wasserläufe
- l) Dachbegrünung und bodengebundene Fassadenbegrünung.

51 BlueGreenStreets (2022)

52 BlueGreenStreets (2025)

53 baumentscheid.de

Fototafel Blau-grüne Infrastruktur

Die verlinkten Bilder sind in hoher Auflösung ohne Lizenzbedingungen nutzbar (Creative Commons CC0)



C.1 Grüner Gully als flexibel einsetzbare Maßnahme für deutlich mehr Versickerung bei versiegelten Straßenflächen. Oberflächenabflusswasser versickert im Regelfall, nur bei Starkregen fließt überschüssiges Wasser über den Gully ab. Singerstraße, Berlin-Mitte.



C.2 Bodengebundene Fassadenbegrünung ist im Vergleich zu wandgebundenen Systemen wesentlich preiswerter und pflegeleichter. Rotterdam.



C.3 Großflächige Entsiegelung in Straßen mit starkem Gründefizit: „Gartenstraßen“-Konzept. Rue Milton, Paris.



C.4 Begrünung in Pflanztrögen als Übergangslösung, falls sofortige Entsiegelung nicht möglich ist. Schulstraße Singerstraße, Berlin-Mitte.

Exkurs: Die 3 + 30 + 300 Regel für gesündere und grünere Städte

Diese Regel wurde vom Nature Based Solutions Institute aufgestellt und wird von der UN anerkannt. Sie unterstreicht die Bedeutung von Bäumen und öffentlichem Grün und besagt als Faustregel für die Integration von Stadtgrün, dass eine erfolgreiche Stadtplanung mindestens folgende Standards erfüllt:

- 3 ausgewachsene Bäume sollten von jedem Fenster des Wohn-, Arbeits- und Bildungsorts sichtbar sein
- 30 % der Straßenfläche eines Quartiers sollte von Baumkronen bedeckt sein
- 300 Meter sollte die nächstgelegene hochwertige öffentliche Grünfläche höchstens entfernt liegen.

Quelle: United Nations (2021), Seite 17

3.2.2 Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung

Die Implementierung blau-grüner Infrastruktur erhöht bereits die Aufenthaltsqualität im Superblock. Durch weitere Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität wird es für Anwohnende und Gäste attraktiver, Wege im Quartier zu Fuß zurückzulegen und zu verweilen.

Ziel der Verkehrsberuhigung sollte es sein, dass die Gestaltung der Straße eine geringe Fahrgeschwindigkeit unterstützt und es für deren Einhaltung wenig Kontrollen bedarf. Dies kann durch Modalfilter, Einbahnstraßen, durchlässige Sackgassen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Schul- und Spielstraßen sowie Fahrbahnverswenkungen und -einengungen erfolgen. Materialwechsel, Bodenschwellen und auffällig gepflasterte Aufmerksamkeitsfelder können die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs weiter senken. Fußgängerzonen sollten in gering frequentierten Zeiten für den Radverkehr freigegeben werden. Dies dient auch der Belebung.

Für eine Stärkung der Aufenthaltsqualität werden Orte zum Ausruhen und zur Begegnung geschaffen. So wird auch die soziale Komponente des öffentlichen Raums als Ort der Begegnung und des Austauschs gestärkt. Orte der Begegnung lassen sich durch vielfältige Angebote schaffen – beispielsweise Spiel- und Sportgeräte wie Tischtennisplatten, einander zugewandte Sitzgelegenheiten mit oder ohne Überdachung, Nachbarschaftswerkstätten, „Bibliotheken der Dinge“ (engl. Libraries of Things) oder Hochbeete. Hier ist in Absprache mit der Stadtverwaltung häufig auch eine aktive Mitwirkung der Anwohnenden und Gewerbetreibenden erwünscht, z. B. bei der Gestaltung und Pflege von Beeten in Form von Patenschaften. Die Gewährleistung des Rückschnitts von Grün für die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit auf angrenzenden Flächen muss jederzeit durch die öffentliche Hand gegeben sein. Farbige Gestaltungen werten den Raum zusätzlich auf und können gleichzeitig von Kindern und Jugendlichen für Spiel und Sport genutzt werden.

Eine stärkere Mitgestaltung hilft auch, wichtige Kümmerer*innen und Ansprechpartner*innen in der Nachbarschaft zu finden, die Verantwortung für den neu geschaffenen Raum übernehmen. Abschließbare Abstellmöglichkeiten für Spiel- und Gartengeräte im öffentlichen Raum sowie Mikrofinanzierungen z. B. in Form von „Quartiersfonds“ fördern und begünstigen ein langanhaltendes

lokales Engagement. Ausreichende Beleuchtung und ein aktives Müll- und Erdgeschossmanagement erhöhen das Sicherheitsgefühl im Quartier. Die Nutzungen im Erdgeschoss haben eine direkte Wirkung auf den angrenzenden Straßenraum. Hauseigentümer*innen können dem Leerstand von Gewerbeflächen mit temporären, kreativen Nutzungen begegnen. Die Einrichtung eines Quartierstreffpunkts als sogenannten dritten Ort neben Ausbildungs- oder Arbeitsplatz und Wohnung kann die Gemeinschaft im Superblock stärken. Für eine zusätzliche Belebung des öffentlichen Raums können sogenannte „Terrassen für Vieles“ sorgen, z. B. Kultur-, Ausstellungs- oder Gastro-Parklets, die Platz für gastronomische Freisitze abseits des Gehwegs schaffen und so den Fußverkehr stärken.

Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität können sein:

- a) Tempo-30- und Tempo-20-Zonen mit Modalfiltern und für den Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgassen
- b) Fahrradstraßen und -zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Begegnungszonen, Schulstraßen, Sommerstraßen, Fußgängerzonen
- c) Einbahnstraßen mit Freigabe für den Radverkehr
- d) Bau von verkehrsberuhigenden Elementen: Aufpflasterungen, Fahrbahnanhebungen, Verswenkungen, Engstellen, markierte Aufmerksamkeitsfelder
- e) Verringerte Abbiegeradien durch vorgezogene Seitenräume und das Verschmälern aufgeweiteter Kreuzungen und Einmündungen
- f) Sitzgelegenheiten für unterschiedliche Zielgruppen
- g) Parklets mit und ohne Gastronomie
- h) Trinkwasserbrunnen
- i) Verschattung und Regenschutz (Bäume, Sonnensegel, Rankpflanzen-Pergola)
- j) Markierungen, die zu Aktivitäten einladen
- k) Fest installierte Spiel- und Sportgeräte
- l) Container für mobile Spiel- und Sportgeräte, Gartengeräte, Müllgreifer etc.
- m) Indirekte Beleuchtung
- n) Wanderbäume
- o) Gemeinsame Veranstaltungen im Superblock: Festlichkeiten, Bäume gießen etc.

Fototafel Aufenthaltsqualität

Die verlinkten Bilder sind in hoher Auflösung ohne Lizenzbedingungen nutzbar (Creative Commons CC0)



D.1 Pocket-Park: Teile des ehemaligen Knotenpunktes sind entsiegelt und bepflanzt und dienen gleichzeitig als linearer Modalfilter (hinten). Es gibt Angebote für Aufenthalt (Bänke, Trinkbrunnen, Büchertauschregal). Rue Saigne, Montreuil.



D.2 Parklet: Begegnungszonen, verkehrsberuhigte Bereiche und Begrünung bei einer Aktion von Changing Cities. Bergmannstraße, Berlin.



D.3 Halböffentliche Räume: Eingangsbereiche von Mehrfamilienhäusern können durch vorgelagerte Grün- und Sitzelemente einen geschützten, aber dennoch öffentlichen Kommunikationsort bilden (Beispiel aus Antwerpen).



D.4: Urban Gardening und Begrünung im Graefekiez in Berlin.

3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV

Die umweltfreundlichen Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Personennahverkehr bilden oft eine Wegekette. Als Gesamtangebot können sie alle Verkehrsbeziehungen von kurzen bis langen Strecken abdecken. Sie werden daher als „Umweltverbund“ bezeichnet und als eng verknüpftes Verkehrsangebot geplant. Nutzungskonflikte innerhalb des Umweltverbunds sind aufzulösen. Dies geschieht durch grundsätzlich baulich bzw. taktile und visuell kontrastreich getrennte Flächenzuweisungen sowie Vorrangregelungen dort, wo Fuß- und Radverkehrsnetze und Querungstellen sich überschneiden.

Fußverkehr

Die wichtigsten Routen, insbesondere die Wege zu den Haltestellen des ÖPNV, sind zu identifizieren und durch einfache Maßnahmen weiter zu optimieren, z. B.:

- a) Vorrang wichtiger Fußverkehrsstrecken mit niveaugleichen Gehwegen an Kreuzungen und Einmündungen (z. B. Gehwegüberfahrt nach § 9 BerlStrG in Verbindung mit § 10 StVO). Ein Beispiel ist auf der Fototafel zu finden.
- b) Anlage von Querungshilfen. Im Nebenstraßennetz sind in der Regel Mittelinseln zu empfehlen. Die Trennung der Fahrtrichtungen vereinfacht die Querung, insbesondere auch bei starkem Radverkehr. Die leichte Verschwenkung des Fahrwegs führt zu höherer Aufmerksamkeit und geringerer Geschwindigkeit bei den Radfahrenden und Kfz-Lenkenden. Platzbedarf und baulicher Aufwand sind nicht höher als bei Gehwegvorstreckungen. Die Mittelinseln sollten je nach Bedarf mit Zebrastreifen ausgestattet werden.

- c) Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen (Verkehrszeichen 325.1 Nr. 12), in denen Schrittgeschwindigkeit gilt, der Fußverkehr die gesamte Straßenbreite nutzen kann und das Spielen explizit erlaubt ist.
- d) In Straßenräumen, die niveaugleich als Begegnungszone (Verkehrsberuhigter Bereich/„Shared Space“) gestaltet werden: Einrichtung von reinen Gehbereichen, die von Personen mit Sehbehinderung jederzeit sicher genutzt werden können.
- e) Unterbindung von unzulässigem Gehwegparken durch ordnungsamtliche Kontrollen oder bauliche Maßnahmen wie Frankfurter Hüte oder Sperrpfosten.
- f) Anpassung der Flächenverteilung, z. B. indem Radfahrende im Superblock sicher auf der Fahrbahn geführt werden, indem Kopfsteinpflaster in der Fahrgasse durch Abschleifen, geschnittene Steine oder Asphalt fahrradtauglich gemacht wird, oder indem bisherige Hochbordradwege aus dem Altbestand rechtlich und für alle eindeutig wahrnehmbar dem Fußverkehr zugeordnet werden
- g) Stärkung der Barrierefreiheit, z. B. Querungstellen mit differenzierten Bordhöhen als Regellösung; ebenes, rutschfestes und erschütterungsarm berollbares Pflaster; gesicherte Querung von Fahrradrouten für Blinde; Mindestbreiten für Gehwege. Die Mindestanforderungen zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsflächen sind einzuhalten (u. a. DIN 18040-3, DIN 32984, R-FGÜ und H-BVA).
- h) Lichtsignalsteuerung ohne Anforderungstaster (keine „Bettelampel“).

Fototafel Infrastruktur Fußverkehr

Die verlinkten Bilder sind in hoher Auflösung ohne Lizenzbedingungen nutzbar (Creative Commons CC0)



E.1 Verkehrsberuhigter Bereich mit geschütztem Seitenraum für vulnerable Gruppen in Bochum.



E.2 Anhebung zur Temporeduktion vor einem Schuleingang mit starkem Querungsbedarf von Menschen zu Fuß. Weichselstraße, Berlin Friedrichshain-Kreuzberg.



E.3 Sitzgelegenheiten und Stadtmöbel auf der temporär umgestalteten Friedrichstraße in Berlin



E.4 Beschilderung einer Schulstraße, die zu Schulbeginn und -ende für den Kfz-Verkehr gesperrt ist.



E.5 Fahrradstraße mit gesondertem Fußgängerbereich und für sichere Querung im Wrangelkiez am Görlitzer Ufer in Berlin.



E.6 Lineare Mittelinsel als Querungshilfe in Mainz. Fußgänger*innen können die Straße an jedem Punkt überqueren, ohne Verkehrslücken in beiden Fahrtrichtungen abzuwarten.



E.7 Spielstraße (temporär) im Berliner Graefekiez.



E.8 Vorgezogener Seitenraum zur Verringerung der Querungsdistanz für den Fußverkehr. Radabstellanlagen halten die Sichtfelder frei. Jonasstraße/Ilsenstraße, Berlin-Neukölln.

Grundsätzliche Hinweise zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Die Belange der Barrierefreiheit sind bei jeglichen Maßnahmen zu berücksichtigen. Auf dem Gehweg dürfen weder die Mindestbegegnungsbreite für Nutzerinnen und Nutzer radgebundener Hilfsmittel eingeschränkt noch Leitelemente für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen unterbrochen werden. Dies gilt nicht nur für die baulichen Maßnahmen, sondern auch für Begrünung (regelmäßiger Rückschnitt erforderlich). Querungsstellen müssen für alle zu Fuß Gehenden barrierefrei zugänglich bleiben.

Grundsätzlich sollten die Anforderungen aus den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV e.V. sowie der DIN-Norm 18040-3 berücksichtigt werden. Diese behandeln einige Themen. Es sollte ein nach Möglichkeit stufenloser öffentlicher Raum geschaffen werden. Aufenthaltsflächen sollten taktil sowie kontrastreich von Verkehrsflächen abgegrenzt werden. Stets muss eine gute Orientierung für sehingeschränkte Personen mit Langstock möglich sein. Hierzu bieten sich die Häuserfassaden als innere Leitlinie an. Falls diese bspw. durch Begrünung oder Außengastronomie als solche nicht nutzbar ist, sollte die äußere Leitlinie (Bord) genutzt oder ein taktiler Leitsystem eingerichtet werden. Objekte und Einbauten in den Gehflächen sind zu vermeiden. Die Wege sollten stets freigehalten werden. Absturzkanten sind zu vermeiden oder abzusichern.

Querungsstellen sollten mit in der Höhe differenzierten Borden ausgestattet werden. Somit wird ein Teil der Querung auf Null abgesenkt, sodass Personen im Rollstuhl ohne Stufe auf die Fahrbahn geleitet werden und ein anderer Teil erhält mit

einem 4–6 cm Bord eine ausreichende Kante, um mit dem Langstock ertastbar zu sein. Fußgängerüberwege und Gehwegüberfahrten sollten mit einem taktilen System ausgestattet werden, sodass Personen mit Langstock die querenden Straßen wahrnehmen. An Ampelanlagen ist das Zwei-Sinne-Prinzip anzuwenden. Es sollten immer mindestens zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden. Dazu zählt die Ausstattung mit taktilen Leitelementen, mit einem in der Höhe differenzierten Bord und akustischen Signalen, die mit einem gesonderten Ton das Grün signalisieren. Eine Ampelquerung sollte auch für Menschen mit langsamerer Gehgeschwindigkeit in einem Zug möglich sein, um nicht zwischen den Richtungsfahrbahnen auf einer Mittelinsel warten zu müssen.

Radverkehr

Ist eine sichere, komfortable und intuitive Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, wird diese auch verstärkt genutzt und Fahrten werden vom Pkw auf das Fahrrad verlagert. Die so entschleunigte Mobilität erhöht neben der Verkehrssicherheit auch die Wohn- und Lebensqualität im Quartier.

Verschiedene Maßnahmen von Superblocks sorgen dafür, dass der Radverkehr entsprechend den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) grundsätzlich im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn sicher geführt werden kann. Dies ergibt sich in erster Linie durch einen geringen Anteil des motorisierten Verkehrs im Zusammenspiel mit Geschwindigkeitsreduzierungen. Außerdem verhindert dies Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum und lässt so mehr Gestaltungsspielraum für den öffentlichen Raum zu.

Auf Fahrradstraßen kann der Radverkehr zusätzlich zügig, sicher, komfortabel und bevorrechtigt durch ein Quartier geführt werden. Fahrradstraßen können als Abschnitt einer quartiersübergreifenden Radverkehrsverbindung eines Radverkehrskonzepts oder Radhauptnetzes dienen. Diese Routen lassen sich über mehrere aneinandergrenzende Superblocks fortführen. An den Grenzen der Superblocks muss sichergestellt werden, dass der Fuß- und Radverkehr die Hauptstraßen sicher und barrierefrei nutzen bzw. überqueren kann. Dabei ist speziell auf die Empfindlichkeit gegenüber Umwegen und das daraus resultierende höhere Unfallrisiko zu achten.⁵⁴

Durch eine übergeordnete Radverkehrsplanung wird das Quartier an großräumige Beziehungen und andere Stadtbereiche angeschlossen. Es ergeben sich Synergieeffekte, wenn der Modalfilter des Superblocks auf einer Fahrradstraße eingerichtet wird und auch diese vom Kfz-Durchfahrtsverkehr freigehalten wird.

Flächendeckende hochwertige Abstellmöglichkeiten im Quartier, vor allem auch an wichtigen Quellen und Zielen und Schnittstellen mit dem ÖPNV, stärken den Radverkehr zusätzlich. Abstellanlagen können zudem an Knotenpunkten genutzt werden, um Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und dem Kfz-Verkehr freizuhalten. Der Radverkehr lässt sich zielgerichtet durch folgende Maßnahmen fördern:

- a) Ausweisung von Fahrradstraßen oder -zonen als Teil des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes, idealerweise in Verknüpfung mit Modalfiltern

- b) Umgestaltung der Einmündungen in die Hauptverkehrsstraßen, z. B. durch aufgeweitete Rad-aufstellstreifen oder Lichtsignalsteuerung ohne Anforderungstaster (keine „Bettelampel“)
- c) Bau von hochwertigen Radabstellanlagen, auch für Lastenräder, insbesondere im Umfeld von sozialen Einrichtungen, Geschäften und Dienstleistungen sowie in Wohnstraßen mit hoher baulicher Dichte, idealerweise auf teilentsiegeltem Grund
- d) Einrichtung von „Sharingstationen“ im Multifunktionsstreifen, um E-Scooter und Leihfahräder geordnet abzustellen und Gehflächen freizuhalten
- e) Radverkehrsfreundliche Oberflächen, bspw. Abschleifen von Kopfsteinpflaster
- f) Serviceeinrichtungen für den Radverkehr: Reparaturstationen mit Luftpumpen, Haltegriffe oder Trittsteine vor Haltelinien, etc.

Zentrale Straßen in Superblocks eignen sich gut als Fahrradstraßen. Gleichzeitig werden sie oft für die Kfz-Erschließung der Anliegerzonen benötigt. Wenn der Kfz-Verkehr im Superblock dank wirksamer Modalfilter bereits ausschließlich

Anliegerverkehr ist, sollte in diesen Fällen das Zusatzschild „Kfz frei“ angeordnet werden. Die Fahrradstraße darf dann auch von den Anlieger*innen der Nachbarstraßen mit Kfz befahren werden.

54 siehe hierzu unter anderem:
 - FGSV ERA, 2010; FGSV EFA, 2002
 - LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH Hainichen/TU Dresden (2020)
 - FUSS e.V. (2023) (Seite 9)

Fototafel Infrastruktur Radverkehr

Die verlinkten Bilder sind in hoher Auflösung ohne Lizenzbedingungen nutzbar (Creative Commons CC0)



F.1 Mobilstation mit verschiedenen Angeboten des Fahrradparkens: Flächen für Leihräder, Lastenräder und herkömmliche Fahrräder.



F.2 Fahrradstraße mit vorgezogenen Seitenräumen und definierten Flächen für Sharing-Fahrzeuge. Oberwallstraße, Berlin.



F.3 Fahrradparken auf ehemaligen Kfz-Stellplätzen in Stuttgart.



F.4 Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen zu Parkmarkierungen in Kassel.



F.5 Geschnittenes Pflaster für Komfort beim Radfahren und zu Fuß Gehen über einen Platz in Aarhus.



F.6 Bevorrechtigung des Radverkehrs im Übergang von einer selbständigen Führung (abseits einer Straße) in eine Fahrradstraße in Berlin.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die ÖPNV-Führung erfolgt in der Regel entlang der Hauptstraßen, die um das Gebiet des Superblocks herumführen. Für eine attraktive Erschließung müssen die ÖPNV-Haltestellen daher gut erreichbar sein. Zentrale Maßnahmen für den ÖPNV beinhalten:

- a) Lichtsignalanlagen für die ÖPNV-Fahrgäste optimieren: Zum einen sollte die An- und Abfahrt der Busse und Bahnen durch Vorrangschaltungen verzögerungsfrei möglich sein. Zum anderen sind die Häufigkeit und Länge der Grünphasen im Fußverkehr für die Ein- und Aussteigenden zu optimieren.
- b) Bedarfsgerechte Optimierung des Haltestellenumfelds z. B. durch Verbreiterungen der Bürgersteige und Querungsstellen sowie Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Halteverbote
- c) Wartebereiche durch großzügige Überdachung, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, digitale Fahrplaninformation, barrierefreie Einstiege und regelmäßige Reinigung aufwerten
- d) Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Scooter in angrenzenden Multifunktionsstreifen einrichten mit regelmäßiger Kontrolle und Reinigung.

Im Falle einer Feinerschließung des Stadtviertels oder im Rahmen besonderer ÖPNV-Trassen abseits von Hauptverkehrsstraßen kann eine Führung von ÖPNV-Routen durch mehrere Anliegerzonen des Superblocks erforderlich sein. Hierfür stehen passende Formen von Modalfiltern zur Verfügung (→ Kapitel 3.1.2):

- a) Bauliche Lösungen für den Fahrweg, z. B. Rasengleis, Busschleuse
- b) Technische Lösungen, z. B. automatisch versenkbare Sperrpfosten, Schranken
- c) Rechtliche Lösungen, z. B. Ausnahmeregelung „Linienverkehr frei“ mit automatischer Kameraüberwachung.

3.2.4 Ruhender Verkehr und Multifunktionalität des öffentlichen Raums

Die Fahrbahnrande, also die Fläche zwischen Fahrgasse und Gehweg, sollten als Multifunktionsstreifen⁵⁵ genutzt werden. Dort sind sämtliche Einbauten und Stadtmobiliar zu platzieren, um die

Gehwege von Hindernissen aller Art freizuhalten (z. B. Parkscheinautomaten, Mülltonnen, Sitzgelegenheiten, Laternen etc.).

Unter den verbleibenden Kfz-Stellplätzen sollte ein größerer Anteil als Schwerbehindertenparkplätze gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 2 StVO ausgewiesen werden. Falls weitere nutzbare Fahrbahnrande vorhanden sind, können sie für allgemeines Parken gemäß § 12 StVO angeboten werden. Sinnvoll ist eine stetige Reduktion der Kfz-Stellplätze von ca. 5 % pro Jahr, um die Veränderung der Verkehrsmittelwahl widerzuspiegeln und den Zielstandard schrittweise zu erreichen (→ Kapitel 3.3.1).

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für private Elektroautos sollte vorrangig auf privaten und gewerblichen Flächen erfolgen (z. B. Quartiersgaragen, Supermarktparkplätze, Privatgrundstücke). Neu zu errichtende Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum sollten nicht im Bereich der Gehwege platziert werden, sondern auf Flächen des Kfz-Parkens bzw. des Multifunktionsstreifens.

Aufgesetztes Parken auf Gehwegen ist zu unterbinden, sodass dem Fußverkehr wieder die volle Gehwegbreite zur Verfügung steht. Schräg- und Querparken ist zu vermeiden, um die Gefährdung beim Ausparken mit eingeschränkter Sicht und die Behinderung durch überlange Fahrzeuge zu verringern. Schräg- und Querparken erschwert zudem das Überqueren von Straßen und verunstaltet Straßen zu Großparkplätzen.

Die Nutzung der Flächen verbleibender Stellplätze wird priorisiert für:

- a) **Wirtschaftsparkplätze, Ladezonen und nachweispflichtige Stellplätze im öffentlichen Raum des Quartiers:** So wird sichergestellt, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, sowie Pflegediensten, Handwerksbetrieben und dem übrigen Wirtschaftsverkehr ausreichend Parkflächen zur Verfügung stehen.
- b) **Stellplätze für Micromobility- und Carsharing-Anbieter** dezentral in Multifunktionsstreifen im öffentlichen Raum sowie in Form von Mobilitätsstationen zentral an Verknüpfungspunkten zu anderen Verkehrsarten (z. B. ÖPNV-Haltestellen). So wird das Mobilitätsangebot im Quartier erhöht und die Abhängigkeit vom eigenen Pkw sinkt.

⁵⁵ Multifunktionsstreifen, Quelle: Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06, FGSV (2024)

- c) **Hochwertiges Fahrradparken als fester Bestandteil der Quartiersinfrastruktur:** Zugangsgesicherte Abstellanlagen in Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen werden dezentral aufgestellt, um sicheres und witterungsgeschütztes Fahrradparken zu ermöglichen. Hierfür sind vornehmlich Flächen zu nutzen, die zuvor dem ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung standen. Durch den stetigen Ausbau und die Modernisierung von Radabstellanlagen im Quartier werden sichere und hochwertige Abstellmöglichkeiten geschaffen, auch über die Quellen und Ziele des Radverkehrs hinaus. Neben gewöhnlichen Anlehnbügel sind auch Abstellplätze mit entsprechenden Ausstattungen für Kinderfahrräder, Lastenfahrräder oder andere Sonderfahrräder zu schaffen. An größeren Mobilitätsstationen lassen sich Fahrradparkangebote mit Sharing-Diensten und Angeboten der Quartiersarbeit und Mobilitätsberatung verknüpfen und an zentralen Orten im Quartier platzieren.
- d) Kurzzeitparkplätze für Kundschaft, Besucher*innen: Diese kommen auch dem Wirtschaftsverkehr zugute.
- e) Langzeitparkplätze nach kommunal zu beschließender Gebührenordnung: Die Parkplätze sollten über zeitlich gestaffelte Parkgebühren ähnlich dem Landauer Modell⁵⁶ bewirtschaftet werden.

Der Rückbau von Kfz-Stellplätzen wird im Sinne der Multifunktionalität des öffentlichen Straßensraums genutzt. Neben Infrastruktur des Umweltverbunds (Sitzgelegenheiten, Fahrradbügel, barrierefreie Knotenpunkte und Haltestellen etc.) werden die Flächen vor allem für blau-grüne Infrastruktur umgenutzt. Entsiegelungen tragen dabei maßgeblich zu einem angenehmeren Mikroklima und der Klimaresilienz eines Quartiers bei und erhöhen die Aufenthaltsqualität zusätzlich.

Fototafel Ruhender Verkehr

Die verlinkten Bilder sind in hoher Auflösung ohne Lizenzbedingungen nutzbar (Creative Commons CC0)



G.1 Multifunktionsstreifen mit Ladebereich für Kfz, technischer Infrastruktur, mobiler Begrünung sowie Radabstellanlagen. Köln, Gürzenichstraße.



G.2 Multifunktionsstreifen ohne Kfz-Parken im Heilbronner Neckarbogen.



G.3 Wirtschaftszone in Bonn-Kessenich, Pützstraße.



G.4 Sharingstation in der Kölner Altstadt.

3.3 Zielstandard

Im Zielstandard werden Superblocks flächendeckend im Stadtgebiet umgesetzt und sind fest in der kommunalen Rahmenplanung u. a. für Stadtgrün, Klima, Freiraum, Mobilität und Quartiersentwicklung verankert (→ Kapitel 4.3). Die durch Fuß- und Radverkehrsnetze, ÖPNV sowie Biotope miteinander vernetzten Superblocks leisten so nicht

nur einen Beitrag zur 15-Minuten-Stadt, sondern ermöglichen eine einfache und komfortable Fortbewegung mit dem Umweltverbund quer durch die Stadt. Durch ein vielfältiges Mobilitätsangebot wird die individuelle Mobilität flexibler und nachhaltiger.



Abb. 9: Weitere Flächen, die im Straßenraum dem ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung standen, werden für Grünflächen und Bewegungsräume umgenutzt. Ein Verkehrsberuhigter Bereich stellt sicher, dass der öffentliche Raum von allen gleichermaßen genutzt werden kann.

Die durch Maßnahmen in Basis- und Regelstandard begonnenen Entwicklungen werden im Zielstandard ausgeweitet. Der Straßenraum wird weiter umgestaltet und multifunktional genutzt: Es entstehen Flächen zum Spielen, für Aufenthalt, Begegnung und sozialen Austausch, aber auch Freisitze, Auslagen des Einzelhandels und blau-grüne Infrastruktur. Der ruhende Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum wird stark reduziert und auf gesonderte Flächen verlagert. Städtebauliche Konzepte stellen eine einheitliche Umsetzung in unterschiedlichen

Stadtvierteln sicher. In den verkehrsberuhigten Quartieren steigt die Verkehrssicherheit weiter an. Kinder können sich im direkten Wohnumfeld und auf alltäglichen Wegen eigenständig fortbewegen und sich den Stadtraum aneignen. Die Umsetzung des Zielstandards hat dabei diese vier Oberziele:

- a) **Umsetzungen baulich verstetigen:** Alle temporär umgesetzten Maßnahmen – etwa durch Markierungen oder mobile Elemente – werden baulich verstetigt und dauerhaft in die Gestal-

tung des öffentlichen Raums integriert. Einfache Modalfilter werden städtebaulich verträglich aufgewertet. Vorgezogene Seitenräume werden von markierten Flächen zu baulich hergestellten Flächen des Seitenraums entwickelt, die durch Bordsteine von der Fahrbahn abgegrenzt und durch einheitliche Oberflächen klar ersichtlich und ertastbar sind. Sie stehen so als hochwertige und barrierefreie Bestandteile des Gehwegs zur Verfügung. Entsiegelungen und neue Baumpflanzungen lösen mobile Pflanzkübel ab und verbessern das Mikroklima weiter. An allen Zufahrten in das Quartier wird der Übergang zwischen Hauptstraßennetz und Superblocks durch Gehwegüberfahrten und Schleusen verdeutlicht.

- b) **Multifunktionalität des öffentlichen Raums sichtbar machen:** Gastro-Parklets, Sitzgelegenheiten und andere schnell umsetzbare Umnutzungen von Kfz-Stellplätzen oder Fahrbahflächen werden durch bauliche Elemente dauerhaft etabliert und werden so nicht mehr als einstige Flächen des Kfz-Verkehrs wahrgenommen. Provisorisch zwischen Kfz-Stellplätzen aufgestellte Fahrradabstellanlagen werden nun überall in den Seitenräumen des Quartiers zur Verfügung gestellt und durch zugangsgesicherte Abstellanlagen ergänzt. Die Aufenthaltsqualität wird stetig verbessert, indem Stadtplätze aufgewertet, erweitert oder

neu geschaffen und durch hochwertige Wege verbunden werden.

- c) **Vernetztes Mobilitätsangebot des Quartiers stärken:** Neben der Platzierung an wichtigen ÖPNV-Schnittstellen und neu geschaffenen zentralen Parkmöglichkeiten werden Mobilitätsstationen auch dezentral im Stadtviertel verteilt und mit weiteren Angeboten wie zugangsgesicherten Abstellanlagen oder Paketstationen kombiniert. So fällt es den Menschen leicht, auf die unterschiedlichen, nachhaltigen Mobilitätsalternativen zurückzugreifen und sich multimodal fortzubewegen.
- d) **Für gute Orientierung innerhalb des Superblocks sorgen:** Wegweisende Beschilderung und Piktogramme werden installiert. Alle Informationen werden mindestens im Zwei-Sinne-Prinzip angeboten.⁵⁷ Plätze, Straßen und andere Wege sind hochwertig, barrierefrei, übersichtlich und einheitlich gestaltet. Dabei werden Fuß- und Radverkehrsnetz voneinander getrennt betrachtet.

Für jeden Superblock sollte perspektivisch der Zielstandard angestrebt werden. Die im Basis- und Regelstandard begonnenen Verbesserungen sind im Rahmen der kontinuierlichen Stadtentwicklung bei allen baulichen Maßnahmen und sonstigen Anlässen (z. B. Nutzungsänderungen) fortzusetzen.



Abb. 10: Visualisierung eines Straßenraums, wie er sich im Zielstandard entwickeln könnte. Kfz werden nur noch zu priorisierten Zwecken (→ Kapitel 3.3.1) auf der Fahrbahn abgestellt, Liefer- und Ladevorgänge erleichtert. Flächen werden für Begrünung und Versickerung genutzt. Das geglättete Kopfsteinpflaster macht die Straße leiser und leitet den Radverkehr auf die Fahrbahn. Der Bürgersteig ist dem Fußverkehr, Spiel und Kommunikation vorbehalten. (MLA+/Martin Aarts 2020)

57 Zwei-Sinne-Prinzip: Informationsgabe zumindest auf zwei von drei Wegen (visuell, auditiv, taktil)

3.3.1 Neuorganisation der dauerhaften Kfz-Abstellflächen

Maßnahmen zum ruhenden Verkehr spielen weiterhin eine zentrale Rolle in der Transformation des öffentlichen Raums. Ziel ist eine multifunktionale Flächennutzung im gesamten Superblock. Erforderliche Stellplätze im öffentlichen Raum sollen weiterhin erhalten bleiben, damit Dienstleister*innen, Mobilitätseingeschränkte, Carsharing-Nutzende oder z. B. Menschen, die umziehen, unkompliziert einen freien Stellplatz finden. So wird die Erreichbarkeit des Quartiers für sie gewährleistet. Um dieses Kurzzeitparken und die weiteren Nutzungen des öffentlichen Straßenraums zu ermöglichen, soll das Kfz-Dauerparken im Zielstandard auf private oder gewerbliche Flächen verlagert werden. Allen Anwohnenden steht es frei, ein privates Kraftfahrzeug zu halten, für die Bereitstellung eines Langzeitstellplatzes sind Haltende jedoch wie bei anderen privaten Gegenständen selbst verantwortlich. Je nach örtlichen Gegebenheiten können dafür z. B. private Garagen reaktiviert oder Mobilitätshubs mit Parkhäusern errichtet werden.

Hierzu sollten zunächst die Kapazitäten auf privaten Flächen ermittelt werden. Durch Mehrfachnutzungen von Supermarktparkplätzen oder anderen privaten Parkflächen/-häusern können die Kapazitäten und die Auslastung bereits versiegelter Flächen zusätzlich erhöht werden. Der Neubau von Quartiersgaragen sollte idealerweise auf Flächen erfolgen, die bereits durch den Kfz-Verkehr genutzt werden und versiegelt sind, wie Tankstellen oder Großparkplätze. Neue Parkbauten können als multifunktionale Gebäude mit Carsharing, Fahrradparken, Lagerboxen, Transporthilfen wie Bollerwagen und Sackkarren, Mikro-Depots für Liefer- und Kurierdienste sowie Einzelhandel zusätzlich zu einer 15-Minuten-Stadt beitragen.

Bei Um- und Neubau sind Stellplatzanlagen klimangepasst zu gestalten (→ Foto H.1). Sicker- und Retentionsflächen, Vegetation und Bäume sowie Rigo- len können dafür sorgen, dass das Niederschlags- wasser trotz (Teil-)Versiegelung in unmittelbarer Nähe versickern kann.

Fototafel Langzeitparken

Die verlinkten Bilder sind in hoher Auflösung ohne Lizenzbedingungen nutzbar (Creative Commons CC0)



H.1: Quartiersgarage mit Elementen der Versickerung und Begrünung in Bergfelde.



H.2 Feierabend-Parken nutzt gewerbliche Stellplatzflächen in unterschiedlichen Zeitfenstern effizient aus. Beispielfoto aus Köln.



H.3 Sammelschließanlage für Fahrräder in einem Quartier in Stuttgart.



H.4 Mobilitätsstation mit Lastenrad- und Carsharing sowie Sammelschließanlage für Fahrräder in Düsseldorf.

3.3.2 Gestaltung der Hauptstraßen

Damit sich die Qualitäten der Superblocks quartiersübergreifend fortsetzen können, beinhaltet der Zielstandard die verträgliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen. Dies ermöglicht, dass die Menschen sich sicher, direkt und komfortabel zwischen angrenzenden Superblocks und durch die Stadt bewegen können und dass Quellen und Ziele entlang der Hauptverkehrsstraßen für alle Verkehrsmittel gut zu erreichen sind.

Eine verträgliche Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen ergibt sich durch folgende Maßnahmen:

- a) **Geschwindigkeitsbegrenzung auf Hauptverkehrsstraßen in der Regel auf 30 km/h** für

Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Luftreinhaltung und Lärmschutz; optional auf 20 km/h auf Geschäftsstraßen. Untersuchungen zeigen, dass die Auswirkungen auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit dadurch nur minimal sind. Für diese sind in erster Linie die Knotenpunkte und eine unterbrechungsarme Kontinuität im Verkehrsfluss entscheidend. Dieser wird durch die im Vergleich zu Tempo-50 verringerten Geschwindigkeitsunterschiede und Beschleunigungs- und Bremsmanöver gleichmäßiger.⁵⁸ Reduzierte Fahrgeschwindigkeiten begünstigen auch die Einrichtung von Querungshilfen abseits der mit Ampeln (LSA) geregelten Knotenpunkte zur Förderung der Nahmobilität und Schulwegsicherheit.

58 Umweltbundesamt (2016)

- b) **Vorrangmaßnahmen für den ÖPNV** für attraktive Reisegeschwindigkeiten (z. B. absolute Priorisierung an Lichtsignalanlagen, gesonderte Gleiskörper, Busfahrstreifen, Umweltspur) sowie hochwertige Verknüpfungspunkte zum Fuß- und Radverkehr (Haltestellen und Bahnhöfe / Bahnhaltunkte): Sie sollten barrierefrei sein, Aufenthaltsqualität und Fahrradabstellanlagen aufweisen.
- c) **Verbesserung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr entlang der Hauptverkehrsstraßen:** Dies umfasst neben einem komfortablen Flächenangebot in ausreichender Breite auch den Ausbau einer sicheren und barrierefreien Infrastruktur. Wo möglich, sind (baulich) getrennte Verkehrsflächen für die einzelnen Verkehrsarten (Kfz-, Fuß- und Radverkehr) vorzusehen. Netzzusammenhänge sind fortzuführen, wobei auf direkte Wegführung und sichere Querungstellen, auch abseits von Knotenpunkten, zu achten ist. Es sind Fahrradabstellanlagen und Sitzgelegenheiten zu schaffen (siehe Unterpunkt d). Weitere konkrete Anwendungsbeispiele sind geschützte Radfahrstreifen, automatische Beeinflussung von Lichtsignalen und Geh- / Radwegüberfahrten an Abzweigungen in die Nebenstraßen des Superblocks.
- d) **Verbesserung der Aufenthaltsqualität** u. a. durch Komplettierung bzw. Ergänzung fehlender Straßenbäume, begrünte Flächen und Fassaden, lärmgeschützte Sitzbereiche, Trinkbrunnen, Verschattung etc. (→ Kapitel 3.2.1)
- e) **Einschränkung des Linksabbiegens** von der Hauptverkehrsstraße in einen Superblock bzw. des Linkseinbiegens aus dem Superblock auf die Hauptverkehrsstraße. So entfallen besonders gefährliche und zeitintensive Ein- und Abbiegerelationen, für die eine Querung je mindestens eines Fahrstreifens der Hauptverkehrsstraße notwendig ist. Eine verringerte Umlaufzeit einer Ampel verringert die Wartezeiten und verbessert den Verkehrsfluss. Durch entfallende Aufstellflächen kann der Kfz-, Fuß- und Radverkehr im Kreuzungsbereich sicherer geführt und der öffentliche Raum neu gestaltet werden (siehe Unterpunkt d)).
- f) **Verstetigung des Kfz-Verkehrs:** Werden neben Geschwindigkeitsbeschränkungen die Fahrstreifenanzahl, Abbiegespuren und Fahrbahnbreiten reduziert und ggf. das Linksabbiegen eingeschränkt, erhöht sich die Übersichtlichkeit der Knotenpunkte. Dadurch können teilweise Ampeln zurückgebaut werden, ohne dass dies die Querungssicherheit für den Fuß- und Radverkehr verringert. So verstetigt sich der Verkehrsfluss aller Verkehrsarten im Längs- und Querverkehr der Hauptverkehrsstraßen.
- g) **Querung von Hauptverkehrsstraßen:** Knotenpunkte von Hauptverkehrsstraßen mit wichtigen Wegeverbindungen zwischen benachbarten Superblocks (z. B. durch Fahrradstraßen) oder mit wichtigen Routen im Fuß- und Radnetz sollten bevorzugt umgestaltet werden, etwa als geschützte Kreuzungen, Kreisverkehre oder Vorrangskreuzungen („Vorrangspole“) nach niederländischem Vorbild.⁵⁹

Bei Überkapazitäten des Fahrbahnquerschnitts ist die Umgestaltung von Fahrstreifen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs sinnvoll. Straßen mit weniger als 20.000 Fahrzeugen pro Tag können diese in der Regel auf einem Fahrstreifen pro Richtung abwickeln.⁶⁰ So können geschützte Radfahrstreifen, eine Umweltspur oder Multifunktionsstreifen errichtet werden.⁶¹ Diese Maßnahmen ermöglichen ebenfalls eine niedrigschwellige Reaktion auf eintretende Effekte der Verkehrsverdunstung durch die Einrichtung von Superblocks bzw. eine erhöhte Leistungsfähigkeit durch den Wegfall von Knotenpunkten.⁶²

59 CROW 2021

60 Laut den neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Entwurfsstand November 2025) sollte ab 20.000 Kfz/Tag bei Straßen mit zwei Spuren je Fahrtrichtung die Entbehrlichkeit des rechten Fahrstreifens geprüft werden.

61 FGSV (2024)

62 Wagenbuur 2015; SQUADA 2023

Fototafel Hauptstraßen

Die verlinkten Bilder sind in hoher Auflösung ohne Lizenzbedingungen nutzbar (Creative Commons CC0)



I.1 Wartebereich für den Fußverkehr integriert in einen geschützten Radfahrstreifen auf der Schönhauser Allee, Berlin.



I.2 Sichere Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr im Mittelstreifen einer Hauptverkehrsstraße. So kann eine Fahrradstraße über mehrere angrenzende Superblock-Quartiere durchgeführt werden.



I.3 Zweirichtungs-Radweg entlang der Praterstraße in Wien: baulich getrennt und durch einen Parkstreifen zusätzlich geschützt. Die grüne Markierung beugt Konflikten mit dem Fußverkehr vor.



I.4 Umweltspur: Kombiniertes Fahrstreifen für Fahrrad- und Linienbusverkehr in Bonn



I.5 Lade-/Lieferzone kombiniert mit Anlehnbügel, Fußgänger-Aufstellfläche und geschütztem Radfahrstreifen auf der Grunewaldstraße in Berlin-Schöneberg.



I.6 Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten und Pflanzbeete entlang der Mariahilfer Straße in Wien.

4. Umsetzung

Das Kapitel 4 steigt tief in Umsetzungsfragen ein und richtet sich insbesondere an Fachplaner*innen, die vor der Aufgabe stehen, im Rahmen des Umsetzungsprozesses eine Beteiligung zu planen (→ [Kapitel 4.1](#)), rechtliche Grundlagen zur Absicherung und Abwägung von Maßnahmen suchen (→ [Kapitel 4.2](#)) sowie Elemente der Stadt-, Landschafts- und Raumplanung in der Planung berücksichtigen (→ [Kapitel 4.3](#)). Einzelne Passagen fordern ein gewisses Hintergrundwissen der jeweiligen Fachdisziplin. Die wesentlichen Inhalte können aber auch für interessierte Leser*innen aus anderen Lebens- und Fachbereichen relevant und empfehlenswert sein.

4.1 Partizipation

Im Kontext von Superblock-Umsetzungen setzen Partizipationsprozesse dann an, wenn ein Superblock beschlossen wurde. In diesem Stadium geht es darum, die Planungsziele (→ [Kapitel 2.1](#)) durch Interaktion und Kollaboration mit lokalen Stakeholdern an lokale Gegebenheiten anzupassen und tragfähig zu machen. Es geht nicht um das „Ob“, sondern um das „Wie“⁶³

Beteiligung und Kommunikation sind heute ein entscheidender Faktor für Akzeptanz und den Erfolg von Superblock-Maßnahmen. Durch Partizipation wird gewährleistet, dass das Wissen um die Gegebenheiten vor Ort besser in Planungen einfließen kann und insbesondere die am meisten vom bisher autozentrierten Verkehrssystem benachteiligten Menschen (Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) Berücksichtigung finden.

Durch eine von Beginn an überlegt geplante Partizipations- und Kommunikationsstrategie kann Polarisierungen und Politisierung entgegengewirkt werden, indem Verständnis für die Probleme, Motivation und Zielsetzung hinter den Superblock-Vorhaben generiert wird. Dies kann im Verlauf der Planungen Missverständnisse vermeiden und so die Emotionalität und Verbreitung von Falschnachrichten verringern.⁶⁴ Superblocks haben ferner zum Ziel, die soziale Kohäsion, also ein nachbarschaftliches Zusammenleben zu stärken (→ [Kapitel 2.1 g](#)) – was ideal nicht erst durch im Rahmen der Super-

block-Planung geschaffene neue Freiflächen erfolgt, sondern bereits im Rahmen des Beteiligungs- und Mitwirkungsprozesses an der Planung selbst. Besonders eine Partizipationsstrategie, die sich am Zielstandard orientiert, trägt hierzu bei und bildet oft die Grundlage dafür, noch während der Umsetzung erste lokale Anwohnende als „Kümmerer“ insbesondere für Nachbarschafts- und Grünelemente von Superblocks zu finden und nachbarschaftliche Beziehungen zu stärken (→ [Kapitel 3.2.2](#)).

Beteiligung wird zunehmend in kommunalen Leitlinien verankert⁶⁵ und verstärkt von Bürger*innen eingefordert,⁶⁶ ist außerhalb von Städtebauförderkulissen bisher häufig jedoch informell, d. h. gesetzlich nicht verpflichtend. Da die Veränderungen jedoch eine Vielzahl von Menschen in ihrem unmittelbaren Alltag betrifft und Planungen durch die Beteiligung häufig inhaltlich und emotional für die Beteiligten aufgewertet werden und die Identifikation mit dem Endergebnis steigt, sollte eine Beteiligung auch bei geringen Ressourcen stets in Erwägung gezogen werden. Während bei reinen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit eine Befragung und Information besonders betroffener Gruppen ausreichen kann, sollten umfassende Superblocks im Zielstandard stets mit einer ausreichenden, mehrstufigen Beteiligungs- und Kommunikationsstrategie untersetzt werden.

⁶³ Escher 2025

⁶⁴ Marquet et al. 2025

⁶⁵ siehe z. B. Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung. Berlin (o. J.)

⁶⁶ Zografos et al. 2020: In einem Referendum wurde auch aufgrund des Vorwurfs der mangelnden Beteiligung von Bürger*innen der Stopp des ersten Pilot-Superblocks in Barcelona beschlossen – jedoch nicht rechtlich bindend. Zu weiteren Formen der Opposition und Handlungsstrategien, vgl. auch Marquet et al. 2025

Der Umfang ist dabei dem Planungsziel und -aufwand entsprechend zu wählen. Die Wahl der Formate und Methoden sollte sich dabei an den Zielsetzungen des Projekts und der einzelnen Umsetzungsstufen orientieren, wobei aufsuchende und anlaufende Formate zu bevorzugen sind. Sinnvoll ist, unterschiedliche Formate der Information, Konsultation und Kooperation zu kombinieren.⁶⁷ Partizipation erfolgt in strukturierten Formaten, z. B. analoger und digitaler Veranstaltungen und unter Nutzung unterschiedlicher Methoden (→ Kapitel 4.1.4).

4.1.1 Beteiligungsumfang in den jeweiligen Standards

Basisstandard: Information

Basis für die erfolgreiche Umsetzung von Superblocks ist eine frühzeitige und das Verständnis fördernde Informieren der Anwohnenden, Gewerbetreibenden und sonstigen Nutzenden über festgestellte Probleme im Quartier und die Ziele des Vorhabens. So kann Missverständnissen und Fehlinformationen auch in Medienberichten vorgebeugt werden.

Wichtig: Bei dieser Information sollte nicht das Mittel, sondern der Zweck der Planung in den Vordergrund gerückt werden. Erklärt werden muss hier: Was ist das Problem? Wieso ist es nötig, etwas zu verändern? Warum gerade hier? Welche Vorteile hat das Ganze für wen?

Das Thema „Superblock“ oder technische Begriffe, wie z. B. „Modalfilter“ sind hier zunächst nicht interessant. Es geht darum, zentrale Zielsetzungen (→ Kapitel 2.1) auf den lokalen Kontext angepasst verständlich und sachlich darzustellen, z. B. entlang schon vorliegenden, durch Befragungen, Begehungen, aus der Beschwerdelage oder anderen offenen Daten ermittelten Informationen (Unfälle, Schulwege, Standorte sensibler Einrichtungen etc.). Dabei soll klar werden, weshalb z. B. Verkehrssicherheit für Kinder, der Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Menschen priorisiert wird, inwiefern das Gewerbe betroffen ist oder was Hitzevorsorge mit parkenden Kfz zu tun hat. Es hilft, gewohnte Verwaltungs- oder Fachsprache zurückzustellen und Botschaften so zu vermitteln, dass unterschiedliche Personen sich damit identifizieren können (Narrative Informationsstrategie).⁶⁸ Sinn-

voll ist, Botschaften positiv zu formulieren und den Nutzen für die Gemeinschaft bzw. für einzelne Gruppen betonen („Gain-Framing“): „sichere Schulwege für Kinder“, „die Straße für Fußgänger*innen öffnen“. Solche Aussagen heben die Planungsziele hervor, anstatt auf den z. T. nur vermeintlichen Verlust für einzelne Gruppen zu fokussieren, wie etwa „autofreie Straßen“, „Straßen sperren“ oder „wegfallende Parkplätze“ („Loss-Framing“), auch: „wieder Ruhe“ statt „weniger Lärm“. Dabei sollte jedoch auf ein ehrliches und ausgewogenes Bild geachtet werden. Bild, Schrift und Erzählweise sind effektiv, wenn sie einer leicht verständlichen, einheitlichen Kommunikationsstrategie folgen.⁶⁹

Einseitige Information ohne einen Spielraum für Beteiligung oder Feedback wird nicht empfohlen. Gute Beispiele für informierende Formate werden im → Kapitel 4.1.4 vertieft.

Regelstandard: Konsultation

Regelmäßig sollte der Information und Ansprache der Stakeholder⁷⁰ im Superblock-Gebiet eine Stakeholder- bzw. Akteurs-Analyse vorausgehen. Damit kann ein Überblick über die wesentlichen im Quartier wirkenden Interessengruppen und Multiplikator*innen gewonnen werden, welche die Ausrichtung und den Erfolg des Projekts stark beeinflussen können. Dazu zählen lokale Initiativen, Wohnbau- und Mietergesellschaften, Vereine, Bildungs- Kinder- und Jugendeinrichtungen, politische Repräsentant*innen und andere bereits im Superblock-Gebiet aktive und sich positiv oder negativ einbringende Gruppen proaktiv zu identifizieren. Wichtig hierbei ist, auch über das Thema Verkehr hinaus zu schauen, da viele Gruppen Schnittmengen oder Alltagswissen zu dem Thema haben. Sehr wichtige Partner können zudem Institutionen der Gemeinwesenarbeit sein, wie z. B. Stadtteilkoordinationen, Quartiersmanagements etc. – diese Akteur*innen mit Ortskenntnis und Vertrauensbeziehung in das Quartier gilt es anzusprechen (z. B. durch ein offenes Akteurstreffen) und strategisch in Planung und Kommunikation einzubinden (z. B. über einen Mail-Verteiler oder Newsletter).

67 Weitere Ressourcen zu Beteiligung im Rahmen von Verkehrsberuhigung und Superblocks: Fetka (2025) S.92

68 transformatorin.at (2025.1)

69 transformatorin.at (2025.2)

70 siehe Glossar

Einmal in das Projekt involviert und weiterhin informiert, können diese Akteur*innen autark als Multiplikatoren wirken, um weitere Gruppen einzubinden oder zu informieren – und so vor Ort Klarheit schaffen und Missverständnissen früh entgegenwirken. Lokal gut vernetzt können sie auch als Vermittler*innen zwischen Stakeholdern und Planer*innen fungieren, was dem Partizipationsprozess und seinen Zielen einen Vertrauensvorsprung geben kann.

Neben der Information dieser Gruppen sollte auch eine Konsultation über Problemfelder, Bedarfe und Lösungen für verkehrliche und versorgungstechnische Fragen stehen, die mit in die Planungen aufgenommen werden (Grünflächen, Naherholungsgebiete etc. → [Kapitel 2.1](#)).

Häufig besonders schwer einzubindende Gruppen sind Senior*innen, Kinder, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und anderen Beeinträchtigungen sowie Menschen mit Migrationsgeschichte oder geringem Einkommen. Eine Beteiligung sollte in der Regel daher so gestaltet sein, dass ein möglichst repräsentativer Ausschnitt der Nachbarschaft am Prozess teilnehmen kann und möglichst unterschiedliche Stimmen gehört werden können. Bewährt haben sich hierfür insbesondere Formate, die im Alltag bzw. auf Alltagswegen dieser Menschen stattfinden. Es kommt aber auch vor, dass Personengruppen nicht direkt erreichbar sind. Sie werden jedoch häufig von anderen Gruppen repräsentiert, über die stellvertretend Informationen eingeholt werden – etwa Schulen und Vereine oder Jugendclubs, Einrichtungen der Senior*innen-Pflege oder Ärzt*innen. Generell sind aufsuchende Formate im Superblock-Gebiet sehr empfehlenswert.

Wichtig ist zudem der persönliche Kontakt zu vor Ort tätigen Gewerbetreibenden. Erfragt werden sollten Bedarfe bzgl. Laden und Liefern (Fahrzeuggröße, Kernzeiten), aber auch zu Außergastronomie, Verkaufsflächen, Fahrradabstellanlagen etc. – diese werden dann bei der Planung berücksichtigt, um passgenaue Lösungen zu ermöglichen. Vergessen sollte man dabei auf keinen Fall, die Gewerbetreibenden selbst nach ihrer Wahrnehmung des Verkehrs im Quartier, konkrete Gefahren und Lösungsideen zu befragen und diese zu dokumentieren.

Die frühzeitige Berücksichtigung sowie die proaktive, zielgruppenspezifische Einbindung verschiedener Stakeholder erhöhen das Verständnis für die Notwendigkeit von Superblocks, beugen Fehlinformationen vor und verringern die Opposition gegenüber den Maßnahmen. Dies gilt in besonderem Maße für rechtzeitige Konsultationen mit Gewerbetreibenden.⁷¹

Auch Verzögerungen in der Planung oder Umsetzung können dann offen und frühzeitig kommuniziert werden. So wird Enttäuschungen vorgebeugt und die Beteiligten weiter auf Augenhöhe aktiv im Prozess mitgenommen. Empfohlen wird eine Kombination von Formaten, die informieren und konsultieren. Im besten Fall können bei den informierenden Formaten anwesende Personen für weitere konsultative Formate gewonnen und in das Netzwerk aufgenommen werden. Hierfür ist die Anlage eines Mail-Verteilers sinnvoll.

Informierende Formate sind unter → [Kapitel 4.1.4](#) und konsultierende Formate unter → [Kapitel 4.1.5](#) zu finden.

Zielstandard: Kooperation und Vernetzung

Ideal sollten möglichst viele der relevanten Stakeholder vor Ort in die Bedarfserhebung, die Konzeption, Umsetzung und Evaluation des Superblock-Vorhabens eingebunden sein. Das Gesamtprojekt wird dabei durch eine federführende Verwaltungseinheit unter Beteiligung weiterer Fachressorts (insbesondere Stadtplanung, Verkehr und Mobilität, Grün, Gesundheit, Beauftragte für Menschen mit Behinderung) koordiniert, welches die Beteiligung an der Planung der verkehrlichen, gestalterischen und flankierenden Maßnahmen des Superblock-Konzepts steuert. Dabei wird dieses durch eine externe Moderation bzw. Prozessbegleitung unterstützt, welche die gesamte Konzeption der Beteiligung als mehrstufigen, ineinander verschränkten Prozess in enger Abstimmung mit den Planenden in der Verwaltung konzipiert und durchführt. Sofern vorhanden, werden dabei verwaltungseigene Stellen für Kommunikation oder Beteiligung von Beginn an einbezogen.

71 Gewerbetreibende überschätzen häufig die Anzahl der Personen, die mit dem Auto zu ihren Geschäften fahren und sorgen sich deshalb besonders – medial häufig überzeichnet – um ihren Umsatz durch die Umnutzung von Straßenraum. Eine Konsultation mit ihnen kann diese Befürchtungen abschwächen, denn Ergebnisse zeigen, dass das Gewerbe in aller Regel von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen profitiert (von Schneidmesser, 2022; Bauer, Christ, Sönksen, Pfitzinger 2025).

Wichtiger Teil eines kooperativen Ansatzes ist es zudem, bereits aktive zivilgesellschaftliche Initiativen früh einzubinden und als mögliche Partner*innen zu gewinnen, die die Ziele des Projekts nach Umsetzung weiterführen und erzielte Erfolge als „Kümmerer“ sichern können. Hierfür ist es wichtig, diese nicht nur frühzeitig zu identifizieren, sondern dann zu informieren und zu konsultieren. Wichtig ist der persönliche Kontakt vor Ort, z. B. im Rahmen eines Formats zum Austausch mit den Planer*innen zu Beginn des Projekts, welches zusätzliche Möglichkeit bietet, bereits Aktive untereinander zusätzlich stärker zu vernetzen. Gelingt es hier, die Ziele und Probleme klarzumachen, an denen (ideal gemeinsam) gearbeitet werden soll, wo konkrete Kooperationsbedarfe und -wünsche bestehen und zugleich reale Wege aufgezeigt, wie sich aktiv eingebracht werden kann, ist eine Grundlage zur Zusammenarbeit geschaffen.

Wichtig dabei ist, von Beginn an ehrlich und offen zu klären, was die Menschen vor Ort brauchen und was die Verwalter*innen brauchen und wo „nogos“ bestehen, damit ein gutes Miteinander gelingen kann. Klarheit über Grenzen und Möglichkeiten rahmen den Prozess – sie können und sollten bei guter Erfahrung dann weiterentwickelt und angepasst werden.

Der Beteiligungsprozess im Zielstandard ist dabei selten von Beginn an klar absehbar. Oft gibt es spontane Änderungen oder neue bzw. wegfallende Ressourcen, die eine Anpassung nötig machen. Es ist daher ratsam, den äußeren Rahmen möglichst früh klar zu haben:

Was ist das Beteiligungsziel? Wer soll und muss besonders beteiligt werden? Wie können wir diese Menschen erreichen? Welche Beteiligungsschritte und -ergebnisse folgen sinnvoll auf welche?

Sind diese Rahmen klar und transparent gesetzt, kann die Beteiligung als kontinuierlicher Prozess auch flexibel angepasst werden, um auf unerwartete Bedarfe, plötzlich eintretende Ereignisse oder z. B. auch das Scheitern eines Beteiligungsschritts reagieren zu können. Eine noch so gute Planung kann scheitern und sollte im Prozess regelmäßig reflektiert werden. Nur so kann sich diese bedarfsgerecht in mehreren aufeinanderfolgenden Schritten weiterentwickeln und so nachgesteuert die Beteiligung möglichst unterschiedlicher Gruppen sicherstellen. Eine Beteiligung „aller“ Menschen im Quartier ist nie möglich, es sollte daher auf Repräsentation geachtet werden. Priorität hat dabei im Zweifel die Schutzwürdigkeit von Gruppen: Die Be-

lange von Kindern und Jugendlichen sind hier z. B. besonders zu beachten, werden in Standardverfahren jedoch häufig vergessen. Da diese Gruppen auch an Wahlen nicht teilnehmen können, werden sie häufig mehrfach benachteiligt.

Ein Partizipationsprozess nach Zielstandard umfasst immer folgende Elemente:

- a) Aufmerksamkeit und Verständnis für Bedarfe und Ziele schaffen (Informieren),
- b) Bedarfe wichtiger Anspruchsgruppen erheben (Konsultieren)
- c) Gemeinsam und kollaborativ über Lösungsvorschläge entscheiden (Kooperieren).

Es wird mindestens ein Format jeder Stufe (Information, Konsultation, Kooperation) im Prozess berücksichtigt, wobei Information fortlaufend geschieht. Ergebnisse der einzelnen Formate fließen jeweils in darauf folgende Beteiligungsformate ein. Teilnehmer*innen der Beteiligung werden über Treffen vor Ort, in Online-Gruppen oder Verteiler informiert und können als „Pool“ für weitere Formate so erneut aktiviert werden. Ziel des Prozesses ist, dass die Kombination der Formate eine Anwohner*innenschaft erreicht wird, die möglichst repräsentativ für das Gebiet ist. Dies gibt den Planungen einen hohen Grad an Inklusivität und nachbarschaftlicher Tragfähigkeit. Eine solche intensive Beteiligung kann neben den rein inhaltlichen Zielen dazu beitragen, eine gewachsene Gemeinschaft in der Nachbarschaft zu schaffen oder zu stärken. Damit trägt die Beteiligung nach Zielstandard auch zu Zielen der Sozial- und Gesundheitsplanung bzw. -politik bei und ermöglicht, den Superblock als ressortübergreifende Gemeinschaftsinitiative strategisch zu planen, zu erweitern und zu fördern.

Die Planungs- und damit auch Beteiligungsphase(n) eines Superblocks von der Initiation bis zur Evaluierung kann somit mehrere Jahre andauern und geht im besten Fall in eine von Bürger*innen mitgetragene Verantwortung für die Superblock-Maßnahmen über.

Genauer zu informierenden Formaten ist unter → [Kapitel 4.1.2](#), zu konsultierenden Formaten unter → [Kapitel 4.1.3](#) und zu kooperativen Formaten unter → [Kapitel 4.1.4](#) zu finden.

4.1.2 Informierende Formate

Der Großteil folgender Formate entstammt dem Projekt KlimaKieze und wurde vom RIFS Potsdam mit dem Bezirksamt Berlin-Mitte bei der Planung, Konzeption und Durchführung von Superblocks im Antonkiez⁷² und der Nördlichen Luisenstadt⁷³ erprobt. Die Formate sind in drei Kategorien nach ihrem Ziel aufgeteilt (informieren, konsultieren, kooperieren), können jedoch jeweils um Elemente erweitert werden, die weitere Ziele erfüllen oder unterstützen.

Information per Banner und Website

An den Standorten von Superblock-Maßnahmen wird zwei Wochen vor sowie nach deren Einrichtung, z. B. durch Infoblätter an Türen, einfachen Bannern oder Infotafeln deutlich sichtbar über die Maßnahmen informiert. Zusätzliche Informationen über das Projekt und damit zusammenhängende Maßnahmen können z. B. an neuen Aufenthaltsbereichen platziert werden (→ Foto J.1). Informationen vor Ort sollten sich auf regionale und lokale Gegebenheiten beziehen und leicht verständliche Sprache verwenden. Kommunikation sollte immer von konkreten Problemen und Bedarfen für wichtige Anspruchsgruppen ausgehen, z. B. den unsicheren Wegen zur Schule („Warum?“), die Ziele klar formulieren („Was?“) und ggf. mögliche Lösungsansätze erläutern („Wie?“). Dabei muss immer klar werden, in welchem Stadium sich eine Planung befindet, was bereits entschieden ist und wo jetzt noch Spielraum zur Beteiligung ist. Es wird empfohlen, eine übergeordnete Rahmenerzählung („frame narrative“) in den Vordergrund zu stellen, die identitätsstiftend für Anwohner*innen ist und den Nutzen unmittelbar beschreibt, statt primär den

Superblock als solchen zum Zweck zu machen.⁷⁴ Der Fachliteratur entstammende Begriffe („Modalfilter“) sollten durch allgemein verständliche Formulierungen ersetzt werden („Sperrpfosten“/„Fußgängerbereich“). Zusätzliche Informationen sollen auf einer Website in einfacher bzw. leichter Sprache, optimiert für Barrierefreiheit und mobile Endgeräte abrufbar sein und Zusammenhänge mit anderen Planungen zeigen. Je nach Kontext sollten die Infos und Website auch in weiteren Sprachen angeboten werden.

Besonders geeignet:

- Für alle, auch Ämter mit geringen personellen und finanziellen Ressourcen
- Oft sind Kooperationen mit lokalen Akteur*innen wie Stadtteilkoordination oder -büros möglich und sinnvoll.
- Zur fortlaufenden Information zu Beteiligungsmöglichkeiten und Umsetzungsstand.

Zu beachten:

- Banner und Informationen können mutwillig beschädigt oder entfernt werden.
- Aushänge sind oft sichtbarer (auch für Gäste) und günstiger als Postwurfsendungen.
- Eine Website mit offener Kommentarfunktion bedarf ggf. einer Moderation.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Informationen können per QR-Code auf → Online-Beteiligungen weitergeleitet werden.
- Informationen können zu → Projektschmieden, → Town-Hall-Meetings oder → Nachbarschaftsspaziergängen einladen.

72 Bezirksamt Berlin Mitte (2025.1)

73 Bezirksamt Berlin Mitte (2025.2)

74 Siehe dazu Narrative in der Toolbox von transformatorin.at (2025.1)



J.1 Informationsbanner für im öffentlichen Raum bietet leicht sichtbare und niederschwellige Information im Vorbeigehen



J.2 Kiez-Spaziergang mit Planer*innen des Bezirksamts Berlin-Mitte im Rahmen der Beteiligung zum Anton-Kiezblock 2024

Town-Hall-Meeting⁷⁵

Für die Einladung der interessierten Bürgerschaft zur Vorstellung von geplanten Maßnahmen können Räume der Stadt genutzt werden oder die Vorstellungen finden bei gutem Wetter draußen statt (idealerweise dort, wo Superblock-Maßnahmen entstehen werden).

Es wird empfohlen, die Konzeption und Durchführung mit (externen) Moderation*innen zu gestalten. Diese sind geübt darin, auch kontroverse Diskussionen zu leiten und den Redeanteil von unsachlichen, dominanten oder störenden Akteur*innen zu begrenzen. Externe Moderation erleichtert es auch, die Redeanteile zwischen Planer*innen und Bürger*innen fair aufzuteilen und Nachfragen zu stellen, wenn etwas unklar geblieben ist. Wichtig: Die Moderation kann nur so gut sein wie die Vorbereitung und das Vorwissen zum Thema und der spezifischen Situation.

Vorteilig ist zudem, dass die hierfür oft nicht ausgebildeten Fachplaner*innen sich in der Veranstaltung auf ihre inhaltliche Kernarbeit konzentrieren und so spürbar entlastet werden können. Inhaltliche und moderative Doppelrollen sind ungünstig und sollten vermieden werden – auch, weil sie unvermeidlich zu Machtasymmetrien führen.

Besonders geeignet:

- Für Ämter, in denen zwar kaum finanzielle Ressourcen, dafür aber personelle Ressourcen verfügbar sind (geschult in Moderation)
- Bei einer großen Anwohner*innenschaft, die sich für die Planungen interessiert.

Zu beachten:

- Ggf. zeigen sich hier Tendenzen zur Dominanz von polarisierten Positionen
- Ggf. sogar Störungen und aktive Anfeindungen ggü. Planer*innen und politisch Verantwortlichen möglich, wenn Planungen polarisieren.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Zur Vorstellung von Planungen aus → Projektschmieden oder → Nachbarschaftsräten
- Zur Einladung zur weiteren Partizipation in → Stakeholder-Vernetzungen.

⁷⁵ Siehe auch Bürger*innenversammlung Fetka & Berger (2025, S.96)

Nachbarschaftsspaziergang („Kiezspaziergang“)⁷⁶

Spaziergänge dienen als niedrigschwelliges Beteiligungs- und Informationsformat, das verschiedene Zielsetzungen erfüllen kann. Planer*innen und politisch Verantwortliche stellen vor Ort mögliche, geplante oder (in einem Viertel bereits) umgesetzte Maßnahmen, ihre Ziele und die erwarteten Effekte vor. Gleichzeitig können gemeinsam mit der Öffentlichkeit potenzielle Gebiete für Superblocks erkundet, Mängel im Bestand erläutert, bestehende Superblocks evaluiert oder lokale Initiativen vorgestellt werden – etwa, wenn Nachbarschaftsgruppen ihre Gestaltungsideen präsentieren. (→ [Foto J.2](#))

Besonders geeignet:

- Für Ämter, denen geringe finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen, personelle Ressourcen jedoch verfügbar sind
- Wenn direkter Kontakt zur Anwohner*innenschaft auf Augenhöhe gesucht wird.

Zu beachten:

- Hoher Moderationsaufwand aufgrund vieler Fragen und Vorschläge
- Abfrage des Unterstützungsbedarfs für Menschen mit Beeinträchtigungen bei der Ankündigung empfehlenswert.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Im Anschluss an → [\(mobile\) Anlaufstellen](#)
- Vorgeschaltet vor → [Projektschmieden](#) und → [Nachbarschaftsräte](#), um Teilnehmer*innen bereits umgesetzte Kiezblocks zu zeigen.
- Um Teilnehmer*innen für → [Stakeholder-Vernetzung](#) zu identifizieren.

4.1.3 Konsultierende Formate

In diesen Formaten können verwertbare planerische Anregungen erhoben werden. Lokales Wissen kann die Planung qualifizieren.

Stakeholder-Vernetzung

Bei Treffen mit lokalen Organisationen, Initiativen und jeglichen weiteren Akteur*innen, die über ein Stakeholder-Mapping identifiziert wurden, werden das Vorhaben vorgestellt, persönliche Kontakte geknüpft und ein gemeinsames Verständnis für die Projektziele geschaffen. Nach dem Schneeballprinzip werden über die angesprochenen Akteursgruppen im Kiez weitere Gruppen aktiviert. Die Treffen werden im Zwei-Monatsrhythmus online oder vor Ort abgehalten.

Besonders geeignet:

- Für Ämter mit geringen finanziellen und personellen Ressourcen
- Zur Identifikation von Kümmerer*innen für spätere Platzgestaltungen wie Hochbeete
- Zur Vermeidung von Opposition durch frühzeitige Information aller Beteiligten⁷⁷
- Für eine erhöhte Legitimität der Ziel- und Planungsvorhaben durch lokale Vernetzung
- Um ein wachsendes Forum und Ankerpunkt während Projektlaufzeit zu gewährleisten
- Zur Sicherstellung der Informationsweitergabe (wenn bspw. Banner und weitere Informationen mutwillig entfernt werden).

Zu beachten:

- Informationsaustausch und Kommunikation sollte stets up-to-date gehalten werden, um Enttäuschungen vorzubeugen und die beteiligten Akteure weiterhin aktiv im Prozess mitzunehmen.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Mit gezielten Stakeholderansprachen
- Als Multiplikator für → [Informationen](#) und [Einladungen](#) zu → [Online-Beteiligungen](#) und → [Projektschmieden](#).

⁷⁶ Siehe auch Stadtsparziergang Fetka & Berger (2025, S.106)

⁷⁷ Im Projekt „KlimaKieze“ führte die zu späte Information einer Wohnbaugesellschaft im Superblock-Gebiet dazu, dass Mieter*innen aufgerufen wurden, stellvertretend ihren Unmut über das Vorhaben Luft zu machen. Eine frühzeitige Information hätte unsachliche Kritik hier verhindern können. Schneidmesser et al. (2025)

(Mobile) Anlaufstellen

- (Städtisches) Personal lädt an kleinen Infoständen (bspw. auf Lastenrädern) im Superblockgebiet die Anwohnerschaft in ihrem Alltag proaktiv zu Gesprächen über ihre Erfahrungen bezüglich Verkehr, Grün- und Naherholungsflächen in ihrem Lebensraum ein (→ Foto K.1). Probleme, Bedarfe und Lösungen aus der Bevölkerung werden auf großformatigen Karten mit Klebezetteln dokumentiert und diese in der Planung berücksichtigt. Um einen unvoreingenommenen Kontakt zu gewährleisten, wird empfohlen, allgemeine Ansprache zu verwenden und Begriffe wie Kiezblocks außen vor zu lassen (bspw.: ein Slogan wie „Verkehr im Kiez – wo läuft's gut, wo gibt es Probleme?“). Der Kontakt vor Ort, eine proaktive Ansprache, Mehrsprachigkeit sowie das Angebot von Getränken erschließen erfahrungsgemäß einen besonders breiten Teil der Bevölkerung, der sonst schwierig zu erreichen ist (→ Kapitel 4.1.2).⁷⁸

Besonders geeignet:

- Für Ämter, denen geringe finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen, personelle Ressourcen jedoch verfügbar sind
- Um ein breites und repräsentatives Bild der Anwohner*innenschaft zu konsultieren
- Um die Inklusion von Gruppen zu gewährleisten, die sonst selten beteiligt werden (Kinder, Alte, Menschen mit Beeinträchtigungen)
- Um verschiedene Orte mit verschiedenen Bedarfen im Superblockgebiet abzudecken.

Zu beachten:

- Übersetzer*innen erschließen ein besonders breites Bild der Anwohner*innenschaft; Eine allgemeine Ansprache gewährleistet unvoreingenommenen Kontakt.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Teilnehmer*innen können auf einen → Nachbarschaftsspaziergang⁷⁹ oder zu einer → Projektschmiede eingeladen werden. Dort können sie das erfahrungsgemäß homogene Teilnehmer*innenfeld um bestimmte Perspektiven erweitern
- Teilnehmer*innen können für → Kooperation und Vernetzung identifiziert werden
- Ergebnisse der Anlaufstellen können in → Town-Hall-Meeting, → Projektschmiede oder → Nachbarschaftsräte einfließen. Diese können den dortigen Teilnehmer*innen ein Bild über die Wahrnehmung einer breiten Anwohnerschaft über die Bedarfe und Probleme im Kiez verschaffen
- Durch → Online-Beteiligung können Teilnehmer*innen auf einer digitalen Karte Probleme, Bedarfe und Lösungen dokumentieren
- → Künstlerische Formate können mobile Anlaufstellen begleiten, um eine breitere Öffentlichkeit anzusprechen und Informationen zugänglicher zu kommunizieren (z. B. Kinder).

⁷⁸ Im Projekt „KlimaKieze“ gaben an manchen Standorten innerhalb der Kieze bis zu 90 % der Teilnehmer*innen an, zuvor noch nie bei einem Beteiligungsprozess mitgemacht zu haben (insgesamt lag der Anteil bei 70 %). Schneidmesser et al. (2025)

⁷⁹ In Tempelhof-Schöneberg wurden „Infostand“ und Kiezspaziergang kombiniert: Über den Tag hinweg wurden am Infostand Menschen informiert und auf den späteren Kiezspaziergang eingeladen. Hier wurden die Argumente und Ideen aus Dialogen am Infostand und vor Ort mit in die Potenzialanalyse eingefasst. Bezirksamt Berlin Tempelhof-Schöneberg (2025)



K.1 Mobile Anlaufstelle im Rahmen des KlimaKiez Projekts im Antonkiez



K.2 Bewerbung der Online-Beteiligung im Vorfeld zur Einrichtung einer Mobilstation in Düsseldorf.

Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung kann für eine Vielzahl von Zielsetzungen genutzt werden. Es können vor und während der Planung Mängel, Probleme, Bedarfe und Lösungsideen im momentanen Zustand des Superblockgebiets georeferenziert, also mit genauer Ortsangabe identifiziert werden, Mobilitätsverhalten abgefragt werden und begleitend sowie abschließend Evaluierungen vorgenommen werden. Die Onlinebeteiligung sollte auf unterschiedlichen Kanälen beworben werden (→ [Foto K.2](#))

Besonders geeignet:

- Für Ämter, denen geringe personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, finanzielle Ressourcen jedoch verfügbar sind (Möglichkeit des Outsourcings)
- Bei einer großen Anwohner*innenschaft, die sich für die Planungen interessiert.

Zu beachten:

- Übersetzungen der Website in andere Sprachen erschließt ein besonders breites Bild der Anwohner*innenschaft
- Hoher Auswertungsaufwand bei hoher Beteiligung
- Bei anonymisierter Abfrage wird Moderation notwendig, um unsachgemäße Nutzung und das Umgreifen von Fake-News zu verhindern.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Gleiche Methodik wie bei → [\(mobilen\) Anlaufstellen](#) mit Kommentaren auf einer Karte zu Bedarfen im Kiez
- Link zu den → [Kooperativen Formaten und Vernetzung](#)
- Ergebnisse der Online-Beteiligung können in → [Town-Hall-Meeting](#), → [Projektschmiede](#) und → [Nachbarschaftsräte](#) einfließen und den dortigen Teilnehmer*innen ein Bild über die Wahrnehmung einer breiten Anwohner*innenschaft über die Bedarfe und Probleme im Kiez verschaffen.

Gezielte Stakeholderansprachen⁸⁰

Notwendig sind gezieltes Aufsuchen und Ansprache verschiedener lokaler Gruppen (möglichst) vor Ort über ihre Bedarfe und Anforderungen an das Plangebiet. Vor allem gezielte Gespräche mit lokalen Gewerbetreibenden vor Ort während der Öffnungszeiten erlauben, dass Akteur*innen frühzeitig über geplante Maßnahmen und Ziele informiert werden (was die Verbreitung von Fehlinformation reduziert) und dass spezifische Bedürfnisse erfasst werden. Dabei werden Informationsblätter zu Zielen und Maßnahmen des Projekts verteilt sowie Liefer- und Erreichbarkeitsbedarfe abgefragt.

80 Siehe auch Business-Frühstück Fetka & Berger (2025, S.98)

Persönliche Begegnungen können bestehende Konflikte nicht immer auflösen, tragen jedoch dazu bei, gegenseitiges Verständnis zu fördern und Fehlinformationen zu vermeiden. Auch Akteur*innen, die den Maßnahmen kritisch gegenüberstehen, fühlen sich so einbezogen und ernst genommen.

Besonders geeignet:

- Für Ämter, denen geringe finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen, personelle Ressourcen jedoch verfügbar sind
- Um Fehlinformationen zu vermeiden (bspw. wenn Gewerbetreibende denken, der Lieferverkehr erreiche sie nicht mehr): für eine passgenaue Planung, die erneuten Planungsbedarf aufgrund zu spät erkannter Lieferbedarfe vermeidet

- Um Verständnis und Akzeptanz von Superblockmaßnahmen durch direkte und proaktive Ansprache zu erhöhen.

Zu beachten:

- Der Spielraum der Beteiligung und die Bedarfe bestimmter Gruppen sind teils schwer zu vereinbaren
- Um Frustration zu vermeiden, ist Expertise in Moderation und Vermittlung notwendig.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Ergebnisse können in → Nachbarschaftsräte und → Projektschmiede einfließen
- Ergebnisse der gezielten Ansprachen können in → Town-Hall-Meeting, → Projektschmiede und → Nachbarschaftsräte einfließen und den dortigen Teilnehmer*innen ein Bild über die Wahrnehmung bestimmter Stakeholder über Bedarfe und Probleme im Kiez verschaffen.

4.1.4 Kooperative Formate und Vernetzung⁸¹

In diesen Formaten kann eine wirksame Zusammenarbeit verschiedener Stakeholder entstehen.

Nachbarschaftsräte



L.1 Infokarte für Teilnehmer*innen eines Nachbarschaftsrates im Klima-Kieze-Projekt



L.2 Arbeitstisch im Nachbarschaftsrat des Klima-Kieze-Projekt (Foto: Nicolina Kirby)

Nachbarschaftsräte orientieren sich am Prinzip der Bürgerräte⁸² und bringen per Los aus dem Melde-register gezogene Anwohner*innen zusammen, um gemeinsam mit Verwaltung und Fachplaner*innen konkrete Entwürfe für Superblocks zu entwickeln. Der Spielraum der Beteiligung kann

dabei je nach Planungsstand seitens der Planer*innen weit oder eng gefasst werden. Die unterschiedlichen Kenntnisstände und Einstellungen bzgl. Mobilitätsthemen werden durch Übungen wie die gemeinsame Vorstellung des schlechtestmöglichen Zustands ihres Quartiers („perfect

81 Die Stadt Köln hat Bürger*innenräte bereits erfolgreich im Kontext urbaner Transformationen eingesetzt. In drei Sitzungen über einen Zeitraum von einem Jahr wurden gemeinsam mit einem repräsentativen Querschnitt der Kölner Bevölkerung Empfehlungen für Ziele, Maßnahmen, Raumpriorisierung und Öffentlichkeitsbeteiligung bei der zukünftigen Gestaltung von Straßenräumen erarbeitet. Stadt Köln (2025)

82 Curato & Farell (2021) Siehe auch [losland.org](https://www.losland.org)

disasters“) auf einen Nenner gebracht. Durch Inputs von Planer*innen und Verwaltung werden die Teilnehmenden zur Erstellung von Superblockplänen befähigt, beispielsweise durch bereitgestellte Infokarten, die die Kosten, Wirkungen und Umsetzungsdauer verschiedener Verkehrsberuhigungsmaßnahmen darstellen, und großformatige Karten des Superblockgebiets. Die fertigen Konzepte der Nachbarschaftsräte werden den Planer*innen zurückgegeben.⁸³

Besonders geeignet:

- Für Ämter, denen finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen
- Um ein demokratisch abgestimmtes Planungskonzept aus der Anwohner*innenschaft präsentieren zu können
- Um ein möglichst repräsentatives Bild der Anwohner*innenschaft zu konsultieren (geloste Teilnehmer*innen)
- Auch geeignet, um stadtteilübergreifend einen Superblock zu planen oder Policy gemeinsam mit Anwohner*innen zu entwickeln.

Zu beachten:

- Zeitintensiv für Teilnehmer*innen
- Bestimmte Zielgruppen (Kinder, Alte, Menschen im Schichtdienst oder mit Pflegeaktivitäten etc.) können bei ganztägigen Formaten nicht teilnehmen
- Der Spielraum der Beteiligung und die Planungsziele bestimmter Teilnehmer*innen sind teils schwer zu vereinbaren
- Um Frustration zu vermeiden, ist Expertise in Moderation und Vermittlung notwendig.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Mit → Nachbarschaftsspaziergängen, um die gelosten Bürger*innen näher über Superblocks zu informieren
- Vorstellung von Ergebnissen aus den → konsultierenden Formaten.

Projektschmiede

In Projektschmieden werden Stakeholder aus früheren Formaten mit im Vorfeld identifizierten Initiativen (beispielsweise Grünflächenpat*innen, Künstler*innenkollektive, Jugendclubs) vernetzt, um für die gestalterische (nicht verkehrliche) Zukunft von Superblocks neue Ideen, Kooperationen und Verantwortlichkeiten zu sammeln.

Besonders geeignet:

- Um Kümmerer*innen zu aktivieren und mit Ämtern in Kontakt zu setzen, die über Investitionen der Stadt hinaus Wartungen bspw. von blau-grüner Infrastruktur sichern (→ Kapitel 3.2.1)
- Um Superblocks in die Hände der Anwohner*innen zu übergeben.

Zu beachten:

- Zeitintensiv für Teilnehmer*innen
- Kinder, Alte, Menschen im Schichtdienst etc. können bei ganztägigen Formaten nicht teilnehmen
- Der Spielraum der Beteiligung und die Vorhaben bestimmter Gruppen sind teils schwer zu vereinbaren
- Um Frustration zu vermeiden, ist Expertise in Moderation und Vermittlung notwendig.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Mit Teilnehmer*innen der → Nachbarschaftsräte und bis dahin identifizierten Initiativen
- Vorstellung von Ergebnissen aus den → konsultierenden Formaten.

⁸³ Die Abstimmungen kann nach absoluten Mehrheiten erfolgen oder durch Konsensieren: Dort entscheidet nicht eine Mehrheit über die Annahme eines Konzepts, sondern der Lösungsweg, der unter allen Teilnehmer*innen den geringsten Widerstand erzeugt.

4.1.5 Temporäre Maßnahmen und künstlerische Formate

Aktionen wie Sommerfußgängerzonen bzw. temporäre Spiel- und Nachbarschaftsstraßen sind gut geeignet, den Straßenraum versuchsweise neu erlebbar zu machen und unterschiedliche Nutzungsgruppen ins Gespräch zu bringen. Auch Formate, die nicht auf quantitative Ergebnisse abzielen, etwa künstlerische Formate, können Informationen für zunächst nicht am Thema interessierte Personen zugänglicher kommunizieren und Zielgruppen erreichen, die sonst in Wort und Schrift nicht erreichbar sind (aufgrund von Alter, Sprachkenntnissen, Interessen).⁸⁴

Besonders geeignet:

- Um Menschen anzusprechen, für die andere Formate unzugänglich sind (z. B. Kinder)
- Um Informationen, Fragen und Qualitäten von Superblocks erfahrbar zu machen.
- Durch Mitmachen an interaktiven künstlerischen Formaten können Kümmerer*innen aktiviert und vernetzt werden.

Zu beachten:

- Künstlerische Formate müssen mit der Verwaltung zuvor gut abgestimmt sein, um z. T. unterschiedliche Erwartungen zu synchronisieren und Verständnis für die Zusammenarbeit zu schaffen.
- Künstlerische Formate müssen auf Teilnehmer*innen und Zielgruppe (Wer soll erreicht werden?) abgestimmt sein und sollen andere Formate meist ergänzen bzw. spielerisch Aufmerksamkeit auf diese lenken.
- Sie können auch als Format zur Informationsgenerierung genutzt werden. Die Rolle ist (wie bei allen Formaten) im Beteiligungsprozess zuvor klar zu definieren.
- Um Frustration zu vermeiden, ist Expertise in Moderation und Vermittlung notwendig.

Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten:

- Künstlerische Formate können → Informierende, → Konsultierende, → Kooperative und → Vernetzungs- und → Temporäre Formate begleiten.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die skizzierten Partizipationsformate. Für den Zielstandard ist eine lokal passende Kombination von Formaten aus allen vier Stufen zusammenzustellen.

Informierende Formate	Konsultierende Formate	Kooperative Formate und Vernetzung	Temporäre Formate
Information per Banner und Website	Stakeholder-Vernetzung	Nachbarschaftsräte	Temporäre Maßnahmen
Town-Hall-Meeting	(Mobile) Anlaufstellen	Projektschmiede	Künstlerische Formate
Nachbarschaftsspaziergang	Online-Beteiligung		
	Gezielte Stakeholderansprachen		

Abb. 11: Überblick über die kombinierbaren Partizipationsformate

84 Letz, Sabine/Gittner, Julika (2025)

4.2 Rechtsgrundlagen

Wie können Maßnahmen für Superblocks rechts-sicher umgesetzt werden? Die kurze Antwort für eilige Leserinnen und Leser lautet: Wenn der politische Wille da ist, ermöglicht die heutige Gesetzeslage eine sehr gute Umsetzbarkeit. Die ausführliche, zum Teil komplizierte Antwort für Fachplaner*innen und Jurist*innen finden sich in diesem Kapitel.⁸⁵

Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2024 und der nachfolgenden Anpassung der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) im Jahr 2025 wurden die rechtlichen Möglichkeiten für die Aufstellung von Sperrpfosten als erster Schritt der Realisierung eines Superblocks wesentlich vereinfacht. Für weitergehende Maßnahmen/Handlungsfelder befinden sich die Rechtsgrundlagen jedoch in der Landesstraßengesetzgebung und in der Bauleitplanung.

Im Folgenden werden die Rechtsgrundlagen für die wichtigsten Handlungsfelder beschrieben. Die Übersicht ermöglicht eine erste Orientierung, für die konkrete Anwendung wird auf die angegebenen Quellen und Gesetze verwiesen. Zunächst werden die neuen Möglichkeiten nach der StVO-Novelle aufgezeigt, um das Superblock-Konzept in ersten Schritten in die Praxis umzusetzen (→ [Kapitel 4.2.1](#)). Als weitere niedrigschwellige Maßnahmen kommen solche der Straßenbaulast in Betracht (→ [Kapitel 4.2.2](#)). Daran schließen Ausführungen an, wann die für Verkehrsflächenumnutzungen straßenrechtliche (Teil-)Einziehungen notwendig werden und wann sich bauplanerische Festsetzungen anbieten (→ [Kapitel 4.2.3](#)). Im Anschluss werden die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen von Einbahnstraßen (→ [Kapitel 4.2.4](#)) und Tempo 30 (→ [Kapitel 4.2.5](#)) als besondere Einzelmaßnahmen dargestellt.

4.2.1 Umsetzung des Superblock-Konzepts durch das Straßenverkehrsrecht

Für die schnelle Einführung von Modalfiltern und begleitender Maßnahmen für Querungsmöglichkeiten wird das Aufstellen von **Sperrpfosten** als Schutzmaßnahmen zu Fahrradstraßen o. a. als straßenverkehrsrechtliche Anordnung gemäß § 43 Abs. 1 i.V.m. §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO empfohlen. Dies vermeidet Verfahrensverzögerungen durch Teileinziehungen (dazu sogleich → [Kapitel 4.2.3](#)).

Gemäß dem im Zuge der StVO-Novelle 2024 neu geschaffenen § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO können die Straßenverkehrsbehörden

„die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken [...] beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten [...] zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich [...] der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“

Auf Grundlage der Vorschrift können etwa Fahrradstraßen / -zonen angeordnet und durch Sperrpfosten als Schutzmaßnahmen flankiert werden.

Zuständige Behörde ist die Straßenverkehrsbehörde gemäß § 44 Abs. 1 StVO.

⁸⁵ Einen etwas vereinfachten Überblick über Rechtsgrundlagen und in Berlin wichtige Gesetze und Planungsrahmen bietet auch ein Leitfaden der Berliner Senatsverwaltung (Stand des Leitfadens 2023). Zu finden inkl. Anhang u. a. [unter diesem Link](#).

Es **entfällt die Gefahrenprüfung** im Vorfeld, die sonst von § 45 StVO flächendeckend gefordert wird. Lediglich im Nachgang darf die Anordnung der Fahrradstraße nicht ihrerseits Gefahren für die Verkehrssicherheit hervorrufen.⁸⁶ Sinn und Zweck der Anordnung muss vielmehr der Umwelt-, Klima-, oder Gesundheitsschutz oder die geordnete städtebauliche Entwicklung sein.

Die Ziele müssen dargestellt und begründet werden. Die Anforderungen werden hier jedoch nicht überspannt: Aus der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO⁸⁷ folgt, dass **Umwelt- und Klimaschutzzwecke** bereits dann erfüllt sind, wenn Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr hin zu ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr zu erwarten sind.⁸⁸ **Gesundheitsschutzzwecke** sind bereits dann erfüllt, wenn Anreize zu mehr menschlicher Bewegung gesetzt werden.⁸⁹ **Städtebauliche Entwicklung** meint eine bessere Verträglichkeit mit den Nutzungsansprüchen der Verkehrsteilnehmenden im Bestand. Sie kann sich auch aus der in der kommunalen Selbstverwaltung verankerten Planungshoheit und der Bauleitplanung ergeben.⁹⁰

Im Rahmen des zu berücksichtigenden Verkehrsflusses (**Leichtigkeit des Verkehrs**) sind alle Verkehrsgruppen zu berücksichtigen.⁹¹ Nachteile zulasten einzelner Gruppen (Kfz-Fahrer*innen) können dabei hinzunehmen sein.⁹² Die Leichtigkeit des Verkehrs hat nach alldem die Rolle eines Abwägungsbelanges, der durch den Anordnungszweck überwunden werden kann.⁹³

Die Beeinträchtigung der **Verkehrssicherheit** durch eine vorgesehene Superblockmaßnahme stellt die äußere Grenze der Rechtmäßigkeit ebendieser dar: Im Sinne des einfachen Gefahrenbegriffs des BVerwG⁹⁴ liegt eine solche dann vor, wenn die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt.⁹⁵ Mit dieser Grenze ist der Punkt gemeint,

ab dem eine Superblockmaßnahme rechtlich nicht mehr zulässig ist, weil sie selbst die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Bis zu diesem Punkt besteht ein planerischer Spielraum, darüber hinaus nicht mehr.

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO beschränkt die Anordnungsmöglichkeiten überdies auf die „Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr.“ Dazu führt der Vorschriftengeber in der VwV-StVO aus:

„Zur Bereitstellung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr zählen Anordnungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1), Fußgängerzonen sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden. Nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr zählt die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht für bauliche Radwege mit den Zeichen 237, 240 oder 241. Der Vorbehalt des Straßenrechts, insbesondere das ggf. bestehende Erfordernis einer straßenrechtlichen Teileinziehung (vgl. unten Nummer XIII, Randnummer 45a), ist zu beachten. Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen. Die Bereitstellung angemessener Flächen kann auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche umfassen (z. B. zum Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge; nicht aber streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274).“⁹⁶

86 BR-Drs. 518/23, S.19; VG Berlin, Beschluss vom 14.03.2025 – 11 L 767/24, S.7; Baumeister: Die Novellierung des Straßenverkehrsrechts 2024 – eine stille Revolution für Mobilitätswende und Klimaschutz in Gemeinden, IR 2024, 276, 279; Klinger/Rhiel: Die Novelle von StVG und StVO: Mehr Raum für den Bus-, Fahrrad- und Fußverkehr zur Verbesserung des Klimaschutzes, ZUR 2024, S.589, S.598.

87 VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 StVO Rn. 14a ff.

88 Siehe dazu auch Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis, NZV 2024, S. 457, S. 458.

89 Siehe dazu auch Dölling/Neumann, NZV 2024, S. 457–458.

90 Siehe dazu auch Dölling/Neumann, NZV 2024, S. 457–458.

91 BR-Drs. 513/23, S.19; Klinger/Rhiel, ZUR 2024, S. 589, S.596.

92 So auch BR-Drs. 518/23, 19; Dölling/Neumann, NZV 2024, S. 457, S. 460.

93 Klinger/Rhiel, ZUR 2024, S. 589, S. 596.

94 Siehe dazu Baumeister, IR 2024, S. 276, S. 281; Klinger/Rhiel, ZUR 2024, S. 589, S. 597.

95 OVG Münster, Beschluss vom 01.02.2023 – 8 A 3251/21, NJW 2023, 2061, 2062; siehe auch BVerwG, Urteil vom 13.12.1979 – 7 C 46/78, NJW 1980, S.1640.

96 VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 StVO Rn. 14e.

Für die Angemessenheit der Flächen ist demnach auf eine quantitative und eine qualitative Dimension abzustellen: Quantitativ kommt es auf die Größe der jeweiligen Fläche an, die sich z. B. anhand von landesrechtlichen Vorgaben oder den technischen Regelwerken der FGSV zum Fuß- und Radverkehr bemisst.⁹⁷ Qualitativ kann die Einhaltung von Standards erforderlich sein, etwa ein Schutz der Flächen durch Sperrpfosten oder Schwellen zur Vermeidung einer regelwidrigen Nutzung.⁹⁸

Zu beachten ist, dass die Verwaltungsvorschrift eine Abstimmung mit dem nach Straßen- und Wegerecht zuständigen Straßenbaulastträger verlangt, wenn eine Verkehrsfläche dauerhaft dem Kfz-Verkehr entzogen wird. Sofern die Fläche für den Kfz-Verkehr jedoch grundsätzlich befahrbar bleibt, ist dies nicht notwendig (Vorbehalt des Straßenrechts, → [Kapitel 4.2.3](#)).

Festzuhalten ist, dass auch Sperrpfosten als qualitative Schutzmaßnahme für etwa angrenzende Fahrradstraßen o. a. auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO gestützt werden können und somit keine eigenständige Gefahrenprüfung vor ihrem Aufstellen (siehe §§ 43 Abs. 1, 39 Abs. 1, 45 Abs. 9 StVO) mehr erfordern.

Empfehlenswert (aber nicht zwingend) ist laut VwV-StVO die Entwicklung eines **verkehrsplanerischen Gesamtkonzeptes**, das unvermeidlich auftretende Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden auszutarieren vermag.⁹⁹ Im Wege der Planung können systematisch sichere und attraktive Verbindungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende geschaffen werden, die ohne Hindernisse, Lücken und Umwege auskommen. Klassische Beispiele sind sog. Nahmobilitätskonzepte.¹⁰⁰ Außerdem kommen sog. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) bzw. nachhaltige Mobilitätskonzepte in Betracht, die aktuell bereits 78 Kommunen in Deutschland verpflichtend aufstellen müssen.¹⁰¹

Die kommunale Verkehrsplanung nimmt damit eine entscheidende Rolle zur Umsetzung sämtlicher Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO ein. Sie bietet den Kommunen einen erheblichen Gestaltungsspielraum und sollte von einem demokratisch legitimierten Gremium (etwa dem Gemeinderat) als Beschluss in Wahrnehmung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG gefasst werden.¹⁰² Liegt ein solcher Beschluss vor, hat der Rat gegenüber der Straßenverkehrsbehörde einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Berücksichtigung seines Verkehrskonzepts. Soweit die o. g. Anforderungen an ein Verkehrskonzept für eine geordnete städtebauliche Entwicklung erfüllt werden, reduziert sich das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde i. d. R. auf Null: Sie muss die Verkehrsplanung der Gemeinde im Lichte ihrer verfassungsrechtlich geschützten Selbstverwaltungsgarantie mit StVO-Maßnahmen umsetzen.

4.2.2 Maßnahmen der Straßenbaulast: Bauliche Veränderungen am Straßenkörper

Neben der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung bietet sich das Instrument der baulichen Umgestaltung im Wege der Straßenbaulast gemäß Landesstraßengesetzgebung (z. B. § 7 BerlStrG) an. Maßnahmen der Straßenbaulast sind solche, die mit dem Bau und der Unterhaltung öffentlicher Straßen zusammenhängen, damit diese dem „öffentlichen Verkehrsbedürfnis“ genügen. Darunter fallen auch die Erweiterung, Verbesserung oder Änderung des Straßenkörpers. Funktionen der Straße als Aufenthaltsort, das Stadtbild und die Belange des Denkmal- und Umweltschutzes sowie die Belange vulnerabler Gruppen sind zu berücksichtigen (siehe etwa § 7 Abs. 2 BerlStrG oder § 9 Abs. 1, 2 StrWG NRW).

97 Dölling/Neumann, NZV 2024, S. 457, S. 459.

98 Dölling/Neumann, NZV 2024, S. 457, S. 459.

99 VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 StVO Rn. 14a ff.

100 So etwa in Berlin, siehe VG Berlin, Beschluss vom 14.03.2025 – 11 L 767/24, S. 8.

101 Art. 41 VO (EU) Nr. 2024/1679 (TEN-V); Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis, NZV 2024, S. 457, S. 459.

102 Vgl. dazu VG Aachen, Beschluss vom 11.07.2025 – 10 L 5/25, BeckRS 2025, 16413, Rn. 38.

Als Maßnahmen der Straßenbaulast kommen etwa Gehwegüberfahrten, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen in Betracht, sofern die Umbaumaßnahmen nicht dazu führen, dass die straßenrechtliche Widmung beschränkt wird und der Straße ein neuer Zweck zukommt (siehe auch § 8 Abs. 1 NStrG). Dann ist eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich (→ [Kapitel 4.2.3](#)). In aller Regel dürften bei den benannten Gehwegüberfahrten (u. a.) jedoch Maßnahmen vorliegen, die dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen – etwa weil dort zahlreiche zu Fuß Gehende die Straße queren.

4.2.3 Umnutzung von Kfz-Verkehrsflächen: Erfordernis einer Teileinziehung?

Sofern Parkplätze oder andere Verkehrsflächen dem Kfz-Verkehr entzogen werden sollen, um dort Sitzgelegenheiten, Blumenkübel und Ähnliches aufzustellen, gilt der Vorbehalt des Straßenrechts gegenüber dem Straßenverkehrsrecht: Für die Realisierung von Straßenumnutzungen ist grundsätzlich eine **(Teil-)Einziehung** gemäß Landesstraßengesetzgebung (z. B. § 4 BerlStrG) vorzunehmen.¹⁰³ Vorbedingung ist, dass die entsprechende Straßenfläche auch tatsächlich dem fließenden Kfz-Verkehr gewidmet ist. Ist dies nicht der Fall, braucht es keine Teileinziehung. Das Verfahren erfordert eine öffentliche Bekanntmachung und die Anhörung der Straßenverkehrsbehörde (siehe § 4 Abs. 2 BerlStrG). Es ist dadurch etwas aufwändiger und zeitintensiver als eine rein straßenverkehrliche Anordnung (→ [Kapitel 4.2.1](#)), entfaltet aber eine hohe Bindungswirkung und das Ergebnis bietet weniger Ansatzpunkte für gerichtliche Klagen.

Die Teileinziehung ist für bauliche Modalfilter, wie z. B. eine Platzgestaltung mit Begrünung oder die Umgestaltung einer Brücke oder Unterführung zu empfehlen. Sofern die beanspruchte Fläche nicht breiter als ein Fuß- oder Radweg ist, kann die Maßnahme laut Berliner Senatsverwaltung auch wie ein linearer Modalfilter umgesetzt werden (→ [Kapitel 4.2.1](#)).¹⁰⁴ Sinnvoll kann dies z. B. in Situationen sein, in denen eine Fußgängerquerung und ein Modalfilter kombiniert werden.

Im Einzelnen:

Insbesondere dann, wenn eine Verkehrsfläche explizit für den ruhenden Verkehr gewidmet ist, z. B. eine Parkbucht, bedarf es erst einer Einziehung für andere Verkehrszwecke. Ohne Weiteres, d. h. im Wege der Straßenbaulast (→ [Kapitel 4.2.4](#)), können hier jedoch **Fahrradbügel** aufgestellt werden, die ebenfalls dem ruhenden Verkehr dienen, in diesem Fall dem Radverkehr.

Das ist bei **vorgezogenen Seitenräumen** als Markierungslösungen, die das Überqueren von Straßen für zu Fuß Gehende erleichtern sollen,¹⁰⁵ zwar nicht der Fall. Dennoch wird hier in aller Regel eine Teileinziehung entbehrlich sein, da eine entsprechende Widmung für den ruhenden Verkehr nicht vorliegt, sondern die Straße etwa als allgemeine Verkehrsstraße gewidmet ist. Dann kann ein vorgezogener Seitenraum unproblematisch auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO gestützt werden, wenn hier dem Fußverkehr eine „angemessene Fläche“ zur Verfügung gestellt wird (dazu → [Kapitel 4.2.1](#)).

Auch **Entsiegelungsmaßnahmen**, wie etwa die Erweiterung von Baumscheiben,¹⁰⁶ bedürfen keiner Teileinziehung. In aller Regel werden sie im Rahmen der Straßenbaulast erforderlich, weil das Wurzelwerk den Straßenkörper beschädigt. Das gleiche gilt für sog. „Grüne Gullys“¹⁰⁷ als Maßnahme der Straßenbaulast an Straßen, die bei Regenfällen zunehmend überfluten bzw. wo sich wegen überfüllter Kanalisationen ein Rückstau an den vorhandenen Gullys bildet. Die Entsiegelung der Umgebung des Gullys schützt dann den übrigen Straßenkörper und ist notwendig, um dem Verkehrsbedürfnis der gefahrlosen Straßenbenutzung auch bei Nässe gerecht zu werden. Sollen größere Flächen entsiegelt werden, ist dies indes im Bebauungsplan festzulegen (Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 10, 15, 16, 18b, 20, 25a, 25b BauGB, dazu sogleich).¹⁰⁸

Sollen ganze Straßenzüge dem Kfz-Verkehr entzogen werden, etwa eine **Fußgängerzone** eingerichtet werden, ist eine Einziehung nach Landesstraßengesetzen zwingend erforderlich.

¹⁰³ SenUMVK 2023, Steckbrief Nr. 1 Rechtliche Grundlagen, S. 6–10

¹⁰⁴ „Bei Einrichtung einer flächigen Quersperre [...] ist ein Teileinziehungsverfahren durchzuführen, sofern die Fläche breiter ist als ein Fuß- oder Radweg.“ SenUMVK 2023, Steckbrief Nr. 2 Mögliche Kiezblockmaßnahmen, S. 18

¹⁰⁵ Siehe etwa hier: Stadt Berlin, Bezirksamt Mitte, Sichere Kreuzungen, Bezirksamt Berlin Mitte (2023)

¹⁰⁶ Siehe etwa hier: Berliner Regenwasseragentur (2025.1), Bäume gerettet, Gefahr gebannt: Die Ruhlsdorfer Straße in Kreuzberg

¹⁰⁷ Siehe dazu hier: Berliner Regenwasseragentur (2025.2), Einfach und günstig: Grüne Gullys

¹⁰⁸ BeckOK BauGB/Seith, 67. Ed. 1.8.2025, BauGB § 179 Rn. 8.

Im Übrigen können verkehrsberuhigte Flächen im Wege der Bauleitplanung ausgewiesen werden, siehe etwa § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB. Dieses Verfahren dauert zwar am längsten, eröffnet gestalterisch jedoch die meisten Möglichkeiten für die Kommunen. Langfristig sollten Superblocks daher in der Bauleitplanung berücksichtigt werden. Zudem können sie in Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), zu deren Aufstellung 78 deutsche Großstädte gemäß TEN-V-Verordnung (VO (EU) 2024/1679) bis zum 31.12.2027 verpflichtet sind, integriert werden.

4.2.4 Einbahnstraßen

Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Einbahnstraße ist grundsätzlich **§ 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 3 StVO** in Verbindung mit Zeichen 220, Ziff. 9 Anl. 2 zur StVO. Vorausgesetzt wird das Vorliegen einer gesteigerten Gefahrenlage:¹⁰⁹ Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Das Verwaltungsgericht Berlin urteilt dazu:

„Maßgeblich kann etwa sein, dass eine erhebliche Unfallgefahr besteht, die jedenfalls deutlich über das allgemeine Risiko hinausgeht und die eine erhebliche Gesundheitsgefahr etwa für die weniger geschützten Radfahrerinnen und Radfahrer begründet. Die Annahme einer solchen Gefahr wäre sogar nicht dadurch zwingend widerlegt, dass es in der Vergangenheit an der betreffenden Stelle nicht zu einem Unfall gekommen ist. Denn es liegt im Wesen von Risiken, dass diese sich nicht stets oder regelmäßig in Schadensfällen realisieren.“¹¹⁰

Denkbar ist es auch, die Anordnung einer Einbahnstraße auf **§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO** zu stützen. Denn eine „angemessene Fläche für den Rad- und Fußverkehr“ hat auch eine qualitative Dimension (bereits oben → Kapitel 4.2.2). Insofern kann die Einbahnstraße eine geeignete Maßnahme sein, um die Qualität eines Radwegs sicherzustellen, der von Kfz aufgrund geringer Fahrbahnbreite regelmäßig überfahren wird.

Eine Kombination der Einbahnstraße mit einem Zusatzzeichen im Sinne von Ziff. 9.1 Anl. 2 zur StVO ist möglich. Das Zusatzzeichen gibt die Einbahnstraße für den Radverkehr frei. Wer ein Kfz führt, muss beim Einbiegen und im Verlauf einer Einbahnstraße auf Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektro-Kleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) entgegen der Fahrtrichtung achten.

In der Verwaltungsvorschrift werden Kriterien für die Zulassung von Radverkehr in beiden Richtungen entwickelt:

„IV.1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- a) eine **ausreichende Begegnungsbreite** vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,
- b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen **übersichtlich** ist,
- c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein **Schutzraum** angelegt wird.

Bei der Begegnungsbreite im Sinne von Satz 1 Buchstabe a handelt es sich um den unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten tatsächlich beim Begegnen der am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung stehenden Raum.

2. Das Zusatzzeichen 1000-32 ist an allen Zeichen 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen, ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“) anzubringen.“ [Herv. d. Verf.]

¹⁰⁹ VG Berlin, Urteil vom 14.03.2023 – 11 K 138/22, juris Rn. 41.

¹¹⁰ VG Berlin, Urteil vom 14.03.2023 – 11 K 138/22, juris Rn. 43.

Der Radverkehr ist demnach im Rahmen eines intendierten Ermessens („soll“) immer dann für den Gegenverkehr zugelassen werden, wenn die in a) bis c) formulierten Anforderungen erfüllt werden und kein atypischer Fall vorliegt, der eine andere Entscheidung rechtfertigt. Dennoch handelt es sich insoweit um typisierende Mindestanforderungen. Die Begegnungsbreite hat keinen zwingenden Charakter und kann im Einzelfall auch unterschritten werden.¹¹¹ Bestünde durch Anordnung der Zusatzzeichen eine Gefahrenlage, ist davon abzusehen.¹¹² Gefahren zu Lasten des Radverkehrs können etwa durch Schutzmaßnahmen (wie Radschutzstreifen, Begegnungsstellen o. ä.) abgemildert werden.

Außerdem kommt in Betracht, bereits bestehende Einbahnstraßen in beide Richtungen für den Radverkehr zu öffnen. Dies kann ebenfalls auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO gestützt werden. Durch die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr werden die Flächen für den Radverkehr quantitativ erweitert (dazu bereits → [Kapitel 4.2.1](#)). Zu beachten sind auch die vorgenannten Kriterien aus den VwV-StVO.

4.2.5 Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen

Eine streckenbezogene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen ist nach der StVO-Novelle aus 2024 mit bestimmten Begründungen möglich. Dieser Erfolg ist maßgeblich der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ anzurechnen.¹¹³

Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 StVO entfällt die Prüfung einer qualifizierten Gefahrenlage, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt, für Tempo-30-Anordnungen an Straßenabschnitten, die andere Tempo-30-Abschnitte mit einer Länge von nicht mehr als 500 m verbinden. § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO ergänzt den Entfall der qualifizierten Gefahrenlage für Straßenabschnitte im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern. Die Prüfung einer einfachen Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 1 StVO bleibt jedoch erforderlich.

Eine solche wird indiziert, wenn auf einer Einbahnstraße der Verkehr für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben wird, und besteht in der Kollisionsgefahr zwischen Kfz- und Radverkehr. Diese gilt es durch die Anordnung von Tempo 30 zu verringern. Dies ergibt sich aus der Verwaltungsvorschrift zur StVO. Dort heißt es, dass eine Freigabe nur dann erfolgen soll, wenn das Tempo in jeweiliger Einbahnstraße auf 30 km/h reduziert ist (bereits → [Kapitel 4.2.4](#)).

Eine einfache Gefahr kann auch dann vorliegen, wenn erhöhte Geschwindigkeiten zu erheblichen Lärm- und Luftemissionen führen. Kommunen können bei Lärm schalltechnische Untersuchungen in Auftrag geben und eine Reduktion prüfen.

111 VG Köln, Urteil vom 29.03.2021 – 18 K 2675/18 juris Rn. 80.

112 VG Köln, Urteil vom 29.03.2021 – 18 K 2675/18, juris Rn. 80.

113 Städteinitiative 2025

4.3 Rahmenplanung für die stadtweite Umsetzung

Superblocks fördern den Umstieg vom Autoverkehr auf den Fuß-, Rad- oder öffentlichen Verkehr, kurz den Umweltverbund. Diese Wirkung wird verstärkt, wenn das Planungsprinzip möglichst flächendeckend in der gesamten Stadt angewendet wird. Mit jeder zusätzlichen Straße, die für den Umweltverbund sicher und attraktiv gestaltet ist, wächst die Anzahl der innerstädtischen Verkehrsbeziehungen, die nachhaltig und komfortabel abgewickelt werden können.¹¹⁴

Eine stadtweite Umsetzung hat viele positive Effekte:

- Einheitliche Gestaltungsprinzipien vereinfachen die Planung und senken die Baukosten
- Wiedererkennbare Verkehrsführungen und Gestaltungen erleichtern die räumliche Orientierung
- Der flächendeckende Ausbau der blau-grünen Infrastruktur verbessert die Umweltgerechtigkeit zwischen den Stadtteilen und mildert soziale Unterschiede.

Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein informelles Planungsinstrument, welches Entwicklungspotenziale eines Stadtteils oder einer Stadt aufzeigt, Perspektiven für die zukünftige Nutzung konzeptionell darstellt und erforderliche Maßnahmen konkretisiert. Mit der Aufstellung eines Rahmenplans ist kein Rechtsanspruch auf Umsetzung verbunden. Das Verfahren ist nicht standardisiert und lässt kreative Spielräume zu. Durch einen politischen Beschluss erfolgt die Selbstverpflichtung, die Inhalte zur Umsetzungsreife zu entwickeln.¹¹⁵

Die Rahmenplanung ist ein Instrument in städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen. Sie wird in § 140 Nr. 4 Baugesetzbuch (BauGB) erwähnt. Ein von der Gemeinde beschlossener Rahmenplan kann beim Abwägungsvorgang der Bauleitplanung berücksichtigt werden. Auch für die Abwägung nach § 45 StVO Abs. 1 Nr. 7, Abs. 1b „Unterstützung einer ge-

ordneten städtebaulichen Entwicklung“ kann ein Rahmenplan herangezogen werden.¹¹⁶ Oft sind durch Rahmenpläne auch bereits Leitbilder für die Stadt entwickelt worden, beispielsweise: „Der Ortskern wird vom Autoverkehr entlastet“. Dies kann durch das Zusammenspiel mehrerer Superblocks konkret umgesetzt werden.

Ebenso bietet die Rahmenplanung eine stadtweite Grundlage für den Vorrang des ÖPNV und für die Bereitstellung von „angemessenen Flächen“ für den Rad- und Fußverkehr zur Verbesserung des Klimaschutzes nach § 45 Abs. 1 Nr. 7 StVO (Novellierung 2024).

Ein „Rahmenplan Superblocks“ sollte als offener Entwurf verstanden werden, der in der Umsetzung laufend konkretisiert und als Grundlage für die ortsgenaue Detailplanung genutzt wird. Die Dokumentation, z. B. auf einer Website, ist daher schlank zu halten und die Aussagen eindeutig als vorläufig zu kennzeichnen. Hauptbestandteile sind:

- a) Räumliche Einteilung: Das gesamte Siedlungsgebiet wird in Planungsräume eingeteilt, in denen eine Entwicklung zum Superblock möglich ist (→ [Kapitel 4.3.1](#))
- b) Vernetzung: Analysiert werden die räumlichen Verflechtungen zwischen den zukünftigen Superblocks, insbesondere mit Blick auf die Verkehrsnetze, die blau-grüne Infrastruktur, die Biotopvernetzung und die Zentrenentwicklung (→ [Kapitel 4.3.2](#))
- c) Entwicklungsziele: Für jeden Superblock wird ein kurzer Steckbrief mit seinen gebietspezifischen Entwicklungszielen skizziert (→ [Kapitel 4.3.3](#))
- d) Umsetzungstrategie: Mit einem festgelegten Zeithorizont werden die zur Realisierung notwendigen Ressourcen, Prioritäten und Meilensteine skizziert (→ [Kapitel 4.3.4](#)).

114 Gabler (o.J.)

115 Pahl-Weber, Elke (2018)

116 Hamburg (2022)

4.3.1 Räumliche Einteilung

Alle von Hauptverkehrsstraßen umschlossenen Quartiere eignen sich mit ihrem internen Netz aus Sammel- und Erschließungsstraßen grundsätzlich für die Einrichtung von Superblocks. Sie können auf diese Weise von unerwünschtem Kfz-Durchfahrtsverkehr entlastet und nach ortsspezifischen Zielen städtebaulich weiterentwickelt werden. Ab-

bildung 12 zeigt beispielhaft, wie ein vorhandenes Hauptverkehrsstraßennetz die benachbarten Superblocks abgrenzt und räumlich definiert.

Auch in kleineren Ortschaften mit bestehenden Ortsumgehungsstraßen kann das Modell Houten (→ Kapitel 3.1.3) umgesetzt werden, indem der Ortskern vollständig in Anliegerzonen eingeteilt wird.¹¹⁷

Für Wohnviertel ohne Kfz-Durchgangsverkehr

Untersuchte Kiezblocks in Pankow

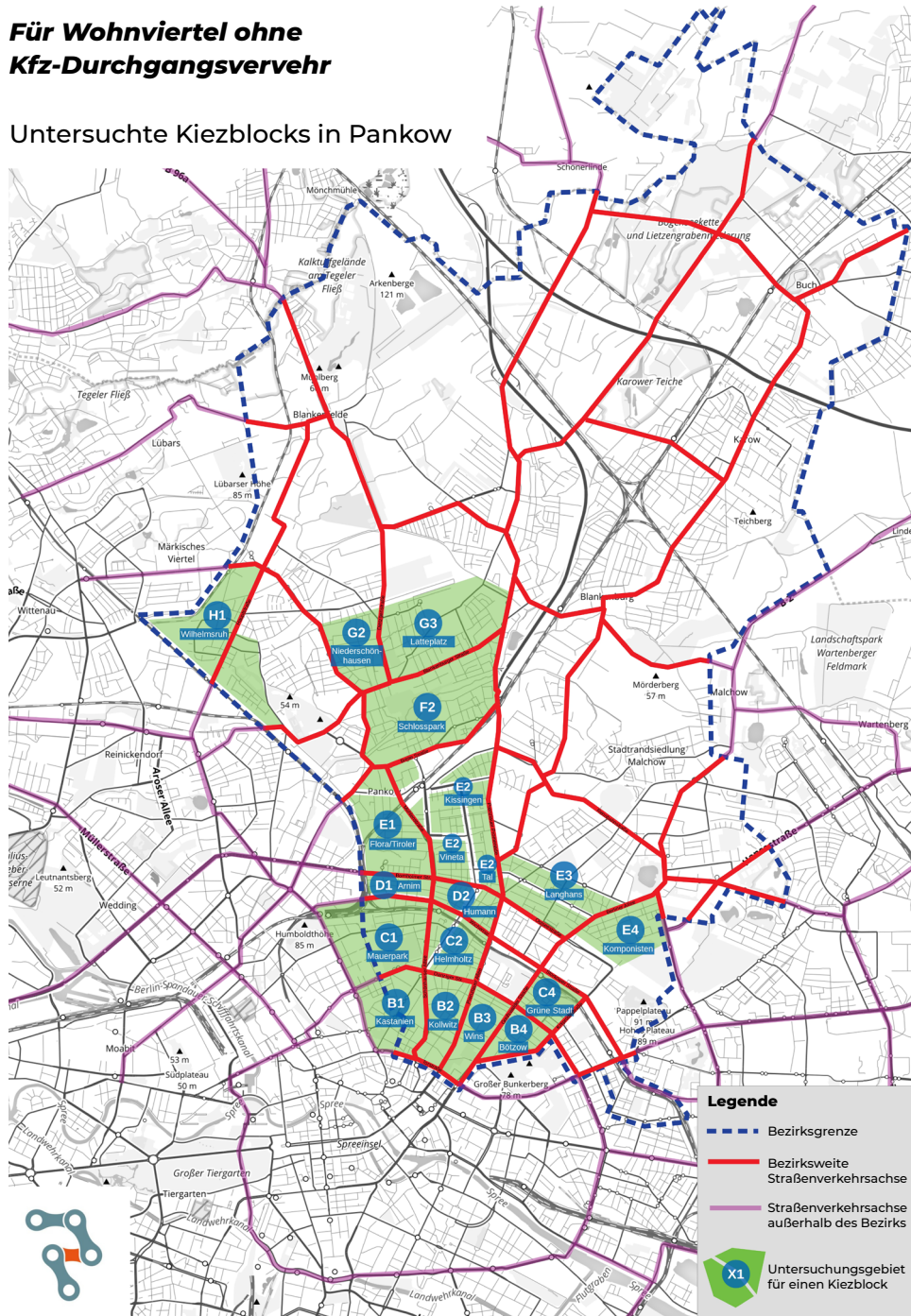


Abb. 12: Untersuchungsgebiete für Superblocks im Bezirk Berlin-Pankow

117 Gent (o.J.)

Ein Superblock kann je nach Siedlungstyp unterschiedliche Größen haben. In manchen Innenstadtlagen liegen die von den Hauptverkehrsstraßen gebildeten Grenzen nur wenige hundert Meter auseinander. In suburbanen Gebieten können Superblocks jedoch deutlich größer sein, z. B. wenn sie bereits vorhandene städtebauliche Elemente wie Parks enthalten.

Fließgewässer oder Bahntrassen stellen zunächst keine Grenzen für einen Superblock dar. Sie sind in vielen Fällen eine natürliche Grenze zwischen zwei Anliegerzonen. Brücken und Unterführungen können als Modalfilter dienen und diese Anliegerzonen für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds verbinden (→ Kapitel 3.1.2). So können Fließgewässer und ihre begleitenden Grünzüge mitten in Superblocks liegen, Kfz-Verkehr konfliktfrei herausfiltern und dennoch benachbarte Stadtteile verbinden.

4.3.2 Vernetzung der Superblocks

Alle potenziellen Superblock-Gebiete sind zusätzlich unter weiteren gesamtstädtischen Perspektiven zu betrachten:

- **ÖPNV:** Wie sind die Superblocks an das ÖPNV-Netz angeschlossen? Wie kann die Erreichbarkeit der Haltestellen für den Fuß- und Radverkehr innerhalb der Superblocks verbessert werden? Durch die Betrachtung und Optimierung der gesamten Wegekette können Netzlücken minimiert werden.
- **Fußverkehr:** Wie lassen sich nahtlose, baulich von anderen Verkehren getrennte und barrierefreie Wegekette über Quartiers- und Stadtteilgrenzen hinaus für den Fußverkehr entwickeln? Superblocks sind in die Netzplanung für den Fußverkehr anhand wichtiger Bedeutungsräume (Quellen und Ziele) im Stadtgebiet zu integrieren. Wichtige Fußverkehrsrouten sollten über mehr gesicherte und barrierefreie Querungsmöglichkeiten, zusätzliche Ruhebänke, verbesserte Beleuchtung etc. verfügen.

- **Radverkehr:** Wie sind die Superblocks an das übergeordnete Radverkehrsnetz angebunden? Wie lassen sich quartiersübergreifende Radverkehrsrouten durch Superblocks gestalten? Die wichtigsten Verkehrsziele (Stadtzentrum, Ortsteilzentren) sowie Pendlerströme sind zu identifizieren. Die zusätzliche Kapazitätsnachfrage im Radverkehr ist in den entsprechenden Fachplanungen zu berücksichtigen.
- **Biodiversität und blau-grüne Infrastruktur:** Wie unterscheiden sich die Gebiete im Biotopflächenfaktor, also in der Versorgung mit Grün- und Erholungsflächen? Welche Defizite hat die blau-grüne Infrastruktur zur Vorbeugung und Abpufferung von Extremwetterlagen? Zukünftige Superblocks, deren Straßen noch vergleichsweise stark versiegelt sind, sollten mit diesem Fokus entwickelt werden. Sie liegen häufig in zentrumsnahen Gebieten.
- **Kfz-Verkehr:** Wie ist das Netz der Hauptverkehrsstraßen ausgeprägt? Können einzelne Abschnitte von Hauptstraßen in das Nebenstraßennetz heruntergestuft werden? Dies ist insbesondere für Straßen mit dichtem Einzelhandel und Gastronomie zu prüfen, weil sie oft ein Nahversorgungszentrum für einen Superblock bilden und nicht von Kfz-Durchfahrtsverkehr durchschnitten werden sollten.
- **Zentrenentwicklung:** Welche Ortsteilzentren können gestärkt werden, z. B. durch die Wiederbelebung der Erdgeschossenebene und der vorgelagerten Straßenbereiche? Wie können diese lokalen Zentren für den Fußverkehr mit dem umliegenden Einzugsbereich sowie dem ÖPNV verbunden werden? Ziel ist eine stark polyzentrische Struktur, wie sie auch im Konzept der 15-Minuten-Stadt beschrieben ist.

Der Rahmenplan Superblocks sollte für jede betroffene Fachplanung (Verkehrsnetze, Biotopverbünde, Einzelhandelskonzepte, etc.) die Anforderungen und Auswirkungen benennen, die zu berücksichtigen sind.

4.3.3 Raumtypische Entwicklungsziele

Für jeden Superblock sollten gebietsspezifische Entwicklungsziele formuliert werden, damit sich die Detailplanung daran orientieren kann. Die Entwicklungsziele unterscheiden sich je nach städtebaulichem Typus.

Städtebaulicher Typus	Entwicklungsziele
<p>Blockrandbebauung</p> <p>Allgemeine Wohngebiete und urbane Gebiete mit hoher Nutzungsmischung</p>	<p>Superblock nach Zielstandard</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklungsziele können je Superblock spezifiziert werden, z. B. Fokus auf Entsiegelung, Fokus auf soziale Infrastruktur o. ä. • Das Grünflächenangebot sollte nach öffentlichen und privaten Flächen differenziert werden. Ein Mangel an öffentlichen Grünflächen, der auch durch private Flächen nicht kompensiert wird, ist ein wichtiger Priorisierungsfaktor
<p>Innenstadt</p> <p>Innerstädtische Kern- und Mischgebiete mit überwiegender Nutzung durch Handel, Dienstleistung, Kultur, Verwaltung und Gastronomie</p>	<p>Superblock nach Zielstandard</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besondere Berücksichtigung der Interessen des ÖPNV, des Wirtschaftsverkehrs, des Einzelhandels und der Gastronomie • Bündelung des Kfz-Stellplatzangebots in Parkhäusern • Aufbau blau-grüner Infrastruktur, Erhöhung der Aufenthaltsqualität
<p>Ein- und Mehrfamilienhaus-Siedlungen</p> <p>Suburbane Gebiete mit überwiegender Wohnfunktion und geringer Versiegelung</p>	<p>Angepasste Superblocksprinzipien für eine Stadt der kurzen Wege</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schutz der Ortsteilzentren vor unerwünschtem Kfz-Durchfahrtsverkehr, insbesondere vor Schwerlastverkehr • Vitalisierung der Ortskerne durch verbesserte Angebote des täglichen Bedarfs und soziale Infrastruktur • Erreichbarkeit des ÖPNV per Fuß und Fahrrad
<p>Großwohnsiedlungen</p> <p>Suburbane Gebiete mit wenig privat zugeordneten Grünflächen und hoher Geschossflächenzahl</p>	<p>Angepasste Superblocksprinzipien für bessere Freiflächennutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Biodiversität • Nutzbarkeit der öffentlichen Plätze und Grünflächen, Belebung des öffentlichen Raums • Individuelle Verkehrsentwicklungsziele (z. B. Auslagerung der Kfz-Stellplätze)
<p>Gewerbegebiete</p> <p>Gewerbe- und Industriegebiete mit hohem Versiegelungsgrad</p>	<p>Angepasste Superblocksprinzipien für gewerbliche Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entsiegelung und Stärkung der blau-grünen Infrastruktur • Stärkung der Radverkehrsverbindungen, jedoch nicht durch Anliegerzonen und Modalfilter, sondern durch getrennte Wegeführung
<p>Sonstige Gebietstypen</p>	<p>gebietsspezifisch zu entwickeln</p>

4.3.4 Realisierungsstrategie

Je intensiver der Rahmenplan in der Entwurfsphase mit der Öffentlichkeit diskutiert und über Ziele, Handlungsrahmen und Grenzen der Umsetzbarkeit informiert wird, desto größer wird auch die Akzeptanz der Maßnahmen sein. Je breiter ein politischer und gesellschaftlicher Konsens erreicht wird, und je mehr tonangebende Multiplikatoren die Ideen, Vorteile und Notwendigkeiten hinter dem Plan verstehen und sich hinter den Plan stellen, umso schneller, günstiger und erfolgreicher kann die kontinuierliche Umsetzung erfolgen.¹¹⁸

Die Umsetzung der Rahmenplanung Superblocks wird sinnvollerweise auf das Zieljahr 2050 oder früher ausgerichtet, um das übergeordnete Ziel der Klimaneutralität zu flankieren. Innerhalb dieses Zielkorridors kann die Priorisierung der Maßnahmen durch unterschiedliche Ansätze erfolgen:

- **Gesamtstädtische Priorisierung von Superblockgebieten mithilfe einer GIS-Analyse**

Durch den Einsatz eines Geographischen Informationssystems (GIS) kann die Umsetzung von Superblocks anhand unterschiedlicher Raum- und Strukturdaten erfolgen. Basierend auf den Zielen der Superblocks und den unterschiedlichen städtebaulichen Typen können Ziele und Kriterien u. a. hinsichtlich Bevölkerungsdichte, Infrastruktur, soziale Infrastruktur und Biotopflächenfaktor untersucht werden.¹¹⁹

- **Anlassbezogene Priorisierung von Superblockgebieten**

Aktueller Sanierungsbedarf, geplante Bauvorhaben, starke Verkehrsbelastung oder andere den örtlichen Gegebenheiten geschuldete Anlässe können die Umsetzung von Superblocks priorisieren bzw. anstoßen. Durch eine Entwicklung entlang aktueller oder geplanter Bauvorhaben im öffentlichen Raum können Synergieeffekte genutzt und Maßnahmen kosteneffizienter umgesetzt werden, auch durch Nutzung vorhandener Fördermittel.

- **Bürgerschaftliches Engagement**

Eine weitere Möglichkeit der Schwerpunktsetzung sind Bürgerinitiativen. Diese spielen üblicherweise eine entscheidende Rolle, da sie durch lokales Engagement potenzielle Superblockgebiete identifizieren, auf Bedarfe aufmerksam machen und eine Umsetzung durch Unterschriftensammlungen starten.

Eine Kombination dieser Ansätze und die Einbettung in die strategische Stadt- und Verkehrsplanung unter maßgeblicher Mitwirkung beider Ressorts sowie die frühzeitige Einbindung fachlich beitragender Bereiche (Grünflächen, Umwelt, Soziales, Wirtschaftsförderung etc.) kann die Umsetzung von Superblocks in Städten effektiv und nachhaltig unterstützen. Eine Verankerung der Superblock-Rahmenplanung in sektorübergreifenden Stadtentwicklungsplänen wird empfohlen.

¹¹⁸ Müllender (2022)

¹¹⁹ Hufnagel (2025)

5. Entwicklung der ESu

Die vorliegenden Empfehlungen für Superblocks (ESu) wurden von der Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) des Changing Cities e.V. entwickelt. Sie wurden in öffentlichen Konsultationen geprüft und verbessert. Initiativen und Behörden können die Empfehlungen frei nutzen. Die Fachgruppe würde es begrüßen, wenn die Behörden im Rahmen ihrer Arbeit die Berücksichtigung der ESu empfehlen.

5.1 Changing Cities e.V.

Innerhalb von sechs Jahren hat Changing Cities Superblocks zu einer Bewegung gemacht, die bundesweit Nachbarschaften aktiv werden lässt und Politik und Verwaltung auffordert, Städte endlich wieder zu Orten zu machen, in denen es sich gut und sicher leben lässt. Egal ob Kiezblocks in Kreuzberg, Superveddel in Köln oder Wiener Supergrätzl – ausgehend von Berlin unterstützen wir seit 2019 Initiativen dabei, verkehrsbelastete Straßen zu sicheren und lebenswerten Orten zu machen. Dabei helfen wir Menschen aus allen möglichen Städten, sich auf den Weg zu machen, gemeinsam mit Nachbar*innen und Verwaltungskolleg*innen aus ihren Städten wieder Orte zu machen, in denen Menschen gut miteinander leben und sicher verkehren können. Für Sie und Euch gibt es die ESu!

Denn egal ob Bürger*in, Stadträt*in oder Planer*in in der Verwaltung – wer den Mut und die Courage hat, unsere Städte besser zu machen, soll sich auf uns, unsere Erfahrung und den Austausch mit bald 100 begleiteten Initiativen verlassen können. Dafür stellen wir Ihnen und Euch neben der ESu viele weitere in der Praxis bewährte Materialien und Tools zur Verfügung:

- How To Superblock: für Menschen, die eine Superblock-Initiative gründen wollen
- Superblock-Gutachten: für Initiativen und Verwaltungen, die sich juristisch informieren wollen
- Regelmäßige Sprechstunden und Vernetzungstreffen
- Kurze Videos und anpassbares Material für Social Media und Flyer/Poster
- Unsere App zur Zählung von Durchgangsverkehr
- Konferenzen zum bundesweiten Austausch
- Der Changing Cities Newsletter, der Sie und Euch über alle weiteren Entwicklungen informiert.

Dass wir Ihnen und Euch diese Materialien und die ESu als erstes deutschsprachiges Standardwerk für Superblocks kostenlos anbieten können, ist nur möglich, weil die Mitwirkenden ihre vielen Arbeitsstunden ehrenamtlich erbringen. Danke, dass Ihr seit 2023 an der fachlichen Ausarbeitung mitgearbeitet habt – und die ESu in mittlerweile fünf Fachgruppen voranbringt.

Doch so ehrlich müssen wir sein: Auch mit noch so vielen ehrenamtlichen Stunden wäre die ESu nicht möglich ohne die Koordination und Unterstützung eines festen und bezahlten Teams, an das sich Initiativen und Interessierte verlässlich wenden können, das die Beratung und Weitergabe von Wissen möglich macht.

Changing Cities finanziert einen großen Teil seiner Arbeit durch die vielen kleinen und größeren Spenden unserer Fördermitglieder. Egal ob 5 oder 500€ im Monat – in der Summe der vielen Einzelnen macht Ihr die Arbeit bei Changing Cities erst möglich. Dazu kommen auch Förderungen von Stiftungen und anderen Stellen, die wir in unseren Jahres- und Finanzberichten transparent darstellen.

Dafür möchten wir uns herzlich bedanken – und freuen uns über jede weitere Unterstützung. Ihr wollt den Superblocks-Diskurs weiter voranbringen?

- Macht mit im FGSM-Team, schreibt uns einfach an superblocks@changing-cities.org
- Unterstützt uns als Fördermitglied.

Aber das ist immer noch nicht alles. Wir bieten Workshops, Fachseminare und Exkursionen an: für alle und speziell auch für Verwaltungen.

Anfragen können an fgsm@changing-cities.org gestellt werden.

5.2 Mitglieder der FGSM

Die Mitglieder der Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) tragen ihre Expertise aus ingenieur-, sozial- und naturwissenschaftlichen, planerischen, juristischen, künstlerischen und weiteren Perspektiven zusammen. Die Fachgruppe ist offen für weitere Mitglieder, die sich dem Grundkonsens einer sicheren, klimaneutralen und gerechten Mobilität verpflichtet fühlen.

- Sonja Bettge, M.Sc., Bauingenieurin
- Marleen Döpfer, M.Sc. Raumplanung
- Eckhard Gauterin, Dipl. Ing., Strukturdynamik
- Valentina Haas, B.A., Campaignerin Superblocks Bundesweit
- Hans Hagedorn, Dipl. Ing., Stadtplaner
- Immo Janssen, M.Sc., Mobilitäts- und Verkehrsplaner
- Florian Keiper, B.Eng., M.Sc., Koordination Kiezblocks-Kampagne
- Dominik Kerl, B.Sc., Mobilitätsplaner

- Tobias Kraudzun, Geograph und Mobilitätsforscher
- Inge Lechner, M.A. Kunst im Kontext, Pädagogin
- Constantin Mast, M.Eng., Verkehrsplaner
- Luis Nacken, M.A. Publizistik- und Kommunikationswissenschaft
- Dr. Janna Ringena, Rechtsanwältin
- Dr. Dirk von Schneidmesser, Mobilitäts- und Beteiligungsforschung
- Ragnhild Sørensen, Dipl. Komm.
- Gesine Wilbrandt, M.Sc., Mobilität und Beteiligung

Im März 2026 ist Dr.-Ing. Stefan Lehmkuhler†, Stadtplaner und Gründungsmitglied der FGSM, verstorben. Die von ihm entwickelten Grundlagen für die Einbindung des ÖPNV in Superblock-Konzepte sind auch weiterhin die Basis für unsere aktuellen Empfehlungen.

5.3 Öffentliche Konsultation der ESu

Vom 12. Januar bis 22. Februar 2026 wurden die vorliegenden Empfehlungen in einer öffentlichen Konsultation diskutiert und verbessert. Auch Initiativen und Akteur*innen, die sich in der Vergangenheit kritisch bis ablehnend gegenüber Superblocks geäußert haben, wurden aktiv eingeladen. 241 Anregungen wurden von der FGSM-Redaktion inhaltlich geprüft und bei Eignung in die ESu eingearbeitet. Ein Schwerpunkt der Anregungen befasste sich mit der möglichst barrierefreien Ausführung der baulichen Maßnahmen für die Verkehrsführung und die Gestaltung der Straßenräume. So konnten viele typische Konfliktpunkte innerhalb des Umweltverbunds von Fuß- und Radverkehr und ÖPNV gemildert oder ausgeräumt werden (→ [Kapitel 3.2.3](#)).

Einige Anregungen haben die grundlegenden Planungsprinzipien von Superblocks hinterfragt und äußerten sich skeptisch zu den Auswirkungen der Anliegerzonen. Insbesondere das Prinzip der Verkehrsverdunstung (→ [Kapitel 2.2](#)) und die dadurch erreichbaren Verbesserungen innerhalb des Superblocks und auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen wurden bezweifelt. Die entsprechenden Passagen wurden in ihrer Verständlichkeit überarbeitet und bezüglich der Literaturquellen erweitert. Die inhaltlichen Aussagen wurde in diesen Punkten aber unverändert beibehalten.

Die FGSM dankt allen Kommentator*innen für die intensive Befassung. Alle Kommentare, die Art ihrer Einarbeitung bzw. die Begründung für die Nichtübernahme sind auf der Website veröffentlicht.

5.4 Nutzungsrechte

Unter der Internet-Adresse changing-cities.org/standards sind diese und weitere Veröffentlichungen der FGSM in ihrer jeweils aktuellen Fassung abrufbar. Die Inhalte sind unter der Creative Commons Lizenz (CC BY-ND 4.0) frei nutzbar, auch für kommerzielle Zwecke. Wenn Sie das Material

weiterverbreiten, müssen Sie die FGSM als Quelle nennen, in Online-Medien mit Verlinkung zur oben genannten Internetadresse. Wenn Sie das Material verändern oder darauf anderweitig direkt aufbauen, dürfen Sie die bearbeitete Fassung des Materials nicht verbreiten.¹²⁰

¹²⁰ Weitere Informationen zur Nutzungslizenz: creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/

6. Verzeichnisse

6.1 Erläuterung von Fachbegriffen und Abkürzungen

Begriff	gleichbedeutend mit	Erklärung
15-min-Stadt	Nahmobilität, Stadt der kurzen Wege, kompakte Stadt, polyzentrische Stadtplanung	Planerisches Leitbild für Stadtplanung, bei dem alle wichtigen Alltagsziele wie Arbeit, Einkaufen, Bildung und Freizeit innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Ziel ist eine kompakte, lebenswerte und nachhaltige Stadtstruktur.
Abbiegerelation	Abbiegebeziehung, Abbiegerichtung	Richtungen, in die Verkehrsteilnehmende an einem Knotenpunkt bzw. einer Kreuzung abbiegen dürfen.
Anliegerzone		Bereich eines Superblocks, der von der Hauptstraße aus mit Kraftfahrzeugen befahrbar ist. Ein Superblock besteht oftmals aus mehreren Anliegerzonen, die mit Modalfiltern voneinander abgegrenzt sind. Die Verkehrsmittel des Umweltverbands können zwischen den Anliegerzonen frei verkehren.
Anhebung/ Aufpflasterung		Bauliche Maßnahme, bei der die Fahrbahn auf Gehwegniveau angehoben wird, um Querungen zu erleichtern und den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn zu entschleunigen. Sie wird häufig an Fußgängerüberwegen oder Einmündungen eingesetzt, entweder mit Natursteinpflaster, geschliffenem Pflaster oder mit einheitlicher Oberfläche als → <u>Gehwegüberfahrt</u> .
Aufstellfläche	Aufgeweitete Rad-aufstellstreifen (ARAS)	Bereich im Straßenraum, der für wartende Verkehrsteilnehmende vorgesehen ist, bevor sie eine Querungsstelle passieren. Die Fläche kann baulich ausgestaltet oder markiert sein. Typisch sind Aufstellflächen für Radfahrende vor Ampeln oder für Fußgänger*innen an Querungen. Sie verbessern die Sichtbarkeit und dienen damit der Sicherheit.
BauGB	Baugesetzbuch	Das deutsche Baugesetzbuch (BauGB) ist das wichtigste Gesetz des Bauplanungsrechts in Deutschland. Seine Bestimmungen haben großen Einfluss auf Gestalt, Struktur und Entwicklung des besiedelten Raumes.

Baulastträger	Straßenbaubehörde	Ein Straßenbaulastträger ist die öffentliche Stelle, die für Bau, Unterhaltung und Verwaltung einer Straße verantwortlich ist. Dazu gehören je nach Straßentyp zum Beispiel Gemeinden, Landkreise, Bundesländer oder der Staat. Der Straßenbaulastträger sorgt dafür, dass die Straße sicher, benutzbar und verkehrstauglich bleibt.
Bauliche Trennung	Geschützte Infrastruktur	Physische Abgrenzung zwischen verschiedenen Verkehrsarten, zum Beispiel durch Bordsteine, Baken oder Grünstreifen. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht und Konflikte zwischen Auto-, Rad- und Fußverkehr verhindert.
Begegnungszone	Shared Space	Gestaltung und Verkehrskonzept von Straßen, bei dem alle Verkehrsteilnehmer – also Autos, Fahrräder und Fußgänger – den Straßenraum gleichberechtigt und weitgehend ohne klassische Verkehrsregeln wie Ampeln oder Schilder nutzen. Die Gestaltung des Raums (z. B. einheitliche Fläche, i. d. R. keine Bordsteine) soll die gegenseitige Rücksichtnahme fördern. Ziel ist ein sicherer, flüssiger und kommunikativer Verkehr.
Bibliothek der Dinge	Library of Things	Gemeinschaftliche Einrichtung, in der Menschen Alltagsgegenstände wie Werkzeuge, Küchengeräte oder Freizeitartikel ausleihen können, ähnlich wie Bücher in einer Bibliothek. Ziel ist es, Ressourcen zu teilen, Geld zu sparen und die Umwelt zu entlasten.
Biotopflächenfaktor		Kennzahl, die angibt, wie viel ökologisch wirksame Fläche (z. B. Grün, Wasser, begrünte Dächer) im Verhältnis zur Gesamtfläche vorhanden ist. Dieser Faktor wird genutzt, um die ökologische Qualität von Stadtgebieten zu bewerten.
Blau-grüne Infrastruktur	Schwammstadt, dezentrale Entwässerung, Klimaangepasste Infrastruktur	Blau-grüne Infrastruktur beschreibt ein strategisch geplantes Netzwerk natürlicher und naturnaher Flächen und auch unterirdischer Anlagen, die Niederschlagswasser aufnehmen, speichern und der Versickerung, Verdunstung oder Reinigung zuführen können. In ihrer Gesamtheit können sie Extremwetterereignisse wie Starkregen, Dürreperioden und Hitzewellen wie eine Art Schwamm abpuffern und abmildern.
Blühstreifen		Schmale bepflanzte Flächen mit blühenden Pflanzen, meist entlang von Straßen oder Wegen, aber auch Ackerflächen. Sie fördern Biodiversität und verbessern das Stadtbild.
Busschleuse		Verkehrsregelung oder bauliche Einrichtung, die nur Bussen (und oft auch Fahrrädern) die Durchfahrt ermöglicht, während andere Fahrzeuge nicht passieren können.

Diagonalfilter	Modalfilter, Sperrpfosten, Poller	Eine Sonderform des → <u>Modalfilters</u> , bei dem i. d. R. eine Reihe aus Sperrpfosten o. ä. diagonal über eine Kreuzung errichtet ist und so für den Kfz-Verkehr an der Kreuzung nur ein Rechtsabbiegen zulässt.
Differenzierte Bordhöhen	Doppelbord, in der Höhe differenziertes Bord	Eine barrierearme Lösung und aktueller Stand der Technik für die bauliche Ausgestaltung von Querungsstellen in Deutschland. Dabei werden die Belange sowohl von Rollstuhlfahrenden als auch von Blinden berücksichtigt. Die Bordsteine der Querungsstelle werden mit zwei unterschiedlichen Höhenstufen ausgebildet. Ein Teil wird „null abgesenkt“, sodass Rollstuhlfahrende ohne Stufe auf die Fahrbahn gelangen. Die andere Seite wird mit einer kleinen Kante mit 4-6 cm Höhe ausgebildet, sodass Blinde mit Langstock den Unterschied zwischen Gehweg und Fahrbahn ertasten können. Diese werden durch ein taktiler Leitsystem an diesen Teil der Querung herangeführt.
Entsiegelung		Entfernung von befestigten, wasserundurchlässigen Oberflächen wie Asphalt oder Beton, um natürliche Bodenfunktionen wiederherzustellen. Sie trägt zur Versickerung von Regenwasser und zur Verbesserung des Mikroklimas bei – ebenso wie zur Entlastung der Kanalisation.
EU-Parkausweis, blau		Parkausweis für Menschen mit Schwerbehinderung, der EU-weit einheitliche Sonderrechte beim Parken gewährt. Er erleichtert die Mobilität und den Zugang zu alltäglichen Zielen.
Fußgängerüberweg	Zebrastreifen	Umgangssprachlich auch „Zebrastreifen“ genannt, markierter und beschilderter sicherer Überweg über die Fahrbahn: Autos und Fahrräder müssen hier anhalten, wenn Fußgänger*innen sich am Fahrbahnrand befinden und die Straße überqueren möchten. Radfahrende können die Fahrbahn hier auch queren, genießen dann aber keinen Vorrang.
Gehfläche	Gehbahn, Verkehrsraum des Fußverkehrs	Bezeichnet den von Objekten und störenden Hindernissen frei gehaltenen und nutzbaren Verkehrsraum des Fußverkehrs auf einem Gehweg. Gemeinsam mit Sicherheitsabständen zur Fahrbahn und zur Hauswand sowie Flächen für Mobiliar bildet die Gehfläche die bauliche Breite des Gehwegs.
Gehwegparken	Aufgesetztes Parken	Abstellen von Fahrzeugen ganz oder teilweise auf dem Gehweg. In Deutschland ist es grundsätzlich verboten, außer es ist durch Verkehrszeichen oder Markierungen ausdrücklich erlaubt.

Gehweg- überfahrt		Stelle, an der ein Gehweg auf einem Niveau über einen Knotenpunkt bzw. Einmündung hinweg geführt wird, zum Beispiel vor Grundstückszufahrten oder entlang vorfahrtsberechtigten Hauptverkehrsstraßen. Der Gehweg bleibt dabei durchgehend erkennbar, oft mit angewinkeltem Bordstein für Fahrzeuge. Fußgänger*innen haben durchgehend Vorrang. Für die Orientierung von sehingeschränkten Personen, die mit Langstock unterwegs sind, sollte eine Gehwegüberfahrt mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet werden.
Gehweg- vorstreckung	Vorgezogener Seitenraum, Gehwegnase	Bauliche Erweiterung des Gehwegs in den Straßenraum, meist an Kreuzungen oder Einmündungen. Sie verkürzt die Querungsdistanz für Fußgänger*innen über die Fahrbahn, verbessert die Sichtbarkeit gegenüber dem fließenden Verkehr auf der Fahrbahn und trägt damit zu Sicherheit und Komfort bei.
Grünzug		Zusammenhängendes Band bzw. Netz aus Grünflächen, das sich durch eine Stadt, ein Quartier oder einen Stadtteil zieht. Es dient als Erholungsraum, fördert die Durchlüftung und verbindet Parks, Gärten oder naturnahe Bereiche miteinander.
Grünzug- vernetzung	Habitat-Verbund	Verbindung einzelner Grünzüge oder Grünflächen zu einem zusammenhängenden Netz. Ziel ist es, durchgehende Wege für Natur, Erholung und oft auch für Fuß- und Radverkehr zu schaffen.
Hauptverkehrs- straße	Hauptstraße	Straßentyp, bei dem die Verbindungsfunktion von Stadtteilen oder Orten Priorität hat. Kfz-Durchfahrtsverkehr soll auf diesem Straßennetz verbleiben. Bei hoher Kfz- und Schwerverkehr-Belastung ist eine Trennung zwischen dem Rad- und motorisierten Verkehr dringend anzustreben. Die Geschwindigkeiten sollten für Anwohnende und für die Verkehrssicherheit vertäglich sein (Tempo 30). Für den Fußverkehr sind gesicherte Querungsstellen nötig (Zebrastrifen oder bei mehrspurigen Straßen und hohen Geschwindigkeiten Ampeln).
Hochbord- radweg	Radweg im Seitenraum, abgetrennter Radweg	Radweg, der baulich vom Autoverkehr getrennt ist und auf einem erhöhten Bordstein neben der Fahrbahn verläuft, meist auf gleicher Höhe wie der Gehweg, aber als eigener Bereich für Radfahrende markiert oder baulich hergestellt ist.

Induzierter Verkehr	Induzierte Verkehrsnachfrage, induced demand, Jevons-Paradoxon, Braess-Paradoxon	Zusätzlicher Verkehr, der erst dadurch entsteht, dass eine Verkehrsinfrastruktur ausgebaut wird. Eine neue Rad-schnellverbindung, eine neue Straßenbahnlinie oder eine neue Bundesstraße machen die Nutzung der geförder-ten Verkehrsart auf dieser Relation attraktiver. Menschen stellen sich in ihrer Wohnort- und Verkehrsmittelwahl darauf ein. Gegensätzlicher Begriff zu: → <u>Verkehrs-verdunstung</u> .
KEP-Dienstleistungen	Lieferdienste	Kurier-, Express-, Paketdienste. Unternehmen, die Briefe, Pakete und andere Sendungen transportieren und zu-stellen (DHL, Deutsche Post, GLS, DPD, Amazon etc.).
Kfz	Kraftfahrzeug, Auto	Fahrzeug, das mit einem Motor angetrieben wird und nicht auf Schienen fährt. Dazu gehören Autos, Last-wagen, Busse und Motorräder, aber keine Fahrräder, Pedelecs oder E-Scooter.
Unerwünschter Kfz-Durchfahrts-verkehr	Abkürzungsverkehr, Durchgangsverkehr, Schleichverkehr, rat-running	Kfz-Verkehr durch Nebenstraßen ohne nahes Ziel im Quartier, hauptsächlich mit der Absicht, Wartezeiten auf Hauptverkehrsstraßen zu vermeiden. Da die Fahrzeug-führer lediglich einen Zeitvorteil erreichen wollen, sind sie häufig mit nicht-angepasster Geschwindigkeit unter-wegs. Wegen seiner Gestaltung kann das Nebenstraßen-netz nicht viel Kfz-Verkehr aufnehmen und wird schnell überlastet – mit negativen Effekten für die Verkehrssicher-heit, Aufenthaltsqualität und für die Nutzbarkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.
Klimaresilienz	Widerstandsfähigkeit gegen Effekte ex-tremer Witterungen	Fähigkeit von Städten, Regionen oder Systemen, sich an die Folgen des Klimawandels anzupassen und Schäden zu begrenzen. Ziel ist, dass Städte trotz extremer Wetter-ereignisse wie Hitze, Starkregen oder Sturm funktions-fähig und lebenswert bleiben.
Knotenpunkt	Kreuzung, Einmündung	Stelle, an der sich mehrere Straßen oder Wege treffen und miteinander verbunden sind. Er ermöglicht den Wechsel von einer Verkehrsrichtung oder -art zur anderen, zum Beispiel an Kreuzungen oder Einmündungen.
Landauer Modell		Das Landauer Modell ist ein Konzept für Parkraum-management, das in der Stadt Landau entwickelt wurde. Es unterscheidet sich von klassischen Bewohnerpark-regelungen, indem es keine Sonderrechte für Anwohner*in-nen vorsieht. Stattdessen wird der öffentliche Parkraum einheitlich bewirtschaftet, sodass alle Nutzer*innen – Anwohnende, Pendler*innen und Gäste – die gleichen Gebühren zahlen.

Lichtsignalanlage (LSA)	Ampel	Eine Lichtsignalanlage ist eine technische Einrichtung zur Regelung des Verkehrs mit Hilfe von Lichtzeichen (z. B. Rot, Gelb, Grün). Sie steuert den Verkehrsfluss an Kreuzungen oder Übergängen und sorgt für mehr Sicherheit und Ordnung. Verkehrsteilnehmer müssen die angezeigten Signale verbindlich beachten. Die Auswertung von Live-Verkehrsdaten (z. B. durch Induktionsschleifen oder Wärmesensoren) und die Steuerung der Umläufe (z. B. feste Zeitfenster, dynamisch oder auf Basis von Priorisierungen) hat starke Auswirkungen auf die Attraktivität einzelner Verkehrsmittel.
Micromobility		Form der individuellen Mobilität mit kleinen, meist elektrisch unterstützten Fahrzeugen wie E-Scootern (auch: Elektrokleinstfahrzeugen), E-Bikes oder klassischen Fahrrädern. Sie eignet sich besonders für kurze Strecken in Städten und ergänzt den öffentlichen Verkehr, um flexible und umweltfreundliche Wege zu ermöglichen.
Mikroklima	Kleinklima, lokales Klima	Lokales Klima in einem kleinen Bereich (bspw. Quartier), beeinflusst durch Faktoren wie Begrünung, Bebauung und Verkehr. Es wirkt sich auf Temperatur, Luftqualität und Aufenthaltsqualität aus.
Mobilitätshub	Mobilitätsstation	Ein zentraler Ort, an dem verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden, etwa öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad, Carsharing oder E-Scooter. Er erleichtert den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern und bündelt Angebote der nachhaltigen Mobilität. Ziel ist eine effizientere, flexible und umweltfreundlichere Fortbewegung.
Mobilität		Mobilität bezeichnet die Fähigkeit und Möglichkeit, sich räumlich zu bewegen. Sie umfasst sowohl den tatsächlichen Verkehr als auch die zugrunde liegenden Bedürfnisse und Rahmenbedingungen der Fortbewegung. Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, Wirtschaft und Alltag. Superblocks fördern die Mobilität, in dem einen Beitrag zur 15-Minuten-Stadt geleistet wird und die Verkehrsarten des Umweltverbunds getärkt werden.
Modalfilter	Verkehrsmittelfilter, Sperrpfosten, Poller	Als Modalfilter wird in der Fachsprache der Stadt- und Verkehrsplanung die Sperrung von Verkehrswegen für bestimmte Verkehrsmittel bezeichnet. Um sensible Stadtbereiche zu beruhigen, werden oftmals Kraftfahrzeuge von der Durchfahrt ausgeschlossen. Für Verkehrsmittel der Nahmobilität stehen die direkten Wegeverbindungen weiterhin zur Verfügung.

Multifunktionsstreifen		Bereich, der im Straßenverlauf für verschiedene Zwecke genutzt wird. In der Regel ist es ein Streifen zwischen Gehweg und Fahrbahn, der abschnittsweise für Bäume, Biotop- und Versickerungsflächen, Kfz- oder Fahrrad-Abstellflächen, Lieferzonen oder auch Abbiegestreifen genutzt wird.
Multimodale Mobilität	Nutzung mehrerer Verkehrsmittel in der Reisekette	Bezeichnet die Nutzung mehrerer verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege oder Wegabschnitte, zum Beispiel eine Kombination aus Fahrrad, Bus und Bahn. Ziel ist es, die Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel zu verbinden und flexible, nachhaltige Mobilität zu ermöglichen.
Nahmobilität		Die Fortbewegung über kurze Distanzen im unmittelbaren Wohn- oder Lebensumfeld, meist zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Sie umfasst alltägliche Wege wie Einkaufen, Schule oder Arbeit in der näheren Umgebung.
Nebenstraße	Erschließungsstraße, z. T. Wohnstraße	Straße mit geringem Verkehrsaufkommen, die vor allem der Erschließung von Wohngebieten dient. Sie ist meist weniger stark ausgebaut als die Hauptstraßen und weist verkehrsberuhigende Elemente auf (z. B. Anhebungen). Nebenstraßen sind oft als Tempo 30-Zone, Tempo 20-Zone oder als Verkehrsberuhigter Bereich beschildert.
Netzebene		Hierarchische Stufe im Verkehrsnetz, die die Funktion einer Straße beschreibt, zum Beispiel übergeordnetes Netz (Autobahnen), Hauptnetz (Hauptstraßen) oder Nebenstraßennetz (Wohnstraßen).
Nutzungskonflikt	Konflikt	Situation, in der sich verschiedene Verkehrsströme kreuzen und dadurch die Gefahr von Zusammenstößen oder Behinderungen entsteht. Typische Beispiele sind Kreuzungen, Einmündungen oder Querungen.
Oberflächen-gestaltung		Gestaltung der sichtbaren Oberfläche von Straßen, Wegen oder Plätzen, einschließlich Materialien, Farben und Strukturen. Sie beeinflusst nicht nur die Optik, sondern auch Aspekte wie Akustik, Barrierefreiheit, Wasserabfluss, Sicherheit und Aufenthaltsqualität.
Öffentlicher Raum	Öffentliche Straßen, Wege und Plätze	Ein für alle Menschen frei zugänglicher Bereich, wie Straßen, Plätze oder Parks. Er dient der Bewegung, Begegnung und Nutzung durch die Allgemeinheit. Der öffentliche Raum wird in der Regel von staatlichen oder kommunalen Stellen bereitgestellt und gestaltet.

Quartier	Stadtviertel, Nachbarschaft, Kiez	Ein räumlich abgegrenzter Teil einer Stadt oder Gemeinde, der als überschaubare Einheit des alltäglichen Lebens dient. Es umfasst Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstrukturen sowie soziale und funktionale Beziehungen. Quartiere sind wichtige Bezugspunkte für die Nachbarschaft und lokale Entwicklung.
Quell- und Zielverkehr	Anwohnerverkehr, Anlieger	Verkehr, der in einem Gebiet startet (Quellverkehr) oder endet (Zielverkehr).
Querungshilfe	Mittelinsel, Zebrastreifen, Fußgängerüberweg, vorgezogener Seitenraum	Bauliche Einrichtung, die das Überqueren einer Straße erleichtert, etwa Mittelinseln, Zebrastreifen oder Ampeln. Sie erhöht die Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrende.
Parklet		Kleine, gestaltete Fläche auf ehemaligen Parkplätzen, die als Aufenthaltsort dient. Sie ist oft mit Sitzgelegenheiten, Pflanzen und manchmal Fahrradständern ausgestattet.
Pocket Park		Eine sehr kleine öffentliche Grünfläche in dicht bebauten Stadtgebieten. Er dient als Aufenthalts-, Erholungs- und Begegnungsort für Anwohner auf begrenztem Raum. Oft entstehen Pocket Parks durch die Umnutzung kleiner Restflächen oder brachliegender Grundstücke.
Rasengleis		Straßenbahngleis, bei dem die Fläche zwischen und neben den Schienen begrünt ist. Es verbessert das Stadtbild, dämpft die Fahrgeräusche und trägt zur Kühlung der Stadt bei.
Retentionsfläche	Regenrückhaltefläche	Fläche, die Regenwasser vorübergehend aufnimmt und zurückhält, um Überlastungen der Kanalisation und Hochwasser zu vermeiden. Sie kann als Grünfläche, Mulde oder Teich gestaltet sein.
Reisegeschwindigkeit	Durchschnittsgeschwindigkeit von A nach B	Die durchschnittliche, mit einem Verkehrsmittel über eine bestimmte Strecke zurückgelegte Geschwindigkeit. Sie liegt in Städten in der Regel deutlich unter der Regelschwindigkeit, da Staus und andere gegenseitige Behinderungen die Reisezeit vervielfachen.
Rigole	System der dezentralen Straßenentwässerung	Unterirdische Entwässerung, die zur Aufnahme und Versickerung von Regenwasser dient. Diese werden entlang von Straßen oder Grünflächen integriert, sodass eine dezentrale Versickerung von Regenwasser ermöglicht wird. Das Regenwasser kann in den Boden und ins Grundwasser gelangen, statt über Kanalisation und Kläranlage in ein Oberflächengewässer abgeleitet zu werden. So können Abwasserkanäle entlastet und Überschwemmungen vermieden werden.

Schulstraße		Ein Straßenabschnitt im Umfeld einer Schule, der zu bestimmten Zeiten für den motorisierten Verkehr gesperrt oder stark eingeschränkt wird. Ziel ist es, die Sicherheit von Kindern beim Schulbeginn und -ende zu erhöhen. Dadurch soll der Verkehr beruhigt und die Förderung des Fuß- und Radverkehrs gefördert werden.
Schulzone		Bereich rund um eine Schule, in dem besondere Verkehrsregeln gelten, um die Sicherheit von Kindern zu erhöhen. Typisch sind reduzierte Geschwindigkeiten, Kfz-freie Bereiche (Fußgängerzonen mit Fahrrad frei), Vorrang für Fußgänger*innen, Aufenthaltsbereiche (Sitzbänke mit Tischen) und weitere bauliche und gestalterische Maßnahmen (Markierung von Spielflächen). Eine Schulzone ist deutlich weitgehend als eine Schulstraße, da Straßen dauerhaft umgestaltet werden und die Regelungen nicht nur für wenige Stunden gelten.
Seitenraum	Nebenanlagen	Fläche neben der Fahrbahn, die nicht für den fließenden Kfz-Verkehr gedacht ist. Dazu gehören Gehwege, Grünstreifen, Radwege oder Bereiche für Aufenthalt und Gestaltung, meist baulich als Hochbord ausgebildet.
Sommerstraße	z. T. Temporäre Spielstraße	Straße, die für einen begrenzten Zeitraum im Sommer für den Autoverkehr gesperrt oder stark eingeschränkt wird, um Platz für Fußgänger*innen, Radfahrende und Aufenthaltsbereiche zu schaffen.
Soziale Kontrolle		Verhalten, bei dem Menschen im öffentlichen Raum durch ihre Anwesenheit und gegenseitige Rücksichtnahme dazu beitragen, dass Regeln eingehalten werden und das subjektive Sicherheitsempfinden steigt.
Stakeholder	Akteure	<p>Der Ausdruck „Stakeholder“ stammt aus dem Englischen und ist damit ein Anglizismus. „Stake“ kann mit Einsatz, Anteil oder Anspruch, Erwartung übersetzt werden, „holder“ mit Eigentümer oder Besitzer.</p> <p>Der Stakeholder ist daher jemand, dessen Einsatz auf dem Spiel steht und der daher ein Interesse an Wohl und Wehe dieses Einsatzes hat. Im übertragenen Sinne wird „Stakeholder“ heutzutage nicht nur für Personen verwendet, die tatsächlich einen Einsatz geleistet haben, sondern für alle, die ein Interesse am Verlauf oder Ergebnis eines Prozesses oder Projektes haben.</p> <p>Im Zusammenhang mit Superblocks sind Anwohnende, Verkehrsteilnehmende, Gewerbetreibende, Immobilienbesitzende oder Umweltverbände typische Stakeholder.</p>
Stadtterrasse	z. T. Parklet	Öffentlicher Aufenthaltsbereich im Straßenraum, der wie eine Terrasse gestaltet ist und Sitzgelegenheiten, Begrünung oder andere Elemente zum Verweilen bietet.

Straßen- umnutzung		Veränderung der bisherigen Nutzung einer Straße, um Platz für andere Zwecke als den Autoverkehr zu schaffen – zum Beispiel für Radwege, Fußgängerzonen, Grünflächen oder Aufenthaltsbereiche.
Superblock	Superilla, Kiezblock	Superblocks sind städtische Quartiere mit hoher Lebensqualität, guter Klimaresilienz, mit sicherer Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV-Infrastruktur und ohne Kfz-Durchfahrtsverkehr.
Taktiler Leit- system	Taktile Boden- markierungen	System aus fühlbaren Bodenmarkierungen, das blinden und sehbehinderten Menschen die Orientierung im öffentlichen Raum erleichtert. Es besteht meist aus Rippen- und Noppenstrukturen, die mit dem Stock oder den Füßen ertastet werden können und wichtige Wege oder Gefahrenstellen anzeigen. Zudem erleichtern die Rippenstrukturen den Nutzenden das Geradeauslaufen.
Technisches Regelwerk der 2. Kategorie	R2	Ein technisches Regelwerk der 2. Kategorie ist ein Regelwerk, das nicht gesetzlich vorgeschrieben, aber fachlich anerkannt und weit verbreitet ist. Es enthält praxisbewährte technische Lösungen und Standards, die in Fachkreisen als „anerkannte Regeln der Technik“ gelten. Die Systematik sieht meist drei Kategorien vor: <ol style="list-style-type: none"> 1. Gesetzlich verbindliche Vorschriften (z. B. Bauordnungen, Verordnungen) 2. Technische Regelwerke der 2. Kategorie – fachlich anerkannte Standards wie DIN-Normen, VDI-Richtlinien oder FGSV-Regelwerke, die rechtlich nicht zwingend sind, aber als Maßstab für ordnungsgemäße Ausführung gelten 3. Empfehlungen und Merkblätter – weniger verbindlich, eher Orientierungshilfen.
Teileinziehung	z. T. Umwidmung	Verkehrsregelung oder bauliche Maßnahme, die nur Straßenbahnen passieren lässt, während Autos nicht passieren können. Sie dient der Beschleunigung des ÖPNV.
Transitverkehr	z. T. gleichbedeutend mit Durchfahrtsverkehr (in Quartieren)	Großräumige Verkehrsflüsse zwischen weiter entfernten Quellen und Zielen, die urbane Räume lediglich durchqueren. Sie verlaufen in der Regel auf Hauptverkehrsstraßen, die allen Verkehrsarten dienen. Alternativ gibt es Transitstrecken für bestimmte Verkehrsmittel, z. B. Tramgleise durch Grünanlagen, Autobahnen für den Kfz-Transitverkehr, eigenständig geführte Radschnellverbindungen, etc.
Umlaufsperr		Barriere auf einem Weg, die den Zugang für Autos verhindert und oft auch Radfahrende verlangsamt. Sie wird häufig an Einmündungen von Radwegen eingesetzt.

Umlaufzeit	Umlaufzeit Ampel	Zeit zwischen zwei gleichen Signalphasen
Umweltgerechtigkeit		Bei Umweltgerechtigkeit handelt es sich um ein normatives Leitbild an der Schnittstelle zwischen Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage. Es zielt darauf ab, gesundheitsrelevante Belastungen der Umwelt in sozial benachteiligten Gebieten zu identifizieren, zu vermeiden oder zu reduzieren.
Umwegempfindlichkeit		Ein Maß dafür, wie stark Menschen zusätzliche Weglängen als störend empfinden. Hohe Umwegempfindlichkeit führt dazu, dass selbst kleine Umwege die Attraktivität einer Route deutlich mindern und Menschen eher nach Abkürzungen suchen – auch wenn diese nicht regelkonform sind (z. B. über Gehwege oder Sperren hinweg). In der Planung wird der Begriff genutzt, um die Wirkung von baulichen Maßnahmen auf das Verhalten und die Regelkonformität zu bewerten (→ Kapitel 3.2.4).
Umweltverbund	Fuß-, Rad- und öffentlicher Nahverkehr	Das Gesamtsystem umweltfreundlicher Verkehrsmittel, die gut miteinander kombiniert werden können. Im städtischen Umfeld sind das insbesondere der Fuß-, Rad- und öffentliche Personennahverkehr. Je nach Anwendungsfall werden auch die Angebote von Carsharing, Taxi, Mietwagen, Micromobility, Senioren-Scootern, Fernbussen und Bahnverkehr als Teil des Umweltverbunds verstanden.
Umweltspur	Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für z. B. Radverkehr, Taxi, Elektroautos, Mitfahrgelegenheiten	Ein speziell ausgewiesener Fahrstreifen, der bestimmten Verkehrsmitteln vorbehalten ist, meist Bussen, Fahrrädern oder Fahrgemeinschaften sowie teilweise emissionsarmen Fahrzeugen. Sie soll den Umweltverbund stärken und den öffentlichen Nahverkehr beschleunigen. Gleichzeitig trägt sie dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und Emissionen zu senken.
Verkehrsverdunstung	traffic evaporation, Verkehrsverpuffung	Der Verkehr, der sich auflöst, wenn eine Verkehrsinfrastruktur verändert wird. Wenn z. B. eine Kfz-Fahrspur zu einem Radweg umgewandelt wird, verändert sich die individuelle Verkehrsmittelwahl. In der Folge legen mehr Menschen den Weg mit dem Fahrrad zurück. Ein Teil der bisherigen Autofahrten wird überflüssig, dieser (Auto-) Verkehr „verdunstet“. Der Effekt kann so groß sein, dass sich im verbleibenden Autoverkehr weniger Staus bilden. Konträrer/Gegensätzlicher Begriff zu → Induzierter Verkehr .
Verschwenkung		Eine Verschwenkung ist eine gezielte seitliche Verschiebung der Fahrbahn oder eines Fahrstreifens, die den geraden Verlauf unterbricht und den fließenden Verkehr entschleunigt.

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung	VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift, die die Anwendung der Straßenverkehrsordnung (StVO) für Behörden und Verwaltung konkretisiert.
Vorgezogene Fahrbahnbegrenzung		Bauliche Verengung der Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen, um die Querung für Fußgänger*innen zu verkürzen und die Sicht zu verbessern.
Vorrangschaltung	Ampelvorrangschaltung	Ampelschaltung, die bestimmte Verkehrsarten durch kürzere oder keine Wartezeiten bevorzugt.
Wanderbaumallee		Temporäre Begrünung von Straßen durch mobile Pflanzkübel, die regelmäßig den Standort wechseln. Sie soll Aufenthaltsqualität und Bewusstsein für Stadtgrün fördern.
Widmung, öffentliche		Die öffentliche Widmung ist der rechtliche Akt, durch den eine Fläche offiziell als öffentliche Straße oder Weg bestimmt wird. Sie legt fest, dass die Fläche für den öffentlichen Verkehr genutzt werden darf und unterliegt damit den Regeln der Straßenverkehrsordnung. Ohne Widmung wäre die Fläche rechtlich kein öffentlicher Verkehrsraum.
Zielverkehr		Verkehr, der in einem Gebiet endet.
Zuwegung		Zugang oder Zufahrt zu einem Grundstück oder Gebäude. Sie dient der Verbindung zur öffentlichen Straße.

6.2 Quellen

Für die Vertiefung besonders empfehlenswerte Quellen sind **fett markiert**.

- Abran, Paul (2023): In Paris hat sich die Reaktionszeit der Feuerwehrleute verkürzt. In: Le Parisien, 2. März 2023.
Text abrufbar unter: leparisien.fr/paris-75/a-paris-le-delai-dintervention-des-pompiers-a-raccourci-sur-une-urgence-une-minute-ca-joue-02-03-2023-D3MEX74B4NCKHCYROAQBECNVGE.php (Zugriff am 22.10.2023).
- ADAC (2025): adac.de/rund-ums-fahrzeug/mobilbehinderung/parkerleichterungen-behinderte/ (Zugriff am 26.11.2025)
- Adli (2017): Stress and the City. Warum Städte uns krank machen. Und warum sie trotzdem gut für uns sind
doi.org/10.1007/s13147-018-0517-4
- AG Mobilität der Grünen Berlin-Mitte (2022): Präsentation Fahrradtauglich und barrierefrei – Problemlösungen für Kopfsteinpflaster. Text abrufbar unter: wolke.netzbegruenung.de/s/cNBbeoqxbeTpCwJ (Zugriff am 23.10.2023).
- Aichinger, Wolfgang/Lennard, Markus (2022): Weniger Verkehr versuchen. Text abrufbar unter: agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/weniger-verkehr-versuchen (Zugriff am 08.06.2026).
- Aldred, Rachel/Goodman, Anna (2020): Low Traffic Neighbourhoods, Car Use, and Active Travel: Evidence from the People and Places Survey of Outer London Active Travel Interventions.** In: Findings, Findings Press, DOI: 10.32866/001c.17128. Text abrufbar unter: findingspress.org/article/17128-low-traffic-neighbourhoods-car-use-and-active-travel-evidence-from-the-people-and-places-survey-of-outer-london-active-travel-interventions
- Aldred, Rachel/Woodcock, James/Goodman, Anna (2021): Major investment in active travel in Outer London: Impacts on travel behaviour, physical activity, and health. In: Journal of Transport & Health, Text abrufbar unter: sciedirect.com/science/article/pii/S2214140520301626 (Zugriff am 22.10.2023).
- Allianz (2024) allianzdirect.de/kfz-versicherung/unterhaltskosten-auto-statistiken/ (Zugriff am 26.11.2025)
- Andor et al. (2020) rwi-essen.de/presse/wissenschaftskommunikation/pressemitteilungen/detail/studie-in-nature-autobesitzer-unterschaetzen-gesamtkosten-des-eigenen-autos-massiv
- Baden-Württemberg (2024): Hinweise zur sofortigen Anwendbarkeit der novellierten Straßenverkehrsordnung 2024
aktivmobil-bw.de/downloads/Infrastruktur/Anwendungshinweise_zur_novellierten_StVO_Baden-Wuerttemberg.pdf (Zugriff am 08.06.2026).
- BAST (2025): Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland. Text verfügbar unter: bast.de/DE/Publikationen/Statistik/Unfaelle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf?__blob=publicationFile&yv=2,%20Seite%201 (Zugriff am 23.04.2026)
- Bauer, Uta/Christ, Michaela/Sönksen, Levke/Pfizinger, Louis Gabriel (2025): Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut! In: Difu-Policy Paper 5/2025. Text abrufbar unter: repository.difu.de/items/6923bdbc-aedf-44de-9470-a3ac8bae2c77
- Bauer, Uta/Stein, Thomas (2022): Kiezblocks für Berlin: Mehr als nur Poller! In: Difu-Berichte 1/2022, Deutsches Institut für Urbanistik. Text abrufbar unter: difu.de/publikationen/2022/difu-berichte-1-2022 (Zugriff am 22.10.2023).
- Baumentscheid Berlin (2025): Gesetzesentwurf baumentscheid.de/ (Zugriff am 26.11.2025)
- Berlin.de (o.J.): Raum für beteiligung – Leitlinien der Öffentlichkeitsbeteiligung
berlin.de/raum-fuer-beteiligung/leitlinien/grundlagen-ziele/ (Zugriff am 26.11.2025)
- Berliner Regenwasseragentur (2025.1): Bäume gerettet, Gefahr gebannt: Die Ruhlsdorfer Straße in Kreuzberg
regenwasseragentur.berlin/magazin/baumscheibenerweiterung-in-kreuzberg/ (Zugriff am 26.11.2025)

- Berliner Regenwasseragentur (2025.2): Einfach und günstig: Grüne Gullys regenwasseragentur.berlin/magazin/gruene-gullys-in-mitte/ (Zugriff am 26.11.2025)
- Bezirksamt Berlin Mitte (2023): Planungswebsite Sichere Kreuzungen berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/sichere-kreuzungen-1236832.php (Zugriff am 26.11.2025)
- Bezirksamt Berlin Mitte (2025.1): Planungswebsite Kiezblock Antonkiez berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/kiezblock-antonkiez-1426658.php (Zugriff am 26.11.2025)
- Bezirksamt Berlin Mitte (2025.2): Planungswebsite Kiezblock Luisenstadt berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/kiezblock-n-rdl-luisenstadt-1428061.php (Zugriff am 26.11.2025)
- Bezirksamt Berlin Tempelhof-Schöneberg (2025): Pressemitteilung Nr. 343 vom 23.09.2025 Mehr Sicherheit im Akazienkiez berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/aktuelles/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung_1600387.php (Zugriff am 26.11.2025)
- Bezirksamt Berlin Neukölln (2025): Pressemitteilung vom 18.06.2025 Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg bestätigt Verkehrsberuhigung im Reuterkiez. Text abrufbar unter: berlin.de/ba-neukoelln/aktuelles/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung_1571273.php (Zugriff am 23.04.2026)
- BlueGreenStreets (Hrsg.) (2022): BlueGreenStreets Toolbox – Teil A. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere, März 2022, Hamburg. Erstellt im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „Ressourceneffiziente Stadtquartiere für die Zukunft“ (RES:Z), S. 26
- BlueGreenStreets (Hrsg.) (2025): BlueGreenStreets 2.0: implementieren, evaluieren, verstetigen.
- BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Einladende Radverkehrsnetze – Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. Text abrufbar unter: bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/einladende-radverkehrsnetze.html (Zugriff am 23.10.2023).
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016): Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt – Gute Praxis an der Schnittstelle von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage. Text abrufbar unter: bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/wohnen/soziale-stadt-umweltgerechtigkeit.pdf (Zugriff am 08.06.2026).
- BSR – Berliner Stadtreinigungsbetriebe (2019): Mit Sicherheit gut entsorgt – Ein Leitfaden zur optimalen Gestaltung von Behälterstandplätzen und Transportwegen. Text abrufbar unter: bsr.de/assets/downloads/broschuere_grundlagenkatalog_leitfaden_gestaltung_behaelterstandplaetze_2019_final.pdf (Zugriff am 22.10.2023).
- Burgen, Stephen (2019): Barcelona's Car-Free „superblocks“ Could Save Hundreds of Lives. In: The Guardian, 10. September 2019. Text abrufbar unter: theguardian.com/cities/2019/sep/10/barcelonas-car-free-superblocks-could-save-hundreds-of-lives (Zugriff am 22.10.2023).
- Cairns, Sally/Atkins, Stephen/Goodwin, Phil (2002): Disappearing traffic? The story so far.** In: Municipal Engineer 151, DOI: 10.1680/muen.151.1.13.38856. Text abrufbar unter: doi.org/10.1680/muen.2002.151.1.13 (Zugriff am 08.06.2026).
- Changing Cities (2025): Kiezblocks Kampagne. Text abrufbar unter: kiezblocks.de/ (Zugriff am 22.10.2023).
- Changing Cities (2025 b): Leitfaden Schulstraßen. 2. Auflage. changing-cities.org/wp-content/uploads/2025/06/Leitfaden_Schulstrassen_2Auflage_KidicalMass_Buendnis_20250624.pdf
- Conlan, Nicole/Slaughter, Jason (2024): More Lanes are (Still) a Bad Thing. In: Not just bikes.** Veröffentlicht am 3.2.2024. Video abrufbar unter: youtube.com/watch?v=CHZwOAllect4 oder nebula.tv/videos/notjustbikes-more-lanes-are-still-a-bad-thing (Zugriff am 5.2.2025).
- CROW (2021): Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2021)** crow.nl/kennisproducten/asvv-2021/

- Curato, N., Farrell, D. (2021). *Deliberative mini-publics: Core design features*. Policy Press.
- Dasgupta, Susmita/Lall, Somik/Wheeler, David (2022): *Cutting Global Carbon Emissions: Where Do Cities Stand?* Sustainable Cities, Text abrufbar unter: blogs.worldbank.org/sustainablecities/cutting-global-carbon-emissions-where-do-cities-stand (Zugriff am 22.10.2023).
- DGUV – Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (2016): *Rückwärtsfahren bei Müllfahrzeugen*. Text abrufbar unter: dguv.de/de/mediencenter/hintergrund/muellabfuhr/index.jsp (Zugriff am 22.10.2023).
- Dickhaut, Wolfgang (2022): *Projektbeschreibung BlueGreenStreets*. Text abrufbar unter: hcu-hamburg.de/research/forschungsgruppen/reap/reap-projekte/bluegreenstreets/ (Zugriff am 23.10.2023).
- DIN 18040-3 (2014): *Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum*. Text abrufbar unter: beuth.de/de/-/-/223713891 (Zugriff am 22.10.2023).
- DIN 32984 (2023): *Bodenindikatoren im öffentlichen Raum*. Text abrufbar unter: beuth.de/de/-/-/364385086 (Zugriff am 23.10.2023).
- Dutch Cycling Embassy (2022): *Vorrang für Fußgänger: Wie durchgängige Gehwege für mehr Fußgängerfreundlichkeit sorgen*. Text abrufbar unter: dutchcycling.nl/knowledge/blogs-by-experts/vorrang-fur-fusganger-wie-durchgangige-gehwege-fur-mehr-fusgangerfreundlichkeit-sorgen/ (Zugriff am 23.10.2023).
- DVR (2012): *Vsion Zero. Schriftenreihe Verkehrssicherheit 16*. dvr.de/fileadmin/downloads/Schriftenreihe/Schriftenreihe-Verkehrssicherheit-16.pdf
- DVR (o.J.) dvr.de/themen/verkehrsinfrastruktur/beispielsammlung-gute-strassen-in-stadt-und-dorf
- Escher (2025) cimt-hhu.de/2025/empfehlungen-wie-kann-konsultative-burgerinnenbeteiligung-die-kommunale-verkehrswende-unterstutzen/
- Fetka, J., & Berger, M. (Eds). (2025). *Praxishandbuch Transformation öffentlicher Mobilitätsräume*. doi.org/10.70638/ybhx1201 (Zugriff am 08.06.2026).
- FGSV EFA (2002) *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*. Köln: FGSV-Verlag (FGSV-Nr.: 288)
- FGSV RAST (2006): *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*. fgsv-verlag.de/rast
- FGSV ERA (2010) *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*. Köln: FGSV-Verlag (Technische Regelwerke, 284).
- FGSV E Klima (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele.** Text abrufbar unter: fgsv-verlag.de/e-klima-2022 (Zugriff am 22.10.2023).
- FGSV (2024): *Ad-hoc-Arbeitspapier zur Anwendung der RAST 06 – Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06*
- FUSS e.V. (2023): *Querbuch – Wie Fußgängerinnen und Fußgänger am besten über die Straße kommen*
- FGSV H BVA (2011): *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen*. Text abrufbar unter: fgsv-verlag.de/h-bva (Zugriff am 23.10.2023).
- FGSV R-FGÜ (2001): *Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen*. Text abrufbar unter: fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/252.v.pdf (Zugriff am 23.10.2023).
- FGSV RIN (2008): *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung*
- Gabler (o.J.): *Netzwerkeffekte*. Gabler Wirtschaftslexikon wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/netzwerkeffekte-51385
- Gent (o.J.): *The Circulation Plan* stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan
- Gosling, Stefan; Kees, Jessica; Litman, Todd (2022): *The lifetime cost of driving a car*. doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107335
- Goodman, Anna/Laverty, Anthony A./Thomas, Asa/Aldred, Rachel (2021): *The Impact of 2020 Low Traffic Neighbourhoods on Fire Service Emergency Response Times, in London, UK*. In: *Findings*, Findings Press, DOI: 10.32866/001c.23568. Text abrufbar unter: findingspress.org/article/23568-the-impact-of-2020-low-traffic-neighbourhoods-on-fire-service-emergency-response-times-in-london-uk.

- Große, Christine/Böhmer, Juliane (2019): Radverkehr in Fußgängerzonen. Endbericht für das Forschungsprojekt „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“. In: Text abrufbar unter: orlis.difu.de/handle/difu/256492 (Zugriff am 22.10.2023).
- Haarbach, Madlen (2025): Poller und Einbahnstraßen in Berlin-Neukölln: So haben sich die Unfallzahlen im Reuterkiez entwickelt. Tagespiegel. Text abrufbar unter: tagesspiegel.de/berlin/bezirke/poller-und-einbahnstrassen-in-berlin-neukolln-so-haben-sich-die-unfallzahlen-im-reuterkiez-entwickelt-13527511.html (Zugriff am 23.04.2026)
- Hagedorn, Hans (2023): So funktionieren die Superblocks in Houten. Changing Pankow, Text abrufbar unter: radpankow.de/2023/09/17/so-funktionieren-die-superblocks-in-houten/ (Zugriff am 22.10.2023).
- Hamburg (2022) justiz.hamburg.de/resource/blob/42586/a883887075443ad2f670f37ddf66f64d/5-e-1724-22-beschluss-vom-05-05-2022-data.pdf (Zugriff am 26.11.2025)
- Hartmann, Lukas; Wolfgang Aichinger (2024): Parkraummanagement: Das „Landauer Modell“. Agora Verkehrswende. agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-das-landauer-modell (Zugriff am 26.11.2025)
- Hufnagel, Marius (2025): Super Hamburg? Verkehrsberuhigte Quartiere als Antwort auf Klimakrise und Urbanisierungsdruck – Eine integrative GIS-gestützte Potentialraum-analyse für Superblocks. In: Resiliente urbane Mobilität Nr. 24 doi.org/10.34647/jmv.nr24.id197 (Zugriff am 06.08.2026).
- Klinger, Remo/Ernst, Silvia (2022): Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 – Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende. Text abrufbar unter: duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo_30/Rechtsgutachten_Tempo30_Kommunen.pdf (Zugriff am 23.10.2023).
- KSG (2019): Bundes-Klimaschutzgesetz. Text abrufbar unter: gesetze-im-internet.de/ksg/_3.html
- Latz (2025) tagesspiegel.de/berlin/doch-kein-kiezblock-aus-in-berlin-senat-sucht-losung-mit-dem-bezirk-mitte-13838056.html (Zugriff am 26.11.2025)
- Letz, Sabine/Gittner, Julika (2025): Beteiligung zum Anfassen rifs-potsdam.de/de/blog/2025/10/beteiligung-zum-anfassen (Zugriff am 26.11.2025)
- LlSt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH Hainichen/TU Dresden (2020): Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen – Leitfaden für Planer*innen
- Loukaridis, Panagiotis (2022): Verkehrswende, autofreie Kieze und Gentrifizierung. Digitale Mobilität, Text abrufbar unter: digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2022/09/01/verkehrswende-autofreie-kieze-und-gentrifizierung/ (Zugriff am 23.10.2023).
- Marquet, O., Anguelovski, I., Nello-Deakin, S., & Honey-Rosés, J. (2025). Decoding the 15-minute city debate: conspiracies, backlash, and dissent in planning for proximity. *Journal of the American Planning Association*, 91(1), S. 117-125.)
- MobG BE (2021): Mobilitätsgesetz Berlin. Text abrufbar unter: gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBEV0P56 (Zugriff am 23.10.2023).
- MLA+/Aarts, Martin (2020): Stadtraum 2030. Text abrufbar unter: stadtraum2030.de/gutachten-2 (Zugriff am 24.10.2023).
- Mueller, Natalie/Rojas-Rueda, David/Khreis, Haneen/Cirach, Marta/Andrés, David/Ballester, Joan/Bartoll, Xavier/Daher, Carolyn/Deluca, Anna/Echave, Cynthia/et al. (2019): Changing the urban design of cities for health: The superblock model. In: *Environment International*, DOI: 10.1016/j.envint.2019.105132. Text abrufbar unter: sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019315223.
- Müllender, Bernd (2022): Gent macht „autofrei“ vor. taz: taz.de/Fahrradstadt-als-Zukunft/!5895686/ (Zugriff am 26.11.2025)
- Nello-Deakin, Samuel (2022): Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. In: *Case Studies on Transport Policy* 10, DOI: 10.1016/j.cstp.2022.11.003. Text abrufbar unter: sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X22002085.

- OVG Sachsen-Anhalt (2010): Sachliche Zuständigkeit für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung eines Sperrpfeilers. Text abrufbar unter: landesrecht.sachsen-anhalt.de/bsst/document/MWRE100003261/part/L (Zugriff am 23.10.2023).
- Pahl-Weber, Elke (2018): Städtebaulicher Rahmenplan. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, S. 2409 bis 2413. Text abrufbar unter: arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/St%C3%A4dtebaulicher%20Rahmenplan.pdf (Zugriff am 23.03.2024)
- paris.fr (2022): Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité. Text verfügbar unter: paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37 (Zugriff am 26.11.2025)
- Polizei Berlin (2024): Verkehrssicherheitslage 2023 in Berlin. Text verfügbar unter: berlin.de/polizei/_assets/aufgaben/anlagen-verkehrssicherheit/verkehrssicherheitslage-2023-polizei-berlin.pdf?ts=1752710430 (Zugriff am 23.04.2026)
- Polonyi, Tanja (2021): Superblocks – the Spanish Idea That Is Conquering European Cities. Text abrufbar unter: citychangers.org/superblocks/ (Zugriff am 22.10.2023).
- Pröttel (2020): Grafik zu Verkehrsverpuffung x.com/Leo_Proettel/status/1264649283472633858, inspiriert durch Oxfordshire Liveable Streets oxlivsts.org.uk/2019/05/08/traffic-evaporation/ (Zugriff am 26.11.2025)
- QIMBY (o. J.): Quality in my Backyard – Foto-datenbank.** Inhalte abrufbar unter: qimby.net/ (Zugriff am 25.10.2025).
- radbezirk-lichtenberg (2019): Kein Durchgangsverkehr im Kaskelkiez! Text abrufbar unter: radbezirk-lichtenberg.de/gruendung-der-buergerinnen-initiative-kaskel-kiezblocks/ (Zugriff am 13.04.2025).
- radpankow (2020): Kiezblock-Entwürfe für Pankow. Changing Pankow. Text abrufbar unter: radpankow.de/2020/02/22/kiezblocks-entwuerfe-fuer-pankow/ (Zugriff am 06.08.2026).
- radpankow (2022): Kiezblocks beschleunigen! Text abrufbar unter: radpankow.de/2022/02/23/video-kiezblocks-beschleunigen/ (Zugriff am 23.10.2023).
- rad-xhain (2019): BVV-Einwohnerantrag für Bergmannstraße. Text abrufbar unter: rad-xhain.de/2019/08/bvv-einwohnerantrag-fuer-bergmannstrasse (Zugriff am 22.10.2023).
- Randelhoff, Martin (2018): Das konstante Reisezeitbudget. Text verfügbar unter: zukunft-mobilitaet.net/5299/analyse/konstantes-reisezeitbudget-marchetti-konstante-verkehrsgenese-yacov-zahavi/ (Zugriff am 23.04.2026)
- Rueda-Palenzuela, Salvador (2019): El Urbanismo Ecosistémico.** In: Ciudad y Territorio Estudios Territoriales 202, Text abrufbar unter: recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/77733/49398 (Zugriff am 23.10.2023).
- Schubert, Thomas (2022): Ab Weihnachten: Pankow schenkt Berlin den Kiezblock ohne Poller. Text abrufbar unter: morgenpost.de/bezirke/pankow/article236946295/Weihnachten-Pankow-schenkt-Berlin-den-Kiezblock-ohne-Poller.html (Zugriff am 22.10.2023).
- SenMVKU – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (2023): Umweltgerechtigkeit. Text abrufbar unter: berlin.de/sen/uvk/umwelt/nachhaltigkeit/umweltgerechtigkeit/ (Zugriff am 22.10.2023).
- SenSBW – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2023): Stadtentwicklungsplan (StEP) Klima 2.0. Text abrufbar unter: berlin.de/sen/stadtentwicklung/planung/stadtentwicklungsplaene/step-klima-2-0/ (Zugriff am 23.10.2023).
- SenUMVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (2011): Leitfaden zur Einrichtung temporärer Spielstraßen in Berlin. Text abrufbar unter: berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/leitfaden-temporaere-spielstrassen.pdf (Zugriff am 23.10.2023).
- SenUMVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (2023): Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen, inkl. Steckbriefe Nr. 1-6, Text abrufbar unter: changing-cities.org/die-depublizierung-der-verkehrswende/ (Zugriff am 13.6.2025).

- Smith, Daniel T. Jr./Appleyard, Donald (1981): Improving the Residential Street Environment. Federal Highway Administration, Offices of Research & Development. Text abrufbar unter: rosap.ntl.bts.gov/view/dot/30401/dot_30401_DS1.pdf (Zugriff am 31.10.2023).
- SQUADA (2023): Separiertes und sicheres Queren für Alle. Text abrufbar unter: fbbu.h-da.de/forschung/separiertes-queren-fuer-alle (Zugriff am 24.10.2023).
- Städteinitiative (2025): „Das Glas ist mehr als halbvoll“ – Initiative „Lebenswerte Städte“ zum Abschluss der Reform des Straßenverkehrsrechts. Text abrufbar unter: lebenswerte-staedte.de/de/news/das-glas-ist-mehr-als-halbvoll-initiative-lebenswerte-staedte-zum-abschluss-der-reform-des-strassenverkehrsrechts.html (Zugriff am 13.6.2025).
- Stadt Köln (2025): Ergebnisse des Bürgerrates „Mobil im lebenswerten Quartier“ ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=127790 (Zugriff am 26.11.2025)
- Stratmo (2026): Verkehrsberuhigung in Berlin. Wissenschaftliche Metastudie zu Verkehrssicherheit, Akzeptanz und öffentlichen Diskursen im Rahmen von flächendeckenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Berlin. doi.org/10.26128/2026.1
- Stülpnagel, Rul/Binnig, Nora (2022): How safe do you feel? – A large-scale survey concerning the subjective safety associated with different kinds of cycling lanes. In: Accident Analysis & Prevention 167, DOI: 10.1016/j.aap.2022.106577. Text abrufbar unter: sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457522000136.
- Thomas, Asa/Aldred, Rachel (2023): Changes in Motor Traffic inside London's LTNs and on Boundary Roads.** Text abrufbar unter: docs.google.com/document/d/13Nsm_GFdH6CplpPpOZ7hbhLZScgqCAP7ZGI0xi4qDqA/edit (Zugriff am 22.10.2023).
- transformatorin.at (2025.1): Die Bedeutung von Narrativen für erfolgreiche Mobilitätsprojekte transformatorin.at/toolbox/die-bedeutung-von-narrativen-fuer-erfolgreiche-mobilitaetsprojekte/ (Zugriff am 26.11.2025)
- transformatorin.at (2025.2): Neue Schlüsselfaktoren erfolgreicher Transformationsprojekte im Mobilitätsbereich transformatorin.at/toolbox/neun-schlusselfaktoren-erfolgreicher-transformationsprojekte-im-mobilitatsbereich/ (Zugriff am 26.11.2025)
- Umweltbundesamt (2016) umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
- Umweltbundesamt (2021): Bessere Nutzung von Entsiegelungspotenzialen zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen und zur Klimaanpassung umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_141-2021_bessere_nutzung_von_entsiegelungspotenzialen_zur_wiederherstellung_von_bodenfunktionen_und_zur_klimaanpassung.pdf
- Umweltbundesamt (2025): Fahrleistung, Verkehrsleistung und Modal Split umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split (Zugriff am 06.08.2026)
- United Nations (2021): preventionweb.net/media/86436/download?startDownload=20250619_S.17 (Zugriff am 26.11.2025)
- Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung (2022): Das „Kiezgebiet“ – Unsere Vision für die verkehrliche Entwicklung von Wilhelmsruh, Niederschönhausen und Rosenthal. Verkehrspolitik in Pankow, Text abrufbar unter: verkehr-pankow.de/2022/12/21/kiezgebiet/ (Zugriff am 22.10.2023).
- VG Gelsenkirchen (2020): 14 K 5968/18. Text abrufbar unter: justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/vg_gelsenkirchen/j2020/14_K_5968_18_Beschluss_20200527.html (Zugriff am 23.10.2023).
- Voce, Antonio/Walker, Peter (2023): Low-Traffic Schemes Benefit Most-Deprived Londoners, Study Finds. In: the Guardian, 30. Juli 2023. Text abrufbar unter: theguardian.com/world/ng-interactive/2021/mar/02/low-traffic-schemes-benefit-most-deprived-londoners-study-finds (Zugriff am 22.10.2023).

- von Schneidemesser, Dirk (2020): Die Bürgerinnen und Bürger bei der Mobilitätswende mitnehmen – ein Plädoyer für echte Beteiligung. Text abrufbar unter: rifs-potsdam.de/de/blog/2020/01/die-buergerinnen-und-buerger-bei-der-mobilitaetswende-mitnehmen-ein-plaedoyer-fuer (Zugriff am 23.10.2023).
- von Schneidemesser, Dirk/Betzien, Jody (2021): Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin. In: Findings, Findings Press, DOI: 10.32866/001c.24497. Text abrufbar unter: findingspress.org/article/24497-local-business-perception-vs-mobility-behavior-of-shoppers-a-survey-from-berlin.
- von Schneidemesser, D. (2022). Einkauf und Verkehr – tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Besucher*innen von Einkaufsstraßen im Vergleich zu Einschätzungen von Einzelhändler*innen. 3.3. 9.5-Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung.
- von Schneidemesser et al. (2025): Mit heißem Tee emotionale Debatten um Verkehrsberuhigung auflösen. Text abrufbar unter: rifs-potsdam.de/de/blog/2025/11/mit-heissem-tee-emotionale-debatten-um-verkehrsberuhigungen-aufloesen (Zugriff am 26.11.2025)
- Wagenbuur, Mark (2015): Explaining the Dutch Roundabout Abroad. Bicycle Dutch, Text abrufbar unter: bicycledutch.wordpress.com/2015/10/13/explaining-the-dutch-roundabout-abroad/ (Zugriff am 24.10.2023).
- Walker, Peter (2025): London's low-traffic zones 'cut deaths and injuries by more than a third'. The Guardian. Text abrufbar unter: theguardian.com/world/2025/jul/07/londons-low-traffic-zones-cut-deaths-and-injuries-by-more-than-a-third (Zugriff am 23.04.2026)
- World Health Organization (WHO) (2021) cities4health.org/latest/case-studies/barcelona-spain-assessing-the-health-benefits-of-superblocks (Zugriff am 26.11.2025)
- Zografos, C., Klause, K. A., Connolly, J. J., & Anguelovski, I. (2020). The everyday politics of urban transformational adaptation: Struggles for authority and the Barcelona superblock project. Cities, 99, 102613.

6.3 Impressum

Changing Cities e.V.

Oberlandstr. 26-35
12099 Berlin

changing-cities.org
fgsm@changing-cities.org

Gestaltung + Grafiken

(sofern nicht anderweitig vermerkt)

turbo type

turbo-type.com

CC/super
bLOCKS