

Bürgerinitiative Superblock Rheingauviertel

FRAGEN UND ANTWORTEN ZUM SUPERBLOCK



INFORMATIONEN ZUM SUPERBLOCK **2**

WAS GENAU IST EIN SUPERBLOCK?	2
WAS BRINGEN SUPERBLOCKS?	2
WIE WIRD EIN VIERTEL ZUM SUPERBLOCK?	3

HÄUFIGE BEDENKEN UND ANTWORTEN **4**

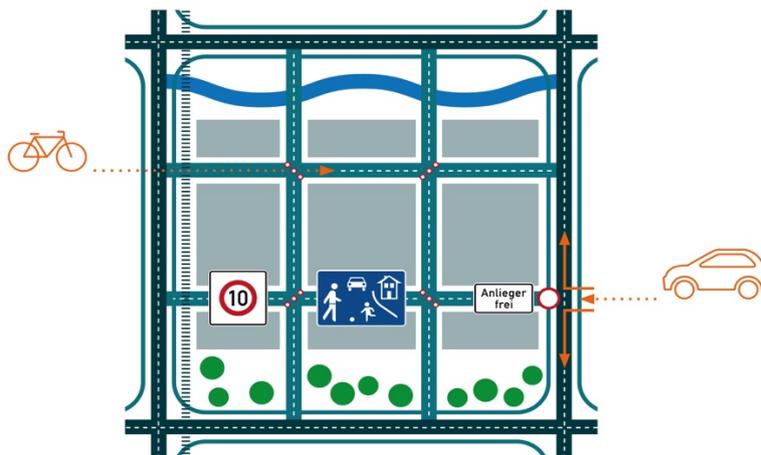
MODALFILTER (ODER „POLLER“)	4
LIEFERVERKEHR UND EINZELHANDEL	4
GENTRIFIZIERUNG	5
AUTO UND ERREICHBARKEIT	6
HAUPTSTRASSEN	6
LÄRMBELASTUNG UND MÜLL	7
PARKPLÄTZE – RUHENDER VERKEHR	7
MÜLLABFUHR, POLIZEI UND FEUERWEHR	8
KLIMASCHUTZ	8
STEUERN UND FINANZIELLE GERECHTIGKEIT	9
DEMOKRATIE UND BETEILIGUNG	9
STADT UND LAND	10



Informationen zum Superblock

Was genau ist ein Superblock?

Ein Superblock ist ein Wohngebiet ohne Kfz-Durchgangsverkehr. Durch Maßnahmen wie Durchfahrtssperren, Einbahnstraßen oder Tempolimits wird verhindert, dass Autofahrer*innen einen Viertel nur als Abkürzung nutzen. Stattdessen wird der reine Durchgangsverkehr auf die Hauptstraßen geleitet, wo er gemäß Stadtplanung auch hingehört. Menschen können natürlich weiterhin mit dem Auto in den Superblock hineinfahren und alle Gebäude im Superblock sind weiterhin für Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Lieferverkehr etc. erreichbar. Dadurch werden Zu Fuß gehen und Rad fahren innerhalb des Viertels sicherer und angenehmer. Die Zahl der Autos im Viertel sinkt und die frei gewordenen Flächen können von allen und für alles Mögliche genutzt werden: Aufenthaltsplätze, Sitzgelegenheiten, Sport- und Spielplätze, Grünflächen oder Fußgängerzonen und Fahrradstraßen. Auch die Hauptstraßen um einen Superblock herum müssen für den Fuß- und Radverkehr sicherer gemacht und die Anwohnenden vor Verkehrslärm und Luftverschmutzung geschützt werden. Das geschieht durch Tempo 30, sichere Radwege und Fußgängerüberwege.



Was bringen Superblocks?

- **Lärm & Luft:** Weniger Autoverkehr in den Wohnvierteln bedeutet weniger Luftverschmutzung und weniger Lärm.
- **Sicherheit:** Die Straßen werden sicherer und insbesondere Familien und Ältere können sich entspannter im Viertel bewegen.
- **Raumnutzung & Gemeinschaft:** Eine vielfältige Nutzung der gewonnenen Flächen ist denkbar: für Sitzgelegenheiten, Begrünung und Stadtplätze, um die Aufenthaltsqualität der Anwohner*innen zu erhöhen. Nachbar*innen begegnen sich wieder, das Gemeinschaftsgefühl und der Austausch im Viertel werden gestärkt

- **Lieferverkehr:** Der Lieferverkehr funktioniert besser, wenn weniger Parkflächen durch private Pkw belegt sind und Lieferzonen ausgewiesen werden sowie der Durchgangsverkehr in den Nebenstraßen sinkt.
- **Reduziertes Verkehrsaufkommen:** Langfristig steigen mehr Menschen vom Auto auf andere Verkehrsmittel um und diejenigen, die weiterhin auf ein Auto angewiesen sind, profitieren vom reduzierten Verkehrsaufkommen.
- **Nachfrage generierend:** Für Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr werden die Verbindungen attraktiver und zeitsparender, wenn der Bedarf steigt.
- **Lokale Gewerbe:** Schließlich sind Superblocks ein großer Gewinn für das lokale Gewerbe. Alles ist bequem ohne Auto erreichbar und die Menschen tätigen ihre Einkäufe und Erledigungen wieder entspannt im eigenen Viertel, statt dafür mit dem Auto an das andere Ende der Stadt zu fahren. Lebensmittelgeschäfte, Cafés und der Buchladen um die Ecke können weiter existieren und machen den Viertel lebendig.
- **Klima:** Ganz nebenbei ist ein Superblock natürlich ein wichtiges Element der nachhaltigen Stadt von morgen. Denn weniger Autos, kürzere Wege und mehr Grünflächen schützen auch das Klima.

Einige dieser positiven Effekte von Superblocks sind sofort spürbar, wie zum Beispiel die gesteigerte Lebensqualität durch weniger Lärm und Abgase oder der neu gewonnene Platz auf der Straße. Andere Auswirkungen machen sich erst nach einigen Jahren bemerkbar, wie die Aufwertung des Viertels durch Ansiedlung lokaler Gewerbe oder die sinkende Zahl an Anwohner*innen, die ein eigenes Auto besitzen. Und genau deshalb müssen wir jetzt anfangen, denn Eines ist klar: Superblocks machen unsere Stadt zu einem besseren Ort, langfristig und kurzfristig.

Wie wird ein Viertel zum Superblock?

Der Durchgangsverkehr wird durch Einfahrtssperren am Rand des Superblocks oder durch sogenannte Diagonalsperren innerhalb des Superblocks verhindert. Eine Diagonalsperre besteht aus 5–6 Pollern (oder ähnlichen Absperrungen), die diagonal in einer Kreuzung aufgestellt werden, sodass der Autoverkehr nur nach rechts bzw. nach links abbiegen kann. Der Fuß- und Radverkehr kann sich weiterhin in alle Richtungen bewegen.

Diagonalsperren, Einfahrtssperren an Kreuzungen bzw. Kiezeinfahrten oder Einbahnstraßen leiten den Kfz-Durchgangsverkehr auf die umliegenden Hauptstraßen. Zusätzlich können Tempolimits oder Spielstraßen angeordnet werden, um die Sicherheit und Lebensqualität im Viertel zu steigern. All diese Maßnahmen können durch verkehrsberuhigende Elemente wie Blumenkübel und Bäume oder Stadtmöbel wie Sitzbänke oder Spielgerüste ergänzt werden.



Häufige Bedenken und Antworten

Modalfilter (oder „Poller“)

„Wie sollen diese hässlichen Dinger denn bitte für mehr Lebensqualität sorgen?“

Umgangssprachlich heißen sie Poller, Blumenkübel, Bäume, Stadtmöbel etc. – Verkehrsplaner*innen nennen sie Modalfilter. Aber was bringen sie? Dank Modalfiltern wird der Lkw- und Pkw-Durchgangsverkehr aus dem Viertel herausgeleitet. Trotzdem können alle Orte im Viertel weiterhin mit dem Auto erreicht werden – notwendig für Müllabfuhr, Krankenwagen, Lieferdienste und alle Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind. Außerdem lassen Poller bzw. Modalfilter selbstverständlich Fußgänger*innen und Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen, Fahrrädern, Lastenrädern oder Rollern überall durch. Die Poller sind eine schnelle, einfache und preiswerte Maßnahme, um ein Wohnviertel ruhiger, sicherer und entspannter zu machen. Modalfilter öffnen die Straßen für Menschen, die im Viertel wohnen oder arbeiten, denn sie sorgen für mehr Ruhe und schaffen Orte, an denen man sich gern aufhält. Durchgangsverkehr gehört auf Hauptstraßen, nicht quer durch Wohnviertel.

Modale Filter existieren in drei Formen. Nummer eins sind Verkehrsschilder, die Durchfahrtsverbote oder Einbahnstraßen ausweisen. Eine zweite Möglichkeit sind physische Sperren, beispielsweise Diagonalsperren an Kreuzungen, die ein Geradeausfahren verhindern. Durch eine Reihe diagonal über die Kreuzung verlaufender Poller wird der Kfz-Verkehr um die Ecke geleitet und kann das Wohnviertel nicht wie bisher als Abkürzung durchqueren. Drittens kann ein Straßenabschnitt durch Poller, Blumenkübel, Sitzgelegenheiten oder andere Modalfilter so umgewandelt werden, dass er nicht mehr für Kfz befahrbar ist, wodurch ein ganz neuer Platz entsteht.

Lieferverkehr und Einzelhandel

„Die lokalen Gewerbe werden insolvent, wenn man hier nicht mehr parken kann!“

Ein Superblock ist immer so gestaltet, dass Waren weiterhin problemlos an alle Läden und Betriebe geliefert werden können. Unter Umständen erfolgt die Lieferung nicht direkt vor die Haustür, sondern „um die Ecke“. Es wird jedoch dafür gesorgt, dass jedes Gewerbe beliefert werden kann. Für die meisten Anlieferungen werden An- und Abfahrt sowie Be- und Entladen sogar einfacher als in gewöhnlichen Vierteln, weil es deutlich weniger Kfz-Verkehr gibt. Wichtig ist dabei, Lieferzonen einzurichten. Dank der Verkehrsberuhigung gehören dann Staus und ewige Parkplatzsuche der Vergangenheit an.

Aber was passiert, wenn die Menschen das Wohnviertel mit dem Pkw nicht mehr durchqueren können? Verliert dann der Einzelhandel nicht seine Kund*innen? Was ist mit dem Supermarkt, in dem die Leute samstags mit dem Auto den Wochenendeinkauf erledigen wollen? In den allermeisten Fällen können die Menschen weiterhin mit dem Auto zum Supermarkt fahren. Die Frage ist: Wollen sie das? Weniger Durchgangsverkehr bedeutet weniger Lärm und Abgase sowie mehr Stadtgrün. Das ist nicht nur gesünder,



sondern führt auch dazu, dass viele Menschen lieber ihr Fahrrad nehmen oder entspannt zu Fuß einkaufen gehen. Davon profitieren alle Gewerbe im Viertel: Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, nehmen ihre Umwelt intensiver wahr als Autofahrer*innen hinter der Windschutzscheibe. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen lassen sich von Schaufenstern inspirieren, erkunden spontan ein neu eröffnetes Geschäft oder holen sich einen Kaffee, weil der sonnige Tag dazu einlädt. Flächen, die nicht mehr als Parkraum genutzt werden, können zudem der Außengastronomie zur Verfügung gestellt werden. Gerade in den wärmeren Monaten werden diese den Platz gebrauchen können – denn die neu gewonnene Ruhe und saubere Luft wird mehr Gäste in Straßencafés, Bars und Restaurants ziehen.

Die Autos in Vierteln sind vor allem Durchgangsverkehr, der weder den Anwohner*innen noch den Gewerben im Viertel etwas bringt – abgesehen von Lärm und Gestank. Der Wegfall des motorisierten Verkehrs wirkt sich folglich fast immer positiv auf die Umsätze aus: Wenn die Aufenthaltsqualität steigt und die Menschen sich wohler fühlen, steigen auch die Umsätze. Dies wird durch zahlreiche Studien belegt¹.

1 Alison Lee, Alan March: *Recognising the economic role of bikes: Sharing parking in Lygon Street*, Carlton Raleigh McCoy, Joseph A. Poirier, Karen Chapple: *Bikes or Bust? Analyzing the Impact of Bicycle Infrastructure on Business Performance in San Francisco*

Dirk von Schneidmesser, Jody Betzien: **Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin**. Findings, June, 2021. <https://doi.org/10.32866/001c.24497>

Gentrifizierung

„Wenn das Viertel zu schön wird, steigen die Mieten.“

Durch das Herausfiltern des motorisierten Durchgangsverkehrs sollen die Wiesbadener Viertel lebenswerter werden. Das hört sich natürlich erstmal super an. Aber könnte es nicht dazu führen, dass die Mieten steigen, wenn das Wohnviertel schöner, ruhiger und sicherer wird? Werde ich irgendwann aus meinem Viertel verdrängt, weil mein Einkommen nicht mehr ausreicht?

Diese Befürchtung teilen viele Nachbar*innen, sie ist verständlich und muss sehr ernst genommen werden. Viele Sorgen diesbezüglich sind aber unbegründet.

Gentrifizierung und die autogerechte Stadt sind zwei verschiedene Probleme, die nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen, sondern gemeinsam bekämpft werden müssen. Jeder und jede hat das Recht auf einen lebenswerten Viertel, nicht nur Menschen mit hohem Einkommen. Die Ansicht „Alles muss schlecht bleiben, damit die Mieten nicht steigen“, würde im Umkehrschluss bedeuten, man müsse alles, was die Lebensqualität senkt, fördern. Das ist unser Meinung nach nicht der richtige Weg, denn es würde zu einem schlechteren Leben für alle führen. Superblocks sorgen nicht nur für ein besseres Leben für alle, sondern insbesondere für die weniger wohlhabenden Menschen. Denn diese leben oft an Orten mit hohem Verkehrsaufkommen und weniger Aufenthaltsqualität (siehe auch Hauptstraßen). Superblocks sorgen also für mehr und nicht weniger soziale Gerechtigkeit.



Die Idee: Andere Viertel für die Idee zu begeistern und somit mehr Viertel in einen Superblock zu verwandeln. Wenn ein Großteil der Stadt aufgewertet wird, dann gibt es auch keine Verdrängung aus wenigen schönen Vierteln.

Schließlich wird innerhalb des Superblocks der Austausch unter Anwohner*innen erleichtert. Durch den größeren und entspannteren Raum für Begegnung auf der Straße und im Viertel können sich die Menschen in der Nachbarschaft besser kennen lernen und sich dadurch auch einfacher vernetzen und geschlossen gegen Prozesse wie beispielsweise Gentrifizierung in ihrem Wohnviertel vorgehen.

Auto und Erreichbarkeit

„Und was macht dann die Krankenschwester in der Nachtschicht oder der Rollstuhlfahrer?“

Jede*r kommt weiterhin überall hin. Es geht bei den Superblocks nicht darum, jeglichen Parkraum zu entfernen oder Straßen für Autos zu sperren. Mobilitätseingeschränkte Personen werden immer noch überall hingelangen können, denn alle Orte innerhalb eines Superblocks sind weiterhin mit dem Auto erreichbar. Jedoch gehört der Großteil der Pkw, die momentan öffentlichen Raum in Anspruch nehmen, nicht Personen, die darauf angewiesen sind, sondern solchen, die eine Wahl haben. Autos stehen durchschnittlich 96 Prozent des Tages geparkt am Straßenrand, weil der oder die Besitzer*in entschieden hat, NICHT damit zu fahren... Dank Superblocks wird gerade den Menschen mehr Platz eingeräumt, die wirklich auf ein eigenes Auto angewiesen sind.

Hauptstraßen

*„Na toll, und die Anwohner*innen von Hauptstraßen bekommen dann noch mehr Verkehr ab.“*

Hauptverkehrsstraßen sind so gestaltet, dass dort viel Verkehr fließen kann: Fußgänger*innen, Busse, Kfz-Verkehr, Fahrräder etc. Genau dafür sind sie da. Das Hauptstraßennetz in Wiesbaden ermöglicht es, mit einem Kfz – es kann auch ein Taxi oder ein Carsharing-Auto sein – von einem zum anderen Ende der Stadt zu gelangen. Nebenstraßen dagegen sind nur für Anliegerverkehr ausgelegt. Die Wiesbadener Viertel sind für Wohnen, Arbeiten und Freizeit da und die Wohnstraßen sind nicht als Abkürzung für Kfz vorgesehen. Trotzdem fährt jede*r gern eine Abkürzung, wenn es irgendwie geht. Navigationssysteme leiten Kfz, auch um Staubildungen zu umgehen, durch Wohnviertel. Fahrer*innen geht es oft auch darum, in Bewegung zu bleiben, Stillstand fühlt sich nach verschwendeter Zeit an – schneller ist man meist trotzdem nicht am Ziel.

Durch Superblocks wird das für den Kfz-Verkehr zukünftig nicht möglich sein. Folglich könnte man denken: Dann wird es noch mehr Verkehr auf den Hauptstraßen geben, noch mehr Staus, noch längere Wartezeiten für den Bus, noch schlechtere Luft, mehr Lärm etc...

Ganz vermeiden lässt sich das kurzfristig nicht, und deswegen ist es umso wichtiger, die Hauptverkehrsstraßen für die Anwohner*innen zu entlasten. Deshalb müssen im Zuge der Einrichtung eines Superblocks immer auch geschützte Radwege, sichere Überquerungen für Fußgänger*innen und Tempo 30 an den umliegenden Hauptstraßen eingerichtet werden.



Langfristig „verpufft“ das Problem aber: Das Prinzip der „Verkehrsverpuffung“ ist wissenschaftlich belegt² und besagt, dass sich die Nachfrage immer dem Angebot anpasst. Wenn mehr Straßen für Autos gebaut werden, steigt der Kfz-Verkehr. Wird mehr Infrastruktur für die nachhaltige Mobilität des Umweltverbands errichtet, steigt diese Art des Verkehrs an und damit sinkt auch der Kfz-Verkehr auf den Hauptstraßen.

2 Cairns, Sally; Atkins, Stephen; Goodwin, Phil.: Disappearing traffic? The story so far. Proceedings of the Institution of Civil Engineers, Municipal Engineer 151, März 2002, Ausgabe 1, Seite 13–22

Lärmbelastung und Müll

„Wenn hier keine Autos mehr fahren, dann hängen die Menschen ständig vor meinem Fenster rum, machen Krach und hinterlassen ihren Müll.“

In einem Superblock wird das Leben im öffentlichen Raum aufgewertet, jede*r soll sich gern auf der Straße aufhalten können. Nächtlicher Lärm, Vermüllung der Straßen – den Durchgangsverkehr kann man vielleicht mit Pollern herausfiltern, die genannten Störfriede aber nicht. Für das Problem des nächtlichen Lärms gibt es Lösungen, wie bspw. entsprechende Schilder oder Viertelläufer*innen, die nachts für Ruhe sorgen. Prinzipiell ist es aber eine Sache, die Anwohner*innen gemeinsam steuern können: Regelmäßige Treffen mit lokalen Gewerbetreibenden, Interessengruppen und Behörden können viele Probleme im Keim ersticken. Ein Superblock ist wie ein langes Gespräch darüber, wie wir unseren gemeinsamen städtischen Raum lebenswerter machen können: ohne Lärm und ohne Müll.

Parkplätze – Ruhender Verkehr

„Aber ich benutze mein Auto doch fast nie, nur ab und zu am Wochenende, um mal raus ins Rheingau zu fahren oder Freunde zu besuchen.“

Über der Hälfte der Menschen in Wiesbaden sind nicht täglich mit dem Auto unterwegs; sie nutzen den öffentlichen Nahverkehr, ihre Füße oder das Rad. Trotzdem sind 60 Prozent des Straßenraumes dem Kfz-Verkehr gewidmet – als fließender oder „ruhender“ Verkehr.

Hintergrund: Als das Auto um 1900 herum als neues Fortbewegungsmittel aufkam, waren die Fahrer*innen froh, dass es bereits Straßen gab: Hier konnte man sich neben Kutschen, Fußgänger*innen und Radfahrenden gemütlich durchschlängeln. Aber niemand hatte daran gedacht, wo die Automobile stehen sollten, wenn sie nicht unterwegs waren. Die Besitzer*innen stellten sie deswegen oft im Nicht-Straßengelände ab, in Parks und Grünanlagen. So entstand das „Parken“. Als aber mehr und mehr Autos unterwegs waren und die Straßen voller wurden, entschied man, dass Kfz, die gerade nicht fahren, sondern nur auf der Straße gelagert wurden, fortan auch als Verkehr betrachtet werden sollten. Man nannte es den „ruhenden Verkehr“. Da der Raum zwischen den Häusern aber beschränkt ist, wurden alle anderen Verkehrsmittel an den Rand gerückt, um Platz für den ruhenden Verkehr zu machen.

Inzwischen kostet das Abstellen eines Kfz im Straßenraum zum Teil Geld. In deutschen Städten ist der Mietpreis für etwa 18 Quadratmeter Straßenraum jedoch gering



(Parkausweis Wiesbaden 120 Euro/Jahr) – oft ist das Parken sogar kostenlos³. Steuerzahler*innen übernehmen die Kosten: Bis auf 5.500 Euro⁴ (13,50 Euro/Tag) belaufen sich die jährlichen Kosten eines Parkplatzes in Großstädten.

Wer sein Auto die meiste Zeit „ruhen“ lässt (Durchschnitt aller Pkw: 96 Prozent des Tages), kann sich kostensparende Alternativen überlegen: Wird das Auto wirklich nur einmal in der Woche genutzt, lohnt es sich, über Carsharing oder Mietautos nachzudenken. Das ist wesentlich billiger, denn selbst gebraucht gekaufte Fahrzeuge kosten bei Berücksichtigung des Wertverlustes über 100 Euro im Monat. Eine VCD-Berechnung zeigt, dass die Ausgaben für einen eigenen Pkw oft radikal unterschätzt werden. Die Förderung durch Dieselsubventionen, Pendlerpauschalen und Dienstwagenprivilegien verstärken diese Tendenz. Trotzdem ist ein Pkw „im Betrieb“ die teuerste Mobilitätsvariante – obwohl die Preise für das Lagern nahezu unbedeutend sind.

Für lokale Fahrten zum Baumarkt oder um zwei Kästen Bier für eine Party zu holen, reicht meistens auch ein Lastenrad, das man leihen oder mieten kann – oder das der Lieferdienst benutzt.

3 https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora-Verkehrswende_oeffentlicher-Raum_Factsheet_Auflage-3_WEB.pdf

4 <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/berliner-mobilitaetsforscher-raus-mit-den-privaten-autos-li.16021>

Müllabfuhr, Polizei und Feuerwehr

„Aber was ist, wenn es brennt oder jemand einen Notarzt braucht?“

Gerade in der aktuellen Verkehrssituation werden Rettungsfahrzeuge ausgebremst, was drastische Folgen nach sich ziehen kann: In zweiter Reihe parkende Autos und stockender Durchgangsverkehr blockieren regelmäßig Krankenwagen, Feuerwehr und Polizei. Rettungsfahrzeuge und Müllabfuhr würden folglich sehr von Superblocks profitieren.

Diese Dienste sind hochprofessionell und auch heute schon darin geübt, Routenplanungen anzupassen, damit sie nach wie vor schnell am Ziel sind. Wir haben bereits viele Einbahnstraßen und sehen sie nicht als Hindernis an. Nach Umsetzung von Superblocks in London berichteten Rettungsdienste, dass sich dadurch keinerlei Verzögerungen ergaben. Rettungsfahrzeuge können, wie z. B. in der Friedrichstraße, sehr vorteilhaft einen breiten Radweg nutzen (als sogenannte „Safety lanes“). Darüber hinaus können Senats- und Bezirksverwaltungen nach Rücksprache mit Feuerwehr oder Rettungsdienst zum Beispiel Kreuzungen ändern, um physische Barrieren durch absenkbare Poller oder Durchfahrtsblitzer zu ersetzen.

Klimaschutz

„Bald kommen doch Elektroautos und dann ist das Problem sowieso gelöst.“

Im Mobilitätssektor liegen die CO₂-Emissionen noch immer auf demselben Niveau wie vor 30 Jahren. Obwohl die Motoren in der Zeit viel effizienter wurden, frisst der



Verkehrsanstieg diesen Vorteil: Der Pkw-Verkehr, gemessen in Personenkilometern, nahm z. B. von 1991 bis 2018 um ganze 31 Prozent zu.⁵ Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors machen etwa 23 Prozent aller Emissionen in Deutschland aus. Insofern ist klar, dass eine Elektrifizierung dringend stattfinden muss. Wir brauchen die Elektroautos, vor allem im ÖPNV und im Bereich Car-Sharing. Die Gesamtzahl der Autos muss dennoch sinken, ganz gleich, ob sie Elektro- oder Verbrennungsmotoren haben.

Denn auch Elektroautos lösen nicht alle Probleme. Schon in der Produktion weisen sie keine besonders gute Umwelt- und Klimabilanz auf. Besonders der Verbrauch von Ressourcen wie Wasser und seltenen Erden ist besorgniserregend. Doch selbst wenn Elektroautos keinen ökologischen Fußabdruck hinterließen, würden sie noch immer genauso viel Platz verbrauchen wie herkömmliche Pkw. Sie lösen damit nicht das Problem des Platzmangels in Städten und der ungerechten Verteilung des öffentlichen Raumes. Auch die fehlende Sicherheit im Straßenverkehr ist mit Elektroautos keineswegs gelöst.

Die Städte haben infolge des Klimawandels zunehmend mit Hitze und Trockenheit zu kämpfen. Um dem zu begegnen, brauchen Städte mehr Platz für Stadtgrün. Denn auch die Entsiegelung von Flächen hat einen positiven, kühlenden Effekt auf das urbane Mikroklima. Beim Thema Platzmangel geht es also nicht nur um die Wünsche der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden – auch der Klimawandel fordert Raum.

5 <https://www.agora-energiewende.de/veroeffentlichungen/klimaneutrales-deutschland>

Steuern und finanzielle Gerechtigkeit

„Ich zahle Steuern für mein Auto, ihr Radfahrende solltet auch erstmal Steuern zahlen und dann reden wir weiter!“

Die Steuern, die Autofahrende zahlen, decken nicht annähernd die Kosten für Bau und Erhalt der Infrastruktur. Auch für die durch Kfz-Verkehr entstehenden Umwelt- und Gesundheitsschäden kommt die Allgemeinheit auf, nicht die Verursacher*innen.

Zudem: Superblocks sind keine Radwege. Superblocks schaffen Lebensqualität für alle Menschen, egal wie sie sich fortbewegen. Insbesondere zu Fuß gehende, also typischerweise Familien mit Kindern und ältere Menschen, profitieren von Verkehrsberuhigung. Es ist logisch kaum überzeugend, eine Gruppe Menschen gegen eine andere auszuspielen, um Probleme zu lösen. Vielmehr ist es zielführend, gemeinsam zu überlegen, in welcher Art von Stadt wir leben möchten.

Mit Superblocks kann ein Gleichgewicht wieder hergestellt werden: die jahrzehntelange Bevorzugung des Autos und die daraus resultierende autogerechte Stadt werden zugunsten der Mehrheit der Bewohner*innen zurückgedrängt.

Demokratie und Beteiligung

„Superblocks sind undemokratisch! Es ist nur eine kleine Gruppe, die ihren Willen durchsetzt.“



Superblocks stehen für Gemeinwohl, nicht für Einzelinteressen. Denn von weniger Autos profitieren alle, sogar Autofahrende, da diejenigen, die tatsächlich auf ihr Auto angewiesen sind, dann besser vorankommen. Es profitieren aber insbesondere ärmere Menschen, die oft an Orten mit viel Lärm und Luftverschmutzung leben, weniger Wohnraum zur Verfügung haben und seltener einen Balkon oder Garten besitzen. Gerade für Menschen mit geringerem Einkommen, insbesondere Familien mit Kindern, ist Platz im Viertel zum Verweilen, Spielen und Sport treiben sehr wichtig. Es profitieren außerdem Frauen, die im Schnitt seltener ein Auto besitzen als Männer, sich aber noch immer häufiger um Kinder, Ältere und Pflegebedürftige kümmern. Ihr Leben wäre deutlich einfacher, wenn ihre Kinder allein zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen könnten und die Gehwege breit und frei genug wären, um mit Kinderwagen oder Rollstühlen voranzukommen. Schließlich profitieren ältere Menschen, von denen es in unserer Gesellschaft immer mehr gibt, sowie mobilitätseingeschränkte Anwohner*innen. Viele von ihnen trauen sich heute wortwörtlich nicht mehr vor die Tür, aus Angst vor dem Verkehr. Das ist ein schwerwiegendes gesellschaftliches Problem, welches durch Verkehrsberuhigung zur Zufriedenheit aller gelöst werden kann. In stetig wachsenden Städten und Zeiten von Klimawandel leistet folglich jeder Mensch, der kein Auto besitzt, einen wertvollen gesellschaftlichen Beitrag.

Stadt und Land

„Wer Ruhe will, der soll aufs Land ziehen.“

Nach wie vor spielt das Auto in Wiesbaden eine große Rolle im Alltag der Menschen, das Auto wird von 45 % (fast) jeden Tag genutzt. Insbesondere Familien mit Kindern und Bewohner des Wiesbadener Stadtrands nutzen für ihre Alltagswege einen PKW. Der Vergleich mit dem Jahr 2016 zeigt, dass die Nutzungshäufigkeit des Autos abgenommen hat, das Autofahren scheint also etwas an Bedeutung zu verlieren. In Städten gibt es ein enormes Potenzial an Verringerung des privaten Kfz-Verkehrs. Im Gegensatz zum Land sind die Wege in der Stadt kürzer und es gibt ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz. Die allermeisten Menschen in der Stadt haben vor der Haustür eine gute Alternative zum Auto.

Es geht nicht darum, die Stadt zum Land zu machen, sondern zukunftsfähige und nachhaltige Städte zu schaffen, die für alle Menschen Lebensqualität bieten, nicht nur für diejenigen mit Auto und nicht nur für diejenigen, die sich eine große Wohnung mit Balkon an einer ruhigen Straße leisten können. Es geht um menschenfreundliche und sozial gerechte Städte, in denen auch Menschen mit geringerem Einkommen ein menschenwürdiges Leben führen können.

6 [Europäische Städte mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenverkehr](#) (Statistisches Bundesamt, 15.8.2008; abgerufen am 30.6.2020)

7 [Wiesbadener Stadtanalyse Leben in Wiesbaden 2022 Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr](#) (Herausgeber: Landeshauptstadt Wiesbaden; Amt für Statistik und Stadtforschung; Wilhelmstraße 32, 65183 Wiesbaden; ISSN: 0949-5983; Auflage 15; Juli 2023)

8 Hauptquelle: [FAQ und Faktencheck von #Kiezblocks](#) (#Kiezblocks – eine Kampagne von Changing Cities; Juni 2024)

