



Kiezblocks als Modell für Gesundes Urbanes Leben... ...auch in Freiburg

Dr. Dirk von Schneidemesser
IASS-Potsdam / Changing Cities e.V.
dvs@iass-potsdam.de



Institut für transformative
Nachhaltigkeitsforschung

- **Verkehrssicherheit**
- **Luftverschmutzung**
- **Gesundheit**
- **Klimawandel**
- **Soziale- & Wirtschaftliche Klüfte**
- **Urbane Hitzeinseln**
- **Isolation & Einsamkeit**
- **Lärmbelastung**
- **Politische Verdrossenheit**

Was ist (ein) Kiezblock??



Mein Kiez ist Kein Schleichweg!!

**Retrofit:
Motorisierter Durchgangsverkehr →
Hauptstraßen**

**Ein „Kiezblock“ ist ein Kiez, in dem
Menschen priorisiert werden vor dem
motorisierten Durchgangsverkehr.**

Was ist (ein) Kiezblock??



changing cities

Ausgangssituation



- Straßennetz Bestand
- 🚶 Gehen am Gehsteig
- 🚲 Hauptradwegenetz
- 🚲 Radfahren gegen Einbahn
- 🚗 Privat-PKW
- 🚋 ÖV-Netz
- 🚛 Gütertransport
- 🚒 Service- & Einsatzfahrzeuge

Superblock-Modell

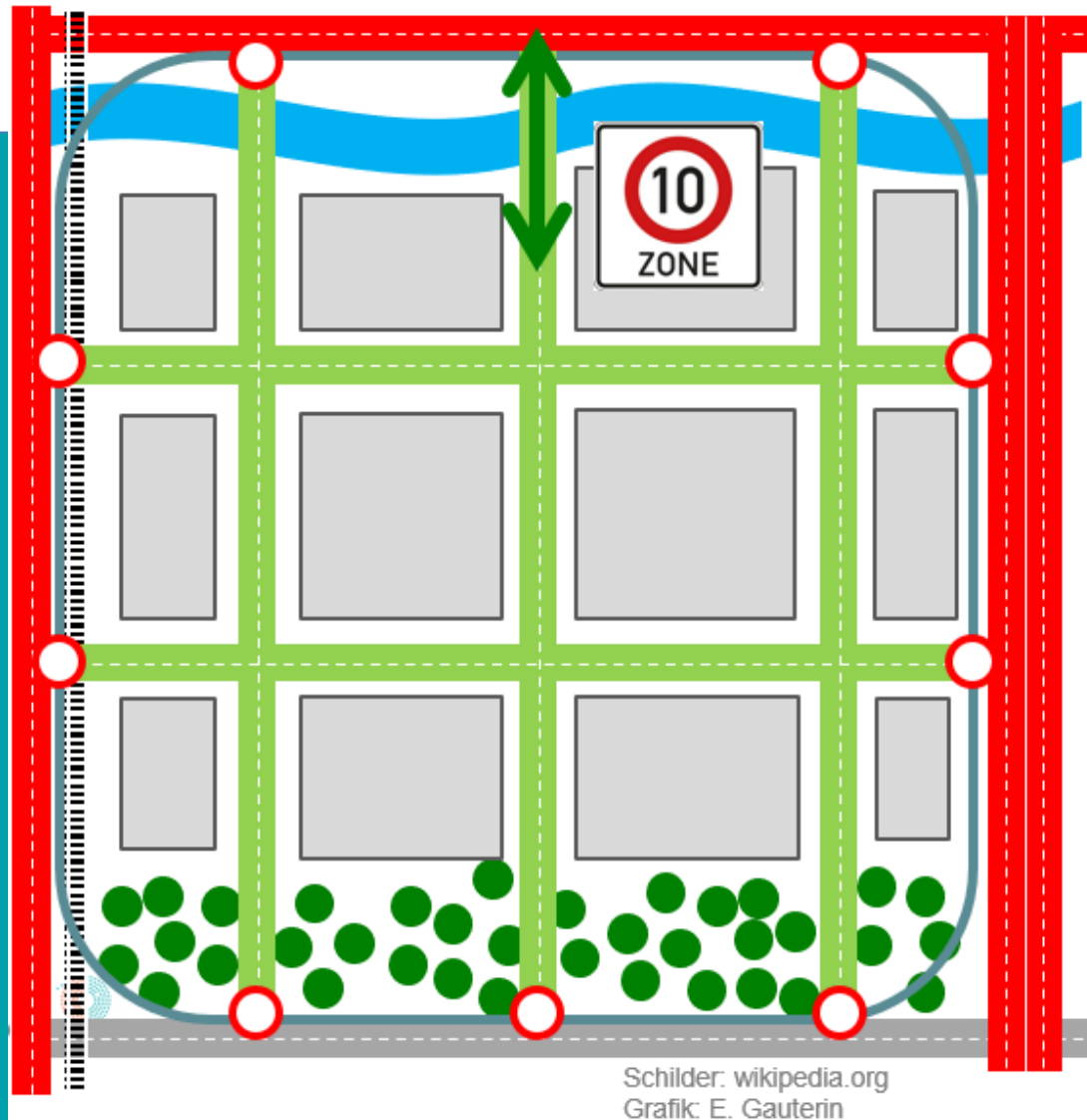


- Verkehrsberuhigter Bereich [max. 20 km/h]
- 🚶 Gehen im Straßenraum
- 🚲 Radfahren in beide Richtungen
- 🚗 Anrainer-PKW
- 🚋 Mobilitätsstation
- 📦 Grätzlbox/Paketstation
- 🚚 Lieferfahrzeuge

Was ist (ein) Kiezblock??



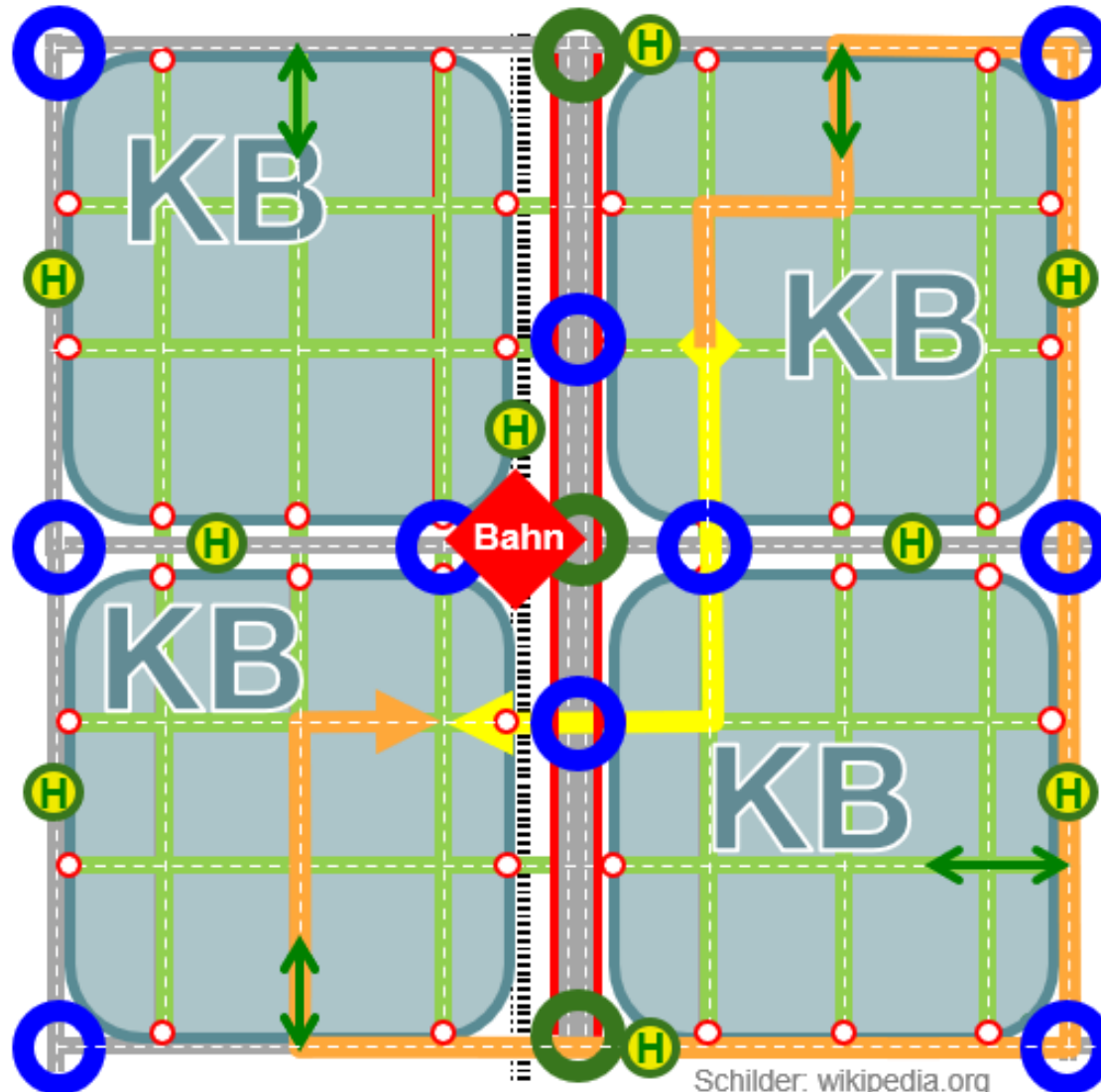
changing cities



Was sind Kiezblocks?



changing cities



Schilder: wikipedia.org
Grafik: E. Gauterin

Superblocks Barcelona



Voraussichtlich:

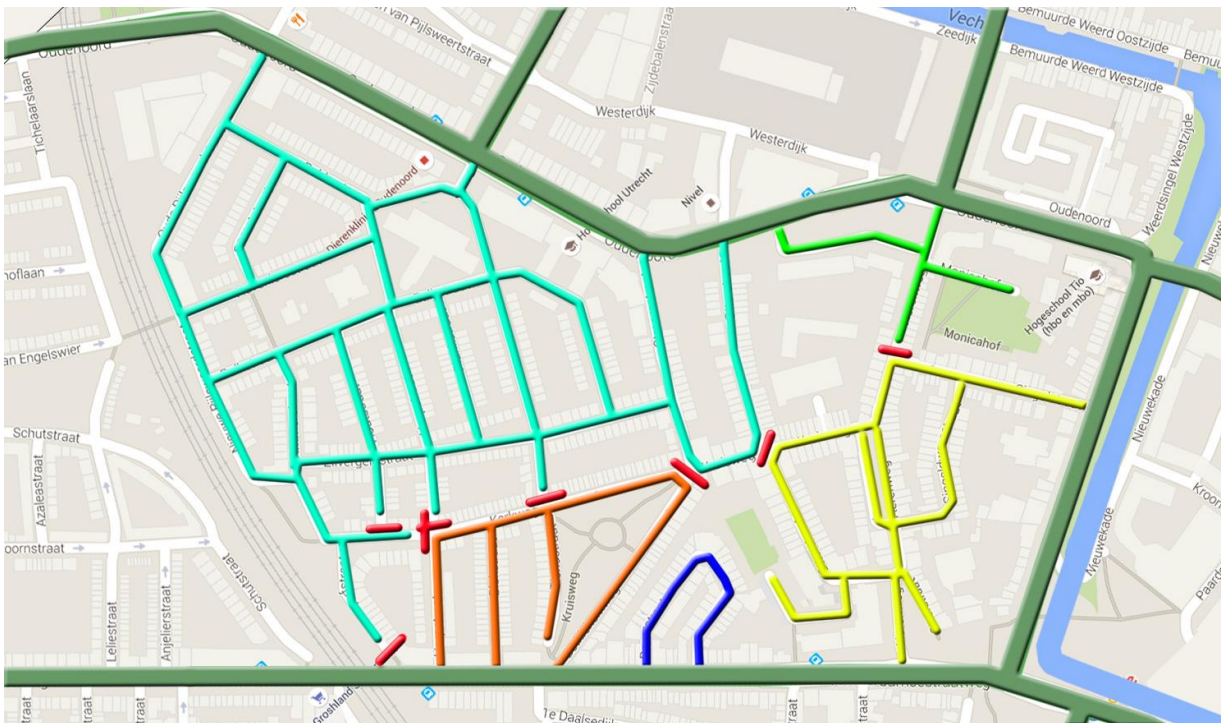
**Verhinderung von 667
frühzeitige Todesfälle/Jahr,
durch...**

**...weniger NO₂
...weniger Lärm
...weniger Hitze**

**200 Tage längere
Lebenserwartung**

**Quelle: Mueller et al. (2019) Changing the urban
design of cities for health: The superblock model.
*Environment International***

Kompartimentalisierung (Beispiel Utrecht)



Natürliche Einteilung, die Anwohner*innen einleuchtet

Verhinderung von Autofahrer*innen-Frustrationen, denn “Kompartimente” sind voll befahrbar, aber Durchfahrt ist unterbunden

Weniger Parkplatzsuchverkehr

Low Traffic Neighborhoods („LTNs“) (London)



**3-Fache Erhöhung
Verkehrssicherheit innerhalb
LTNs**

**Weniger Motorverkehr
innerhalb LTNs**

Mehr Fuß- und Radverkehr

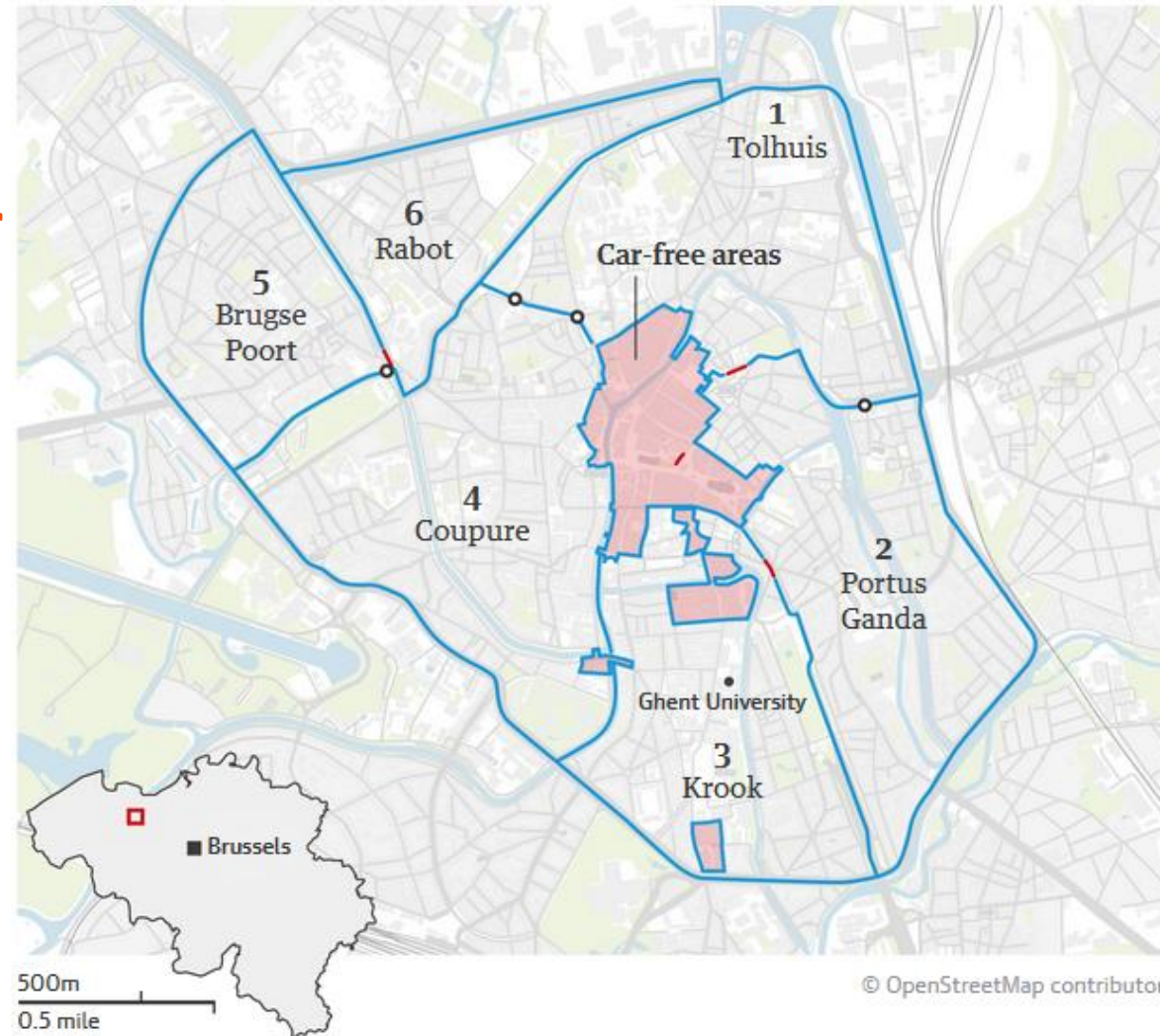
**Mit Verzögerung: geringere
Autobesitzraten**

Kompartimentalisierung (Beispiel Ghent)

Von 55% → 27% Autoverkehr

Autofahrten länger, aber
schneller

Lokale Wirtschaft:
mehr Gaststätten
weniger leerstehende
Ladenflächen



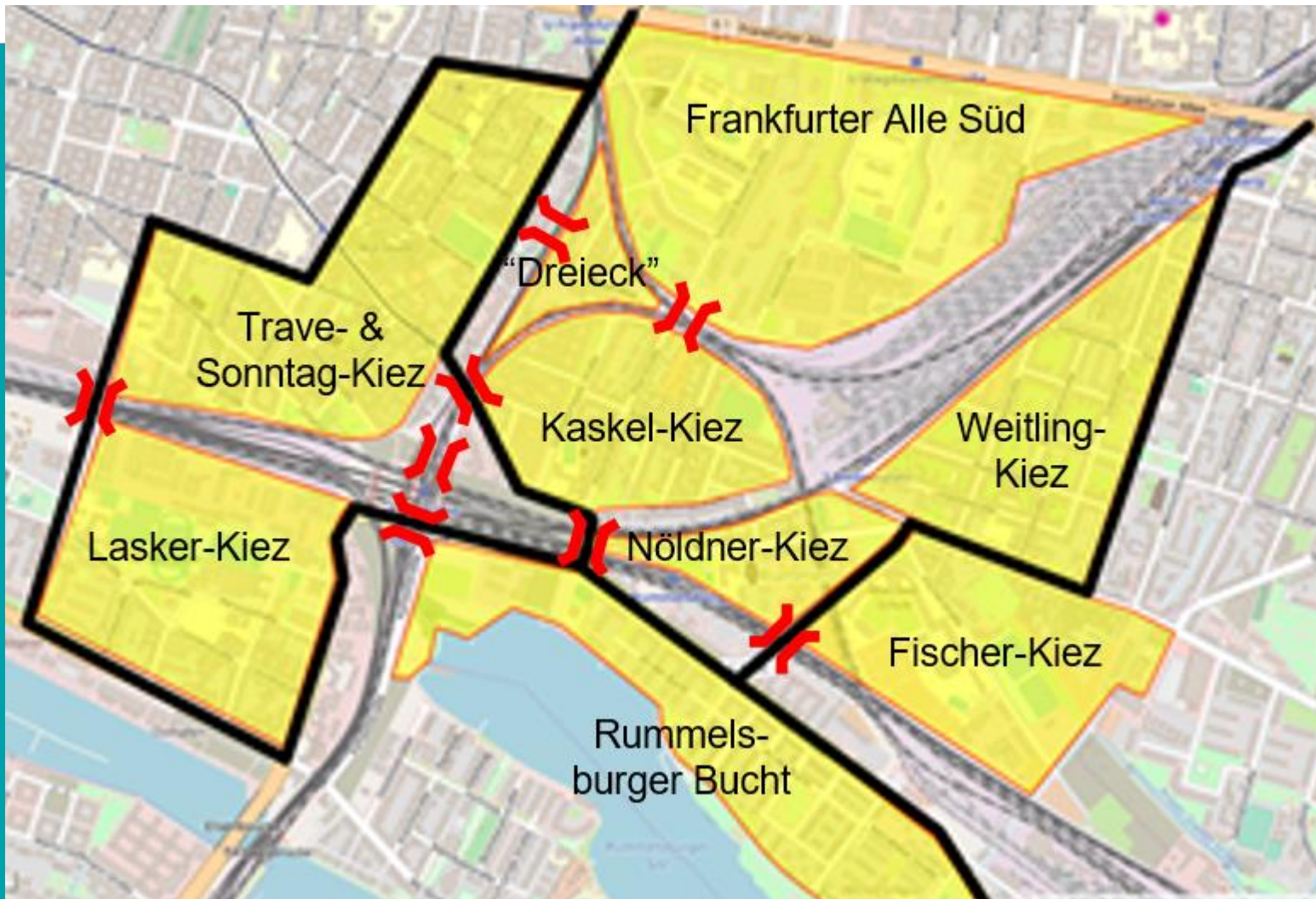
Guardian graphic. Source: stad.gent/nl

The circulation plan divides the city, diverting vehicle traffic away from the centre via a ring road.

Aber....Berlin ist nicht wie ein Schachbrett ausgelegt...!?

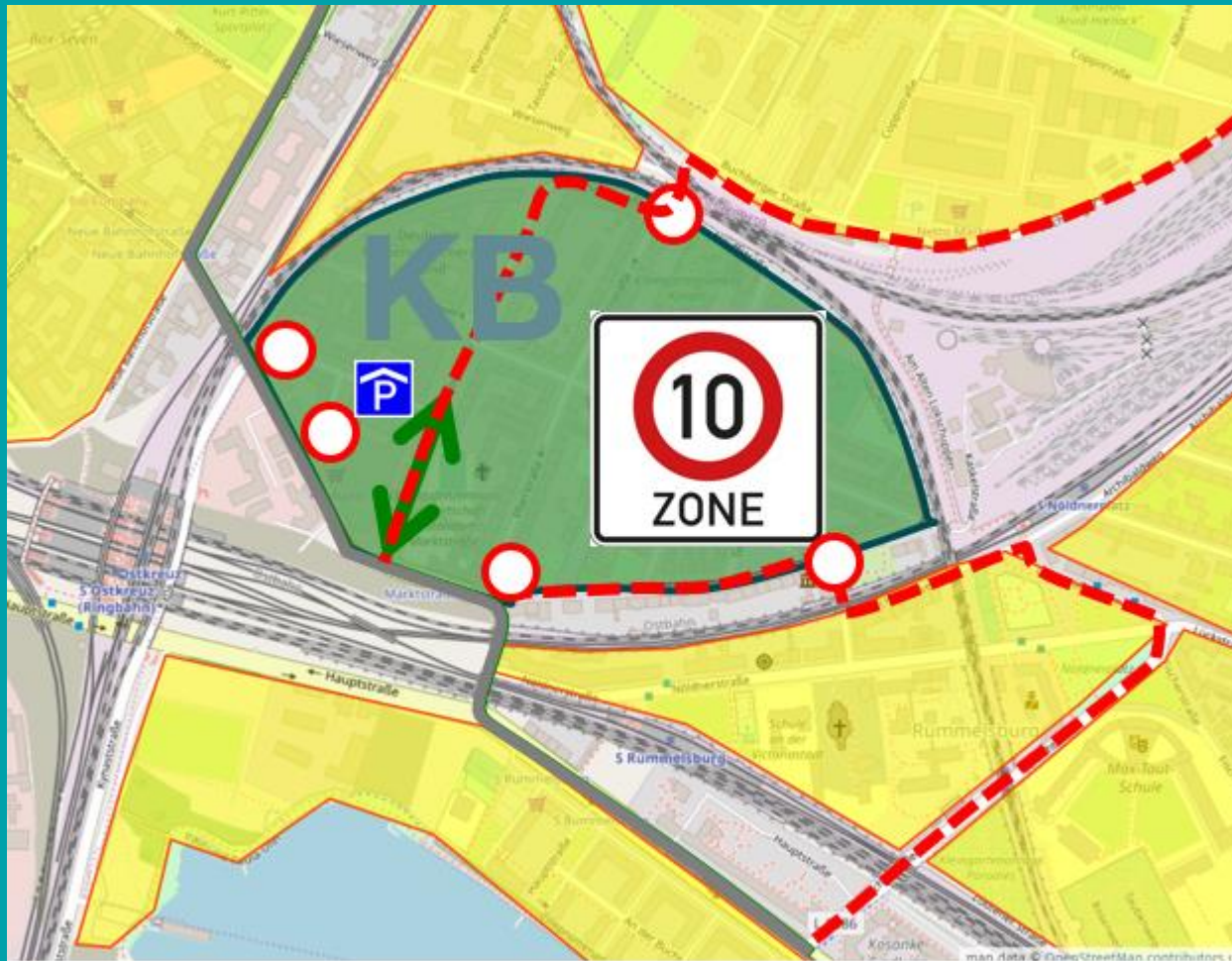


changing cities





changing cities



Kiezblocks!

**Ist das in Deutschland bzw. in
Freiburg überhaupt möglich?**

Kiezblocks auf die Agenda: Prototyp Bergmannkiez(block)



BZ

Neues Konzept

Erster Berliner Kiez lässt Verkehr nicht mehr durchfahren!



JOHANNES J.
MALINOWSKI

1. November 2019 11:08 **Aktualisiert 16:08**

Bereich: Friedrichshain-Kreuzberg

Themen: Bergmannstraße, Berlin Aktuell, Berlin News

Flott von der Kreuzberger Gneisenaustraße über Zossener und Friesenstraße zum Columbiadamm fahren. Ein beliebter Schleichweg für Autofahrer. Damit soll bald Schluss sein.

Die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) von Friedrichshain-Kreuzberg hat mit den Stimmen von Grünen, Linken und SPD ein neues Verkehrskonzept für den Bergmannkiez beschlossen. Das Ziel: Kein Durchgangsverkehr und eine geschützte Infrastruktur für Fahrradfahrer. Die Idee dazu stammt von einer Anwohnerinitiative. 1.383 Anwohner hatten den Antrag unterschrieben.

Einwohner*innenantrag: Bergmannkiez für Menschen statt Durchgangsverkehr
 Verfasser*innen: Anika Trause, Julia Jaraś, Frederik Hehn

Betreff: Die BVV soll den Bergmannkiez vom Durchgangsverkehr befreien, Autos entschleunigen, geschützte Radstreifen schaffen und die Parklets erhalten, bis neue Maßnahmen umgesetzt werden.
 Die Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg möge beschließen: Das Bezirksamt wird gebeten, im Wege der eigenen Zuständigkeit oder in Zusammenarbeit mit anderen Behörden,

Durchgangsverkehr in allen Straßen des Bergmannkiezes (inkl. Lilienblutstraße) mit schnell umsetzbaren Mitteln (z. B. mit gegenläufigen Einbahnstraßen, modalen Filtern und Diagonalsperren) zu verhindern,

den gesamten Bergmannkiez zu einem verkehrsbereinigten Bereich zu machen und an den Hauptstraßen Tempo 30 zu sorgen,

breite, geschützte Radwege auf schrittweiser Weise (z. B. zunächst Tausch von Parkspur) auf allen Hauptstraßen anzulegen,

alle baulichen Veränderungen aus der Testphase der Begrenzungszonen (inkl. Parklets) bis zur Umsetzung der Bewältigungsergebnisse zu erhalten.

Unterstützungsunterschrift (Bitte vollständig und in Druckschrift ausfüllen!): Ich unterstütze den Einwohnerantrag.

Nr.	Familienname, Vorname(n)	Geburtsdatum	Anschrift	inwieweitige Unterschrift	Postleitzahl	Tag der Unterschrift	Unterschrift	Stempel
1	Mutterfrau, Claudia	01.01.1940	Bergmannplatz 1	10961	30.08.2019	Mutterfrau		
2								
3								
4								
5								

Einwohner*innenantrag zum Einwohnerantrag

Erläuterungen

Der Begriff „Hauptstraße“ wird hier stellvertretend verwendet für die Straßen Mehringdamm, Yorckstraße, Gneisenaustraße und Columbiadamm (Nordseite).

Der Einwohner*innenantrag fordert:

- (1) Durchgangsverkehr (außer für ÖPNV, Rettungsdienste und Müllabfuhr u. A.) beispielsweise durch gegenläufige Einbahnstraßen, modale Filter oder Diagonalsperren in allen Straßen des Bergmannkiezes (außer Hauptstraßen, aber inklusive Lilienblutstraße) zu verhindern;
- (2) den gesamten Bergmannkiez zu einem verkehrsbereinigten Bereich zu machen, auf durchgehend Tempo 30 auf den Hauptstraßen beim Senat zu drängen und durch Sitzper für die Durchsetzung der jeweiligen Tempolimits zu sorgen;
- (3) geschützte Radwege im Straßenland auf den Hauptstraßen anzulegen. Dabei ist die problemlose Passierbarkeit für Busse und Rettungsdienste zum Beispiel geschützter Radweg als „Safe Lane“ zu wählen. Diese Maßnahme soll zunächst, wo möglich, durch Tausch von Park- und Fahrbahn, anschließend durch bauliche Trennung (inklusive des niederländischen Kreuzungsdesigns und mit Markierung auf getrennte Anlaufphasen mit Vorrang für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) erfolgen;
- (4) den Vollzug des Antrags zum Abbau der Parklets so lange aussetzen, bis sich die BVV basierend auf den Ergebnissen der Befragungsverfahren auf einen gemeinsamen Beschluss über die zukünftige Nutzung der Fahrbahn mit ihren Geländestufen geeinigt hat und bis zur baulichen Umsetzung dieses Beschlusses.

Begründung

Die Erreichung der Pariser Klimaziele, die Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes, die Verhinderung von Todesfällen im Straßenverkehr und die laut WHO notwendige Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffbelastung sind nur mit einem schrittweisen Umsteuern in der Verkehrspolitik möglich. Beispiele aus anderen deutschen Städten und den Niederlanden verdeutlichen die großen kurzfristigen Potenziale im Fuß- und Radverkehr.

Mehr Verkehrsbereinigung und mehr Möglichkeiten zum nichtmotorisierten Aderhalt wurden schon vor über 10 Jahren in der BVV diskutiert und in allen jüngeren Beteiligungsformaten seit 2013 auch von Seiten der Bürger*innen eingefordert. Um das Vertrauen der Menschen in die Demokratie zu erhalten, darf die Bergmannstraße jetzt nicht wieder zurückgebaut werden.

Die Verkehrsprüfung sollte Kieze als Ganzes betrachten, um Verkehrsverlagerungen in Nebenstraßen zu vermeiden.

Die Änderung eines verkehrsbereinigten Bereiches und von Tempo 30 sind notwendig wegen der hohen Wohnungs-, Fuß- und Radverkehrsnachfrage und wegen des hohen Querungsbedarfs.

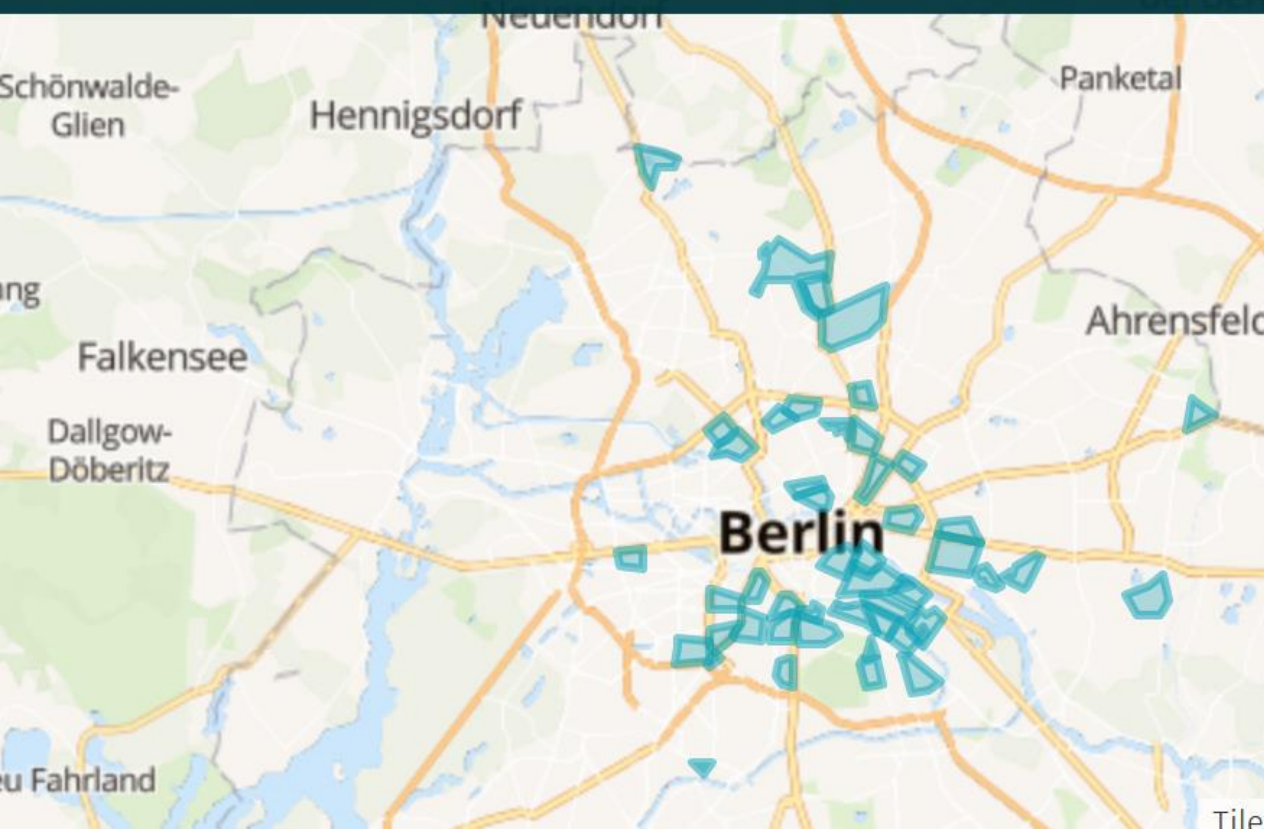
Unsichere Angestellte für den Radverkehr führen zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr. Durch solche Radverkehrsanlagen werden diese entschärft. Für schnelle Radfahrer*innen bieten geschützte Radwege auf den anliegenden Hauptstraßen eine attraktive Alternative und entlasten damit den Kiez.

Bis ausgefüllte Unterschriften bis zum 19.09.2019 senden an: radahn@changingcities.de, Luchter Nr. 74, 10437 Berlin

Senatorin und Bezirksbürgermeisterin bei Umbau Bergmannkiez(block)



#KIEZ
BLOCKS



changing cities

1/15

HOW TO KIEZBLOCK

#KIEZ
BLOCKS

Inhalt

- 2 Vorwort
- 2 Kiezblocks - was und warum?
- 3 Kiezblocks - wie?
3 Bürger*inneninitiativen
4 Offene Versammlung
- 6 Was ist ein Einwohner*innen-Antrag?
6 Was ist das Ziel eines Einwohner*innen-Antrags?
6 Formale Anforderungen für einen Antrag
8 Wie organisiert Ihr die Unterschriftensammlung?
- 9 Dialog mit Politik und Verwaltung
10 Öffentlichkeitsarbeit
- 12 Verkehrsplanung für den Kiez
- 15 Ihr habt Fragen? Wir helfen Euch!



changing cities

Kiezblocks – ist das in Deutschland/Freiburg möglich?



Modale Filter



changing cities



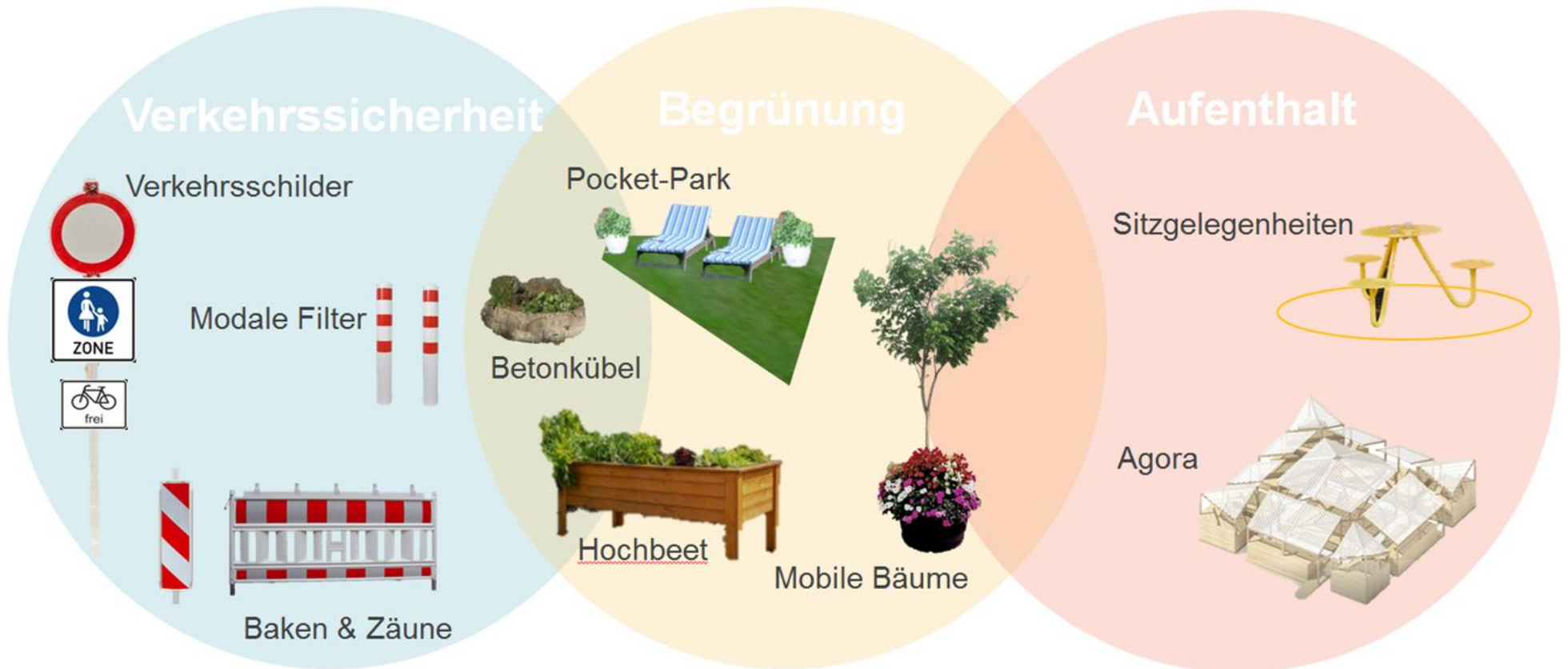
Modaler Filter: Diagonalsperre



changing cities



Gestalterische Toolbox für die acht Prototypen der Offenen Straßen





Offene Straßen: Typ I “Pop-up Radweg”

Kurzbeschreibung

Systemrelevante Mobilität sowie die Möglichkeit für körperliche Aktivität müssen in Pandemiezeiten gewährleistet werden. Pop-Up Radwege schaffen schnell sichere Möglichkeiten für den Radverkehr unter Einhaltung der Abstandsregelungen.



Rechtsgrundlage(n) / Anordnung

SARS-CoV-2-EindmaßnV; Berliner Mobilitätsgesetz; StVO 45 (9)



Partizipation

Berliner Mobilitätsgesetz im partizipativen Verfahren mit Verbänden formuliert



Evaluation

Infektionsrisikominderung?
Verkehrssicherheit gegeben?
Verkehrsfluss gegeben?



Offene Straßen: Typ II “Spielzeiten”

Kurzbeschreibung



Temporär-eingerichtete “Spielstraßen” (Verkehrsberuhigte Zonen) machen den öffentlichen Raum zum Angebot für Individualsport und Aufenthalt an der freien Luft mit Einhaltung von Abstandsregelungen. Flexibler Einsatz gezielt nach Bedarf und Versorgungslage.



Rechtsgrundlage(n) / Anordnung

Verkehrszeichen Z 250 StVO in Verbindung mit dem Zusatzzeichen Z 1010-10 StVO und einer zeitlichen Beschränkung (Zusatzzeichen Z 1042 StVO)



Partizipation

Bedarfsmeldung durch Nachbarschaftsinitiativen, Online-Meldedialog. Betreuung durch Freiwillige, die Infektionsschutz und Absperrung verantworten



Evaluation

Infektionsrisikominderung?
Verkehrssicherheit gegeben?
Feedback/Input von Nachbarschaftsinitiativen

Offene Straßen: Typ III “Kita-Höfe”



Kurzbeschreibung

Kinderbetreuung an der freien Luft birgt weniger Infektionsrisiko für Kinder und Erzieher*innen. Kitas ohne ausreichend Spielraum draußen brauchen die Möglichkeit, Betreuung nach draußen zu verlagern.



Rechtsgrundlage(n) / Anordnung

SARS-CoV-2-EindmaßnV; Teileinziehung nach §4 BerlStrG, und davor 4 Wochen Verkehrsversuch StVO StVO 45 (9)



Partizipation

Reaktiv nach Bedarfsanmeldung, aktives Angebot an Kitas ohne Außenanlagen.



Evaluation

Infektionsrisikominderung?
Verkehrssicherheit gegeben?
Feedback/ Input von Kitabetreibern*, Eltern, Kindern, Anwohnenden



Offene Straßen: Typ IV

“Neue Stadtplätze/ Promenaden”

Kurzbeschreibung

Weder ruhender noch fahrender Kraftverkehr zugelassen, klare sichtbare und physische Trennung zu Verkehrsflächen, Gestaltung mit physischen Elementen



Rechtsgrundlage(n) / Anordnung

SARS-CoV-2-EindmaßnV / Teileinziehung nach §4 BerlStrG, und davor 4 Wochen Verkehrsversuch StVO 45 (9)



Partizipation

Mit Bürger:innen geeignete Plätze identifizieren, Gestaltung mit einfach zugänglichen Mitteln (Farbe, provisorische Elemente etc.)



Evaluation

Infektionsrisikominderung?
Verkehrssicherheit gegeben?
Verkehrsfluss gegeben?



Offene Straßen: Typ V

“Terrassen für Viele”

Kurzbeschreibung

Autostellflächen und/oder Teile der Fahrbahn werden für **Gastronomie und andere Nutzungen (z.B. Essensausgabe, Fahrradreparatur, Co-Working, Aufenthaltsort, Grünflächen)** ausgewiesen. Somit ergibt sich ein besserer Infektionsschutz als bei Innenräumen. Bei häufiger Nutzung der Straße kann der verbleibende Bereich für eine Durchfahrt gesperrt werden und die Durchfahrt für Busse durch Ordner* geregelt werden.



Rechtsgrundlage(n) / Anordnung

StVO (§§ 32 Abs.1, 33 Abs. 1 Nr. 2, 46 Abs. 1 Nr. 8 und 9)
Berliner Straßengesetz (§ 11 i.V. mit § 13)



Partizipation

Beantragung durch Gastronomiebetrieb, mit Auflagen zur Flächenpflege, Abstandsregelungshinweisen, Lärmvorbeugung. Aushänge an angrenzende Wohnhäuser mit Feedbackmöglichkeiten.



Evaluation

Feedback durch Anwohner:innen, Nutzer:innen und Gastronomiebetrieb



Offene Straßen: Typ VI “Straße für Alle”

Kurzbeschreibung

Der Kfz-Verkehr wird über die Hauptstraßen geleitet, die Nebenstraßen werden zu Offenen Straßen, der Platz kann von Menschen ohne Auto genutzt werden, beispielsweise für Mobilität, Bewegung und Begegnung mit ausreichend Abstand und ohne Bedrohung durch schnelle Kfz.

Rechtsgrundlage(n) / Anordnung



SARS-CoV-2-EindmaßnV; § 44.2 Berliner Mobilitätsgesetz; verkehrsberuhigter Bereich oder Durchfahrtsverbot mit Zusatzzeichen z1010-10 (und ggf. z1020-30)



Partizipation

Gemeinsame Identifikation mit Bürger:innen
Ggf. Straßenpat:innen Zi?



Evaluation

Infektionsrisikominderung?
Verkehrssicherheit gegeben?
Verkehrsfluss gegeben?



Offene Straßen: Typ VII “Fahrradzonen”

Kurzbeschreibung

Fahrradzonen sind mit der StVO-Novelle einfach anzuordnen.

Bemerkung: Ohne physische Gestaltung ist die erwartete Wirkung der Anordnung eher niedrig.

Rechtsgrundlage(n) / Anordnung



StVO-Novelle vom 28.04.2020 / Anordnung analog zu “Tempo 30 Zone” StVO 45 (9)

Partizipation



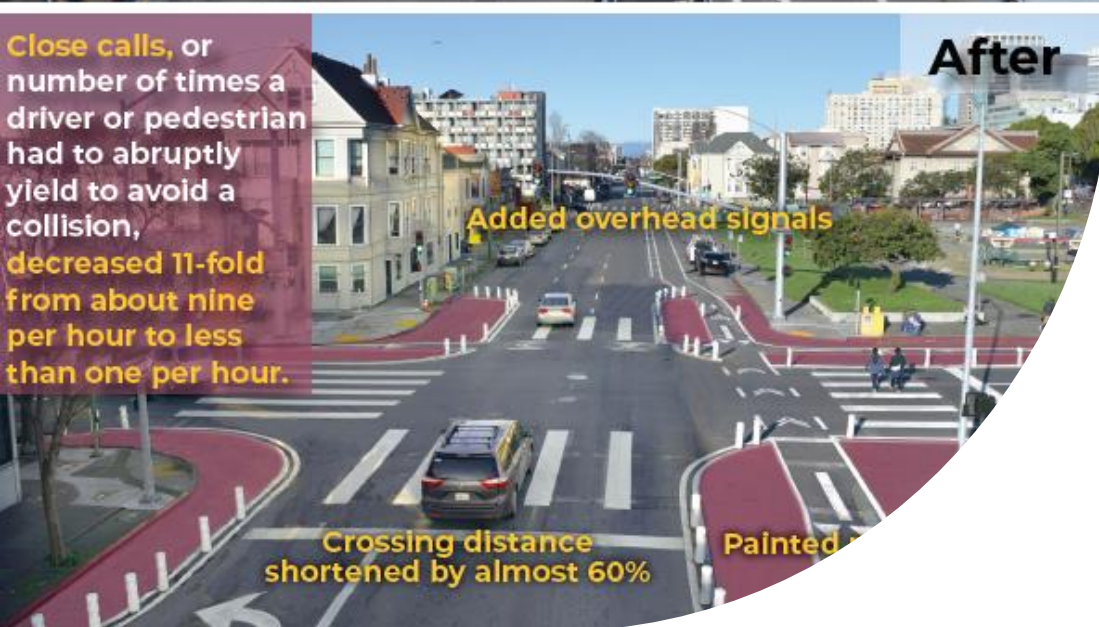
Mit Bürger:innen geeignete Plätze identifizieren, Gestaltung mittels einfach zugänglicher Materialien (Farbe, provisorische Elemente etc.)

Evaluation



Infektionsrisikominderung?
Verkehrssicherheit gegeben?
Verkehrsfluss gegeben?

Offene Straßen: Typ VIII “Pop-Up geschützte Kreuzungen”



Kurzbeschreibung

Mit erhöhtem Fahrrad- und Fußverkehrsaufkommen muss die Sicherheit und Abstand nicht nur auf den Strecken gewährleistet werden, sondern auch an Knotenpunkten. Diese Kreuzungen mittels tactical urbanism Werkzeuge bieten mehr Platz und mehr Sicherheit.



Rechtsgrundlage(n) / Anordnung

SARS-CoV-2-EindmaßnV; Berliner Mobilitätsgesetz; StVO 45 (9)



Partizipation

Berliner Mobilitätsgesetz im partizipativen Verfahren mit Verbänden formuliert



Evaluation

Infektionsrisikominderung?
Verkehrssicherheit gegeben?
Verkehrsfluss gegeben?

Bringt das wirklich was??

Transport Findings

July 23, 2021 AEST

Impacts of 2020 Low Traffic Neighbourhoods in London on Road Traffic Injuries

A. Laverty, Asa Thomas, Rachel Aldred

modal filter traffic calming low traffic neighbourhood

Contents lists available at ScienceDirect

Environment International

journal homepage: www.elsevier.com/locate/environint



Changing the urban design of cities for health: The superblock model

Natalie Mueller^{a,b,c}, David Rojas-Rueda^{a,b,c,d,e}, Ilanem Khreis^{a,b,c,d,e}, Marta Cirach^{a,b,c}, David Andrés^f, Joan Ballester^{a,b,c}, Xavier Bartol^{g,h}, Carolyn Dabe^{a,b,c}, Anna Deluca^{a,b,c}, Cynthia Echave^a, Carles Milla^{a,b,c}, Sandra Márquez^{a,b,c}, Joan Palou^g, Katherine Pérez^{a,i}, Cathryn Tonne^{a,b,c}, Mark Stevenson^j, Salvador Rueda^k, Mark Nieuwenhuijsen^{a,b,c,e}

^a ICREA, Barcelona, Spain; ^b Universitat Pompeu Fabra (UPF), Barcelona, Spain; ^c CERIS (Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente), Mexico; ^d Department of Environmental and Radiological Health Sciences, Colorado State University, Fort Collins, CO, USA; ^e Center for Sustainable Urban Design (CSUD), Georgia Institute of Technology, Atlanta, GA, USA; ^f Center for Sustainable Urban Design (CSUD), Georgia Institute of Technology, Atlanta, GA, USA; ^g Center for Sustainable Urban Design (CSUD), Georgia Institute of Technology, Atlanta, GA, USA; ^h Agency for Urban Design and Regeneration (ADUR), Barcelona, Spain; ⁱ Agency for Urban Design and Regeneration (ADUR), Barcelona, Spain; ^j Institute of Environmental Health (IEH), University of Exeter, Exeter, UK; ^k Institute of Environmental Health (IEH), University of Exeter, Exeter, UK

ARTICLE INFO

Handling Editor: Zuzana Janovicova-Austinova
Keywords:
Active transport
Health impact assessment
Public space
Sustainability
Transport planning
Urban planning

ABSTRACT

Background: Car-dependent city planning has resulted in high levels of environmental pollution, sedentary lifestyles and increased vulnerability to the effects of climate change. The Barcelona Superblock model is an innovative urban and transport planning strategy that aims to reclaim public spaces for people, reduce motorised transport, promote sustainable mobility and active lifestyles, provide urban greening and mitigate effects of climate change. We estimated the health impacts of implementing this urban model across Barcelona.
Methods: We carried out a quantitative health impact assessment (HIA) study for Barcelona residents > 20 years ($N = 1,262,827$) on the projected Superblock area level ($N = 503$), following the comparative risk assessment methodology. We 1) estimated expected changes in (a) transport-related physical activity (PA), (b) air pollution (PM_{2.5}), (c) road traffic noise, (d) green space, and (e) reduction of the urban heat island (UHI) effect through heat reduction; 2) modelled available risk estimates and 3) calculated attributable health impact fractions. Detrended endpoints were preventable premature mortality, changes in life expectancy and economic impacts.
Results: We estimated that 667 premature deaths (95% CI: 235–1,098) could be prevented annually through implementing the 503 Superblocks. The greatest number of preventable deaths could be attributed to reductions in NO₂ (261, 95% PI: 0–620), followed by noise (163, 95% CI: 80–246), heat (117, 95% CI: 103–137), and green space development (60, 95% CI: 0–116). Increased PA for an estimated 65,000 persons shifting car/motorcycle trips to public and active transport resulted in 36 preventable deaths (95% CI: 26–50). The Superblocks were estimated to result in an average increase in life expectancy for the Barcelona adult population of almost 200 days (95% CI: 90–307), and result in an annual economic impact of 1.7 billion EUR (95% CI: 0.6–2.8).
Conclusion: The Barcelona Superblocks were estimated to help reduce harmful environmental exposures (i.e. air pollution, noise, and heat) while substantially increase PA levels and access to green space, and thereby provide substantial health benefits. For an equitable distribution of health benefits, the Superblocks should be

^a Abbreviations: BCN/CIQA, Barcelona Urban Ecology Agency; CABA, Computer Aided Noise Abatement Software; CI, Confidence Interval; DPF, Deposition response fraction; IEA, Health Impact Assessment; IPAQ, International Physical Activity Questionnaire; L_{eq}, 8h day-evening-night noise indicator with 5 dB and 10 dB weights for the evening and night time, respectively; LE, Life expectancy; M_{2.5}, Metabolic equivalents of task; NO₂, Nitrogen dioxide; NDVI, Normalized Difference Vegetation Index; PA, Physical activity; PAF, Population attributable fraction; PM_{2.5}, Particulate matter; PM₁₀, Particulate matter with diameter < 2.5 μm; R₀, Relative risk; SDGA, Sustainable Development Goals; TIRAD, Traffic-related air pollution; UHI, Urban heat island; VSL, Value of a statistical life; WHO, World Health Organization; WGS, Percentage green space

LTNs for all?

Mapping the extent of London's new Low Traffic Neighbourhoods

November 2020



THE REPORT FINDINGS

The Impact of Introducing Low Traffic Neighbourhoods on Road Traffic Injuries

Anthony A Laverty¹, Rachel Aldred², Anna Goodman¹

¹ School of Public Health, Imperial College London, ² Active Travel Academy/School of Architecture and Cities, University of Westminster, ³ Faculty of Epidemiology and Population Health, London School of Hygiene and Tropical Medicine
Keywords: road traffic injuries, modal filter, traffic calming, low traffic neighbourhood, motor traffic reduction
[10.1016/j.traffic.2020.10.003](https://doi.org/10.1016/j.traffic.2020.10.003)

Findings

We examine the impact on road traffic injuries of introducing low traffic neighbourhoods in Waltham Forest, London. Using Stats19 police data 2012–2019, we find a three-fold decline in number of injuries inside low traffic neighbourhoods after implementation, relative to the rest of Waltham Forest and the rest of Outer London. We further estimate that walking, cycling, and driving all became approximately 3–4 times safer per trip. There was no evidence that injury numbers changed on boundary roads. Our findings suggest that low traffic neighbourhoods reduce injury risks across all modes inside the neighbourhood, without negative impacts at the boundary.

RESEARCH QUESTION

Road traffic injuries are a significant threat to health (Public Health England 2018). Low traffic neighbourhoods (LTNs) are schemes that remove through motor traffic from residential streets using 'modal filter' measures such as planters or lockable bollards (Figure 1). By reducing motor vehicle volumes, LTNs are expected to reduce the risk per trip to people walking or cycling (Aldred et al. 2018) - although we know of no empirical evidence. Impacts on absolute injury numbers are less obvious, given evidence that LTNs prompt a mode shift away from cars (Aldred and Goodman 2020; Goodman, Urban, and Aldred 2020), and given that car occupants experience a lower per-mile injury risk than walking and cycling (Department for Transport 2018). It is also important to consider impacts on boundary roads, which may at least initially see some increase in motor traffic, although potentially mitigated by reduced conflict at junctions.

Aber die Rettungsdienste!!

In summary, we have used London-wide data from the London Fire Brigade and found no evidence that the LTNs implemented in London in 2020 adversely affect emergency response times. This includes in LTNs



Findings

The Impact of 2020 Low Traffic Neighbourhoods on Fire Service Emergency Response Times, in London, UK

predominantly using physical barriers as modal filters. This substantiates the Fire Brigade's own view that the 2020 LTNs have not affected response times (London Fire Brigade 2020).

The Impact of 2020 Low Traffic Neighbourhoods on Fire Service Emergency Response Times, in London, UK

Anna Goodman, Anthony A. Laverty, Asa Thomas, Rachel Aldred

emergency response time

emergency service

modal filter

traffic calming

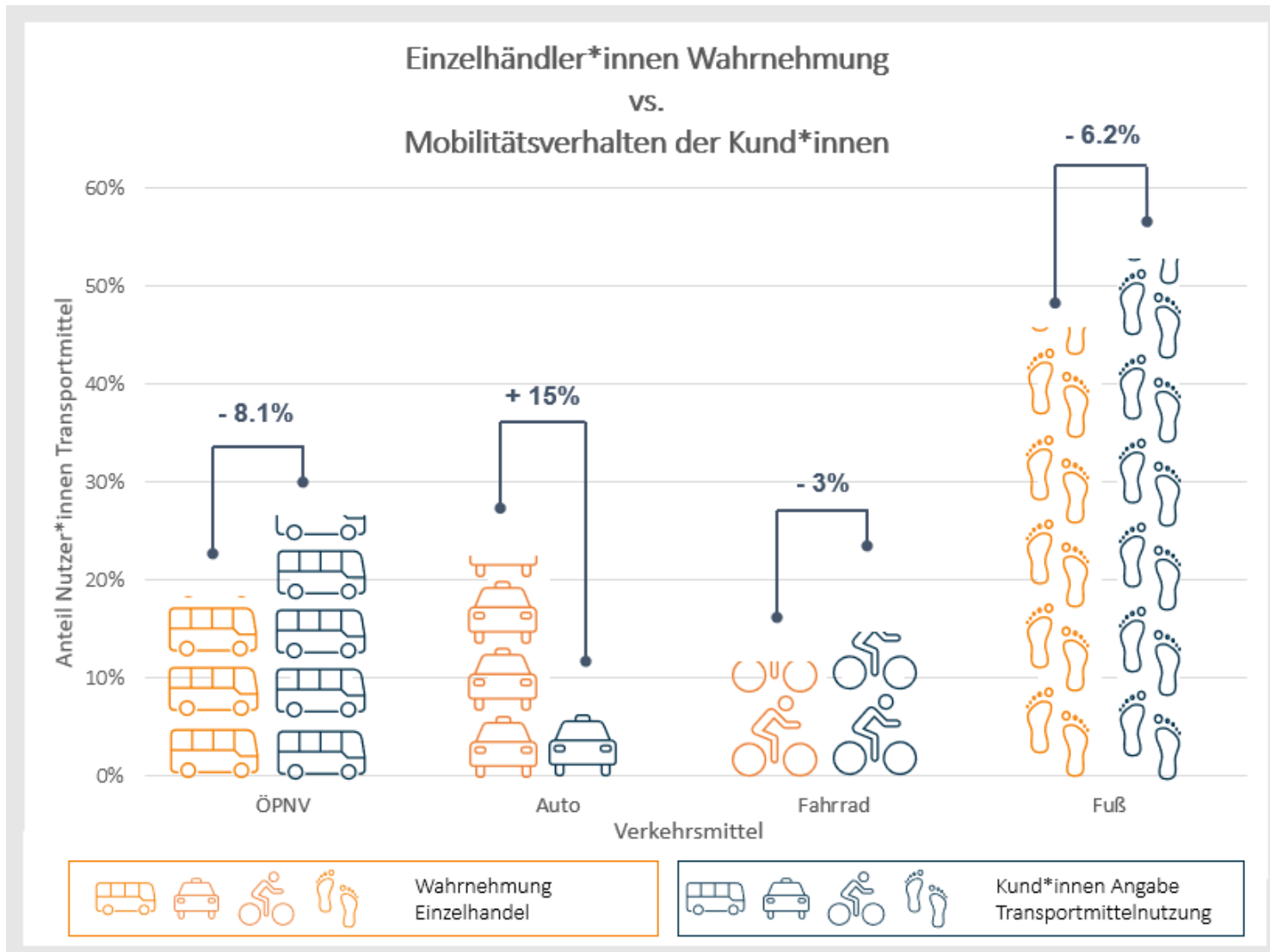
low traffic neighbourhood

motor traffic reduction



CC BY-SA-4.0 • <https://doi.org/10.32866/001c.23568>

Aber der Einzelhandel!! Die Kund*innen bleiben weg!



Aber die Senior*innen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen!!

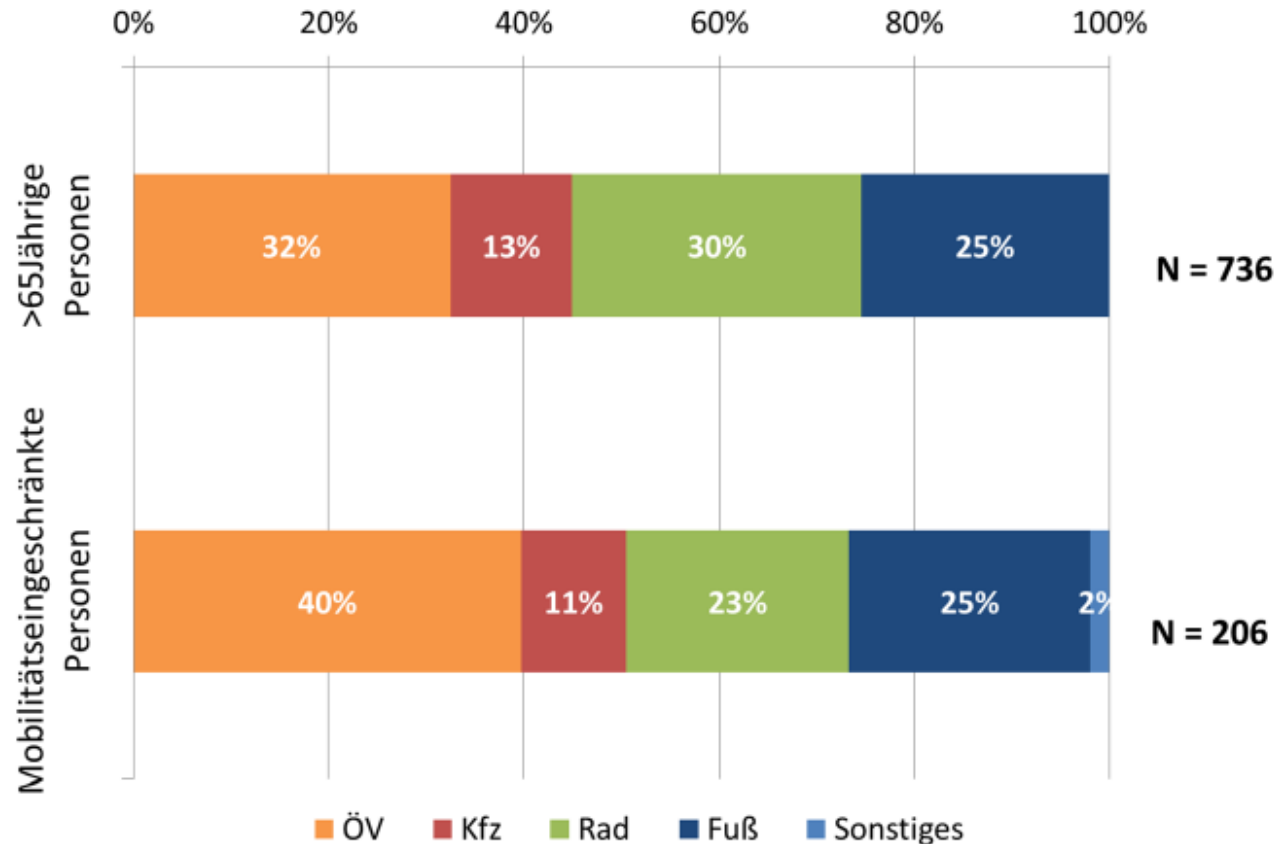


Abbildung 91: Hauptverkehrsmittel zur Anreise in die Innenstadt in allen Städten (Offenbach, Gera, Erfurt, Weimar, Leipzig) nach Alter und Mobilitätseinschränkung

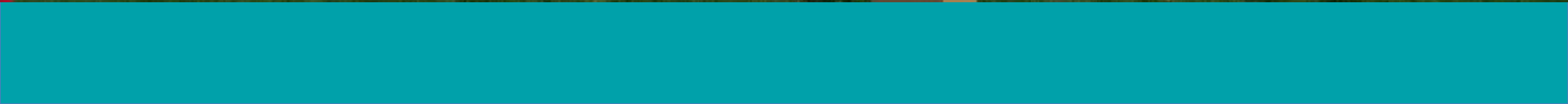
Eigene Kiezblocks vorstellen...



Danke!

**Viel Erfolg und viel Spaß beim
Kiezblocken!**

Dr. Dirk von Schneidemesser
dvs@iass-potsdam.de







Rechtliche Möglichkeiten der Straßen- und Verkehrsordnung (StVO)

	Fußgängerzone	Verkehrsberuhigter Bereich	Spielstraße (auch temporär)	Anlieger frei	Fahrradstraße	Fahrradzone	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
Verkehrszeichen							
zentrale Erfordernisse	Teileinziehung (seit MobG 2018 nutzbar für Verkehrsberuhigung)	Gestalterische Aufhebung des Fahrbahncharakters; baurechtlich?	Teileinziehung (seit MobG 2018 nutzbar für Verkehrsberuhigung)	Teileinziehung (seit MobG 2018 nutzbar für Verkehrsberuhigung)	siehe Berliner Leitfaden für Fahrradstraßen	nach BR-Änderungen sollen VwV Anordnung wie T30-Zonen ermöglichen	
Beispiel Gestaltung							
Rechtsgrundlage	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsversuch StVO 45 (9); Novelle tritt am 28.04. in Kraft nach vier Wochen Teileinziehung nach BerlStrG (seit 2018 dezidiert nutzbar für Verkehrsberuhigung) 	StVO 45 (1b); VwV-StVO: <ul style="list-style-type: none"> "Aufenthaltsfunktion überwiegt" "Fahrzeugverkehr [...] untergeordnete Bedeutung" niveaugleicher Ausbau nur "in der Regel" "sehr geringer Verkehr" (400 Kfz/h) "können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden" 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsversuch StVO Novelle 45 (9); Novelle tritt am 28.04. in Kraft nach 4 Wochen Teileinziehung nach BerlStrG § 4 (1) 3 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsversuch StVO Novelle 45 (9); Novelle tritt am 28.04. in Kraft nach 4 Wochen Teileinziehung nach BerlStrG § 4 (1) 3 	StVO 45 (9) schon vor Novelle	Anordnung "analog zu" Tempo-30-Zonen (StVO 45 (9)); Novelle tritt am 28.04. in Kraft	StVO 45 (9) schon vor Novelle; StVO 45 (1d) <ul style="list-style-type: none"> zentralen städtischen Bereichen "hohes Fußgänger*aufkommen" "überwiegende Aufenthaltsfunktion"
Zusatzschilder (Vorschläge)		-					
Referenzen		<ul style="list-style-type: none"> Hamburger Gutachten Gemeinschaftsstraßen Freiburger Konzept für nachträgliche Umwandlung 					