



Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)
DLR Projektträger
Heinrich-Konen-Str. 1
53227 Bonn

Per E-Mail:
Herrn Stefan Gröschner (stefan.groeschner@dlr.de)
Herrn Ingo Beckert (ingo.beckert@dlr.de)

Abschlussbericht (Teil I: Kurzbericht)

Projekt TuneOurBlock

Verbundprojekt: Stadtquartiere im menschlichen Maßstab umgestalten - Anwendung von Superblock-Konzepten in unterschiedlichen Stadtstrukturen

Projekt-Laufzeit: 01.06.2021 - 31.05.2024 (verlängert bis zum 30.06.2024)

Gemeinsamer Schlussbericht Deutsches Institut für Urbanistik, Changing Cities e.V., Research Institute for Sustainability (RIFS)

Forschungsverbund:

Teilvorhaben: Kommunalen Wissenstransfer und Reallabor Berlin
FKZ: 01UV2153A | Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

Teilvorhaben: Reallabor Berlin - Aktivierung und Beteiligung der Zivilgesellschaft, Changing Cities e.V.
FKZ: 01UV2153B | Changing Cities e.V.

Teilvorhaben: Beteiligungsstrategien und Reallabor Berlin
FKZ: 01UV2153C | Research Institute for Sustainability (RIFS) (Namensänderungen zu 01/2023, ehemals Institute for Advanced Sustainability Studies e.V., IASS)

Berlin, 18. September 2024

1. Ursprüngliche Aufgabenstellung und Stand der Forschung und Technik, an den angeknüpft wurde

Als Antwort auf den Klimawandel und die wachsenden Belastungen durch den Autoverkehr in vielen europäischen Städten hat in den letzten Jahren das Konzept der Superblocks aus Barcelona viel Aufmerksamkeit erhalten. Der Straßenraum, der aktuell überwiegend für den Autoverkehr vorgehalten wird, soll mit dem Planungsinstrument für die Mobilität aller, die Gesundheitsvorsorge und Klimafolgenanpassung nutzbar gemacht werden. Die Neuordnung des öffentlichen Raumes kann als umfassender urbaner Transformationsprozess bezeichnet werden. Viele Praxisprojekte zeigen, dass dafür ein stabiler politischer Wille und ein breiter gesellschaftlicher Konsens nötig ist. TuneOurBlock beschäftigte sich insbesondere mit der Übertragbarkeit dieses Planungsinstrumentes auf die Verhältnisse in Berlin und Wien. Folgende Forschungsfragen standen im Mittelpunkt:

- Was wird unter dem Superblock-Konzept in verschiedenen nationalen und lokalen Kontexten verstanden?
- Wie wird das Superblock-Konzept lokal umgesetzt? Wie gestaltet sich der Umsetzungsprozess?
- Wie können Anwohnende beteiligt werden, wie gelingt eine effiziente Zusammenarbeit von Verwaltung und Zivilgesellschaft?
- Inwieweit sind Superblock-Projekte mehr als eine lokal wirksame Maßnahme der Verkehrsberuhigung? Können sie als grundlegender Baustein umfassender urbaner Transformationsprozesse in Richtung Nachhaltigkeit eingesetzt werden?

2. Ablauf des Vorhabens

Das **Difu** organisierte insgesamt sechs Fachforen „Berliner Kiezblocks“. Ziel war es, eine verwaltungsinterne Austauschplattform für die Berliner Bezirksverwaltungen und die Berliner Senatsverwaltung zu schaffen, Erfahrungen mit der Implementierung, auszutauschen, Fortschritte, aber auch Herausforderungen in der Umsetzung zu diskutieren. Ein weiteres Kernelement war der Aufbau eines europäischen Städtenetzwerks. Insgesamt fanden fünf Treffen statt (zwei online, drei in Präsenz) zwischen kommunalen Akteuren aus den beiden Reallaboren Wien und Berlin mit Vertreter*innen verschiedener europäischer Vorreiterstädte. Ein zentrales Ziel war es, gegenseitig von den Erfahrungen anderer zu lernen sowie wichtige Herausforderungen und deren Lösungen zu identifizieren. Das Interesse an dem internationalen Austausch war sehr groß und hat im Verlauf des Forschungsprojektes eine eigene Dynamik entwickelt. Das RIFS unterstützte das Difu in der Vorbereitung des Treffens des europäischen Städtenetzwerkes in Berlin. Darüber hinaus war das RIFS Teil des Forschungskonsortiums im „Projekt Graefekiez“ in Berlin. Im Rahmen des TuneOurBlock Reallabors verantwortete das **RIFS** dort eine zweistufige Gewerbetreibendenbeteiligung. **Changing Cities e.V.** nahm die zivilgesellschaftliche und praxisorientierte Perspektive im Projekt ein. Der wichtigste Bestandteil des Projekts war die Erstellung von Handreichungen für Bürger*innen sowie Verwaltungen. Dabei entstand erstens das sogenannte „How-to Kiezblock“, zweitens wurden die „Empfehlungen für Superblocks“ (kurz ESu) entwickelt. Neben den schriftlichen Ressourcen, waren die (Online-)Veranstaltungsformate ein wichtiges Element, um Engagement für Superblocks berlin- und deutschlandweit zu stärken. Einmal monatlich fand die „Superblock-Runde“ statt, einem abendlichen Webinar für engagierte Bürger*innen.

3. Wesentliche Ergebnisse

Top Down versus Bottom Up – unterschiedliche Akteure geben den Impuls

Während in Barcelona, Wien oder Gent die Kommunalpolitik und -verwaltung Superblock-Projekte als Antwort auf verschiedene städtische Probleme auf den Weg bringen, kommt in deutschen Städten der erste Impuls häufig aus der Zivilgesellschaft. Berlin kann mit inzwischen fast 70 lokalen Bürgerinitiativen als Hauptstadt der „Kiezblock-Bewegung“ bezeichnet werden. Gleichwohl haben beide Wege Vor- und Nachteile. Während der top-down-Zugang eine gesamtstädtische, ressortübergreifende Strategie und Antwort auf zentrale kommunale Herausforderungen (Verkehr, Luftreinhaltung, Klimaanpassung etc.) erleichtert, sind die bottom-up-getriebenen Projekte zum Teil von einer breiteren gesellschaftlichen Unterstützung geprägt, der aber mitunter nur auf einem kleinen gemeinsamen Nenner basiert (Verkehrsberuhigung).

Ein Superblock macht noch keine Verkehrswende

Superblocks als einzelne Maßnahme können zwar lokal den Durchgangsverkehr reduzieren und die Verkehrssicherheit verbessern, ihr eigentliches Potenzial entfalten sie aber erst dann, wenn sie – wie in Barcelona – als ein Teil einer gesamtstädtischen Transformation verstanden werden. Erst ein Mosaik mehrerer Superblocks kann dazu führen, dass aktive Verkehrsmodi attraktiver werden, mehr Grünflächen Aufenthalt und Begegnung ermöglichen sowie Extremwetterereignisse besser abfedern. Superblocks brauchen deshalb eine gesamtstädtische Vision, wie Flächenkonkurrenzen im Straßenraum in Zukunft gelöst werden sollen. In Berlin hat bislang nur der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein Konzept für eine flächendeckende Umsetzung der Kiezblocks erarbeitet.

Superblocks sind nicht unumstritten

Je weniger Superblocks als einzelne (temporäre) Maßnahme umgesetzt werden und je eher sie als umfassende urbane Transformation verstanden werden, desto lauter äußern sich die Widersacher. Folgende Erfahrungen helfen, dem Widerstand zu begegnen:

- Mutige Führungskräfte, die Kurs halten, geben der Verwaltung Rückendeckung, schaffen in der Bevölkerung Planungssicherheit und Vertrauen.
- Eine wichtige Rolle kann das übergeordnete Narrativ spielen. In Barcelona stehen die Qualitäten des öffentlichen Raumes, die Gesundheit und das soziale Miteinander der Bevölkerung im Mittelpunkt. In Wien werden Supergrätzl als ‚Antwort auf die Klimakrise für die dicht bewohnte Bestandsstadt‘ verstanden, in Berlin steht die Verkehrspolitik im Vordergrund.
- Die intensive Kommunikation mit der Bürgerschaft und den Anlieger*innen, frühzeitig und proaktiv, ist ein zentraler Baustein. Es gilt, insbesondere die Existenzängste der Gewerbetreibenden ernst zu nehmen und den Gewinn durch Kiezblocks für Anwohnende und Gewerbetreibende zu vermitteln. Daten und Fakten sind notwendig, um Maßnahmen einerseits gut zu begründen und andererseits Befürchtungen widerlegen zu können.
- Temporäre Maßnahmen machen den Mehrwert der Superblocks erlebbar, sie brauchen regelmäßige Pflege und Betreuung. Sie müssen in eine Strategie eingebettet sein, die klarmacht, was nach der temporären Phase geplant ist.
- Den Straßenraum prioritär vor Schulen und Kindertagesstätten umzugestalten und mit der Schulwegeplanung und der Einrichtung von Schulzonen zu kombinieren, verbessert die Akzeptanz.

4. Zusammenarbeit mit anderen Einrichtungen

An TuneOurBlock waren Partner aus Deutschland, Österreich und Slowenien beteiligt. Ein europäisches Städtenetzwerk kommunaler und zivilgesellschaftlicher Akteure reflektierte die (Zwischen-)Ergebnisse. An dem Städtenetzwerk beteiligten sich Vertreter*innen aus Amsterdam, Barcelona, Brüssel, Gent, London, Lodz, Ljubljana und Rotterdam



Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)
DLR Projektträger
Heinrich-Konen-Str. 1
53227 Bonn

Per E-Mail:
Herrn Stefan Gröschner (stefan.groeschner@dlr.de)
Herrn Ingo Beckert (ingo.beckert@dlr.de)

Abschlussbericht (Teil II: Eingehende Darstellung)

Projekt TuneOurBlock

Verbundprojekt: Stadtquartiere im menschlichen Maßstab umgestalten - Anwendung von Superblock-Konzepten in unterschiedlichen Stadtstrukturen

Projekt-Laufzeit: 01.06.2021 - 31.05.2024 (verlängert bis zum 30.06.2024)

Forschungsverbund:

Teilvorhaben: Kommunaler Wissenstransfer und Reallabor Berlin
FKZ: 01UV2153A | Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

Teilvorhaben: Reallabor Berlin - Aktivierung und Beteiligung der Zivilgesellschaft, Changing Cities e.V.
FKZ: 01UV2153B | Changing Cities e.V.

Teilvorhaben: Beteiligungsstrategien und Reallabor Berlin
FKZ: 01UV2153C | Research Institute for Sustainability (RIFS) (Namensänderungen zu 01/2023, ehemals Institute for Advanced Sustainability Studies e.V., IASS)

Bearbeitung:

Uta Bauer, Difu (Teilprojektleitung),
Dr. Lisa Ruhrort, Difu
Valentina Haas (Changing Cities e.V.)
Nicolina Kirby (RIFS)
Dr. Dirk von Schneidemesser (RIFS)

Berlin, 18. September 2024

Inhalt

1. Verwendung der Zuwendung, inhaltliche Darstellung	3
1.1 Grundlagen	3
1.2 Methoden	7
1.3 Ergebnisse	8
1.4 Veranstaltungen	17
2. Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises	18
3. Notwendigkeiten und Angemessenheit der geleisteten Projektarbeiten	19
4. Voraussichtlicher Nutzen, Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans	19
5. Erfolgte und geplante Veröffentlichungen der Ergebnisse	19
6. Zitierte Literatur	23

1. Verwendung der Zuwendung, inhaltliche Darstellung

1.1 Grundlagen

Als Antwort auf den Klimawandel und die wachsenden Belastungen durch den Autoverkehr in vielen europäischen Städten hat in den letzten Jahren das Konzept der Superblocks aus Barcelona viel Aufmerksamkeit erhalten. Der Straßenraum, der aktuell überwiegend für den Autoverkehr vorgehalten wird, soll mit dem Planungsinstrument für die Mobilität aller, die Gesundheitsvorsorge und Klimafolgenanpassung nutzbar gemacht werden. Die Neuordnung des öffentlichen Raumes kann als umfassender urbaner Transformationsprozess bezeichnet werden. Viele Praxisprojekte zeigen, dass dafür ein stabiler politischer Wille und ein breiter gesellschaftlicher Konsens nötig ist. TuneOurBlock beschäftigte sich insbesondere mit der Übertragbarkeit dieses Planungsinstrumentes auf die Verhältnisse in Berlin und Wien. Folgende Forschungsfragen standen im Mittelpunkt:

- Was wird unter dem Superblock-Konzept in verschiedenen nationalen und lokalen Kontexten verstanden?
- Wie wird das Superblock-Konzept lokal umgesetzt? Wie gestaltet sich der Umsetzungsprozess?
- Wie können Anwohnende beteiligt werden, wie gelingt eine effiziente Zusammenarbeit von Verwaltung und Zivilgesellschaft?
- Inwieweit sind Superblock-Projekte mehr als eine lokal wirksame Maßnahme der Verkehrsberuhigung? Können sie als grundlegender Baustein umfassender urbaner Transformationsprozesse in Richtung Nachhaltigkeit eingesetzt werden?

1.1.1 Das Superblock-Konzept

Die Idee der Superblocks (Katalanisch „Superilles“) kommt aus Barcelona und basiert auf dem dort typischen schachbrettartigen Straßenmuster. Enorm hohe Bevölkerungsdichten, wenig Grünflächen sowie gesundheitsgefährdender Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch den Straßenverkehr zwangen die Stadtverwaltung zum Handeln. Erstmals erwähnt wurden die Superblocks im Plan für städtische Mobilität 2013–2018 (Ajuntament de Barcelona, 2014a). Flächendeckend umgesetzt kann das Superblock-Modell als eine urbane „Transformationsintervention“ (Zografos et al., 2020) verstanden werden, die nicht mehr das Auto, sondern den Menschen in den Vordergrund rückt und Umverteilung des öffentlichen Raums bedeutet.

Als Superblock wird in Barcelona ein Straßenblock von etwa 400 mal 400 Meter beziehungsweise drei mal drei Häuserblocks definiert, in dem der Kfz-Verkehr neu organisiert wird. Ein System von Diagonalsperren und Einbahnstraßen führt dazu, dass Kfz-Verkehr das Wohnviertel nicht mehr durchqueren kann. Zufußgehende und Radfahrende haben Vorrang, die verbleibenden Autos dürfen nur mit 10 bis 20 km/h ein- oder ausfahren (vgl. Abb. 1). Der öffentliche Verkehr wird an den Außenkanten der Superblocks optimiert. Der dadurch gewonnene Straßenraum wird neu genutzt: Es werden Bäume gepflanzt, Blumenkübel gesetzt, Parkbänke errichtet und Spielmöglichkeiten geschaffen. Geplant ist ein flächendeckendes Netz von 503 Superblocks, welches über das gesamte Stadtgebiet von Barcelona gelegt wird. Der erste Superblock nach der oben genannten Definition entstand 2017 im Stadtviertel Poblenou – anfangs noch verbunden mit viel Widerstand von Geschäftsleuten sowie der Anwohnenden. Basierend auf den Erfahrungen in Poblenou erfolgte eine erste Anpassung der ursprünglichen Strategie, indem die Beteiligung der Anwohner*innen und Anlieger*innen eine größere Bedeutung bekam. Die Komplexität und der große Investitionsaufwand struktureller Veränderungen sollten stärker berücksichtigt werden. Die ursprüngliche Strategie wird inzwischen laufend adaptiert, zum einen weil der Handlungsdruck durch längere Hitze- und Dürreperioden sowie Starkregenereignisse größer wird, zum anderen weil der Transformationsprozess langsamer voranschreitet als geplant (UBA, 2023). So werden die Superblocks nunmehr ergänzt durch linear begrünte Achsen (Eixos verds), in denen der Fußverkehr Vorrang bekommt. Die Kreuzungen der grünen Achsen weiten sich zu Plätzen. In diesem

Zusammenhang werden schrittweise auch Fahrspuren auf den Hauptverkehrsachsen reduziert und für den Umweltverbund umgewidmet (Ajuntament de Barcelona, 2023). Ein weiterer Schwerpunkt sind die Straßenbereiche vor den Schulen, die in Spielzonen umgewidmet, attraktiv möbliert und begrünt werden. Seit 2015 wurde auf diese Weise das Umfeld von 200 Schulen stadtweit aufgewertet, bis 2030 sollen alle 585 Schulen einen sicheren Straßenraum haben (Ajuntament de Barcelona, 2023). Mit dieser Kombination aus flächigen, linearen und punktuellen Interventionen hat es Barcelona inzwischen geschafft, das Label „Superilla Barcelona“ zu einem stadtbildprägenden Standard der urbanen Transformation zu entwickeln (Furchtlehner & Meszaros, 2023). Mit den veränderten Mehrheiten nach der Kommunalwahl im Mai 2023 ist die Dynamik der letzten Jahre jedoch deutlich ins Stocken geraten.

1.1.2 Adaption des Superblock-Konzeptes in Deutschland und Österreich

Die Grundlegende Zielsetzung der Superblocks steht in einer Tradition von Ideen und Verkehrskonzepten, die sowohl in Deutschland wie auch in anderen Ländern keinesfalls neu ist. So firmierten bereits die zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Wien errichteten monumentalen Gemeindebauten mit ihren zentralen Gemeinschaftseinrichtungen und Grünflächen in den Höfen unter dem Begriff „Superblock“ (Keller, 2011; Schlandt, 1970). Mitte der 1980er-Jahre förderte das westdeutsche Bundesbauministerium in verschiedenen Städten „Modellprojekte zur flächenhaften Verkehrsberuhigung“. Hierbei ging es darum, den Durchgangsverkehr aus den Wohnquartieren zu verbannen, die Geschwindigkeit zu reduzieren und den Straßenraum durch mehr Grün und Aufenthaltsqualität aufzuwerten. Das, was heute die Gemüter bewegt, wurde bereits 1986 in einer Broschüre des CDU-geführten Bauministeriums „Stadtverkehr im Wandel“ treffend illustriert. Der Bauminister formulierte damals: „Ich sage ein klares ‚Ja‘ zum Auto. Aber das Auto und der Verkehr haben dienende Funktion. Sie dürfen nicht die Herrschaft übernehmen. Wir müssen den Autoverkehr auf ein vernünftiges Maß beschränken“ (Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, 1986). In den Westberliner Bezirken Moabit, Charlottenburg, Schöneberg, Wilmersdorf und Kreuzberg wurden damals viele Maßnahmen umgesetzt, die bis heute zur Lebensqualität in den Wohnquartieren beitragen.

Aber worin liegt der Unterschied zwischen dem Konzept der Superblocks und den Konzepten von vor 40 Jahren? Der Handlungsdruck ist durch die Flächenkonflikte im Straßenraum gestiegen. Die Dominanz des Pkw hat seitdem stetig zugenommen, der Lieferverkehr ist explodiert, und die mittlerweile von vielen genutzten Navigationssysteme führen dazu, dass Ausweichverkehre das Nebenstraßennetz stärker als jemals vorher belasten. Nebenstraßen werden so zum Überdruckventil der Hauptverkehrsstraßen, für die sie jedoch nicht geplant wurden. Zu diesen Herausforderungen kommen Forderungen nach mehr Freiräumen für Menschen in ihrer Nachbarschaft, nach einer Verkehrswende, nach mehr Platz für Fuß- und Radverkehr und nach klimawandelangepassten öffentlichen Räumen, die Hitzestaus vermeiden helfen und Regenwasser lokal versickern lassen (Ajuntament de Barcelona, 2023). Das Konzept der Superblocks ist also kein alter Wein in neuen Schläuchen, vielmehr geht es darum, den Transformationsprozess flächendeckender, entschlossener und mit zusätzlichen Bausteinen umzusetzen (Bauer & Stein, 2022).

Weil Superblocks eine geeignete Möglichkeit darstellen, gleichzeitig mehrere der oben genannten Probleme zu lösen, werden besonders im deutschsprachigen Raum in immer mehr Städten konsequente Verkehrsberuhigungsmaßnahmen diskutiert. In Anlehnung an das Vorbild Barcelona nennen sie sich „Kiezblocks“ (Berlin), „Supergrätzl“ (Wien), „Superbüttel“ (Hamburg), „Heinerblocks“ (Darmstadt), „Freiblock“ (Freiburg), „Superveedel“ (Köln), oder bleiben beim Namen Superblock wie z.B. in Stuttgart, (Superblock-West), Hannover, München oder Leipzig. Vielen Superblocks in deutschen Städten ist gemeinsam, dass der Impuls zur Umsetzung aus der Zivilgesellschaft kommt (z.B. in Leipzig, Köln, Stuttgart, Darmstadt) und in kooperativen Prozessen mit der Verwaltung weiterentwickelt wird (Bernegg et al., 2023).

Besonders dynamisch ist die Entwicklung in Berlin: Hier ist die Umsetzung stark durch Bottom-Up-Initiativen geprägt. In allen zwölf Berliner Bezirken haben sich Bürger*inneninitiativen gegründet, die sogenannten Kiezblock-Initiativen, die die Einführung eines „Kiezblocks“ in ihrem Wohnquartier fordern. 70 solcher Initiativen gibt es Stand März 2024. Dieses Netzwerk wird unter anderem durch den Verein Changing Cities e.V. unterstützt. Dieser koordiniert und berät zu Fragen der Verkehrsplanung und Öffentlichkeitsarbeit. Insgesamt 30 Kiezblock-Projekte wurden bereits in den jeweiligen Bezirksverordnetenversammlungen (BVV) beschlossen und sollen umgesetzt werden. Acht Kiezblocks wurden bereits mit unterschiedlichen Maßnahmen realisiert oder befinden sich in der Umsetzung. Gleichzeitig entstanden in einigen Bezirken auch Kiezblocks auf Initiative der Bezirksverwaltungen. Sowohl die Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenMUVK) als auch der Verein Changing Cities unterstützen die für die Umsetzung zuständigen Bezirksverwaltungen und Initiativen mit Handlungsleitfäden. Gleichwohl weicht die Implementation der Kiezblocks noch stark von dem Vorbild in Barcelona ab. In erster Linie geht es vielfach darum, den Durchgangsverkehr durch Diagonalsperren und Einbahnstraßen zu unterbinden. Alle weiteren Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktion, umfassende Umverteilung des Straßenraumes und Entsiegelung von Flächen finden nur punktuell statt (z.B. Bergmannstraße, Lausitzer Platz, Gräfekiez). Grund sind häufig Widerstände von Anlieger*innen und Anwohnenden, wenn es darum geht, in größerem Maßstab Parkplätze umzuwidmen. Die erfahrenen oder befürchteten Proteste schrecken sowohl die Verwaltungen wie aber auch die Initiativen ab, umfassendere Konzepte einzufordern und umzusetzen. So fehlt bis heute in Berlin ein übertragbares Pilotprojekt, das verdeutlicht, was ein umgesetzter Kiezblock – jenseits von abgepollerten Straßen und Parklets – sein kann (Bauer & Stein, 2022).

Im Vergleich zu Berlin steht das Konzept „Superblock“ in Wien bisher noch am Anfang, wird aber seit mehreren Jahren von wissenschaftlichen, politischen sowie zivilgesellschaftlichen Akteur*innen intensiv diskutiert. Mit dem Supergrätzl Favoriten befindet sich das erste Wiener Supergrätzl derzeit in Umsetzung (Stand Ende 2023). Im Jahr 2021 erfolgte die Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes, bestehend aus einem Verkehrs- und einem Freiraumkonzept für das Supergrätzl Favoriten. Dieses stellte die Grundlage für die Umsetzung des ersten – pilothaften – Wiener Supergrätzls dar.

1.1.3 Umsetzung von superblockähnlichen Konzepten in weiteren europäischen Städten

Woonerfs, Niederlande

In den Niederlanden werden superblockähnliche Konzepte schon seit den 1970er-Jahren unter dem Begriff „Woonerf“ geplant und gebaut, das Fazit dazu fällt insgesamt sehr positiv aus. Dabei werden Straßenräume in vorwiegend urbanen Wohngebieten als Mischverkehrsfläche angelegt und einer besonderen Gestaltung unterzogen. Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr sind dabei nicht eindeutig getrennt und müssen aufeinander Rücksicht nehmen. Demzufolge verlieren die Kraftfahrzeuge ihre Vorrangstellung (Appleyard, 1980). Schon damals waren die Woonerfs häufig so erschlossen, dass ein Durchqueren mit dem Auto unmöglich war.

Mini Hollands/Low Traffic Neighbourhoods, London

An diese Idee knüpft London mit seinen Mini Hollands oder Low Traffic Neighborhoods (LTN) an. Mini-Hollands sind kleine „Superblocks“, die insbesondere in Londoner Stadtrandgebieten in großem Maßstab umgesetzt werden und belegen, dass Verkehrsberuhigung nicht allein ein Innenstadtthema ist. Der erste Mini Holland „Waltham Forest“ wurde bereits 2015 unter Einsatz von modalen Filtern, reduzierten Geschwindigkeiten, Pocketparks und Pflanztrögen verkehrsberuhigt. Das Projekt wurde zunächst als Programm zur Förderung des Radverkehrs vermittelt und stieß auf erheblichen Widerstand, da bislang im Stadtteil wenig geradelt wurde. Die Verkehrsbehörde hat daraus gelernt und in der Kommunikation stärker die Verkehrssicherheit sowie den Gewinn an Lebensqualität vermittelt. Gut belegt sind die positiven Effekte auf den Bezirk Waltham Forest durch mehrere Erhebungen der Universität Westminster und des King's College London (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club [ADFC], 2021, S. 8). Mehr Dynamik bekamen die LTN mit dem Pandemiebeginn 2020. Zwischen 2020 und 2022 implementierte die Stadt 72 LTN (Aldred & Thomas, 2023).

Circulation Plan, Gent

Wie die belgische Stadt Gent (260.000 EW) beweist, können Konzepte für weniger Kfz-Verkehr und mehr Lebensqualität auch in kleineren Großstädten mit vielen Einpendelnden funktionieren. Mit dem „Circulation Plan“ wurde die Altstadt 2017 in sechs Zonen eingeteilt, um den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden. Begleitet wurde dieser verkehrliche Eingriff von temporären und permanenten stadtgestalterischen Maßnahmen. Parkplätze wurden entsiegelt, Straßen als Fußgängerzonen ausgewiesen und ehemals dem Auto gewidmete Flächen in Flächen für Aufenthalt und aktive Mobilität umgewandelt. Auch der ÖPNV wurde massiv gestärkt und ausgebaut. Nach anfänglicher Skepsis und teilweise heftigem Widerstand sprechen die kurz- und langfristigen Effekte für sich. Kurzfristig konnte die Stadt:

- 60 % mehr Radverkehr,
- 12 % mehr ÖPNV-Nutzung,
- 35 % weniger Unfälle sowie
- 60 % weniger Durchgangsverkehr messen.

Auch langfristig zahlen sich die Maßnahmen aus: seit 2015 ist in Gent die Pkw-Besitzquote von 1,2 auf 1,0 pro Haushalt gesunken. An die Erfolge in der Altstadt von Gent möchte die Stadt nun mit den „Neighbourhood Circulation Plans“ anknüpfen. Jedes der sieben Randquartiere soll nach dem innerstädtischen Vorbild umgestaltet werden. Den drei Leitzielen „weniger Durchgangsverkehr“, „verbesserte Verkehrssicherheit“ und „verbesserte Lebensqualität“ folgend, werden die Maßnahmen mit den Menschen vor Ort entwickelt.

1.1.4 Allgemeine Definition von Superblocks

So plakativ das Superblock-Konzept auf den ersten Blick wirkt, so unscharf ist es bei detaillierter Betrachtung. In verschiedenen nationalen und lokalen Kontexten werden zum Teil sehr unterschiedliche Ansätze damit assoziiert. So wird das Superblock-Konzept in Barcelona als ein Teil einer gesamtstädtischen Transformation verstanden, die unterschiedliche Bausteine umfasst (Ajuntament de Barcelona, 2014a). In vielen deutschen Städten wird das Superblock-Konzept dagegen häufig eher als einzelne Maßnahme zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren verstanden. Ziel des TuneOurBlock-Projekts war es u.a. aus den obigen Gründen, eine einheitliche Definition des Superblock-Konzepts zu entwickeln. Dazu wurde in einem iterativen Prozess gemeinsam mit internationalen Expert*innen ermittelt, welche Aspekte übereinstimmend als Teil einer Superblock-Definition gesehen werden. In einem dreistufigen Verfahren wurden Expert*innen aus Wissenschaft und Praxis gebeten, zuerst ihre Einschätzungen zu Aussagen bezüglich der Ziele, Maßnahmen und Wirkungen von Superblocks und später zu einer möglichen Definition zu geben. Daraus wurde die folgende Definition entwickelt, die die größte Zustimmung bei den Befragten fand:

„Das Superblock-Konzept nutzt die Neuorganisation des Verkehrs und die Neuaufteilung des öffentlichen Raums, um den urbanen Wandel zur Nachhaltigkeit zu unterstützen. Durch die systematische Verringerung der Anzahl von Durchgangsstraßen für Kraftfahrzeuge verwandelt das Superblock-Konzept die Stadt in ein Mosaik verkehrsberuhigter Stadtteile. Die Neuordnung des Verkehrs geschieht auf einer Ebene, die groß genug ist, um einen systemischen Wandel zu unterstützen, z.B. auf der Ebene von Stadtteilen oder sogar ganzen Städten. Einzelne Stadtteile – Superblocks – verhindern den Kfz-Durchgangsverkehr, sind fußverkehrsfreundlich und gestalten den wiedergewonnenen öffentlichen Raum so um, dass aktive Mobilität, Klimaanpassung, die Verbesserung der lokalen Umweltbedingungen und Möglichkeiten für ein vielfältiges und integratives öffentliches Leben im Vordergrund stehen.“

1.2 Methoden

Reallabor Berlin - Fachforum Kiezblock

Vor dem Hintergrund der zahlreichen Kiezblock-Projekte in Berlin und der wissenschaftlichen Begleitung von einigen Projekten (z.B. Komponistenviertel im Bezirk Pankow durch die TU Berlin) erschien es sinnvoll, die vorhandenen Erfahrungen und Umsetzungsstrategien bezirksübergreifend auszuwerten und einen Peer-Learning-Prozess anzustoßen. Das Deutsche Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) lud im September 2021 zu einem ersten „Fachforum Berliner Kiezblocks“ ein. Ziel war es, eine verwaltungsinterne Austauschplattform für die Berliner Bezirksverwaltungen und die Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenMUVK) zu schaffen, Erfahrungen mit der Implementierung auszutauschen, Fortschritte, aber auch Herausforderungen in der Umsetzung zu diskutieren. Für jedes Fachforum wurde ein Schwerpunktthema gesetzt. Insgesamt wurden sechs Fachforen durchgeführt, an denen Vertreter*innen von fast allen Berliner Bezirken teilnahmen. Die Fachforen wurden von den Teilnehmenden als für das Verwaltungshandeln wichtiges Austauschformat bewertet.

Reallabor Berlin - Gräfekiez

Mit dem Gräfekiez wurde ein konkretes Reallabor ausgewählt, in welchem umfassende Maßnahmen, angelehnt an das Superblock-Konzept, umgesetzt wurden: Unterbindung des Durchgangsverkehrs, Maßnahmen zur Klimaanpassung sowie Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, indem Parkplätze in verfügbare öffentliche Räume umgewandelt werden. Die größte Herausforderung bestand aus einer seitens der Anwohnenden als unzureichend wahrgenommenen Information durch das Bezirksamt sowie aus lauter Gegenwehr einer kleinen, aber gut organisierten Gruppe im Quartier. Der Gräfekiez ist ein Wohnquartier im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Zentral gelegen, zeichnet er sich durch seine vielen gastronomischen Angebote und gründerzeitliche Baustruktur aus, die ihn zu einem sehr beliebten Wohnort gemacht haben. Obwohl das Viertel heute stark gentrifiziert ist, ist ein Teil seiner kulturellen Vielfalt erhalten geblieben. Der Gräfekiez wurde bereits in den 1980er-Jahren verkehrsberuhigt, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 7 km/h begrenzt, Passant*innen dürfen auf der Fahrbahn gehen. In der Praxis werden diese Regeln jedoch kaum befolgt.

Zu den Pilotmaßnahmen gehörte insbesondere die Umwidmung der unbefestigten Flächen in Urban-Gardening-Projekte, Grünflächen oder neue Aufenthaltsbereiche (grünes Klassenzimmer, Parklets). Begleitet wurde der Prozess durch verschiedene Beteiligungsformate. Diese wurden vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg in Kooperation mit verschiedenen Forschungsinstituten umgesetzt. Dazu gehörten auch eine von Forscher*innen des Forschungsinstituts für Nachhaltigkeit (RIFS) durchgeführte Befragung von 116 lokalen Gewerbetreibenden sowie ein Planungsworkshop mit Gewerbetreibenden und Vertreter*innen des örtlichen Bezirksamts im Rahmen von TuneOurBlock.

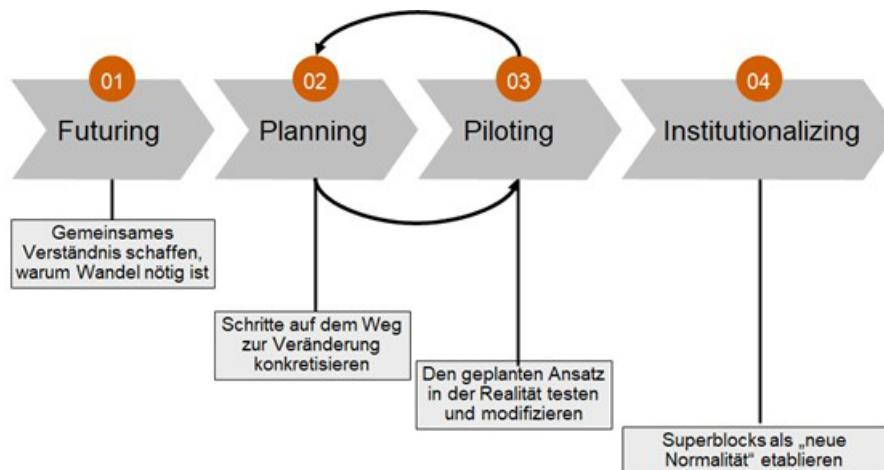
Europäisches Städtenetzwerk

Neben den Reallaboren in Berlin und Wien bestand ein weiteres Kernelement des Projekts im Aufbau eines europäischen Städtenetzwerks. Unter dem Begriff einer „Municipal Peer Group“ wurde ein intensiver Austausch zwischen kommunalen Akteuren aus den beiden Reallaboren Wien und Berlin mit Vertreter*innen verschiedener europäischer Vorreiterstädte organisiert. Dafür wurden gezielt Städte angesprochen, die bereits Erfahrungen mit der Umsetzung von Superblocks oder verwandten Konzepten (etwa „Low Traffic Neighborhoods“ in London oder verkehrsberuhigte Quartiere in Lodz) gesammelt hatten. Vertreten waren Amsterdam, Barcelona, Gent, London, Lodz, Ljubljana und Rotterdam. Ein zentrales Ziel war es, gegenseitig von den Erfahrungen anderer zu lernen („peer learning“) sowie wichtige Herausforderungen und deren Lösungen zu identifizieren. Insgesamt fanden fünf Treffen der Municipal Peer Group statt: Zwei wurden online durchgeführt, ein Treffen fand in Barcelona statt, eines jeweils in Berlin und in Wien. Das Interesse an dem internationalen Austausch war sehr groß und hat im Verlauf des Forschungsprojektes eine eigene Dynamik entwickelt. Zu dem von der Stadt Barcelona organisierten Treffen in der katalanischen Metropole haben über das Städtenetzwerk

hinaus weitere Kommunen teilgenommen (Valencia, Vitoria-Gasteiz, Mailand, Paris, Zürich, Brüssel, Kopenhagen).

Abb. 1 zeigt einen idealtypischen Ablauf zur Planung und Umsetzung von Superblocks, der im Rahmen von TuneOurBlock entwickelt wurde. Dieses Phasenmodell bildete die Grundlage für den Austausch des Städtenetzwerks bei dem Treffen in Berlin. Das Modell unterstreicht, dass vor Beginn eines Projekts in der Kommunalpolitik eine Verständigung über den Handlungsbedarf erfolgen muss. Ohne ein gemeinsames Verständnis der Vision können die in der Bevölkerung oder der lokalen Wirtschaft teilweise umstrittenen Maßnahmen nicht begründet werden. In der „Planning“-Phase liegt der Fokus darauf, die notwendigen Schritte zur Veränderung zu konkretisieren. Hier ist zu unterscheiden zwischen der Planung eines einzelnen Projektes und der übergeordneten Skalierung des Superblock-Ansatzes. In der dritten Phase, dem „Piloting“, soll der in Phase 2 geplante Ansatz erprobt werden. Gewonnene Erkenntnisse oder aber die Skalierung erfolgreicher Projekte werden wieder in die „Planning“-Phase zurückgespielt. Das Ziel ist, dass langfristig Superblocks stadtweit ausgerollt werden und dass diese Form der Gestaltung und Nutzung des urbanen Raums als „Neue Normalität“ wahrgenommen wird („Institutionalizing“).

Abb. 1: Idealtypischer Umsetzungsprozess der Superblock-Strategie



Quelle: Internationales Superblock-Meeting Berlin

1.3 Ergebnisse

1.3.1 Superblocks brauchen Visionen

Es ist nicht möglich, von dem einen Superblock-Konzept zu sprechen, das als Blaupause für alle Städte gilt. Vielmehr zeigt die Betrachtung der beiden Reallabore Berlin und Wien, dass die Umsetzung eines Superblocks von den lokalen Begebenheiten und den entsprechenden Zielsetzungen abhängig ist. Das Planungskonzept muss folglich an die jeweiligen lokalen Kontexte angepasst werden. Dabei werden oftmals einzelne Elemente des Konzepts stärker akzentuiert, während andere weniger oder gar nicht berücksichtigt werden. In Barcelona war die Gesundheit der Bevölkerung ein wichtiger Treiber für die Umgestaltung des urbanen Raums. Die Stadt leidet am Verkehr, an dichter Bebauung, zu starker Lärmbelastung und Luftverschmutzung, am zunehmenden Wassermangel. Auf einen Einwohner Barcelonas kommen statistisch gesehen 6,6 qm Grünfläche, in den Innenstadtvierteln nur 1,85 qm. Zum Vergleich: In London sind es 27 qm, in Amsterdam sogar 87,5 qm. Zunehmende Trockenheit und durch den Klimawandel stetig steigende Temperaturen erhöhen den Handlungsdruck. Das übergeordnete Narrativ zur Umsetzung der Superblocks stellte daher weniger die Verkehrspolitik, sondern die Lebensqualität, die Gesundheit, das soziale Miteinander der Bevölkerung und die Qualitäten des öffentlichen Raumes in den Mittelpunkt. Anders in Berlin: Hier war das Thema Verkehrsberuhigung Ausgangspunkt der Bewegung. Die von vielen Kiezblock-Initiativen getragenen Forderungen fo-

kussieren primär auf die Unterbindung des motorisierten Durchgangsverkehrs durch die Wohnquartiere. In der Praxis variieren die jeweiligen Konzepte der errichteten Kiezblocks, was auch auf die zweigliedrige Verwaltung in Berlin (Bundesland/Kommune) und die relative Autonomie der Bezirke zurück zu führen ist. Jeder Bezirk ist individuell für die Gestaltung der Kiezblocks verantwortlich. Während einzelne Bezirke wie Friedrichshain-Kreuzberg die Neuverteilung des öffentlichen Raums und deren Neugestaltung konzeptuell stärker auf der Agenda haben, liegt der Schwerpunkt des überwiegenden Teils der Kiezblocks auf der Verkehrsberuhigung durch die Anordnungen von Einbahnstraßen sowie Modal und Diagonalfilter. In Wien wurde im Gegensatz dazu ein anderes Narrativ entwickelt, das das Thema Klimaanpassung ins Zentrum stellt. Parallel zur Konzipierung des Pilotprojekts Supergrätzl Favoriten wurde eine Supergrätzl-Informationsbroschüre veröffentlicht, in der der strategische Rahmen des Planungskonzepts näher beleuchtet wird (Stadt Wien, 2022). Darin wird das Supergrätzl als „Wiener Antwort auf die Klimakrise für die dicht bewohnte Bestandsstadt“ (ebd. S. 2) bezeichnet. Das Konzept biete eine „Neuaufrichtung der Nutzung und Gestaltung öffentlicher Straßenräume im Kontext des Klimawandels“ (ebd.), indem Maßnahmen in den Zielbereichen Mobilität und Verkehr, Klimaanpassung und Klimaschutz, öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität, Partizipation und Teilhabe, Grätzlentwicklung sowie Gesundheit und Wohlfühlen kombiniert werden. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit erhöhe die Lebensqualität in der Nachbarschaft, insbesondere für Kindergarten und Schulkinder sowie Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und ältere Menschen. Die Gegenüberstellung zeigt: Es braucht vor Beginn der Planung eine klare Vorstellung über die erwarteten Ziele eines Superblocks. Stehen die Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit im Vordergrund oder soll primär Platz geschaffen werden für Klimaanpassungsmaßnahmen wie Begrünung, Entsiegelung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität? Was möglich ist, hängt wesentlich auch von den verfügbaren Ressourcen (Zeit, Finanzen und Personal) ab. Eine reine Verkehrsberuhigung ist verhältnismäßig schnell und kostengünstig zu realisieren, während umfassende Begrünungsmaßnahmen oder auch die ästhetisch ansprechende Umgestaltung in Richtung höherer Aufenthaltsqualität mit einem höheren Planungs-, Zeit- und Kostenaufwand einhergehen. Für diese erste (Konzeptions-)Phase hat das Städtenetzwerk die wichtige Rolle von statistischen Kennziffern hervorgehoben, mit denen begründet werden kann, warum eine Veränderung des Status quo notwendig erscheint. Eine valide Datengrundlage liefert gute Argumente. In Barcelona hat man sich zum Beispiel das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 den geringen Grünflächenanteil um 1 qm pro EW anzuheben. Schnell war klar, dass die angestrebten zusätzlichen 160 ha Grünflächen nicht ohne massive Umverteilungen im vorhandenen Straßenraum zu schaffen sind. Eine weitere wichtige Grundlage können auch repräsentative Befragungen sein, die helfen, die Meinung der „stillen Mehrheit“ transparent zu machen. Eine repräsentative Befragung in der Anfangsphase des Berliner Gräfekiez-Projekts ergab, dass eine überraschend klare Mehrheit der Bevölkerung sich für eine Reduktion von Parkplätzen und die Umgestaltung und Umnutzung von Straßenräumen aussprach. Dies bildete eine wichtige Legitimationsgrundlage dafür, die Umgestaltungsmaßnahmen im Graefekiez umzusetzen (Ruhort et al., 2021). Es sollte also immer, idealerweise in einem partizipativen Prozess, eine gemeinsam geteilte Vision entwickelt werden, die die Umsetzung von Superblocks mit langfristigen Zielen verbindet. Hier wird von einigen ein Spannungsfeld gesehen zwischen einer kurzfristigen, lokalen Zielvorstellung (z.B. Verkehrssicherheit), die die Bürger*innen mitnimmt und motiviert, und einer langfristigen Entwicklungsperspektive für die gesamte Stadt, für die die Kommunalpolitik die Verantwortung übernehmen muss.

1.3.2 Superblocks planen – interdisziplinär und agil umsetzen

Ist ein politischer Beschluss zur Realisierung eines Superblocks vorhanden, der Konsens über die Ziele hergestellt, kommt anschließend die Verwaltung zum Zug. In Berlin sind für die Realisierung der Kiezblocks die jeweiligen Bezirke zuständig. Allerdings reicht ihre finanzielle Ausstattung für eine Umsetzung in der Regel nicht aus. Die finanzielle Förderung der Senatsverwaltung ist deshalb eine notwendige Voraussetzung. Die Senatsverwaltung förderte in der Vergangenheit Kiezblock-Vorhaben finanziell und unterstützte unter anderem mit einem Handlungsleit-faden den Realisierungsprozess. Die notwendige finanzielle Unterstützung wurde nach veränderten politischen Mehrheitsverhältnissen durch die Wiederholungswahl zum Abgeordnetenhaus im Februar 2023 deutlich gekürzt. Daher und aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen sowie befürchteter Widerstände gegen den Wegfall

von Kfz-Stellplätzen hat sich mittlerweile in den Berliner Bezirken eine stufenweise Umsetzung etabliert:

1. Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden
2. Flächen temporär umverteilen
3. Straßenraum dauerhaft umgestalten und entsiegeln

Diese Vorgehensweise in Berlin lässt bislang eine Realisierung der Kiezblocks analog der Superblocks in Barcelona vermissen, kann aber als ein aufeinander aufbauendes Verfahrensmodell für die Implementierung von Kiezblocks interpretiert werden. Der erste Schritt (Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden) ist für die Akzeptanz vor Ort besonders wichtig, denn für diese Maßnahme gibt es häufig eine breite Unterstützung bei den betroffenen Anwohnenden. Dies kann besonders dort entscheidend sein, wo unter den Anwohnenden noch kein breiter Konsens über flächendeckende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen besteht. Die weiteren Schritte können dann sukzessive folgen.

Die Anpassung des Konzepts an lokale Gesetze und Abläufe in der Verwaltung stellt vor allem während der Anfangsphase bzw. der ersten Umsetzungsschritte eine Herausforderung dar. In vielen deutschen Städten verursacht die rechtssichere Anordnung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. Quer-/Diagonalsperren, modale Filter, Umgestaltung des Straßenraumes) große Unsicherheit. Veränderungen im Straßenraum, die zulasten des fließenden motorisierten Individualverkehrs gehen, müssen mit einer besonderen („qualifizierten“) Gefahrenlage begründet werden. Alle anderen Begründungszusammenhänge, die z.B. nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO auf eine „geordnete städtebauliche Entwicklung“ abzielen, brauchen eine ausführliche Begründung in einem Verkehrs- bzw. städtebaulichen Konzept (BBSR, 2023). Mehrere Projekte in deutschen Städten wie z.B. die temporäre Verkehrsberuhigung in Teilen der Berliner Friedrichstraße oder der Verkehrsversuch in Hamburg-Ottensen wurden von Verwaltungsgerichten zurückgewiesen.

1.3.3 Von Pollern und Pflanztrögen – Transformation braucht Ästhetik

Egal, ob Maßnahmen im öffentlichen Raum temporär oder dauerhaft umgesetzt werden, die Erfahrungen in vielen Städten zeigen, dass eine ausgeprägte „Design Language“, ein optischer Wiedererkennungswert, ein wichtiger Erfolgsbaustein sein kann. Zugespitzt kann man formulieren, dass Transformationsprozesse im öffentlichen Straßenraum „Ästhetik“ brauchen, um Akzeptanz zu finden. Einzelne Infrastrukturprojekte wie beispielsweise die Highline in New York oder die Nordbahntrasse in Wuppertal sind neben den Superillas aus Barcelona prominente Beispiele, die beweisen, dass Gestaltung die Emotionen und die Nutzungspräferenzen beeinflussen können (Reidl, 2023). Dafür gibt es auch wissenschaftliche Belege (Gehl, 2021, S. 160). Hillnhütter (2016) hat in seiner Dissertation Faktoren untersucht, die das zu Fußgehen fördern. Grün Anlagen, stimulierende, abwechslungsreiche Fassaden, Schaufenster, mit Menschen belebte Straßen lösen angenehme Empfindungen aus und unterstützen das zu Fuß gehen. Die Distanzen auf solchen Wegen werden im Vergleich zu unattraktiven Wegstrecken um bis zu 30 % kürzer wahrgenommen (Hillnhütter, 2016; Reidl, 2023). Ob eine ansprechende Gestaltung der jeweiligen öffentlichen Räume gelingt, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Für die Umsetzung von Superblocks sind die angestrebten Ziele (Verkehrsberuhigung versus Verbesserung der Lebensqualität) maßgeblich, damit verbunden spielen aber auch andere Kriterien wie beispielweise die inhaltliche und gestalterische Ausprägung der Superblockkonzepte, die ressortübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und der zur Verfügung stehende Zeit- und Kostenrahmen eine wachsende Rolle. Die große Wirkmächtigkeit einer überzeugenden „Design Language“ zeigt sich vor allem am Beispiel Barcelona. Das ansprechende und einheitliche Design der unterschiedlichen Superblock-Projekte half der Stadt nicht nur dabei, das Projekt in der Bevölkerung bekannt zu machen, sondern sind auch mit ein Grund dafür, dass sich das Interesse am Instrument Superblock international so positiv entwickeln konnte.

1.3.4 Pilotphasen haben Vor- und Nachteile

Temporäre Maßnahmen zur Umgestaltung sind ein probates Vorgehen, um zu prüfen, ob die Maßnahmen funktionieren und ob sie akzeptiert werden. Temporäre Maßnahmen haben den Vorteil, eine andere Nutzung des öffentlichen Raumes erlebbar und greifbar zu machen und im Falle des Scheiterns Pläne anpassen zu können. Die Umsetzung des Supergrätzl Favoriten in einer ersten Pilotphase half, einige der im Vorfeld geäußerten Bedenken (Auswirkungen und Umfang der Stellplatzreduktion, Erreichbarkeit des Wohnorts, Zugänglichkeit für Einsatzfahrzeuge und Lieferdienste) zu entkräften. Die Bewohner*innen konnten während der Pilotphase das Supergrätzl in ihrem Alltag erleben und die bereits geschaffenen neuen Freiräume für sich erobern. Auch zeigte sich während der Pilotphase die Notwendigkeit der lückenlosen Ausgestaltung der Modalfilter in allen Bereichen. Gleichwohl sind temporäre Maßnahmen nicht unumstritten. Ein Pilot verursacht in der Verwaltung einen ähnlichen Planungs- und Prüfaufwand wie eine dauerhafte Lösung. Ein Pilot mit preiswerten Gestaltungselementen (z. B. Poller, temporäre Möblierung) wird von der Bevölkerung mitunter als „billig“ wahrgenommen und kann die Akzeptanz verschlechtern, anstatt sie zu verbessern. In Workshops mit dem europäischen Städte-netzwerk wurde betont, dass ein Pilot ständige Betreuung (kurz- und mittelfristig) braucht. Es muss ein ausreichendes Budget für Reinigung, Erhaltung und laufende Kommunikation mit den Nutzenden gewährleistet sein. In Gent wurden zum Beispiel „Stewards“ auf Fahrrädern eingesetzt, um in den ersten Tagen der Umsetzung Fragen zu beantworten und Probleme kurzfristig vor Ort zu lösen. Ob sich die Pflege und das Bespielen von Urban-Gardening-Flächen von Freiwilligen wie im Reallabor Graefekiez dauerhaft bewährt, muss sich mit der Zeit zeigen. Nicht zu vergessen ist eine klare Kommunikation in der Pilotphase. In Wien entstand bei nicht mit der Materie vertrauten Personen bisweilen der Eindruck, dass es sich bei den temporären Maßnahmen bereits um das Endprodukt handelt. Dies führte bei der einen Gruppe zu einer gewissen Enttäuschung über die „unfertige“ Umsetzung, während die andere Gruppe sich mit einem dauerhaften Provisorium zufriedengeben würde. In Barcelona hat man sich inzwischen entschieden, die begrenzten Ressourcen der Verwaltung vornehmlich für die Beteiligung der Stakeholder einzusetzen und auf temporäre Maßnahmen zu verzichten, da die Bevölkerung inzwischen genug Anschauungsmaterial in bereits umgesetzten Superblocks findet (UBA, 2023). Der Einsatz von Pilotphasen sollte deshalb immer sorgfältig geprüft werden, Piloten eignen sich am besten in einer frühen Phase und vor allem, wenn weitere Superblocks umgesetzt werden sollen. „Ein Pilot sollte immer mit einer Planung für die Phase nach Ende der temporären Umsetzung verbunden sein („plan the follow-up!“).

1.3.5 Von der Information über Beteiligung zum Gemeinsamen miteinander

Die Beteiligung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und Anlieger ist gerade bei mehrjährigen Projekten eine komplexe und anspruchsvolle Aufgabe. Bei den vielfältigen Beteiligungsformaten in Berlin sowie in Wien konnten die folgende Erfahrungen gesammelt werden.

Mit einem Erwartungsmanagement starten

Der Rahmen der Beteiligung muss zu Beginn klar abgesteckt werden. An was wird beteiligt? Was ist der Spielraum? Was kann nicht verhandelt werden? Wann ist Information zielführender als Beteiligung? Dies ist besonders wichtig für ein erfolgreiches Erwartungsmanagement. So ist beispielsweise klar zu kommunizieren, dass ein Super-block umgesetzt wird, da es dazu einen politisch gefassten Beschluss gibt. Also ist nicht das „Ob“, sondern nur das „Wie“ – die konkrete Ausgestaltung – ist verhandelbar. Sind für die Umsetzung mehrere Phasen geplant, ist es essenziell, in der Kommunikation klarzustellen, dass das anfänglich sichtbare Ergebnis nicht das Endprodukt sein wird, sondern lediglich ein Zwischenschritt.

Wichtig ist auch eine klare Kommunikation dessen, was die Verwaltung leisten kann. Dabei geht es beispielsweise um Zwänge, die aus dem rechtlichen Rahmen, wie z. B. der StVO, resultieren. Im Graefekiez war den beteiligten Akteuren beispielsweise zuvor nicht bewusst, dass Gewerbetreibende keine Stellplätze im öffentlichen Straßenraum reservieren können, sondern eine Lieferzone beantragen müs-

sen, die dann auch von anderen Gewerbetreibenden genutzt werden kann. Es führt zu mehr Zufriedenheit aller Beteiligten, wenn auch die finanziell und personell begrenzten Ressourcen offengelegt und transparent vermittelt werden

Eine proaktive Beteiligung mit frühzeitiger Information spart oft Ressourcen- und Zeitaufwand in der Nachsteuerung der Maßnahmen. Die Aufteilung des Aufwandes in, vor und nach der Umsetzung einer Maßnahme zielt darauf ab, den optimalen Punkt zwischen Vorarbeit und Nachsteuerung zu finden. Andererseits lässt sich immer wieder beobachten, dass sich trotz intensiver Beteiligung nicht alle hinreichend informiert fühlen. Eine zu frühe Information und Beteiligung kann dazu führen, dass die Anwohnenden vom Projekt wenig Kenntnis nehmen und sich nicht beteiligen (Beteiligungsparadox) (Hirschner, 2017).

Beteiligungsprozesse sind personalintensiv. Bewährt hat es sich in Berlin, dazu entweder Fachleute aus der Verwaltung einzubinden oder externe Expertise zu beauftragen. Auch bei der externen Vergabe verbleibt jedoch intern ein erheblicher Steuerungsbedarf und damit Personal-aufwand. Eine Vergabe mehrerer Beteiligungsverfahren an einen Auf-tragnehmenden spart hier Ressourcen. Ohnehin ist es viel effizienter, die Verfahren zur Umsetzung von Kiezblocks möglichst zu standardisieren. Etablierte und bewährte Beteiligungsformate können wiederverwendet werden und sind dann nur noch an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen

Produktives Miteinander braucht klare Strukturen

Eine Besonderheit der Berlin Kiezblock-Umsetzung sind die variablen Strukturen. Mal ist eine Bürgerinitiative die treibende Kraft, mal entscheidet der Bezirk, wie in Friedrichshain-Kreuzberg, Kiezblocks flächendeckend umzusetzen. Welche Akteure wofür Verantwortung übernehmen, proaktiv handeln und die Umsetzung eines Kiezblocks vorantreiben, variiert. In diesen Prozessen muss klar abgesteckt werden, wie die Rollen verteilt sind, wie konkret zusammengearbeitet wird und wer Verantwortung für welchen Prozess übernimmt. Eben jene Rollenverteilung muss möglichst transparent und verständlich nach innen und außen kommuniziert werden

Verschiedene Formate erreichen unterschiedliche Zielgruppen

Unterschiedliche Stakeholdergruppen haben nicht nur unterschiedliche Bedürfnisse, sondern auch verschiedene Möglichkeiten und Ressourcen, sich in Beteiligungsprozesse einzubringen. Dem sollte mit einer Vielzahl an Formaten entgegengekommen werden. Informationskampagnen sollten in sich kohärent und über verschiedene Kanäle gestreut werden: Das bedeutet online, z. B. auf der Webseite der jeweiligen Stadt oder des Bezirks, in sozialen Medien, über Zeitungs-newsletter, aber auch in Printmedien, über Flyer (Postwurfsendungen), Plakate und idealerweise auch durch Ansprechpersonen vor Ort (z. B. regelmäßige Sprechstunde vor Ort). Informationskampagnen sollten mehrmals und idealerweise nicht nur in deutscher Sprache aufgesetzt werden. Straßenfeste schaffen die Möglichkeit, Straßen für die Menschen zu öffnen und den öffentlichen Raum zu bespielen und somit für andere Nutzungen erlebbar zu machen. Gleichzeitig sind sie Orte des Zusammenkommens und leisten einen Beitrag für die Stärkung der Nachbarschaft und das soziale Identitäts- und Zusammenhaltsgefühl im Grätzl. Dieser Ansatz hat sich im Fall von Lichtental bewährt. Im Gräfekiez gab es eine Vielzahl von Beteiligungs-formaten, die verschiedene Stakeholdergruppen adressierten. So konnten durch Interviews und einen Gruppenworkshop die konkreten Sorgen und Bedarfe von Gewerbetreibenden erfasst werden, die in vielen Fällen Existenzängste aufgrund des drohenden Wegfalls von Parkplätzen hatten. Auch fühlten sie sich über den Prozess insgesamt nicht ausreichend informiert. Eine Fokusgruppe mit den Gewerbetreibenden führte dazu, dass sie untereinander in Kontakt traten und ein neues Netzwerk gegenseitiger Unterstützung bilden konnten. Durch Citizen-Science-Formate konnten Anwohnende das Projekt begleiten und in der Datenerhebung unterstützen, und ohne großen Aufwand lernten sie gleichzeitig noch etwas über die Einflüsse von Lärm und Feinstaub. Formate, die sich an Schulkinder richteten, sorgten dafür, dass diese die Veränderung im öffentlichen Raum bewusster wahrnahmen und sich mit den neuen Möglichkeiten, die sich dadurch für sie boten, auseinandersetzten. Durch das Kiezlabor und die offene Sprechstunde wurden Menschen erreicht, die häufig nicht an „klassischen“

Beteiligungsformaten teilnehmen, weil sie keine Zeit haben (häufig aufgrund ihrer Kinder), weil ihnen aufgrund ihres Alters Fähigkeiten fehlen, weil sie die Sprache nicht sprechen, weil sie sich nicht angesprochen fühlen oder auch nichts davon mitbekommen. Eine Mischung aus dialog- und aktionsorientierten Formaten kann hier breite Stakeholdergruppen ansprechen. Für viele Menschen ist es herausfordernd den Status quo zu hinterfragen und zu imaginieren, wie der öffentlichen Raum anderweitig genutzt werden kann. „Argumented Reality“ hat Teilnehmenden in Wien geholfen, den Raum anders wahrzunehmen und diesen sogar virtuell zu verändern, indem sie einzelne Variablen wie die Zahl der Stellplätze und den Grad an Begrünung virtuell steuern konnten. Durch solche Projekte können Teilnehmende zu „Träumern“ werden und die Akzeptanz für geplante Maßnahmen verbessern.

Verwaltungsinterne Aufgaben brauchen eine koordinierende Steuerung

Auch die verwaltungsinterne Kommunikation und Abstimmung sind wichtig, um einen notwendigen Wandel innerhalb der Verwaltung für „Neues“ anzustoßen. Gleiches gilt auch für Interessenvertretungen, z. B. Verbände des Wirtschaftsverkehrs, sowie für die Träger Öffentlicher Belange wie die des ÖPNV und der Ver- und Entsorgungsbetriebe. Sie wurden anfangs von der Verwaltung zum Teil bewusst nicht proaktiv einbezogen, da man Widerstand befürchtete. Sie müssen jedoch bei der Realisierung gehört werden, um entsprechende Bedarfe bei der Planung berücksichtigen zu können und mögliche Missverständnisse (bspw. hinsichtlich Zufahrtsbeschränkungen) frühzeitig aufzulösen. Sie können wichtige Allianzpartner werden, wenn sich beispielsweise die Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr eher verbessern als verschlechtern. Aufgrund des Maßstabs der Quartiersebene, des holistischen Ansatzes des Supergrätzl Favoriten und des pilot- haften Charakters geht dessen Umsetzung mit einem hohen Komplexitätsgrad einher. Die Bezirkspolitik, eine Vielzahl an Dienststellen und weitere relevante Stakeholder und lokale Akteur*innen sind in den Planungsprozess mit einzubinden. Aufgrund der hohen Zahl an beteiligten Stakeholder ist insbesondere auf die Schnittstelle zwischen strategischer Planung, die den Rahmen vorgeben soll, und der umsetzenden Detailplanung zu achten. Welche Inhalte sind im Rahmen der strategischen Planung bereits mitzudenken, welche Inhalte kommen erst während der Detailplanungen zum Tragen? Essenziell erscheint hier, bereits früh ein gemeinsames Projektteam aufzustellen, um die Schnittstelle zwischen den zwei Ebenen bestmöglich zu koordinieren

1.3.6 Erfolgreicher Umgang mit Widerständen und Konflikten

Die Implementierung von Superblocks kann als tiefgreifender Transformationsprozess charakterisiert werden, der fast zwangsläufig umstritten ist und politischen Gegenwind auslöst – eine Erfahrung, die andere deutsche Städte (Bernegg et al., 2023, S. 30) und fast alle Städte des forschungsbegleitenden Städtenetzwerkes teilen. Die Stadt Barcelona räumt der Beteiligung der Bevölkerung und des lokalen Gewerbes inzwischen einen deutlich größeren Stellenwert ein als zu Beginn der ersten Maßnahmen. Gleichwohl erleben derzeit viele Städte einen spürbaren politischen „Backlash“. In Barcelona wurden nach der Kommunalwahl im Mai 2023 und infolge der veränderten politischen Machtverhältnisse weitere geplante Super-blocks auf Eis gelegt. Eine ähnliche Erfahrung machte auch Berlin, wo nach der Abgeordnetenhauswahl vom 12. Februar 2023 die finanzielle Unterstützung für die Umsetzung von Kiez-blocks in den jeweiligen Bezirken von der Senatsverwaltung massiv gekürzt wurde. In der Analyse der Gegenargumente fällt auf, dass sie sich ähneln und wiederholen. Befürchtet werden u. a. Verdrängungseffekte des motorisierten Individualverkehrs auf die umliegenden Hauptstraßen bis hin zu Funktionsverlusten des städtischen Verkehrs, steigende Mieten und Verdrängung der ansässigen Bevölkerung (Gentrifizierungsprozesse), Umsatzeinbußen des lokalen Einzelhandels und Gewerbes sowie Einschränkungen in der Erreichbarkeit für die Wohnbevölkerung (Bernegg et al., 2023, S. 29). Dass Transformationsprozesse zunächst Widerstand auslösen, sei normal, so die einhellige Einschätzung der internationalen Städtevertreter*innen. Patentrezepte zum Umgang mit diesen Widerständen gibt es nicht, allerdings lassen sich zahlreiche Erfolgsfaktoren identifizieren:

- Daten, Fakten (Evaluationen, Vorher/Nachher-Erhebungen), die zu den Wirkungen von Superblockmaßnahmen Auskunft geben, sind maßgeblich (Bauer et al., 2023). Indikatoren und messbare Ziele („KPIs“) sollten deshalb vor jeder Umsetzung definiert werden (z. B. zu Durchgangsverkehr,

Luftqualität), einerseits um den Handlungsbedarf lokal spezifisch begründen sowie anschließend die Zielerreichung messen zu können (UBA, 2023).

- Synergien mit anderen akzeptierten Zielen und Maßnahmen herzustellen, schafft Akzeptanz. Hier hilft es, beispielsweise die verbesserte Verkehrssicherheit in den Fokus zu rücken, Verkehrsberuhigung mit der Schulwegeplanung, der Einrichtung von Schulzonen zu kombinieren und den Straßenraum prioritär vor Schulen und Kindertagesstätten, den vulnerabelsten Gruppen, umzugestalten (siehe Barcelona).
- Ohne die intensive Kommunikation mit der Bürgerschaft und den Anliegern, frühzeitig und proaktiv, lassen sich Veränderungen nicht umsetzen. Es gilt, den Gewinn durch Kiezblocks für Anwohnende und Gewerbetreibende in den Vordergrund stellen: mehr soziale Interaktion in den Quartieren, weniger Unfälle und verletzte Personen, ein florierendes lokales Gewerbe, weniger Lärm und Hitzestau, bessere Luft und damit eine bessere Gesundheit. Auch ein transparentes Erwartungsmanagement gegenüber Initiativen und Bürger*innen wurde als wichtig hervorgehoben, um Enttäuschungen zu vermeiden.
- Medien beeinflussen das Meinungsbild erheblich, hier sollte darauf geachtet werden, verzerrte Meinungsbilder zu vermeiden. Laute Widersacher finden in der Presse viel Gehör, die ruhige, aber zustimmende Mehrheit der Bevölkerung kommt oftmals sehr viel seltener zu Wort.
- Temporäre Maßnahmen sollten eine wichtige Rolle spielen, um den Mehrwert der Superblocks erlebbar und Nachbesserungen möglich zu machen. Markierungen, verkehrslenkende Maßnahmen, Sitzgelegenheiten, bewegliche Pflanzkübel sollten zum festen Bestandteil eines Planungsprozesses werden. Temporäre Maßnahmen gehören in Barcelona inzwischen selbst zum planerischen Alltag, zum „neuen Normal“.
- Mutige Führungskräfte in der Verwaltung und Kommunalpolitik können viel bewegen. Die Vorbilder der Bürgermeisterinnen von Barcelona, Ada Calau, und Paris, Anne Hidalgo, zeigen, welche Dynamik eine klare Vision für die Zukunft der Stadt entfalten kann. Auch im Vergleich der Berliner Bezirke haben engagierte Amtsleiter*innen oder Stadt-rät*innen deutlich mehr umgesetzt, als es in anderen Bezirken ohne diesen Rückhalt möglich ist. Engagierte Führungskräfte sind wichtig, um bei Gegenwind Kurs zu halten und der Verwaltung den Rücken zu stärken

Die Erfahrungen in Barcelona, Gent und London zeigen aber auch: Nach einigen Monaten verstummen vielfach die meisten Gegenstimmen (Redfield & Wilton 2023), der städtische Straßenraum gewinnt an Lebensqualität zurück, Einzelhandel und Gastronomie profitieren, persönliche Begegnungen in der Nachbarschaft nehmen zu, der öffentliche Raum wird attraktiver: grüner, leiser und weniger heiß

1.3.7 Wirkung von Superblocks

Die Zahl der umfassenden Wirkungsanalysen zu realisierten Superblocks ist noch recht übersichtlich. Gut untersucht sind die Wirkungen der Low Traffic Neighbourhoods in London sowie einzelner Superblocks in Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2023, S. 160). Bedenken der Einzelhändler*innen und Gewerbetreibenden sind in Barcelona, London, Gent, Wien oder Berlin ein gewichtiger Stolperstein. Die Vorstellung, der wirtschaftliche Erfolg des Geschäftes sei mit der Autoerreichbarkeit und dem Parkplatz vor dem Ladengeschäft verbunden, hält sich sehr hartnäckig. Auch wenn zahlreiche Untersuchungen belegen, dass Einzelhändler den Umsatz der Kund*innen, die mit dem Auto kommen, regelmäßig überschätzen (Schneidmesser, 2023) und dass Verkehrsberuhigung eher zu Umsatzsteigerungen statt zu Umsatzeinbußen führt (Ajuntament de Barcelona, 2023; Förster et al., 2017), braucht es auch in Barcelona immer noch viel Überzeugungsarbeit, um alle Gegenargumente auszuräumen. Anhand der Verkaufsdaten aus Zahlungen mit Kreditkarten, kann in Barcelona nachgewiesen werden, dass umgestaltete „Superillas“ wirtschaftlich attraktiv sind (UBA, 2023, S. 49). Um die Verdrängungseffekte von aktuellen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf den Straßenverkehr des benachbarten Hauptstraßennetzes beurteilen zu können, wurden im Rahmen des Projekts TuneOurBlock verschiedene Wirkungsanalysen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in deutschen sowie europäischen

Städten ausgewertet. Obgleich die untersuchten Maßnahmen in Anbetracht der Verschiedenartigkeit der lokalen Ansätze und Rahmenbedingungen, aber auch aufgrund unterschiedlicher Evaluationsdesigns nicht direkt miteinander verglichen werden können, lassen die Ergebnisse doch Trendaussagen zu (Bauer et al., 2023)

Insgesamt entkräften die empirischen Befunde aus dem In- und Ausland die Befürchtung, dass konsequente Maßnahmen der Verkehrsberuhigung lediglich zu einer Problemverlagerung in das angrenzende Straßennetz führen. Im Gegenteil: Fast alle Erhebungen bestätigen das Phänomen der „traffic evaporation“, für das es im Deutschen keinen wirklich treffenden Fachbegriff gibt und das besagt, dass das Verkehrsaufkommen eben nicht wie eine Flüssigkeit eins zu eins an anderer Stelle abfließt, sondern sich insgesamt – im Anschluss an die Intervention und Straßenumgestaltung – verringert, also in nennenswertem Maße „verpufft“. Die Größenordnung der „Verpuffung“ liegt in den analysierten flächenhaften Verkehrsberuhigungsprojekten zwischen 15 und 28 %, bei gesamten Innenstädten zwischen 25 und 69 %, im Umfeld einzelner umgestalteter 4 Vortrag von Wim Schuddinck, City of Ghent, anlässlich des International Superblock Meeting, 22.–25.03.2023 in Barcelona Straßen zwischen 4 und 52 %. Die Zahlen variieren je nach Projekt und Bezugsrahmen (Bauer et al., 2023). Der Effekt erklärt sich durch ein verändertes Verkehrsverhalten: Je attraktiver Fuß- und Radwege sind, desto häufiger nutzen Menschen sie. Ursächlich für den Effekt sind neben einer veränderten Verkehrsmittelwahl aber sicherlich auch noch weitere Anpassungsstrategien: Es werden andere Ziele gewählt, weniger wichtige Fahrten unterlassen oder andere Routen befahren (vgl. Abb. 8). Und obgleich die Messungen durchaus Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen zeigen, so sind diese meist moderat und der befürchtete Verkehrskollaps bleibt in fast allen Fällen aus.

Weiterhin können bei vielen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen deutliche Verbesserungen der Luftqualität gemessen werden. Insbesondere die Belastung mit Stickoxiden geht in den Straßen mit Intervention – teilweise auch auf den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen – zurück. In den Londoner Low Traffic Neighbourhoods ist dieser Effekt auf den Hauptstraßen sogar noch deutlicher als in den Straßen mit Intervention. Die Erfahrungen europäischer Städte, die teilweise schon auf längere Interventionszeiträume zurückblicken können, zeigen außerdem, dass die positiven Entlastungseffekte mit der Zeit zunehmen. In den Low Traffic Neighbourhoods gehen immer mehr Menschen zu Fuß oder fahren Rad und entscheiden sich mitunter nach ein bis zwei Jahren, ganz auf das Auto zu verzichten. Auch in der belgischen Stadt Gent gehen seit der Umsetzung der autofreien Innenstadt 2017 die Autobesitzquoten zurück. 2015 besaßen die Genter*innen 1,2 Autos pro Haushalt, 2021 waren es 1,0 Autos⁴.

Mit Blick auf Daten des Navigationsanbieters „TomTom“ wird zudem deutlich, dass sich gute Radinfrastruktur und flüssiger Kfz-Verkehr keineswegs ausschließen. Im Gegenteil: Im europäischen Stauvergleich schneiden die Radfahrstädte Amsterdam und Kopenhagen stets am besten ab. Hier liegen die durchschnittlichen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten bei 40 km/h bzw. 30 km/h. Im Vergleich dazu sind die Durchschnittswerte aus Leipzig mit 26 km/h und Hamburg mit 23 km/h deutlich geringer – der Kfz-Verkehr fließt also langsamer als in den „Fahrradstädten“⁵. Die vorliegenden Ergebnisse bestätigen einmal mehr die These aus den 1960er-Jahren, dass zusätzliche Straßen zusätzlichen Verkehr erzeugen (Braess, 1968; Downs, 1962). Untermauert werden auch die Analysen von Cairns, Atkins & Goodwin (2002), die 60 Verkehrsberuhigungsprojekte aus elf Ländern der 1980/90er-Jahren auswerten und feststellten, dass in der Hälfte der untersuchten Projekte nach einer Umgestaltung durchschnittlich mehr als 11 % des Kfz-Verkehrs einfach verschwindet, auch im angrenzenden Straßennetz. Ein signifikanter Anstieg des Verkehrsaufkommens wurde lediglich in drei von 60 Fällen gemessen.

1.3.8 Fazit

Das Forschungsprojekt TuneOurBlock unterstreicht am Beispiel der Strategie der Superblocks das Bemühen vieler europäischer Städte, den urbanen Straßenraum für den Klimawandel resilient zu gestalten, den Menschen anstelle des Autos wieder mehr in den Mittelpunkt städtischen Lebens zu rücken und insgesamt mehr Lebensqualität in öffentlichen Räumen zurückzugewinnen. Der Fokus auf

die beiden Städte Berlin und Wien illustriert dabei zwei unterschiedliche Umsetzungspfade, einen zivilgesellschaftlich vorangetriebenen Prozess in Berlin und einen top down gesteuerten Prozess in Wien. Berlin als erste Stadt mit einem breiten zivilgesellschaftlichen Netzwerk für Superblocks dient offensichtlich als Impulsgeber für weiteres zivilgesellschaftliches Engagement in deutschen Städten, wie beispielweise Stuttgart, Leipzig, Köln oder Darmstadt. Während die bottom up getriebenen Prozesse ihre Wirkung in der Breite entfalten, können die top down gesteuerten Verfahren wie beispielsweise in Wien wegen ihrer konzeptionellen Tiefe überzeugen.

Die große Vielfalt an Prozessen und die aktuelle Schwierigkeit, politisch stabile Mehrheiten für urbane Transformationsprozesse zu organisieren, drückt sich in einer großen Nachfrage nach Erfahrungsaustauschen aus. Das unterstreicht das große Interesse an dem im Projekt TuneOur-Block organisierten internationalen Städtenetzwerk. Es ist zu wünschen, dass dieser Erfahrungsaustausch verstetigt werden kann.

Die Umsetzung von Superblocks erfolgt bisher in deutschen Städten noch eher zaghaft in temporären Projekten. Das ist grundsätzlich wichtig, zum Teil jedoch mit Blick auf die flächenhaft umgesetzten Verkehrsberuhigungen in den 1980er Jahren auch nicht neu. Dabei geht verloren, dass Superblocks erst in einer systematischen, flächendeckenden Umsetzung ihr volles Potenzial, beispielsweise im Hinblick auf die verkehrlichen Wirkungen, entfalten. Diese wünschenswerte systematischere Herangehensweise wird bislang jedoch eher vereinzelt (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) angestrebt.

Der Kommunalpolitik fehlt – so scheint es – vielfach der Mut, gesamtstädtische Visionen für eine nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklung aufzuzeigen. Wenn jedoch diese Vision erarbeitet und wie aktuell in der hessischen Stadt Marburg mit ihrem Konzept „MoVe35“ verabschiedet werden soll, organisiert sich Widerstand. Ziel in Marburg ist es, den Anteil der mit Auto zurückgelegten Wege bis 2035 zugunsten von Bus-, Rad- und Fußverkehr zu halbieren. Trotz groß angelegter Beteiligungsverfahren hat dieses Konzept eine Gegenkampagne ausgelöst, die nun im Juni 2024 in einem Bürgerentscheid über „MoVe35“ mündet. Fragen der politischen Akzeptanz sind nicht nur in deutschen Städten hoch aktuell, sondern beschäftigen auch die Kommunen im Städtenetzwerk. Der Umgang damit ist recht unterschiedlich. Ähnlich wie die Verwaltung in Barcelona derzeit mit den „grünen Achsen“ und punktuellen Interventionen versucht, die Transformation trotz fehlender politischer Unterstützung fortzusetzen, wird in Brüssel die Realisierung strategischer Masterpläne infrage gestellt und ein Plädoyer für die Umgestaltung der „normalen Straße“ formuliert (Borret, 2021). Während manche Kommunen also auf punktuelle und straßenbezogene Interventionen setzen, können andere auf stabile politische Mehrheiten und charismatische Kommunalpolitiker*innen zurückgreifen (z. B. London Waltham-Forest), die das Vertrauen der Bevölkerung genießen und Kurs halten können. In diesem Zusammenhang wird auch der Begriff „Superblock“ mit seinem bildgewaltigen Anspruch kritisch bewertet: dieser sei inzwischen bei einigen Bevölkerungsgruppen so negativ besetzt, dass es besser sei, neutralere Begriffe wie „Verkehrsberuhigung“ für die geplanten Vorhaben zu verwenden. Es stellt sich die Frage, ob ein erfolgreiches „Narrativ“ nicht stärker die „Co-Benefits“ flächenhafter Verkehrsberuhigung wie Lebensqualität oder Gesundheit in den Vordergrund stellen sollte, um das Konzept des Superblocks für breitere Bevölkerungsgruppen attraktiv zu machen. Neben der Bedeutung des politischen „Leaderships“ sind zivilgesellschaftliche Bewegungen eine weitere treibende Kraft für kommunale Transformationsprozesse. Hier hat in Berlin der Volksentscheid Fahrrad 2016, aus dem der Verein Changing Cities hervorging, maßgeblich zu einer Vielzahl an lokalen Kiezblock-Bürgerinitiativen geführt. Auch in Wien hat die Initiative „Platz für Wien“ mit ihren 60.000 Unterschriften dazu beigetragen, die Idee der Superblocks auf die politische Agenda zu setzen. Gleichwohl ist diese „Politisierungsstrategie“ kein Garant für einen Erfolg. So wird jüngst das Konzept der Superblocks zusammen mit der „15-Minuten-Stadt“ sogar in Verschwörungsmythen zitiert und als Zerrbild einer repressiven Politik von Eliten dargestellt. Einige Kommunen bemühen sich deshalb um die „De-Politisierung“ (s.o.). Als weiteres positives Beispiel der „De-Politisierung“ kann das Langzeitprojekt in Amsterdam gewertet werden, 10.000 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum bis 2040 zu reduzieren. Da es Schritt für Schritt mit großem zeitlichen Vorlauf umgesetzt wird, ist es weniger politisch aufgeladen. Beide Strategien haben ihre Stärken:

- Politisieren kann funktionieren, wenn eine Interessengruppe das Thema auf die Agenda setzt; dabei geht es um klare Zuspitzungen und die Verteilung von Ressourcen (z. B. öffentlichen Flächen), mitunter auch gegen das Auto.
- De-Politisieren ist zielführend, wenn sich eine Gegenkampagne abzeichnet und es erfolgversprechender scheint, Superblocks stärker in den Kontext der Verkehrssicherheit, Klimaanpassung, Gesundheit zu stellen, um breitere Koalitionen zu schaffen.

Insgesamt wird deutlich wie wichtig es ist, Prozesse der Verständigung und Beteiligung zu entwickeln, die helfen, unterschiedliche Bevölkerungsgruppen in Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Die Erfahrungen von TuneOurBlock mit ihrer internationalen Perspektive helfen dabei, wichtige Ansatzpunkte für eine effektive und möglichst konfliktfreie Umsetzung von Superblocks zu identifizieren.

1.3.9 Ausblick

Die Ergebnisse des Projekts TuneOurBlock zeigen, dass Superblocks eine zentrale Rolle für die nachhaltige Transformation urbaner Räume spielen können. Trotz einer dynamischen Entwicklung in vielen europäischen Städten in den vergangenen Jahren bleibt dieser Ansatz jedoch insgesamt bisher noch marginal. Um die Ziele einer klimaangepassten, sozial gerechten und ökologisch tragfähigen urbanen Mobilität zu erreichen, müssten die Städte Superblocks zum „neuen Normal“ erklären und in großem Maßstab umsetzen.

Die gewohnten Mobilitätspraktiken der Bürgerinnen und Bürger können sich verändern, wenn es nicht mehr selbstverständlich ist, dass das private Auto immer auf direktem Wege in jedes Viertel kommt. Doch diese Veränderung von Mobilitätspraktiken setzt nur dann ein, wenn die Umgestaltung von Räumen über punktuelle Interventionen hinausgeht. Nach den problematischen Erfahrungen mit Konflikten rund um Verkehrsberuhigung, die viele Städte in den vergangenen Jahren gemacht haben, braucht es mehr Forschung dazu, wie urbane Transformations-konflikte erfolgreich bearbeitet werden können.

Eine bisher noch zu wenig beachtete Rolle spielt dabei die Beziehung zwischen Stadt und Umland bzw. zwischen den inneren, dicht besiedelten Stadtquartieren und den äußeren Bezirken. Zwischen diesen Raumtypen bestehen oftmals starke Unterschiede in Hinblick auf Erreichbarkeiten, Lebensstile und Mobilitätskulturen. In aktuellen politischen Auseinandersetzungen rund um eine weniger autoorientierte Verkehrspolitik zeigen sich häufig Spannungen zwischen Innenstadt und Peripherie, wie zum Beispiel jüngst bei den Wahlen zum Berliner Abgeordnetenhaus. Die Menschen in der Peripherie, die zumeist über eine weniger gute ÖPNV-Verbindung und eine schlechtere Anbindung mit dem Fahrrad verfügen, fühlen sich stärker negativ betroffen von Maßnahmen, die dem Autoverkehr Raum und Privilegien entziehen.

Die Diskussionen im Rahmen des europäischen Städtenetzwerks zeigten, dass auch in den „Vorreiterstädten“ der flächenhaften Verkehrsberuhigung bisher noch wenig Dialog zwischen Stadt und Umlandgemeinden stattfindet. Hier wird in Zukunft deutlicher Verbesserungsbedarf gesehen, um insgesamt zu ausgewogeneren Lösungen für eine regional integrierte Verkehrsentwicklungsplanung zu kommen. Dies könnte auch dazu beitragen, in Stadt und Region breitere Mehrheiten für einen nachhaltigen Umbau urbaner Räume zu gewinnen.

1.4 Veranstaltungen

Folgende Veranstaltungen wurden im Rahmen des Projekts durchgeführt:

Fachforen Berliner „Kieblocks“ (Reallabor Berlin)

- Fachforum – 28.09.2021 – Verwaltungsverfahren
- Fachforum – 15.02.2022 – Definition „Kiezblock“

- Fachforum – 10.06.2022 – Zivilgesellschaft als Ressource
- Fachforum – 30.11.2022 – Wirkungen und Evaluationsmethoden
- Fachforum – 26.04.2023 – Wirtschaftsverkehr
- Fachforum – 25.01.2023 – Auswertung, Bilanz, Ausblick

TuneOurBlock in Difu-Veranstaltungen

- Difu-Dialog: „Kiezblock: Booster für die Verkehrswende“, Online 30.11.2022
- Difu-Dialog „Reizthema Verkehrsberuhigung“ Online am 31.01.2024
- Difu-Seminar „Urbanität braucht Menschen - Fußverkehrskonzepte für die Innenstadt“, 2.-3. Mai 2022, Berlin
- Difu-Seminar „Parken im Quartier - Neue Gebühren und Konzepte“, 20.-21.4.2023, Berlin
- Difu Seminar „Das heilige Blechle“ Neue Konzepte und Gebühren, 11.-12.4.2024 Berlin

Städtenetzwerktreffen (municipal peer groupe)

- municipal peer-group meeting - 04.03.2022, (online)
- municipal peer-group meeting - 29.09.2022, (online)
- municipal Peer Group meeting – 22.-25. März 2023 in Barcelona
- municipal Peer Group meeting - 11.-13. Oktober 2023 in Berlin
- TuneOurBlock Abschlusskonferenz - 29.- 30. April 2024 in Wien

Abschlussveranstaltungen

- TuneOurBlock Ergebnis-Webinar (ULL Berlin) am 29.05.2024, 10.00 -12.30 Uhr

Projektinterne Kommunikation

- Zwei- bis vierwöchiger Jour Fixe (gesamte Projektlaufzeit)
- Regelmäßige Abstimmungen in wechselnden Zusammensetzungen (persönlich, telefonisch, per Mail)

2. Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Für das Projekt standen dem Difu insgesamt 172.868,90 € zur Verfügung. Die größte Kosten-position bestand in den Personalkosten, insbesondere für die wissenschaftlichen Beschäftigten, zusätzlich für die studentischen Hilfskräfte. Die zweitgrößte Kostenposition entfiel auf die Sachmittel zur Herstellung der Projektveröffentlichung sowie Erstattung von Reisekosten zu nationalen und internationalen Workshops Externer sowie dem Catering des internationalen Städtenetzwerktreffens in Berlin. Die kleinste Kostenposition waren Reisekosten der wissenschaftlich Beschäftigten zu gemeinsamen Veranstaltungen im Projektkonsortium.

Dem RIFS wurden 83.002,00 € als Zuwendung bewilligt. Die größte Kostenposition bestand in den Personalkosten für die wissenschaftlichen Beschäftigten zur Projektdurchführung (12 Std./Woche).

Die zweitgrößte Position waren Reisekosten der Projektmitarbeitenden für Treffen des Projektkonsortiums und Konferenzen, gefolgt von weiteren Sachkosten (Druckkosten, Materialien).

Changing Cities e.V. wurden 79.340,00 € als Zuwendung bewilligt. Die größte Kostenposition bestand in den Personalkosten für die Projektkoordination (15 Std./Woche). Die zweitgrößten Kostenpositionen waren die Vergabe von Aufträgen für Übersetzung und Gestaltung von Projektveröffentlichungen, Reisekosten zu nationalen und internationalen Workshops sowie weitere Sachkosten (Kommunikation, Druckkosten, Materialien).

Die komplette Auflistung der Kostenpositionen findet sich in den jeweiligen Verwendungsnachweisen.

3. Notwendigkeiten und Angemessenheit der geleisteten Projektarbeiten

Die geleisteten Arbeiten waren für den Projekterfolg notwendig und angemessen, ebenso die verwendeten finanziellen Ressourcen. Sie entsprachen im Wesentlichen der im Projektantrag formulierten Planung.

4. Voraussichtlicher Nutzen, Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans

Der praktische Nutzen des Projekts TuneOurBlock besteht im Wesentlichen in praktischen Handlungsempfehlungen, wie im Kontext des Klimaschutzes, des Klimawandels und dem zunehmenden Flächenkonkurrenzen im öffentlichen Raum Kommunen den öffentlichen Straßenraum umgestalten können und dabei verschiedene Stakeholder einbinden können.

Die erfolgten Veröffentlichungen und Nachfragen aus der Presse beweisen, dass die beantworteten Fragen und der organisierte internationale Fachaustausch von großer Aktualität sind. Dabei sind Fragen des sozialen Ausgleiches und der regionalen Perspektiven noch nicht beantwortet und sollten in weiteren Forschungsprojekten bearbeitet werden. Während der Durchführung des Vorhabens bekannt gewordene Fortschritte auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen.

Das Vorhaben schließt an das Thema Verkehrswende, Verkehrsberuhigung im Kontext von Klimaanpassung, Gesundheitssicherung und urbane Transformation an. Die hiermit verbundenen Fachdiskussionen sind in allen genannten Kontextbereichen hochgradig dynamisch und auf äußerst vielschichtige Weise miteinander verbunden. Während der Durchführung des Vorhabens ist uns kein methodischer Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bekannt geworden, der den Standard des Projekts erreicht hätte.

Die Ergebnisse des Projektes fließen in weitere Forschungen des Difu, zum Beispiel zur 15-Minuten-Stadt (im Auftrag des BBSR und der EU/DUT) ein.

5. Erfolgte und geplante Veröffentlichungen der Ergebnisse

Publikationen

- Deutsches Institut für Urbanistik (2024): Superblocks – zwischen Verkehrsberuhigung und nachhaltiger Transformation des öffentlichen Raumes: Ergebnisse des Forschungsprojektes. <https://doi.org/10.34744/nnmy-rq95>.
- Bauer, Uta; Bettge, Sonja, Stein; Thomas (2023): Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten. Berlin: Difu Policy Papers, Bd. 2.

- <https://difu.de/publikationen/2023/verkehrsberuhigung-entlastung-statt-kollaps>.
- Bauer, Uta; Stein; Thomas (2022): Kiezblocks: Mehr als nur Poller, „Difu-Standpunkt“: <https://difu.de/17155>.
- Changing Cities e.V. (2021): How-to Kiezblock, <https://www.kiezblocks.de/materialien/leitfaden/>.
- Changing Cities e.V. (2022): Kiezblock Concept English, <https://www.kiezblocks.de/materialien/leitfaden/>.
- Changing Cities e.V., Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (2023): Empfehlungen für Superblocks (ESu 2023), Version 1.1, <https://changing-cities.org/standards/>.
- Changing Cities e.V., Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (2024): Recommendations for Superblocks (ESu 2023) English, Version 1.1., <https://changing-cities.org/standards/>.
- Changing Cities e.V. (2024): How-to Superblock, <https://changing-cities.org/kampagnen/superblocks/mitmachen/>
- von Schneidemesser, D., & Kirby, N. E. (2023). 15 European Cities leading on Urban Resilience: the first International Superblock Meeting points to a common sustainability pathway. RIFS Blog, 04.04.2023.
- von Schneidemesser, D., & Kirby, N. E. (2022). Reshaping the city – a top-down or a bot-tom-up process? IASS Blog, 10.02.2022.
- Nieuwenhuijsen, M., de Nazelle, A., Pradas, M. C., Daher, C., Dzhambov, A. M., Echave, C., Gössling, S., lungman, T., Khreis, H., Kirby, N. E., Khomenko, S., Leth, U., Lorenz, F., Matkovic, V., Müller, J., Palència, L., Pereira Barboza, E., Pérez, K., Tatah, L., Tiran, J., Tonne, C., & Mueller, N. (2024). The Superblock model: A review of an innovative urban model for sustainability, liveability, health and well-being. Environmental research, 251: 118550. doi:10.1016/j.envres.2024.118550.
- Derzeit im Peer Review Prozess: Tiran, J., Grigsby, J., Gebhardt, V., Kirby, N., Leth, U., Lornez, F. & Müller, J. (2024). Superblocks between theory and practice: Insights from an e-Delphi process and urban living labs in Vienna and Berlin. Urban Research and Practice.

Vorträge

- Input Dr. Lisa Ruhrort auf der Konferenz des POLIS-Netzwerks am 29./30. November 2023 in Leuven.
- Input von Uta Bauer bei der Region Hannover: „Von Superblocks, Kiezblocks und Quatiersblöcken: Verkehrsberuhigte Quartiere gestalten“ am 15.12.2023.
- Input von Uta Bauer zum Thema Kiezblocks in Berlin auf dem 4. bundesweiten Fußverkehrskongress April 2023 in Bremen
- Präsentation der Ergebnisse des Fachforum Kiezblock von Uta Bauer im Gremium Fußverkehr der Senatsverwaltung für Verkehr am 14.03.2024
- C40 Webinar (mit Difu, Rifs, Changing Cities, Studio LAUT, Stadt Wien, TU Wien, AIT): Superblocks for Urban Transformation am 26.6.2024.
- Webinar Difu (gemeinsam mit RIFS, Changing Cities, Studio LAUT: Weniger Verkehr, mehr Lebensqualität durch Superblocks? – Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Tune our Block“ am 20.5.2024.
- Workshop Valentina Haas (Changing Cities) zum Thema How-to Superblock auf dem Greencamp, Greenpeace Jahrestreffen am 25.5.2024.

- Input Valentina Haas (Changing Cities) zu Superblocks auf dem Bundes Umwelt- und Verkehrswendekongress (BUVKO) am 1.4.2023.
- Vortrag und Workshop Changing Cities zu den Empfehlungen für Superblocks am 21.3.2023 (Präsenz) und 18.4.2023 (Online).
- Vortrag Hans Hagedorn (Changing Cities) zu den Empfehlungen für Superblocks auf der Superblock-Konferenz Leipzig am 26.4.2024.
- Workshop Nicolina Kirby & Dirk von Schneidmesser (RIFS): Eine Mobilitätswende für Alle?/!, KONRAD – Die Konferenz der Radentscheide, 08.04.2022, online.
- Posterpräsentation Nicolina Kirby (RIFS): Co-creating urban transformations: How can administrations and civil society make use of collaborative potential? Urban Transitions Konferenz, 08.-10.11.22, Sitges.
- Vortrag Nicolina Kirby (RIFS), 5 Elements of Berlin Biophony – Verkehr, Input zu Kiezblocks, 30.11.22, Universität der Künste, Berlin.
- Workshop Nicolina Kirby & Dirk von Schneidmesser (RIFS), Superblocks im deutschen Kontext: Potentiale und Herausforderungen, Erfahrungen und Richtlinien, DECOMM: 12. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement, Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement (DEPOMM), Düsseldorf, 20.11.23.
- "Best Praxis Kiezblöcke Berlin". Vortrag von Dirk von Schneidmesser auf dem DWVG Summit: "Reallabore: Von der Forschung in den Alltag", am 17. April 2024 in der Historischen Stadthalle Wuppertal.
- "Urbane Transformation Kiezblocks - vom Bestand zu nachhaltigen Städten". Vortrag von Dirk von Schneidmesser auf dem Fachtag Geografie Berlin/Brandenburg, Westermann Verlag, am 13. April 2024 im Maritim Hotel, Berlin.

Beantwortung von Presseanfragen – Pressespiegel (Difu)

- Treffpunkt Kommune (09.02.2022): Von Superblocks und globalen Fahrplänen. Verfügbar unter: <https://www.treffpunkt-kommune.de/von-superblocks-und-globalen-fahrplaenen/>.
- Tagesspiegel Background (01.02.2022): Schnelle Verkehrswende mit „Mini-Hollands“. Verfügbar unter: <https://background.tagesspiegel.de/smart-city/schnelle-verkehrswende-mit-mini-hollands>.
- rbb Abendschau (20.12.2022): Kiezblocks sollen Verkehrswende vorantreiben.
- Berlin Institut für Partizipation (02.11.2022): Die Kiezblock-Initiativen. Verfügbar unter: <https://www.bipar.de/die-kiezblock-initiativen-und-buergerbeteiligung/>.
- Süddeutsche Zeitung (12.05.2022): Mein Viertel (Superblocks, autoarme Stadtviertel).
- Berliner Abendblatt (02.02.2022): Kiezblocks in Berlin: Poller sind nur der Anfang. Verfügbar unter: <https://berliner-abendblatt.de/berlin-news/kiezblocks-in-berlin-poller-sind-nur-der-anfang-id123619>.
- Dr. Markus Büchler (21.11.2023): Wie die Verkehrswende gelingt. Verfügbar unter: <https://markus-buechler.de/wie-die-verkehrswende-gelingt/>.
- Der Spiegel (16.10.2023): Utopie im Quadrat (autofreie Stadtplanung).
- Leipziger Zeitung (14.08.2023): Klares Ergebnis: Verkehrsberuhigung sorgt für Entlastung statt Verkehrskollaps. Verfügbar unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2023/08/klares-ergebnis-verkehrsberuhigungsmassnahmen-entlastung-statt-verkehrskollaps-549355>.

- taz (20.07.2023): Studie zu Autos in der Stadt, weniger bringt mehr. Verfügbar unter: <https://taz.de/Studie-zu-Autos-in-der-Stadt/!5945157/>.
- Tagesspiegel (13.06.2023): Kiezblocks ohne Durchgangsverkehrs, Berlin kann vom Rest Europas. Verfügbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/kiezblocks-ohne-durchgangsverkehr-berlin-kann-vom-rest-europas-lernen-9957552.html>.
- Bayerische Staatszeitung (24.03.2023): Weg vom Gedanken der autogerechten Stadt. Verfügbar unter: <https://www.bayerische-staatszeitung.de/staatszeitung/politik/detailansicht-politik/artikel/weg-vom-gedanken-der-autogerechten-stadt.html#topPosition>.
- WDR Kugelzwei (05.04.2023): Stadtplanung: Eine Stadt für alle? So kann sie aussehen. Verfügbar unter: <https://www1.wdr.de/kugelzwei/gedankenspiele/stadtplanung-gender-planning-100.html>.
- Frankfurt HOLM (11.01.2023): Superblocks. Verfügbar unter: <https://blog.frankfurt-holm.de/beitrag/superblocks>.
- bpb - Bundeszentrale für politische Bildung / APuZ - Aus Politik und Zeitgeschichte (15.12.2023): Urbane Verkehrswende, Die drängendsten Probleme und wichtigsten Lösungsansätze. Verfügbar unter: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/lokale-verkehrswende-2023/543681/urbane-verkehrswende/>.
- Frankfurter Rundschau: Keine weiteren Staus im Frankfurter Süden. Verfügbar unter: <https://www.fr.de/frankfurt/sachsenhausen-ort29377/keine-weiteren-staus-im-frankfurter-sueden-92687570.html>.
- Bayerische Gemeinde Zeitung (14.09.2023): Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkung in deutschen und europäischen Städten. Verfügbar unter: <https://www.gemeindezeitung.de/homepage/index.php/inhalt/artikel/fachthema/6014-gz-17-2023-gz-difu-analyse-zur-verkehrsberuhigung-entlastung-statt-kollaps>.
- Wochenblatt-Reporter (30.08.2023): Verkehr verpufft. Verfügbar unter: https://www.wochenblatt-reporter.de/landau/c-lokales/verkehrsberuhigungsmassnahmen-erwiesen-in-landau_a490949.
- Stadt Landau (29.08.2023): Verkehr verpufft: Deutsches Institut für Urbanistik weist Wirksamkeit von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nach. Verfügbar unter: <https://www.landau.de/Verwaltung-Politik/Pressemitteilungen/Verkehr-verpufft-Deutsches-Institut-f%C3%BCr-Urbanistik-weist-Wirksamkeit-von-Verkehrsberuhigungsma%C3%9Fnahmen-nach.php?object=tx,2644.5.1&ModID=7&FID=2644.15056.1&NavID=2644.13&La=1>.
- Kommunalpolitisches Forum Sachsen (23.08.2023): Link: Difu – Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Verfügbar unter: <https://www.kommunalforum-sachsen.de/2023/08/link-difu-verkehrsberuhigung-entlastung-statt-kollaps/>.
- Leipziger Zeitung (14.08.2023): Klares Ergebnis: Verkehrsberuhigung sorgt für Entlastung statt Verkehrskollaps. Verfügbar unter: <https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2023/08/klares-ergebnis-verkehrsberuhigungsmassnahmen-entlastung-statt-verkehrskollaps-549355>.
- Zeitung für kommunale Wirtschaft (08.08.2023): Verkehrswende: Entlastung statt Kollaps (Studie zur Verkehrsberuhigung).
- Deutsches Ingenieurblatt (04.08.2023): Maßnahmen der Verkehrsberuhigung entlasten Städte. Verfügbar unter: <https://www.ingenieurbau-online.de/news/newsdetail/massnahmen-der-verkehrsberuhigung-entlasten-staedte>
- Treffpunkt Kommune (01.08.2023): Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bewähren sich. Verfügbar unter: <https://www.treffpunkt-kommune.de/verkehrsberuhigungsmassnahmen-bewaehren-sich/>

- Oberhessische Presse (2023): Verkehrsberuhigung führt zu Entlastung, statt Kollaps.
- Difu (18.07.2023): Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sorgen für Entlastung statt Verkehrskollaps. Verfügbar unter: <https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2023-07-18/verkehrsberuhigungsmaßnahmen-sorgen-fuer-entlastung-statt-verkehrskollaps>.
- Entwicklungsstadt Berlin (21.07.2023): Studie zeigt: Verkehrsberuhigung führt zu Entlastung statt Kollaps. Verfügbar unter: <https://entwicklungsstadt.de/studie-zeigt-verkehrsberuhigung-fuehrt-zu-entlastung-statt-kollaps/>.
- Tagesspiegel (16.08.2023): Autofreie Kieze in Berlin, Treibt Verkehrsberuhigung die Gentrifizierung voran? Verfügbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/autofreie-kieze-in-berlin-treibt-verkehrsberuhigung-die-gentrifizierung-voran-10315891.html>.
- Tagesspiegel (20.07.2023): Empfehlung des Instituts für Urbanistik, Geblockte Kieze und Straßen verringern Gesamtverkehr. Verfügbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/wissen/empfehlung-des-instituts-fur-urbanistik-geblockte-kieze-und-strassen-verringern-gesamtverkehr-10173844.html>.
- MDR (19.07.2023): Tempo 30 und Superblocks: Verkehrsberuhigung sorgt für Entlastung statt Kollaps. Verfügbar unter: <https://www.mdr.de/wissen/tempolimit-superblocks-verkehrsberuhigung-sorgt-fuer-keinen-verkehrskollaps-102.html>.
- Kommunalwirtschaft (26.07.2023): Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sorgen für Entlastung statt Verkehrskollaps. Verfügbar unter: <https://kommunalwirtschaft.online/allgemein/675-Verkehrsberuhigungs-ma%C3%9Fnahmen+sorgen+f%C3%BCr+Entlastung+statt+Verkehrskollaps>.
- Mobil Netzwerk Hannover (21.02.2024): Es braucht eine Idee, wie der Raum aussehen soll, wenn wir ihn vom Auto befreit haben. Verfügbar unter: <https://mobilnetzwerk.de/journal/v/es-braucht-eine-idee-wie-der-raum-aussehen-soll-wenn-wir-ihn-vom-auto-befreit-haben>.
- Cannstatter Zeitung (21.02.2024): Superblocks nehmen Autofahrern wenig weg.
- Stuttgarter Zeitung u.w. (16.02.2024): Warum auch Autofahrer von Superblocks profitieren. Verfügbar unter: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.mobiltaetsexpertin-zu-experiment-in-stuttgart-warum-auch-autofahrer-von-superblocks-profitieren.59500a4f-3ec6-4130-baa0-6515a8d080dc.html>.
- RaumPlanung (05.01.2024) Experimentierfeld Straße (Superblocks).
- DEMO - Das sozialdemokratische Magazin für Kommunalpolitik (14.02.2024): Verkehrsberuhigung führt nicht zum Kollaps. Verfügbar unter: <https://www.demo-online.de/artikel/verkehrsberuhigung-fuehrt-kollaps>.

Medienspiegel (Changing Cities)

- siehe hier: <https://www.kiezblocks.de/aktuelles/medienspiegel>.

6. Zitierte Literatur

Ajuntament de Barcelona (2014a). Urban Mobility Plan 2013- 2018 Barcelona. <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/about-us/urban-mobility-plan>.

Ajuntament de Barcelona (Oktober 2014b). Plan de Mobilitat Urbana de Barcelona. PMU 2013 – 2018. https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/PMU_Sintesi_Catala.pdf.

- Ajuntament de Barcelona. (2023). Superilla Barcelona: Barcelona 2015 – 2023. https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/129164/1/br_superilles.pdf.
- Aldred, R. & Goodman, A. (2020). Low Traffic Neighbourhoods, Car Use, and Active Travel: evidence from the People and Places survey of Outer London active travel interventions. Transport Findings. Vorab-Onlinepublikation. <https://doi.org/10.32866/001c.17128>.
- Aldred, R. & Thomas, A. (2023). Changes in motor traffic inside London's LTNs and on boundary roads. Possible. Inspiring climate action; Active Travel Academy; KR Foundation. <https://www.smarttransport.org.uk/whitepapers/latest-whitepapers/changes-in-motor-traffic-inside-london-s-ltns- and-on-boundary-roads>.
- Aldred, R., Woodcock, J. & Goodman, A. (2020). Major investment in active travel in Outer London: impacts on travel behaviour, physical activity, and health. <https://doi.org/10.31235/osf.io/5ny4c>.
- Aldred, R., Goodman, A., & Furlong, J. (2021). People and Places: Final quantitative report.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club. (2021). InnoRAD: Stadtentwicklung und Radverkehr: Die besten internationalen Ideen. https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/InnoRAD-Projekt/adfc_innorad_2021_web.Pdf.
- Appleyard, D. (1980). Livable Streets: Protected Neighborhoods? The Annals of the American Academy of Political and Social Science, 451, 106–117. <http://www.jstor.org/stable/1043165>.
- Bauer, U., Bettge, S. & Stein, T. (2023). Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten. <https://doi.org/10.34744/difu-policy-papers-2023-2>.
- Bauer, U. & Stein, T. (2022). Kiezblocks für Berlin: Mehr als nur Poller! Difu-Berichte(1/22), 6 – 7.
- BBSR. (2023). Rechtliche Bausteine für eine strategische Neuausrichtung der Mobilitätswende in Kommunen (ExWoSt-Informationen 55/1).
- Bernegg, A., Hackenberg, K. & Lammert, F. (2023), Experimentierfeld Straße. RaumPlanung(224), 27 – 31.
- Borret, K. (2021). Die normale Straße. Ein bislang unterschätztes Potenzial der städtischen Transformation. Bauwelt (230 (13.2021), 34 – 37.
- Braess, D. (1968). Über ein Paradoxon aus der Verkehrsplanung. Unternehmensforschung, 12(1), 258 – 268. <https://doi.org/10.1007/BF01918335>.
- Brussels Mobility. (o.J.). Good Move. The Regional Mobility Plan 2020 – 2030. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/en/good-Move>.
- Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. (1986). Stadtverkehr im Wandel.
- Cairns, S., Atkins, S. & Goodwin, P. (2002). Disappearing traffic? The story so far. Municipal Engineer, 151(1), 13 – 22. https://nacto.org/docs/usdg/disappearing_traffic_cairns.pdf.

- Downs, A. (1962). The Law Of Peak-Hour Expressway Congestion, 16(3), 393 – 409.
[https://hdl.handle.net/2027/uc1.\\$b3477?urlappend=%3Bseq=457](https://hdl.handle.net/2027/uc1.$b3477?urlappend=%3Bseq=457).
- Förster, A., Ackermann, C., Fitschen, K., Knopp, S., Kurz, J. & Wassmer, M. (2017).
Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Koordinierung, Evaluierung und
Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit:
Evaluationsbericht. ZebraLog GmbH & Co KG. [https://risi.muenchen.de/risi/
dokument/v/4656516](https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/4656516).
- Frey, H., Graser, A., Leth, U., Lorenz, F., Millonig, A., Müller, J., Richter, G., Rudloff, C.,
Sandholzer, F. & Wieser, G. (Mai 2020). Potenziale von Superblock-Konzepten als
Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere: SUPERBE (Berichte aus Energie-
und Umweltforschung 42/2020). [https://nachhaltigwirtschaften.at/de/sdz
/publikationen/schriftenreihe-2020-42-superbe.php](https://nachhaltigwirtschaften.at/de/sdz/publikationen/schriftenreihe-2020-42-superbe.php).
- Furchtlehner, J. & Meszaros, L.-M. (2023). Wie Freiraum eine Stadt erobert: ein Live-
Bericht aus Barcelona. zoll+(43), 43–49.
- Gehl, J. (2021). Städte für Menschen (A. Wiethüchter, Übers.) (6. Auflage). Jovis.
- Goodman, A., Laverty, A. A., Thomas, A. & Aldred, R. (2021). The Impact of 2020 Low Traffic
Neighbourhood on Fire Service Emergency Response Times, in London, UK. Findings.
Vorab-Onlinepublikation. <https://doi.org/10.32866/001c.23568>.
- Hillnhütter, H. (2016). Pedestrian Access to Public Transport (PhD thesis UiS;314).
University of Stavanger, Stavanger. [https://uis.brage.unit.no/uisxmlui/bitstream
/handle/11250/2422928/Helge_Hillnhutter.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://uis.brage.unit.no/uisxmlui/bitstream/handle/11250/2422928/Helge_Hillnhutter.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
- Hirschner, Ruthard (2017). Beteiligungsparadoxon in Planungs- und Entscheidungsverfahren, VHW, 6, S.323-326.
- ICLEI - Local Governments for Sustainability. (2014) Streets designed for sustainable
mobility: Demand Management Strategies. Case Study Vitoria-Gasteiz.
[https://civitas.eu/resources/civitas-case-study-streets-designed-for-sustainable-
mobility-in-vitoria-gasteiz](https://civitas.eu/resources/civitas-case-study-streets-designed-for-sustainable-mobility-in-vitoria-gasteiz).
- Keller, D. (2011). Superblock versus Gartenstadt [, Universität Wien]. DataCite.
- Linnert, U. (2015). Grüne Stadt für Menschen. fairkehr(4). [https://www.fairkehr-
magazin.de/archiv/2015/fk-04-201500/2015-4-politik/4-2015-vitoria-gasteiz-
verkehr/](https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2015/fk-04-201500/2015-4-politik/4-2015-vitoria-gasteiz-verkehr/).
- Redfield & Wilton Strategies. (2023). Londoners Support Expanding London's Ultra Low
Emissions Zone (ULEZ). [https://redfieldandwiltonstrategies.com/plurality-of-londoners-
support-expanding-londons-ultra-low-emissions-zone-ulez/#:~:text=58%25%20of%20
respondents%20support%20the%20introduction%20of%20LTNs%20in%20London](https://redfieldandwiltonstrategies.com/plurality-of-londoners-support-expanding-londons-ultra-low-emissions-zone-ulez/#:~:text=58%25%20of%20respondents%20support%20the%20introduction%20of%20LTNs%20in%20London).
- Reidl, A. (2023). Die Verkehrswende braucht mehr Schönheit. VELOPLAN(4/23), 58 – 68.
- Ruhrort, L., Zehl, F. & Knie, A. (2021). Untersuchung von Einstellungen gegenüber einer
Neuaufteilung öffentlicher Räume zulasten des Autoverkehrs.: Ergebnisse einer
repräsentativen Befragung im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie einer
Straßenbefragung in Kreuzberg (Discussion Paper SP III 2021 – 602).
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

- Schlandt, J. (1970). Die Wiener Superblocks. *werk*(04/1970),221 – 226. <https://doi.org/10.5169/SEALS-82176>.
- Schneidmesser, D. von (2023). Kiezblocks in Berlin– partizipativ nachhaltige Stadträume entwickeln. *Geographische Rundschau*(2023 (4), 16 – 22.
- Stadt Wien. (2022). Das Supergrätzl. Wiener Straßenräume transformieren. https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/08/Supergraetzl_Infobroschuere-1.pdf.
- Stein, T. & Bauer, U. (2023). Vom Plan auf die Straße. Wie Kommunen den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und Parkraummanagement beschleunigen können.
- Thomas, A. & Aldred, R. (2023). Changes in motor traffic inside London's LTNs and on boundary roads. <https://smartransportpub.blob.core.windows.net/web/1/root/changes-in-motor-traffic-inside-londons-ltns-and-on-boundary-roads.pdf>.
- Umweltbundesamt. (2023). Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen (121/2023). Umweltbundesamt (UBA).
- Weber, B., Gies, J., Hertel, M. & Ratz, P. (2022). Klimagerechte Stadt- und Mobilitätsentwicklung: von europäischen Städten lernen (1. Auflage). Difu-Sonderveröffentlichungen. Deutsches Institut für Urbanistik. <https://repository.difu.de/handle/difu/583697>.
- Yang, X., McCoy, E., Hough, K. & Nazelle, A. de (2022). Evaluation of low traffic neighbourhood (LTN) impacts on NO2 and traffic. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 113, 103536. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103536>.
- 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. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102613>.