

SUPERBLOCKS – ZWISCHEN VERKEHRSBERUHIGUNG UND NACHHALTIGER TRANSFORMATION DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

Ergebnisse des Forschungsprojektes TuneOurBlock



PARTNER

Laufzeit: 01.06.2021 – 31.05.2024



TU Wien



Austrian Institute of Technology



studio Laut



Stadt Wien



Smarter than Car



Deutsches Institut für Urbanistik



Institute for Advanced Sustainability Studies



Changing cities



Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts

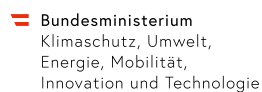
FÖRDERMITTELGEBER



JPI Urban Europe



European Commission



BMK



BMBF



ARRS

INHALT

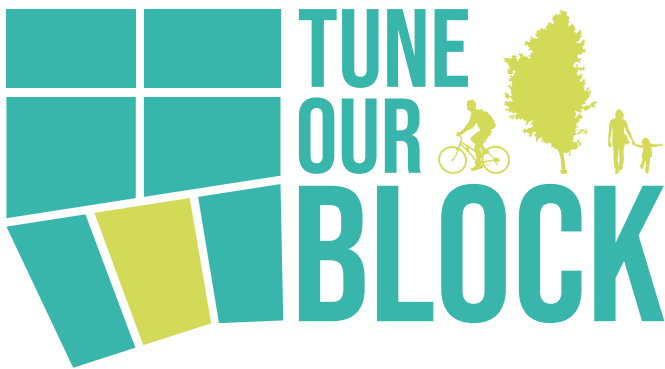
1. DAS PROJEKT TUNE OUR BLOCK	4
2. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	6
3. DAS SUPERBLOCK-KONZEPT	9
3.1 Adaption des Superblock-Konzeptes in Deutschland und Österreich	12
3.2 Umsetzung von superblockähnlichen Konzepten in weiteren europäischen Städten	16
3.3 Allgemeine Definition von Superblocks	18
4. METHODISCHES VORGEHEN IM PROJEKT TUNE OUR BLOCK	19
4.1 Reallabor Berlin	19
4.2 Reallabor Wien	20
4.3 Europäisches Städtenetzwerk	22
5. ERFAHRUNGEN MIT DER UMSETZUNG VON SUPERBLOCKS	24
5.1 Superblocks brauchen Visionen	24
5.2 Superblocks planen – interdisziplinär und agil umsetzen	26
5.3 Von Pollern und Pflanztrögen – Transformation braucht Ästhetik	30
5.4 Pilotphasen haben Vor- und Nachteile	30
5.5 Von der Information über Beteiligung zum gemeinsamen Miteinander	31
5.6 Erfolgreicher Umgang mit Widerständen und Konflikten	35
5.7 Wirkungen von Superblocks	37
5.8 Fazit	41
6. AUSBLICK	43
LITERATUR	54
DANKSAGUNG	56
IMPRESSUM	57

1. DAS PROJEKT TUNE OUR BLOCK

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 den Aufenthalt, 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 war ein dreijähriges Forschungsprojekt, das sich mit der Übertragbarkeit dieses Planungsinstrumentes insbesondere auf die Verhältnisse in Berlin und Wien beschäftigte. Ein besonderer Fokus lag auf der Frage, inwieweit sich erfolgreiche Konzepte in einem Land auf andere nationale und lokale Kontexte übertragen lassen. Dazu wurden Strategien zur Zusammenarbeit unterschiedlicher Stakeholder sowie praktische Schritte des Umsetzungsprozesses untersucht. In den Reallaboren in Wien und Berlin wurden die Hemmnisse und Erfolgsfaktoren lokalspezifisch analysiert und Lösungsansätze in engem Dialog zwischen Forschung und Praxis entwickelt.





TUNE OUR BLOCK UNTERSUCHTE IM WESENTLICHEN DIE FOLGENDEN FORSCHUNGSFRAGEN:

- 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?

Die Forschungsfragen wurden gemeinsam mit einem europäischen Städtenetzwerk kommunaler und zivilgesellschaftlicher Akteure reflektiert. An den Städtenetzwerktreffen nahmen Vertreter*innen aus Amsterdam, Barcelona, Brüssel, Gent, London, Lodz, Ljubljana und Rotterdam teil.

An TuneOurBlock waren Partner aus Deutschland, Österreich und Slowenien beteiligt. Das Projekt war eine Fördermaßnahme nationaler Institutionen, in Deutschland des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), sowie der EU im Rahmen des Programms „Urban Accessibility and Connectivity“ innerhalb der Joint Programming Initiative „JPI Urban Europe“.



2. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

SUPERBLOCKS HABEN INTERNATIONAL KONJUNKTUR

Barcelona hat bereits sieben der Blocks umgesetzt, London zieht mit 72 Low-Traffic-Neighbourhoods nach, Wien hat ein erstes Supergrätzl, Berlin mehrere Kiezblocks, Stuttgart startet im Frühling 2024 mit dem ersten Superblock-Verkehrsversuch, Zürich möchte sie auch – ohne Frage ist das Interesse an flächenhaften Verkehrsberuhigungsmaßnahmen international groß. Gleichzeitig zeigen

die Erfahrungen: es gibt verschiedene Wege zu einem Superblock, ein schachbrettartiges Straßenmuster wie in Barcelona ist keine zwingende Voraussetzung. Davon unabhängig gibt es aber einige „must haves“, die das Forschungsprojekt TuneOurBlock für eine erfolgreiche Umsetzung identifiziert hat.

TOP DOWN VERSUS BOTTOM UP – UNTERSCHIEDLICHE AKTEURE GEBEN DEN IMPULS

Während in Barcelona, Wien, Gent oder Vitoria-Gasteiz – um nur einige Beispiele zu nennen – 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 gesellschaftlicher Unterstützung geprägt, der aber mitunter nur auf einem kleinen gemeinsamen Nenner basiert (Verkehrsberuhigung).

EIN SUPERBLOCK MACHT NOCH KEINE VERKEHRSWENDE

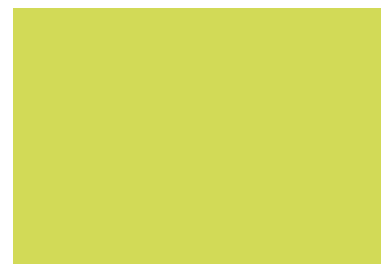
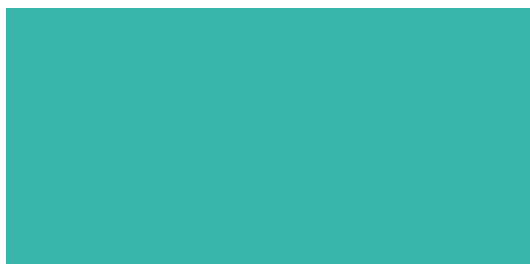
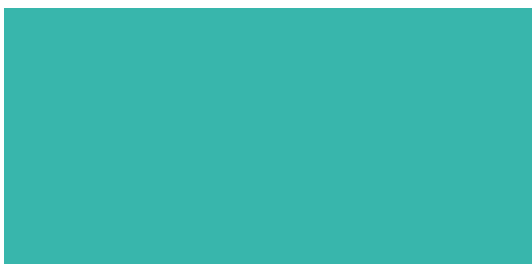
Superblocks als einzelne Maßnahme können zwar lokal den Durchgangsverkehr reduzieren und die Verkehrssicherheit verbessern, ihr eigentliches Potenzial entfalten sie aber erst dann, wenn sie – wie in Barcelona – als ein Teil einer gesamtstädtischen Transformation verstanden werden. Erst ein Mosaik mehrerer 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, GEGENSTIMMEN VERSTUMMEN JEDOCH MIT DER ZEIT

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. Prominente Vorbilder sind die Bürgermeisterinnen von Barcelona, Ada Calau, und Paris, Anne Hidalgo, sie finden sich auch auf Stadtbezirksebene wie z. B. in London Waltham-Forest.
- 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 Schulwegplanung und der Einrichtung von Schulzonen zu kombinieren, verbessert die Akzeptanz.
- Medien beeinflussen das Meinungsbild. Verzerrte Meinungsbilder durch wenige laute Widersacher sollten vermieden werden. Die ruhige, aber oftmals zustimmende Mehrheit der Bevölkerung kommt in der Presse sehr viel seltener zu Wort.



POLITISIEREN ODER DE-POLITISIEREN?

Fragen der politischen Akzeptanz sind in Städten hoch aktuell. Der Umgang damit ist recht unterschiedlich. Während manche Kommunen auf punktuelle und straßenbezogene Interventionen setzen, also eher „de-politisieren“, können andere auf stabile politische Mehrheiten und Kommunalpolitiker*innen zurückgreifen (z. B. London Waltham-Forest), die das Vertrauen der Bevölkerung genießen und Kurs halten. Zivilgesellschaftliche Bewegungen sind eine

weitere treibende Kraft für die urbane Transformation. Hier hat in Berlin der Volksentscheid Fahrrad 2016, aus dem der Verein Changing Cities hervorging, maßgeblich zu einer Vielzahl an lokalen Kiezblock-Bürgerinitiativen geführt. Gleichwohl ist eine „Politisierungsstrategie“ kein Garant für einen Erfolg. Politisieren und de-politisieren können sich zeitlich nacheinander abwechseln oder ergänzen.

SUPERBLOCKS HABEN VIELE POSITIVE WIRKUNGEN

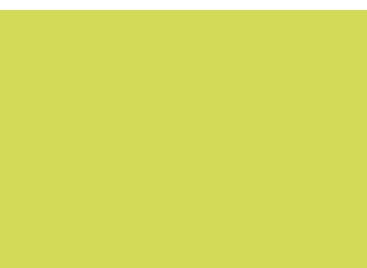
Die Zahl der umfassenden Wirkungsanalysen zu realisierten Superblocks ist noch recht übersichtlich. Gleichwohl entkräften die vorhandenen Evaluationen die gängigen Befürchtungen. Die Vorstellung, der wirtschaftliche Erfolg eines Geschäftes sei mit der Autoerreichbarkeit und dem Parkplatz vor dem Ladengeschäft verbunden, hält sich sehr hartnäckig. Dabei belegen die Analysen der Superblocks in Barcelona eher das Gegenteil, Verkehrsberuhigung führt

zu Umsatzsteigerungen statt zu Umsatzeinbußen. Anhand der Verkaufsdaten aus Zahlungen mit Kreditkarten kann in Barcelona nachgewiesen werden, dass umgestaltete „Superillas“ wirtschaftlich attraktiv sind (UBA 2023, S. 49). Auch die befürchtete Verdrängung des Kfz-Verkehrs in das benachbarte Hauptstraßennetz tritt entweder nicht ein oder ist so gering, dass das vorhandene Straßennetz die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann.

ABSCHLIESSEND DIE EMPFEHLUNG FÜR ANDERE STÄDTE VON ARIADNA MIQUEL:

„Seien Sie mutig! Seien sie überzeugt von dem, was sie tun. Seien Sie geduldig! Geben sie den Menschen die Zeit, ihre Ideen und Pläne zu verstehen, den Wandel zu verstehen. Wenn die Menschen die Vorteile der Maßnahmen sehen und fühlen, dann wollen sie nicht mehr zurück.“

Niemand möchte dann mehr den alten Zustand wiederherstellen. Nutzen Sie das Wissen über die Auswirkungen auf die Gesundheit.“ (Ariadna ...2022, zitiert nach UBA 2023, S.42)



3. 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 gesundheitsgefährdende 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 eine 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. Erste Erfahrungen mit der Idee „Superblock“ wurden bereits 2003 im Stadtteil Gràcia gemacht. Zwischen 2015 und 2020 wurden fünf weitere Superblocks umgesetzt, drei sind weitere sind geplant (vgl. Abb. 2) (Umweltbundesamt [UBA], 2023). Geplant ist ein flächendeckendes Netz von 503 Superblocks, welches über das gesamte Stadtgebiet von Barcelona gelegt wird.

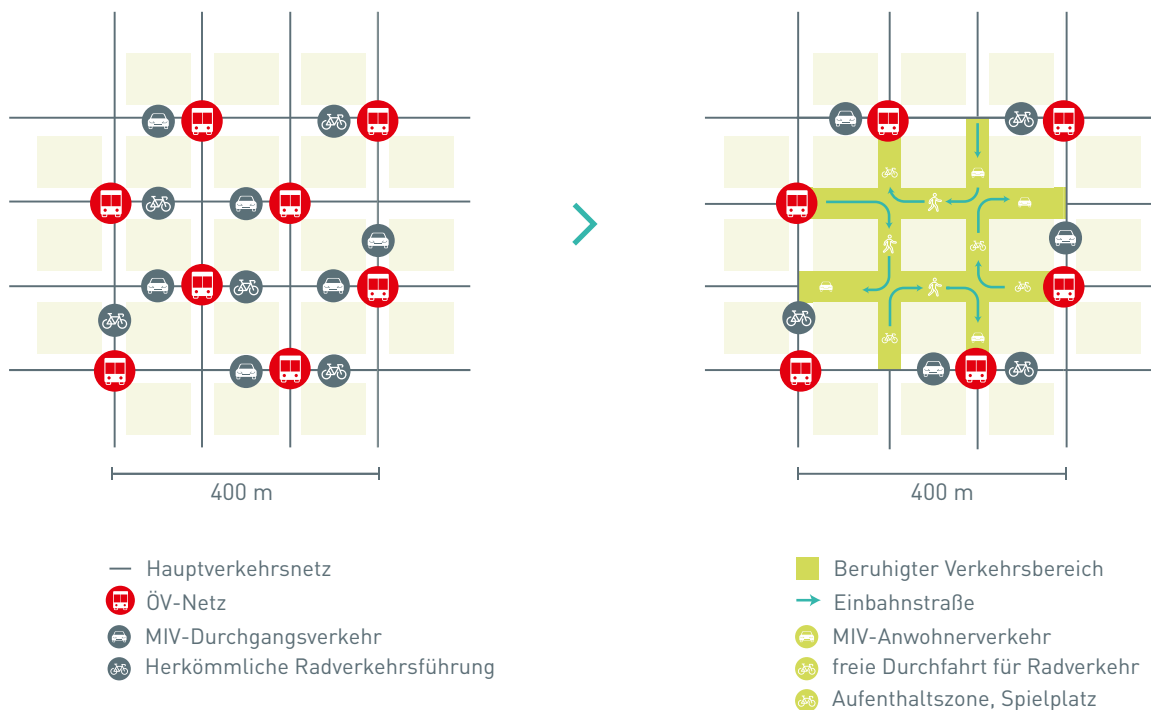


Abb. 1: Schematische Darstellung von Superblocks (vorher/nachher)

Quelle: MOVE forward

Die Umgestaltung erfolgt sukzessive in mehreren Stufen, beginnend bei der Verkehrsorganisation über die temporäre Umgestaltung des öffentlichen Raums bis zur Verfestigung durch permanente bauliche Maßnahmen. 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.

LEGENDE

- Umgesetzte Superblock Gebiete
- Geplante Superlock Gebiete

Stadtbezirke

- 1. Gracia
- 2. Poblenou
- 3. Eixample
- 4. Horta
- 5. Hostafrancs
- 6. Les Corts
- 7. Sant Gervasi – la Bonanova

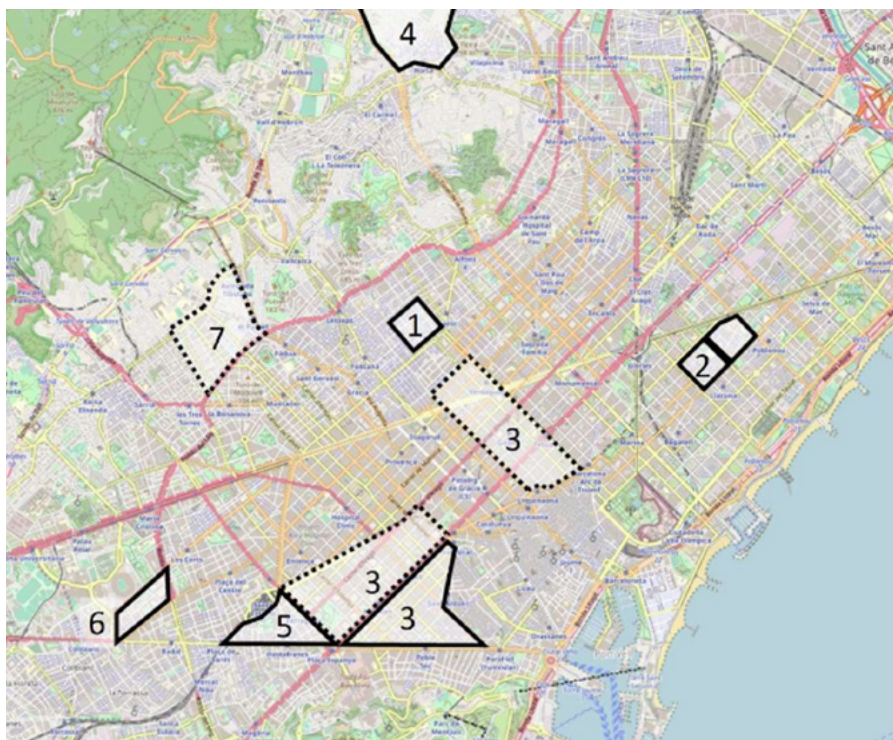


Abb. 2: Umgesetzte und geplante Superblocks in Barcelona
 Quelle: UBA 2023, S. 54

SUPERBLOCKS – NUR EINE STRATEGIE FÜR METROPOLEN?

Wie die baskische Stadt Vitoria-Gasteiz (250.000 EW) beweist, können Konzepte für weniger Kfz-Verkehr und mehr Lebensqualität auch in kleineren Großstädten funktionieren. Fast wie aus einem Verkehrswende-Lehrbuch wurden in Vitoria-Gasteiz drei zentrale Strategien verfolgt: konsequentes Parkraummanagement, Ausbau des ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur sowie Umsetzung von Superblocks.

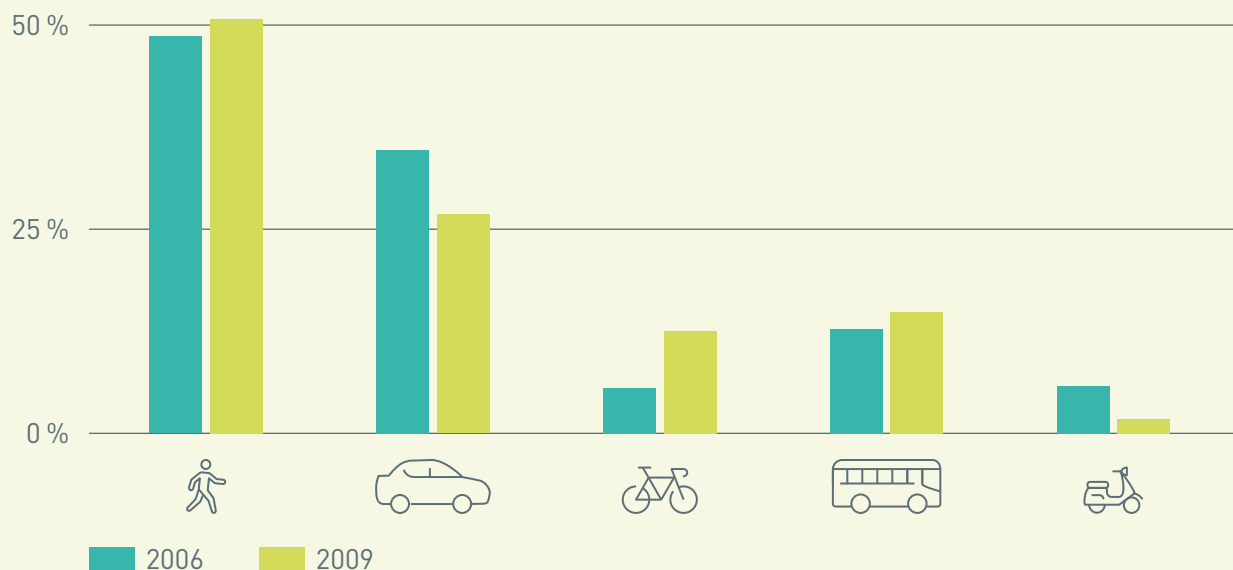
Zwischen 2009 und 2012 baute Vitoria-Gasteiz ihr historisches Zentrum um. In 47 Straßen setzte die Stadt verkehrsberuhigende Maßnahmen um. Diese umfassten die Reglementierung des Durchgangsverkehrs, den Bau neuer Straßenbahnen, eine dichtere Taktung des Busliniennetzes, die Anlage von neuen

Radwegen auf einer Strecke von 150 Kilometern sowie das Aufstellen von Fahrradständern (Linnert, 2015). Der Anteil der Fußwege an allen Flächen stieg von 45 % auf 74 % an (ICLEI – Local Governments for Sustainability, 2014). Als ein Erfolgsfaktor gilt die parallele Realisierung mehrerer Maßnahmen.

Die Einführung der dreifach höheren Kurzzeitparkgebühren im Oktober 2009 ging einher mit einem verbesserten ÖPNV-Angebot. Es wurden 2.000 öffentliche Pkw-Stellplätze reduziert und die freigewordenen Flächen für zwei neue Straßenbahnlinien genutzt. Die erhöhten Parkgebühren wurden zur Finanzierung der Straßenbahn genutzt (Weber et al., 2022).

Modal share Vitoria-Gasteiz

Quelle: (Weber et al., 2022)



3.1 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).

BERLIN

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 Öffentlich-

keitsarbeit. 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. Eine Übersicht verschafft Abb. 3.

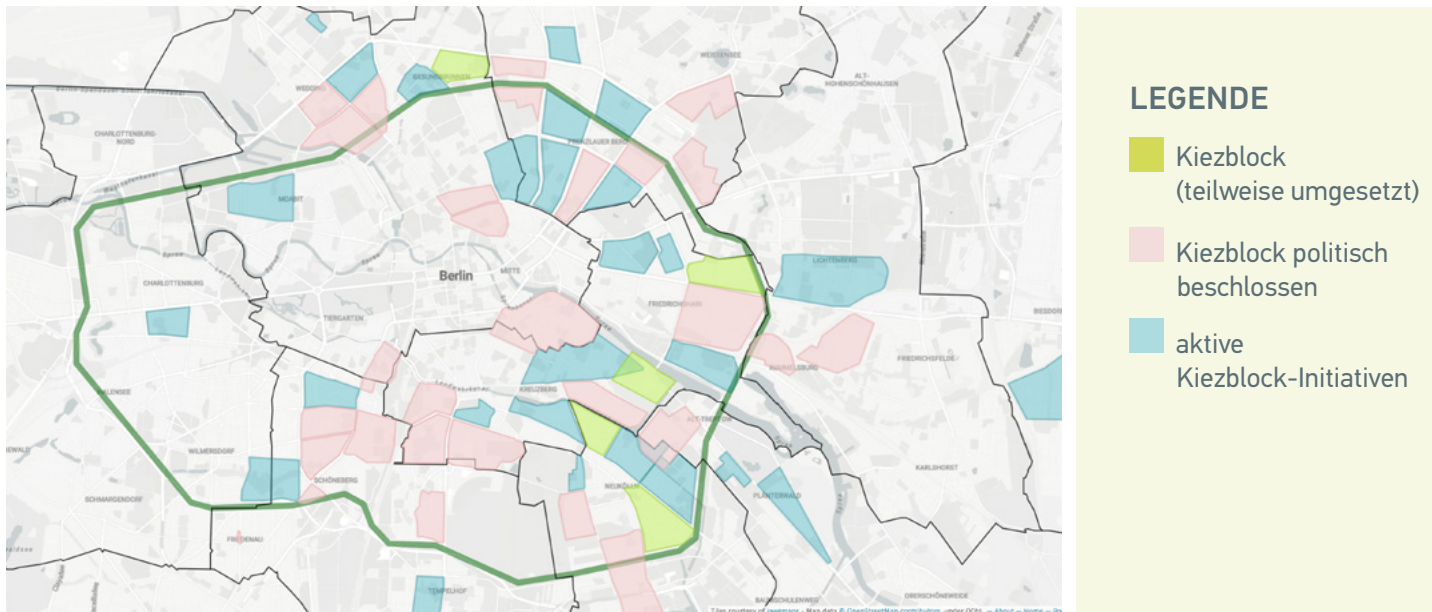


Abb. 3: Geforderte, beschlossene und in der Umsetzung befindliche Kiezblocks in Berlin
 Quelle: Changing Cities/OpenStreetMap

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).



WIEN

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. Seit dem Jahr 2015 wurden erste theoretischen Überlegungen und Visionen von Superblocks in Wien erarbeitet. Mit dem F&E-Projekt SUPERBE wurde im Jahr 2018 eine erste Sondierungsstudie erstellt, die die Potenziale der Umsetzbarkeit von Superblocks im österreichischen Kontext eruiert hat, wofür Wien als ein Fallbeispiel ausgewählt wurde (Frey et al., 2020). Die Ergebnisse haben eine mediale Aufmerksamkeit generiert, das Projekt hat im Jahr 2020 den Mobilitätspreis des Verkehrsclub Österreich (VCÖ) gewonnen.

Im Jahr 2020 wurde das Supergrätzl in das Koalitionsprogramm der neuen sozialliberalen Wiener Landesregierung als eine Strategie zur Unterbindung von Durchzugsverkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erwähnt. Das Konzept eigne sich insbesondere rund um Bildungseinrichtungen, um den Verkehr sicherer zu organisieren, aber auch um die Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren zu erhöhen. Des Weiteren findet das Konzept Eingang in Wiener Strategiedokumente wie die Smart Klima City Strategie sowie den Wiener Klimafahrplan als einer der Hebel zur Erreichung der Klimaziele im Bereich Mobilität. Mit dem Supergrätzl Favoriten befindet sich das erste Wiener Supergrätzl derzeit in Umsetzung (Stand Ende 2023).





Supergrätzl Favoriten

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. Die Umsetzung des Supergrätzls erfolgt in zwei Phasen:

- Im Rahmen einer Pilotphase wurden 2022 der Großteil der neuen Verkehrsorganisation (Errichtung einer zentralen Fußgängerzone als Schulvorplatz sowie Diagonalfilter und Einbahnschleifen zur Unterbindung des Durchzugsverkehrs) umgesetzt sowie mittels temporärer Interventionen wie farblichen Bodenmarkierungen erste Impulse gesetzt. Informations- und Bürger*innenbeteiligungsformate wie Straßenlabore, und -feste sowie Fachspaziergänge wurden durchgeführt; die Ergebnisse der Beteiligung flossen in die darauffolgenden Detailplanungen ein.
- Von Herbst 2023 bis voraussichtlich Herbst 2025 erfolgt die bauliche Umsetzung des Supergrätzl Favoriten. In zwei Bauphasen werden auf 9,5 Hektar insgesamt über 60 neue Bäume gepflanzt, 17 Mikrofreiräume geschaffen sowie Wasserspiele errichtet und Nebenstelen und diverse Sitzmöglichkeiten aufgestellt. Drei Straßenabschnitte im Kern des Supergrätzls werden in der zweiten Bauphase zu einer Fußgängerzone zusammengefasst und gänzlich neu gestaltet mit dem Fokus, mehr Grün und mehr Aufenthaltsqualität ins Grätzl zu bringen. In Summe werden etwa 30 % der Stellplätze im öffentlichen Raum aufgelöst und für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt.
- Viele verkehrsberuhigende Maßnahmen der Vergangenheit wurden nicht unter dem Namen „Superblock“ umgesetzt. Eine Darstellung¹ von Radlobby Wien bzw. der Fußgänger*inneninitiative „Geht-doch“ belegt, dass es in Wien bereits eine Vielzahl von punktuellen Verkehrsfiltern und flächigen, Superblock-ähnlichen Strukturen gibt.

1 <https://www.radlobby.at/superblock-grundkarte>

3.2 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 Neighbourhoods (LTN) an. Mini-Hollands sind kleine „Superblocks“, die insbesondere in Londoner Stadtrandgebieten in großem Maßstab umgesetzt werden und belegen, dass Verkehrsberuhigung nicht allein ein Innenstadthema 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).

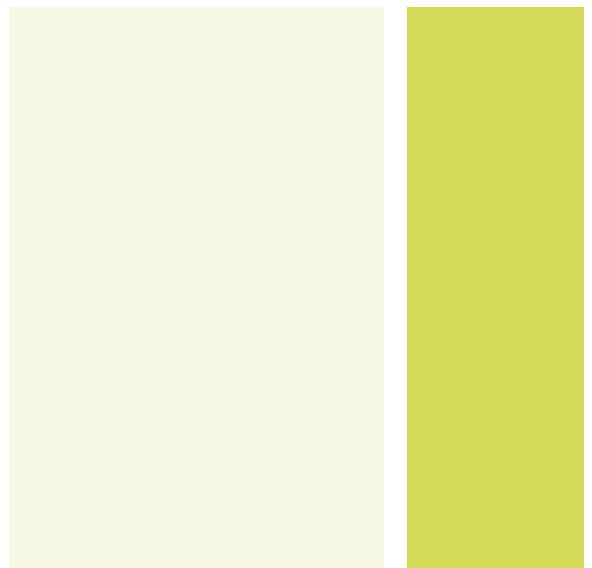
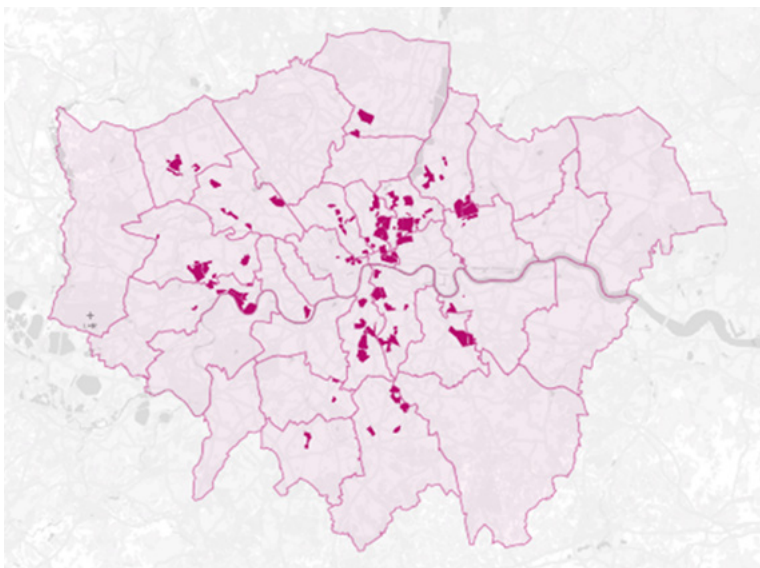


Abb. 4: Low Traffic Neighbourhoods in Londoner Bezirken (2020 bis 2022)
 Quelle: Aldred & Thomas, 2023

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 ².

Auch langfristig zahlen sich die Maßnahmen aus: seit 2015 ist in Gent die Pkw-Besitzquote von 1,2 auf 1,0 pro Haushalt³ 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. Auf der weiteren Agenda steht inzwischen auch, die Auswirkungen der innerstädtischen Verkehrsberuhigung auf die Region zu untersuchen und mögliche Lösungen zu diskutieren.



² Vortrag von Wim Schuddinck, City of Ghent, anlässlich des International Superblock Meeting, 22.–25.03.2023 in Barcelona

³ ebenda

3.3 ALLGEMEINE DEFINITION VON SUPERBLOCKS

So plakativ das Superblock-Konzept auf den ersten Blick wirkt, so unscharf ist es bei detaillierterer 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.



4. METHODISCHES VORGEHEN IM PROJEKT TUNE OUR BLOCK

Um das Planungskonzept *Superblock* nicht nur auf einer theoretischen Ebene, sondern auch in der praktischen Umsetzung zu beleuchten, wurden die beiden Städte Berlin und Wien als Fallbeispiele und Reallabore tiefgehend

analysiert. Ziel war es, verschiedene Umsetzungspfade und Beteiligungsstrategien zu entwickeln und auszuwerten. Entscheidend war dabei die intensive Interaktion zwischen Forschung und Praxisakteuren.

4.1 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 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 (Sen-MUVK) 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. Die zentralen Ergebnisse sind in Kapitel 6 dokumentiert.

1. **Fachforum, 28.09.2021:** Verwaltungsverfahren
2. **Fachforum, 15.02.2022:** Definition „Kiezblock“
3. **Fachforum, 10.06.2022:** Zivilgesellschaft als Ressource
4. **Fachforum, 30.11.2022:** Wirkungen und Evaluationsmethoden
5. **Fachforum, 26.04.2023:** Wirtschaftsverkehr
6. **Fachforum, 25.01.2023:** Auswertung, Bilanz, Ausblick

Wissenschaftliche Begleitung im 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.

4.2 REALLABOR WIEN

Neben dem in der Umsetzung befindlichen Supergrätzl Favoriten stand das von einer lokalen Initiative geforderte Supergrätzl Lichtental im Fokus des Wiener Reallabores.

Supergrätzl Lichtental

Die pilothafte Umsetzung des Supergrätzl Favoriten hat das Planungskonzept Superblock in Wien bekannter gemacht. Unter anderem gründete sich daraufhin die Lokale-Agenda-21-Gruppe „Supergrätzl Lichtental“. Dabei handelt es sich um eine Gruppe von Anwohner*innen, die für ihre Nachbarschaft ein Supergrätzl fordern. Im Rahmen des Projekts TuneOurBlock wurde die Lokale-Agenda-Gruppe als bottom-up-Initiative von den Wiener Projektpartner*innen unterstützt und zugleich forschend begleitet. Ziel war es, Erkenntnisse zu gewinnen, wie ein „Empowerment“ von bottom-up-Initiativen gelingen kann, sodass diese Superblocks für ihr Wohnviertel effektiv einfordern können. Entsprechend fanden über die Projektlaufzeit diverse Projekte und Vorhaben statt, die gemeinsam mit der Initiative geplant und durchgeführt wurden:

- Verkehrszählung – im Sinne der Citizen Science wurden den Mitgliedern der Lokale-Agenda-Gruppe im Rahmen eines Workshops die methodischen Grundlagen für die Durchführung einer wissenschaftlichen Verkehrszählung vermittelt, die die Gruppe in der Folge selbständig durchführen konnte.
- Envisioning/Backcasting – gemeinsam mit der Lokale-Agenda-Gruppe fanden drei Workshops statt, um die Methode Envisioning/Backcasting für die Umsetzung des Superblock-Ansatzes zu erproben. Die Methoden sollten der Lokale-Agenda-Gruppe bei ihrer Zieldefinition helfen und sie beim Erstellen eines Zeitplans unterstützen.
- Co-kreative Gestaltung von Planungsmaterialien – in einem co-kreativen Setting wurde gemeinsam mit der Lokale-Agenda-Gruppe ein Verkehrskonzept für ein Supergrätzl Lichtental entworfen mitsamt potenzieller Baumstandorte.
- Augmented/Virtual Reality Workshop – gemeinsam mit der Lokale-Agenda-Gruppe wurde ein Workshop durchgeführt, in dem Teilnehmende anhand von augmented/virtual reality erprobten, wie der öffentliche Raum anderweitig genutzt werden könnte. Die Teilnehmenden konnten in ausgewählten Straßenzügen des Gebiets den Anteil parkender Autos sowie den Anteil an Begrünungsmaßnahmen im öffentlichen Raum verändern. Somit sollten sie dazu angeregt und inspiriert werden, den Status quo des öffentlichen Raums nicht als unveränderlich wahrzunehmen.
- Spiel-Platz-Straße-Straßenfest – im Juni 2023 wurde ein Straßenabschnitt im Kern des Lichtentals für zwei Tage für den motorisierten Verkehr gesperrt, um dort ein Straßenfest durchzuführen. In Kooperation mit dem angrenzenden Jugendzentrum fanden u. a. Fahrradparcours statt.
- Gemeinsam-Planen-Workshops – in insgesamt sieben Workshoprunden wurden gemeinsam mit den Anwohnenden Pläne für ein Supergrätzl diskutiert. Die Ergebnisse wurden im Rahmen einer Ausstellung präsentiert.

Als Lokale-Agenda-21-Gruppe ist die Initiative teilinstitutionalisiert: Sie hat einerseits die Möglichkeit, ihre regelmäßigen Treffen in einem von der Lokalen Agenda 21 zwischen genutzten Nachbarschaftsraum stattfinden zu lassen. Andererseits gibt es regelmäßige Austauschtreffen zwischen den Lokale-Agenda-21-Gruppen und der Bezirksvorstehung, wodurch die Themen und Anliegen der Gruppe unmittelbar an die Politik übermitteln werden können. Als Herausforderung für die Umsetzung eines Supergrätzls im Lichtental erwies sich, dass keine expliziten politischen Ziele auf lokaler Ebene die Ideen der Agenda-Gruppe stützen. Einen Anknüpfungspunkt bietet allerdings das Ziel, einzelne Straßenzüge innerhalb des Grätzls im Sinne der Klimaanpassung umzugestalten.



Abb. 5: Lichtenthal Potenzialanalyse – Verkehrsorganisation neu
Quelle: studio LAUT, Dokument Verkehrskonzepte, S. 4



Abb. 6: Beteiligte Städte des Treffens in Barcelona, März 2023
 Quelle: Ajuntament de Barcelona 2023

4.3 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).

Abbildung 7 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 notwendi-

gen 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 stadtwert ausgerollt werden und dass diese Form der Gestaltung und Nutzung des urbanen Raums als „Neue Normalität“ wahrgenommen wird („Institutionalizing“).

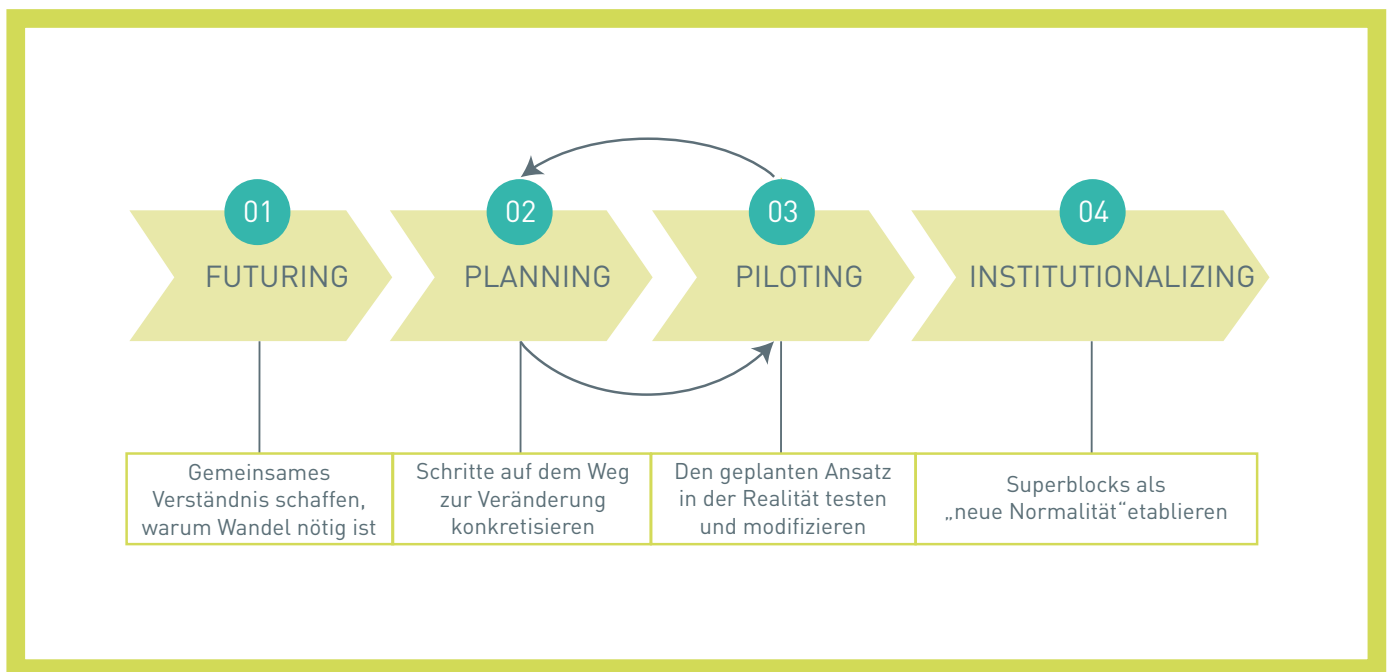
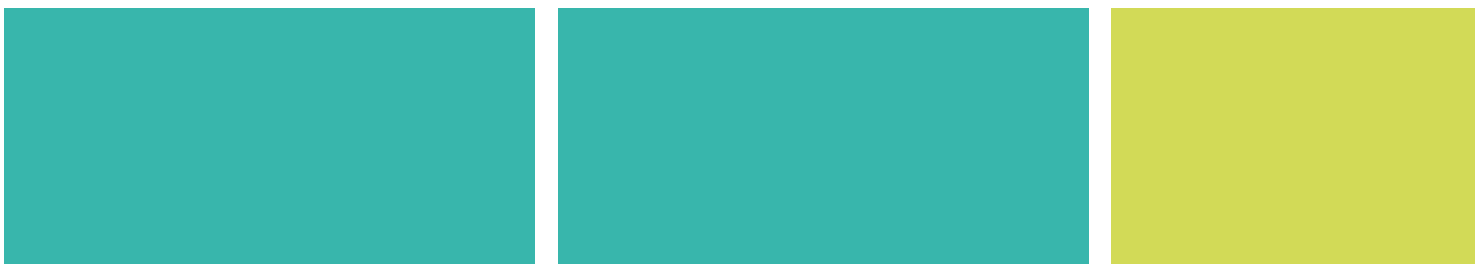


Abb. 7: Idealtypischer Umsetzungsprozess der Superblock-Strategie

Quelle: TuneOurBlock Projektkonsortium



5. ERFAHRUNGEN MIT DER UMSETZUNG VON SUPERBLOCKS

In diesem Kapitel werden zentrale Erkenntnisse für die erfolgreiche Umsetzung von Superblocks vorgestellt, die sich anhand der Fallbeispiele Wien und Berlin, aber auch durch die Diskussionen im Städtenetzwerk herauskristallichten. Dabei ist der unterschiedliche Verfahrensstand in

den jeweiligen Städten Wien und Berlin zu beachten (vgl. Kapitel 3). Während in Wien zunächst lediglich ein Superblock als Pilotprojekt realisiert wird, kann Berlin bereits auf eine Reihe von Umsetzungsprozessen zurückblicken.

5.1 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 fokussieren 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 zurückzuführen 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 „Neuorientierung 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 Wohlempfinden 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 Städtetzwerk 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-Projektes 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 (Ruhrort 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.

5.2 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 Handlungsleitfaden 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:

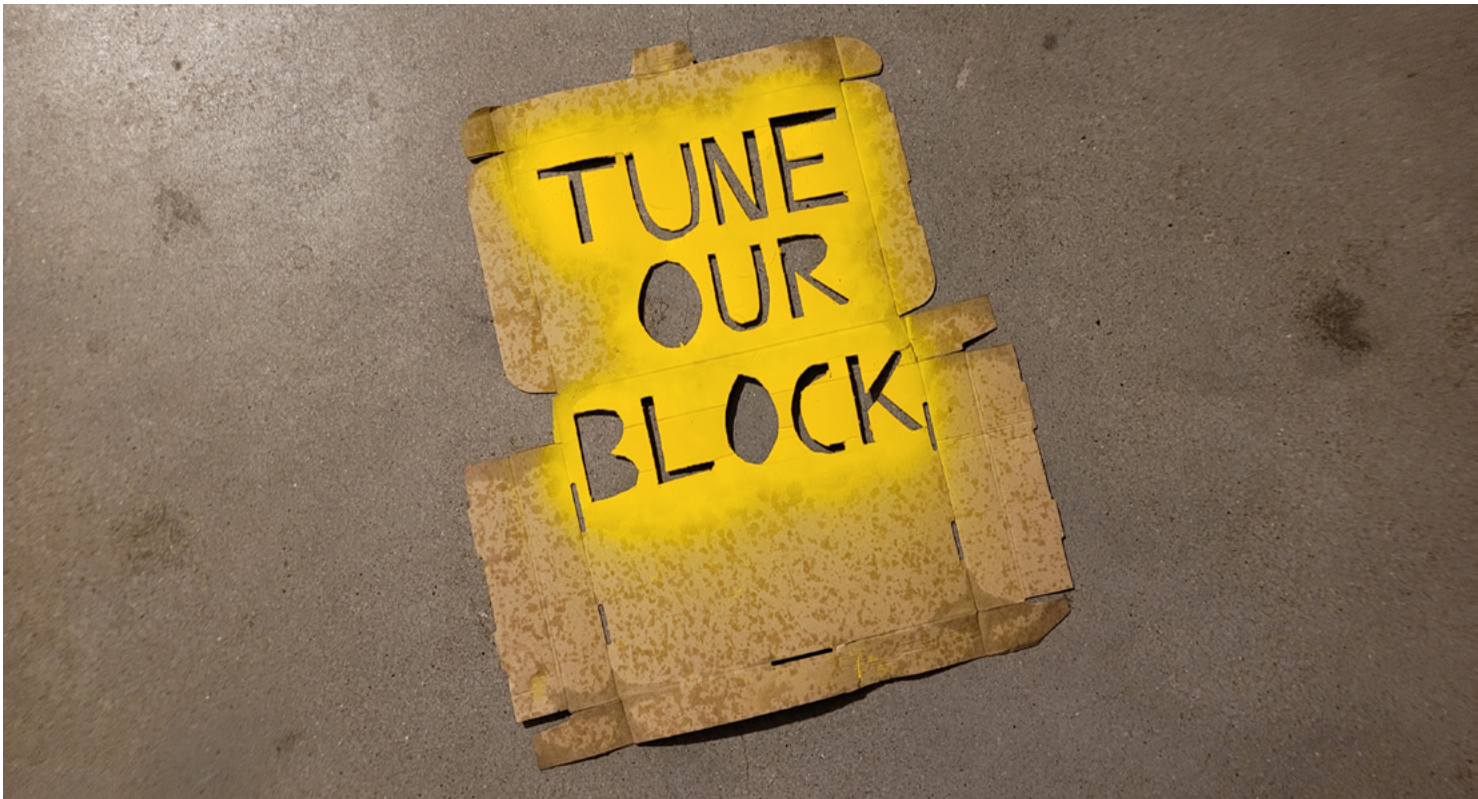
1. Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden
2. Flächen temporär umverteilen
3. Straßenraum dauerhaft umgestalten und entsiegeln

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 Planung der Wiener Supergrätzl erfolgt über die gesamtstädtischen Dienststellen in engem Austausch mit der Bezirksvorstehung und lokalen Akteur*innen in zwei Phasen: eine erste strategisch-konzeptionelle Phase, in der Gestaltungspotenziale und Umsetzungsmöglichkeiten skizziert werden. In dem Rahmen werden auch Partizipationsformate mit der Bevölkerung, lokalen Gewerbetreibenden und lokalen Stakeholdern durchgeführt. In einer zweiten Phase wird das Konzept an die für Detailplanungen zuständigen Dienststellen weitergegeben.

Unterschiedliche organisatorische Rahmenbedingungen und die teils sehr verschiedenen Verwaltungsprozesse in den jeweiligen Städten sind für die erfolgreiche Umsetzung eines Superblock-Konzepts unbedingt zu berücksichtigen. 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.



Neben dem Instrument der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung über die StVO kann auch die „Widmung“ der Straße, also deren Bestimmung für die grundsätzliche Nutzung, als Instrument genutzt werden. Hier sind die Regelungen der Bundesländer in den Straßengesetzen maßgeblich. Die konkrete Anwendung bzw. Interpretation der Normen wird in den Berliner Bezirken sehr verschieden praktiziert:

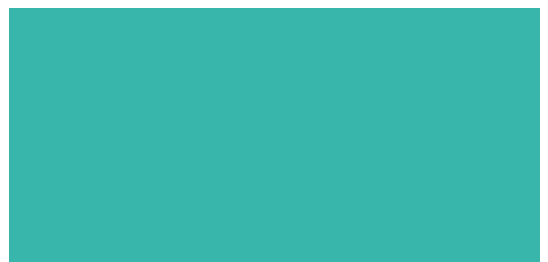
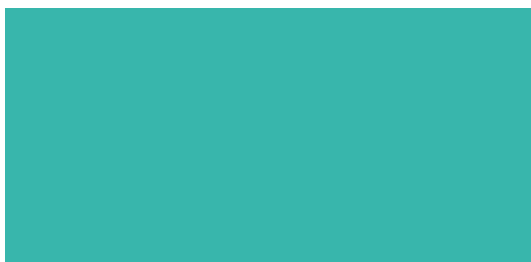
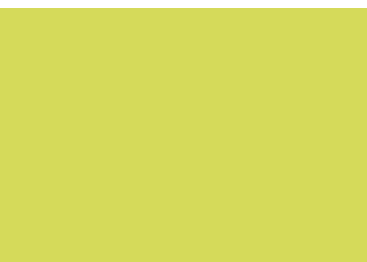
- **Die „Performer“:** Zu den „Performern“ gehört das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, das eine gerichtliche Klärung einkalkuliert und den Anspruch hat, „ins Tun zu kommen“. Kiezblocks sollen im gesamten Bezirk flächendeckend (15 Plangebiete) umgesetzt werden. Dafür wurden ein standardisiertes Verfahren erarbeitet sowie eine informative Webseite aufgebaut und mit einer Kampagne „x-hain beruhigt sich“ verknüpft.
- **Die „Pragmatischen“:** Bezirke wie Mitte oder Schöneberg wollen möglichst schnell sichtbare Erfolge erzielen und setzen ähnlich wie Friedrichshain-Kreuzberg Maßnahmen zügig um, beschränken sich aber ausdrücklich auf sogenannte „Kiezblocks light“. Hier handelt es sich in erster Linie um verkehrslenkende Maßnahmen (Diagonalsperren, Einbahnstraßen) und niedragschwellige Platzmöblierungen. Weitere Schritte sollen erst folgen, wenn der erste Schritt etabliert und akzeptiert ist.

- **Die „Vorsichtigen“:** Ein alle Bezirke betreffendes Problem ist die große Unsicherheit, Maßnahmen, die den MIV einschränken, rechtssicher umzusetzen. Die „Vorsichtigen“ planen erst dann einen Kiezblock, wenn rechtssichere Verfahren sichergestellt sind.
- **Die „Experimentellen“** haben ebenfalls Bedenken, Maßnahmen rechtssicher umzusetzen, und nutzen daher zunächst das Instrument der „Experimentierklausel“ gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO, um Maßnahmen temporär zu implementieren, deren Wirkungen zu ermitteln und Erfahrungen für die anschließende Verstärkung zu sammeln.

In Österreich generell und im Falle des Wiener Supergrätzls ist der Aspekt der rechtssicheren Anordnung dagegen kein Hindernis. In Österreich ist die Anordnung der für einen Superblock notwendigen Maßnahmen wie die Errichtung von Modal- und Diagonalfiltern sowie die Anordnung von Straßen zugunsten der Fußgänger*innen durch die StVO rechtlich gedeckt und bedarf „lediglich“ des politischen Willens und der Zustimmung der Verkehrssicherheitsbehörde.

Weitere Implementierungshürden aus Sicht der Stadtverwaltungen:

- **Personalmangel:** Der Wandel der Straßen- und Tiefbauämter von einer anordnenden, bauenden zur konzeptionell arbeitenden Behörde, die die Zusammenarbeit mit anderen Ressorts (Stadtplanung, Freiraumplanung) und der Zivilgesellschaft organisieren soll, gelingt nicht nur in Berlin, sondern auch in anderen Städten nicht immer reibungslos. Da zusätzliche Aufgaben zu übernehmen sind, reichen die bisherigen Kapazitäten und Kompetenzen der traditionell in der Verkehrsplanung arbeitenden Ingenieur*innen oftmals nicht aus. Deshalb – und wegen des allgemeinen Fachkräftemangels – wird von manchen Berliner Bezirksämtern Fachpersonal für Beteiligung und kommunikative Aufgaben eingestellt und damit Ingenieur*innen entlastet (Stein & Bauer, 2023).
- **Zivilgesellschaft:** Die in Berlin gut organisierte Zivilgesellschaft bietet Chancen, die Verwaltung von Aufgaben zu entlasten – eine Erfahrung, die im Austausch des Städtenetzwerkes bestätigt wurde. Hilfreich sind sogenannte intermediäre Institutionen, die den gesamten – oft mehrjährigen – Umsetzungsprozess begleiten und bei einzelnen Aufgaben die Verwaltung unterstützen. In Berlin übernimmt diese Aufgabe der Verein Changing Cities. Wichtig für eine derartige Zusammenarbeit sind die klare Definition der verschiedenen Rollen und eine transparente Aufgabenteilung.
- **Interdisziplinarität:** Der verkehrliche, gestalterische, soziale und ökologische Transformationsprozess des öffentlichen Raums erfordert die enge Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachdisziplinen. Die Notwendigkeit ressortübergreifender Zusammenarbeit wird in vielen Verwaltungen erkannt, ist aber aufgrund der „versäulten Organisationsstrukturen“ längst noch keine etablierte Selbstverständlichkeit. Sie gelingt dort gut, wo Führungskräfte die Koordination zur „Chefsache“ machen und wo Organisationsstrukturen ressortübergreifende Projektarbeit fördern. In Barcelona wurde eine schlagkräftige, interdisziplinär zusammengesetzte Stabsstelle unter der Führung des Bürgermeisteramtes eingerichtet. Hier arbeitet ein hochmotiviertes Team von Verkehrs- und Stadtplaner*innen, Architekt*innen sowie Freiraumplaner*innen eng zusammen. Durch den interdisziplinären Austausch und schnelle Abstimmungsprozesse „auf kurzem Weg“ können Superblocks effizient umgesetzt werden.
- **Finanzierung von Maßnahmen:** Eine gesicherte finanzielle Unterstützung ist entscheidend für die Umsetzung von Superblocks, diese muss durch eine politische Festlegung gesichert sein. Dies stellt auch sicher, dass in der Kommunikation keine falschen Erwartungen hinsichtlich der geplanten Maßnahmen geweckt werden.



DEN STRASSENRAUM UMGESTALTEN – EINE RESSORTÜBERGREIFENDE AUFGABE (BARCELONA)

Die Umsetzung der Superblocks geht weit über reine verkehrlenkende Maßnahmen hinaus. Der verkehrliche, gestalterische, soziale und ökologische Transformationsprozess des öffentlichen Raums erfordert die enge Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachdisziplinen, keine einfache Aufgabe in einer immer noch „versäulten“ Ressortstruktur der kommunalen Verwaltung. In Barcelona wurde eine schlagkräftige, interdisziplinär zusammengesetzte Stabsstelle unter der Führung des zweiten Bürgermeisters eingerichtet. Hier arbeitet ein hochmotiviertes Team

aus den Bereichen Stadtplanung, Mobilität, Infrastruktur und Ökologie, unterstützt durch das Team des Chefarchitekten, eng zusammen. Damit ist sowohl die politische Rückendeckung wie auch die zügige, kompetente Abstimmung und gestalterisch anspruchsvolle Bearbeitung der Superblocks gesichert. Die Entscheidung für diese projektbezogene, interdisziplinäre Arbeitsstruktur wurde 2014 getroffen, nachdem die Umsetzung der Superblocks als gesamtstädtische Transformationsstrategie verankert wurde (UBA, 2023).

Quelle: Ajuntament de Barcelona



5.3 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. Zugespielt 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 Fuß Gehen fördern. Grünanlagen, 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 beispielsweise 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.

5.4 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 Supergrätzels 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 Städtenetzwerk 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!“).

5.5 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 Superblock 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 müssen, 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 beob-

achten, 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 Personalaufwand. Eine Vergabe mehrerer Beteiligungsverfahren an einen Auftragnehmer 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.



Zivilgesellschaftliche Initiativen können die Verwaltung durch Übernahme bestimmter Aufgaben unterstützen. Nicht bewährt hat sich allerdings die Erarbeitung von Kiezblock-Konzepten durch Initiativen wie beispielsweise im Berliner Wrangelkiez. Die Enttäuschung, bestimmte Maßnahmen nicht umsetzen zu können, war für den Prozess insgesamt nicht förderlich. Andererseits arbeiten beispielsweise mehrere Kiezblock-Initiativen an eigenen Vorschlägen für die Gestaltung von Modalfiltern, andere unterstützen die Verwaltung bei der Durchführung von Beteiligungsveranstaltungen.

Auch in Wien Lichtental hat sich ein Planungsworkshop, den die Lokale-Agenda-21-Gruppe im Grätzl durchgeführt hat, bewährt. Positiv wahrgenommen wurde, dass hier auf Augenhöhe von Nachbar*in zu Nachbar*in gesprochen worden ist. Der durchaus innovative Ansatz, jeden im Gebiet befindlichen Straßenzug im Maßstab 1:50 als Straßenquerschnitt auszudrucken und anhand dieser in den jeweiligen Straßen mit Nachbar*innen und Passant*innen zu sprechen, hat sich hier als erfolgreich erwiesen. Durch die Nähe der Anwohner*innen zum Kiez kann wichtiges, nicht zu vernachlässigendes lokales Wissen genutzt 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 Zeitungsnewsletter, 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 Beteiligungsformaten, 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.

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.

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.

Aufgrund des Maßstabs der Quartiersebene, des holistischen Ansatzes des Supergrätzl Favoriten und des pilothaften 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.



BOTTOM-UP-ENGAGEMENT VON BÜRGER*INNEN BRAUCHT STRUKTUREN (BERLIN)

Bürger*inneninitiativen für Superblocks sind ein wertvoller und treibender Faktor für Transformationsprozesse in Städten. Die Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass ein organisiertes Netzwerk (Changing Cities e.V.) und der richtige politische Hebel (Einwohnerantrag) Kiezblocks erfolgreich auf die politische Agenda setzen, kann dass durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit die mediale Berichterstattung beeinflusst werden kann. Changing Cities übernimmt im Wesentlichen drei Funktionen:

Der Verein unterstützt Bürger*innen, die sich üblicherweise nicht politisch engagieren. Mit einer praktischen Anleitung wie dem „HowTo Kiezblock“ wird beschrieben, wie eine Bürger*inneninitiative gegründet wird. Mit monatlichen Online-Veranstaltungen (die „Kiezblock-Runde“) und Beratungsangeboten („Dr. Kiezblock“) werden niedrigschwellig viele Fragen zur Organisation einer Initiative beantwortet. Ein weiteres Beratungselement sind die „Empfehlungen für Superblocks“ (ESu), die sowohl zivilgesellschaftlichen Gruppen als auch Verwaltungen Hilfestellung geben, mit welchen Maßnahmen Superblocks umgesetzt werden können.

Der entscheidende Erfolgsfaktor für eine starke bottom-up-Bewegung ist in Berlin der sogenannte Einwohnerantrag, ein Instrument der direkten Demokratie. Dafür muss ein bestimmtes Quorum an Unterschriften (1.000 Unterschriften) erreicht werden. Insgesamt 30 Kiezblock-Projekte wurden auf diesem Weg auf die Agenda der jeweiligen Bezirksverordnetenversammlung (BVV) gesetzt.

Zum anderen tritt Changing Cities stadtweit als Lobbyakteur für Kiezblocks auf. Der Verein legt einen starken Fokus auf Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, platziert die Vision einer verkehrsberuhigten Stadt und verleiht den berlinweiten Initiativen eine öffentliche Präsenz. Changing Cities schafft es somit, dem sehr lokalen, stets auf ein bestimmtes Wohnquartier fokussierten Engagement eine stadtweite Stimme und Öffentlichkeit zu verleihen.

Weitere Infos unter:

www.kiezblock.de und www.changing-cities.org/kampagnen/superblocks-bundesweit/

5.6 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 Superblocks auf Eis gelegt. Eine ähnliche Erfahrung machte auch Berlin, wo nach der Abgeordnetenhauswahl vom 12. Februar 2023 die finanzielle Unterstützung für die Umsetzung von Kiezblocks 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 Stadträt*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,

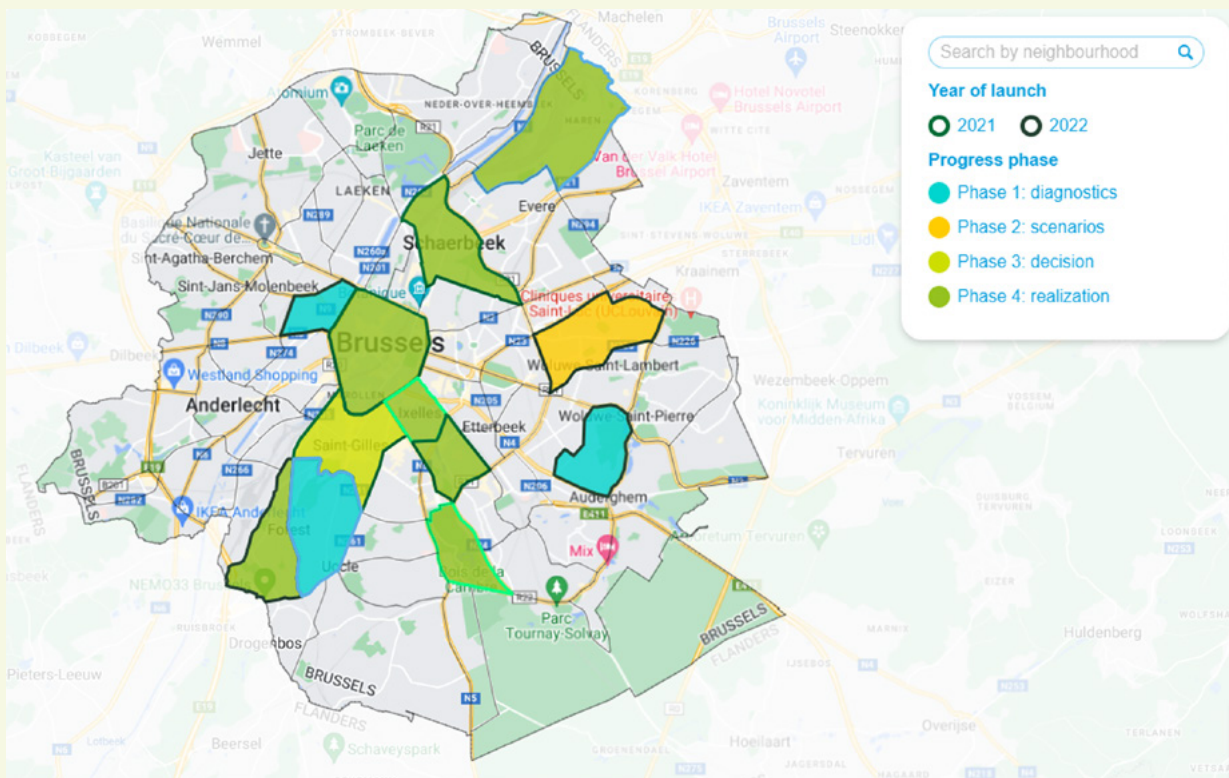
Einzelhandel und Gastronomie profitieren, persönliche Begegnungen in der Nachbarschaft nehmen zu, der öffentliche Raum wird attraktiver: grüner, leiser und weniger heiß.

DAS BESTE AUS VERSCHIEDENEN STRATEGIEN KOMBINIEREN (BRÜSSEL)

Mit dem „Good Move Brussels“-Plan hat die Region Brüssel Hauptstadt im Jahr 2020 einen strategischen Plan entworfen, der den aus Gent bekannten „Circulation Plan“ mit dem Konzept der „Low Traffic Neighborhoods“ verbindet: Insgesamt wurde die Hauptstadtregion in 63 „Maschen“ aufgeteilt, welche anhand von Achsen an den Außenkanten verkehrsberuhigt werden sollen, u. a. indem – analog zum Circulation Plan – der Durchgangsverkehr innerhalb der Maschen unterbunden werden soll. Innerhalb der Maschen sollen dann insgesamt 50 Low Traffic Neighborhoods entstehen. Die Umsetzung des Plans ist jedoch aktuell ins Stocken geraten: Lediglich sieben Low Traffic Neighborhoods befinden sich derzeit

in Umsetzung – weniger als ursprünglich geplant. Der Grund ist, dass die Umsetzung lokal auf erheblichen Widerstand gestoßen ist und einige Bezirke daher den Plänen kritisch gegenüberstehen. Wie schnell und in welchem Ausmaß die Umsetzung „Good Move“-Plans gelingt, der im Übrigen den SUMP Award 2020 gewonnen hat, bleibt also weiter zu beobachten (Brussels Mobility, o.J.). Inzwischen mehren sich auch Stimmen – wie die des Brüsseler Stadtbaumeisters –, die neben den o.g. strategischen Elementen eher ein Bündel kleiner Eingriffe in den ‚gewöhnlichen Straßenraum‘ fordern, um eine Abkehr der autozentrierten Straßenplanung einzuläuten (Borret, 2021).

Quelle: <https://lowtrafficneighbourhoods.brussels/>



UMGANG MIT GEGENARGUMENTEN (BARCELONA)

Aktuell erfahren europaweit viele Städte erheblichen (politischen) Gegenwind bei der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen. Die Stadt Barcelona hat aus ihren ersten Superblock-Projekten im Stadtteil Poblenou gelernt und inzwischen den Austausch mit der Bevölkerung bei der Planung der weiteren Superblocks intensiviert. Festgestellt wurde häufig ein verzerrtes Meinungsbild in den Medien, wenn beispielsweise laute Widersacher in der Presse viel Gehör finden, die ruhige, aber zustimmende Mehrheit der Bevölkerung jedoch kaum zu Wort kommt. In Barcelona war es erfolgreich, weniger die verkehrspolitischen Ziele als frühzeitig den Gewinn für Anwohnende und Gewerbetreibende zu kommunizieren: 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, Umwelt- und Klimaschutz, wie die Evaluation des Superblocks Sant Antoni der Jahre 2018 bis 2023 belegt (Ajuntament de Barcelona 2023):

- + 25.000m² mehr Fläche für Fußgänger
- + 38 % Umsatzsteigerung im Einzelhandel
- + Steigerung von fünf sozialen Aktivitäten im Jahr auf mehr als 30
- + 20 % weniger Autoverkehr in der gesamten Nachbarschaft
- + 25 % NO₂/17 % PM10: weniger Stickstoff- und Feinstaub-Emissionen

Transformationsprozesse lösen Widerstand aus, das ist zunächst normal. Als bedeutsam für die langfristige Akzeptanz erweisen sich die intensive Kommunikation mit der Bürgerschaft, eine mutige Kommunalpolitik mit einer klaren Vision für die Zukunft der Stadt und eine agile Verwaltung.

5.7 WIRKUNGEN 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 auszuräu-

men. 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.

Ogleich 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

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.

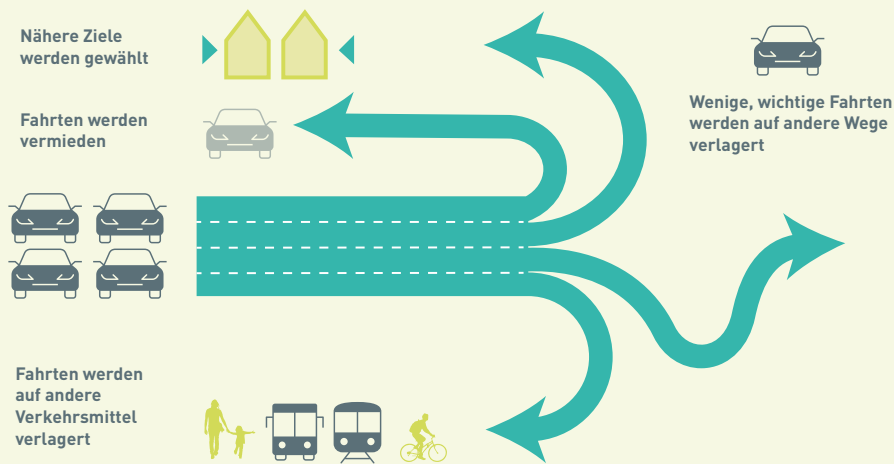


Abb. 8: Anpassungsverhalten an Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Quelle: Leo Pröttel

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.

4 Vortrag von Wim Schuddinck, City of Ghent, anlässlich des International Superblock Meeting, 22.–25.03.2023 in Barcelona

WIRKUNGEN: LONDONS LOW TRAFFIC NEIGHBOURHOODS (LTN)

Die Wirkung der LTN wurde in London umfassend untersucht:

- Verglichen mit der Vergleichsperiode 2018/2019 sank die Zahl an Verkehrsverletzten in LTN 2020 um 50 %, vor allem im Fußverkehr (Goodman et al., 2021).
- Eine Metaanalyse von Verkehrsdaten in 46 LTN in elf Londoner Bezirken zeigt, dass motorisierter Verkehr in den Wohnstraßen nach Einführung der LTN im Durchschnitt um 47,8 % abnahm. Im Gegensatz dazu veränderte sich der Verkehr auf den Hauptstraßen nicht grundlegend. Je nach Berechnung variieren die Daten zwischen einer Abnahme von 1,7 % und einer Zunahme von 3,7 % (Thomas & Aldred, 2023).
- Personen, die in LTN wohnen, besitzen mit größerer Wahrscheinlichkeit kein Auto. Jene, die ein Auto besitzen, nutzen dieses seit Umsetzung der LTN zunehmend weniger (Aldred & Goodman, 2020).
- LTN fördern aktive Mobilität: Von 2016 – 2021 gingen Anwohnende in LTN im Durchschnitt 62 Minuten pro Woche mehr zu Fuß und fuhren 43 Minuten pro Woche mehr mit dem Rad als vorher (Aldred, R., Goodman, A., & Furlong, J, 2021) (Aldred et al., 2020).
- Eine Studie im Londoner Stadtteil Islington fand heraus, dass Stickstoffdioxid durch die LTN abnahm – und zwar nicht nur um 5,7 % im LTN selbst, sondern auch um 8,9 % auf den angrenzenden Straßen (Yang et al., 2022).
- Obwohl es zu Beginn einige laute Stimmen gegen LTN gab, sieht es die Mehrheit mittlerweile anders: Eine Studie von Redfield & Wilton Strategies erfasste, dass 58 % aller Londoner*innen für die Umsetzung von LTN sind, während sich nur 17 % dagegen aussprechen (Redfield & Wilton Strategies, 2023).

Diese Zahlen zeigen die Wirksamkeit Superblock-ähnlicher Maßnahmen, auch über die Verkehrssicherheit hinaus. Obwohl sie sich weniger mit der Aufenthaltsqualität in den Wohnvierteln beschäftigen, bieten die Forschungsergebnisse gute Belege dafür, dass sich der Verkehr nicht verlagert und Gesundheitseffekte auch über das verkehrsberuhigte Gebiet hinaus wirksam sind.

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.



5.8 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 TuneOurBlock 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 Verschwörungsmäthen 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 erfolversprechender 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.



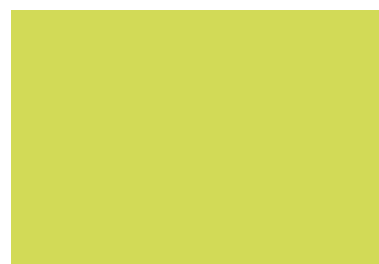
6. AUSBLICK

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 Transformationskonflikte 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 Städteternetzwerks 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.



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).** Pla 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://mobilitate-mobilitateit.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>
- 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>

- 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., Lavery, A. A., Thomas, A. & Aldred, R. (2021).** The Impact of 2020 Low Traffic Neighbourhoods 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/uis-xmlui/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>
- 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/>
- 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%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/Supergratzl_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://smarttransportpub.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>

DANKSAGUNG

Das gesamte Projektteam bedankt sich herzlich bei allen, die das Projekt unterstützt haben!

Dieser Dank gilt besonders den Praxispartnern in verschiedenen Kommunen sowie Kolleginnen und Kollegen des internationalen Städtenetzwerkes, die mit ihrer Kompetenz und den Erfahrungen nicht nur ihre wertvolle Zeit investiert haben, sondern auch viel Wissen für das Projekt geliefert haben.

Nicht zuletzt danken wir den Fördermittelgebern der EU sowie dem Bundesministerium für Bildung und Forschung, vertreten durch den Projektträger DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), für die Förderung des Forschungsprojekts.

IMPRESSUM

Herausgeberschaft Deutsches Institut für Urbanistik

Projektteam/Autor*innen

Uta Bauer (Difu)

Lisa Ruhrort (Difu)

Valentin Gebhard (Stadt Wien)

Florian Lorenz (studio LAUT)

Georg Wieser (studio LAUT)

Ulrich Leth (TU Wien)

Valentina Haas (Changing Cities e. V.)

Nicolina Kirby (RIFS)

Dirk von Schneidemesser (RIFS)

Joshua Grigsby (STC)

Viktoria Sandor (AIT)

Johannes Müller (AIT)

Jerney Tiran (ZRC SAZU)

Francesco Remonato (STC)

Bildnachweise

S. 1	Daniel Bartolomé https://www.barcelona.cat/imatges/ca/search/26869/una-vena-salta-entre-bancs-en-forma-d/
S. 4	Òscar Giralt https://www.barcelona.cat/imatges/ca/search/22137/veins-anant-i-venint-per-la-zona-paci/z
S. 5	Daniel Bartolomé https://www.barcelona.cat/imatges/ca/search/26812/un-noi-en-bicicleta-al-centre-del-car/
S. 6	Ajuntament de Barcelona
S. 13	Changing Cities
S. 14, S. 15	Christian Fürthner
S. 17	Jerroen Willems
S. 18	Difu
S. 22	Ajuntament de Barcelona 2023
S. 24	studio LAUT / Paris Tsitsos
S. 27	studio LAUT / Florian Lorenz
S. 29	Ajuntament de Barcelona
S. 32	Difu
S. 40	studio LAUT / Paris Tsitsos
S. 42	Difu

Redaktion: Patrick Diekelmann (Difu)

Gestaltung: DreiDreizehn Werbeagentur GmbH

Förderkennzeichen

01UV2153A

DOI

10.34744/nnmy-rq95

Zitierempfehlung APA 7

Deutsches Institut für Urbanistik. (2024). Superblocks – zwischen Verkehrsberuhigung und nachhaltiger Transformation des öffentlichen Raumes: Ergebnisse des Forschungsprojektes TuneOurBlock. <https://doi.org/10.34744/nnmy-rq95>

Gefördert im Rahmen der EU ERA-NET (bzw. Horizon 2020), kofinanziert von nationalen Einrichtungen, in Deutschland durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung

Berlin 2024



Der Text dieser Publikation, bis auf Zitate, sowie selbst erstellte Abbildungen und Tabellen, wird unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0) veröffentlicht. Den vollständigen Lizenztext finden Sie unter: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

