

# **Taktischer Urbanismus**

Hanna Eckel

## **Supergrätzl trifft Kiezblock: Taktischer Urbanismus zwischen Top-down und Bottom-up**

Im Rahmen der Exkursion „Demokratie und Klimawandelanpassung in Berlin und Wien“ standen zwei konkrete Konzepte des taktischen Urbanismus im Mittelpunkt: das „Supergrätzl Favoriten“ in Wien und die „Kiezblocks“ im Berliner Reuterkiez und Schillerkiez. Beide verfolgen das Ziel, Stadtviertel lebenswerter, sicherer und klimafreundlicher zu gestalten. Dabei setzen sie auf unterschiedliche Wege der Umsetzung. Wien verfolgt einen top down Ansatz, bei dem die Stadtverwaltung federführend ist, während in Berlin ein bottom up Ansatz dominiert, bei dem zivilgesellschaftliche Initiativen im Vordergrund stehen.

Schon im ersten Teil der Exkursion und der abschließenden Reflexionen wurde dieser Unterschied deutlich. In Wien werden viele Projekte durch die Verwaltung geplant und umgesetzt, während in Berlin zahlreiche Ideen und Anstöße direkt aus der Bevölkerung entstehen. Trotz der unterschiedlichen Herangehensweisen verbindet beide Städte eines: Taktischer Urbanismus. Dieser Schwerpunkt stand im Fokus meiner Auseinandersetzung während der Exkursion.

Wir haben die beiden Ansätze genauer betrachtet und miteinander verglichen: das von der Stadt initiierte Pilotprojekt „Supergrätzl Favoriten“ in Wien und die Kiezblocks im Reuterkiez und Schillerkiez in Berlin, die durch zivilgesellschaftliches Engagement ins Leben gerufen wurden. Besonders in Berlin wurde dabei deutlich, wie herausfordernd die Umsetzung solcher Projekte ist, wenn viele politische Ebenen involviert sind und keine klare Einigkeit besteht. Beide Beispiele zeigen, wie unterschiedlich Klimaanpassung und demokratische Mitgestaltung in der Stadtentwicklung aussehen können und wo jeweils die Chancen sowie Herausforderungen liegen.

Diesen Fragen möchte ich in diesem Blogbeitrag nachgehen. Doch bevor wir in die Details eintauchen, werfen wir zunächst einen kurzen Blick auf die Grundlagen. Was ist taktischer Urbanismus? Wie funktionieren Superblocks? Und wie werden diese Konzepte konkret in Wien und Berlin umgesetzt?

## **Was ist taktischer Urbanismus?**

Bruck und Hagen (2024) beschreiben taktischen Urbanismus als kleine, zeitlich begrenzte Eingriffe in den Stadtraum, die schnell, günstig und unkompliziert umgesetzt werden können. Beispiele dafür sind neue Sitzgelegenheiten, Spielbereiche oder temporäre Straßensperren. Doch dabei geht es nicht nur um kurzfristige Veränderungen. Vielmehr soll taktischer Urbanismus langfristige Entwicklungen anstoßen und neue Blickwinkel auf die Stadtgestaltung eröffnen. Er hat großes Potenzial, Beteiligung zu fördern und klassische Planung mit zivilgesellschaftlichem Engagement zu verbinden. Gleichzeitig bietet er die Möglichkeit, neue Ideen direkt im öffentlichen Raum auszuprobieren. Konzepte können im

Kleinen getestet, ihre Wirkung beobachtet und bei Erfolg weiterentwickelt und auf andere Orte übertragen werden (Bruck & Hagen, 2024).

Genau das passiert gerade im Supergrätzl Favoriten in Wien, einem Pilotprojekt der Stadt, das das Superblock-Konzept im lokalen Kontext erprobt (Stadt Wien, 2025).

Aber nicht nur die Stadt selbst kann Veränderungen anstoßen; auch aus der Zivilgesellschaft kommen wichtige Impulse. Taktische Interventionen sind ein Weg, um den öffentlichen Raum zurückzuerobern und neu zu gestalten. Temporäre Aktionen wie Proteste können bürokratische Hürden umgehen und sichtbar machen, dass ein Wandel gewünscht ist (Bruck & Hagen, 2024). In Berlin kommen viele solcher Impulse aus Kiezblock-Initiativen. Im Schillerkiez lautet das Motto zum Beispiel: „Schillers Straßen für alle“ (Kiezblock Schillerkiez, 2025).

## **Wie funktionieren Superblocks?**

Das Superblock-Konzept stammt ursprünglich aus Barcelona und gilt als innovativer Ansatz der Stadtgestaltung. Im Mittelpunkt stehen nachhaltige Mobilität und die Rückgewinnung des öffentlichen Raums durch die umfassende Umgestaltung urbaner Räume (C40 Cities Climate Leadership Group, 2018). Ziel ist es, den motorisierten Durchgangsverkehr stark zu reduzieren und ganze Stadtteile in kleinteilige, nachbarschaftlich geprägte Quartiere umzuwandeln. Der öffentliche Raum wird mit Fokus auf aktive Mobilität, Klimaanpassung, bessere Umweltqualität und soziales Miteinander neu gedacht (Tiran et al., 2025). Im Unterschied zu großen, aufwändigen Projekten beruht das Superblock-Modell auf einfachen, flexiblen Maßnahmen – also auf taktischem Urbanismus. Es setzt auf kostengünstige Veränderungen, die schnell umgesetzt werden können und die Stadt unmittelbar erlebbar verändern. So entsteht Raum für neue Ideen und urbane Experimente. Dabei spielt die Beteiligung der Bevölkerung eine zentrale Rolle. Die Umsetzung erfolgt gemeinsam mit den Menschen vor Ort, um passende Lösungen für das Quartier zu finden (C40 Cities Climate Leadership Group, 2018).

Obwohl das Konzept immer bekannter wird, gibt es keine einheitliche Definition von Superblocks. Weltweit wird der Begriff unterschiedlich interpretiert und an lokale Gegebenheiten angepasst. Deshalb tragen Projekte international verschiedene Namen: In Barcelona spricht man von Superblocks, in Wien heißt es Supergrätzl, in Berlin Kiezblocks. Die Ziele sind jedoch meist ähnlich: mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum, Förderung nachhaltiger Mobilität, mehr Grünflächen und Biodiversität sowie eine stärkere Einbindung der Stadtgesellschaft (Tiran et al., 2025).

## **Doch wie schauen die unterschiedlichen Konzepte in Wien und Berlin eigentlich aus?**

Bevor ich genauer auf die beiden Projekte eingehe, möchte ich kurz von meinen Eindrücken vor Ort berichten. Schon beim ersten Vergleich wurde schnell klar, wie unterschiedlich Wien und Berlin mit ähnlichen Ideen umgehen.

In Wien war sofort spürbar, dass hier etwas passiert. Das Supergrätzl Favoriten fällt auf: große Baustellen, sichtbare bauliche Veränderungen, gut erkennbare Beschilderungen und eine starke Präsenz der Stadt Wien, die das Projekt als Pilotversuch präsentiert. Die Umgestaltung wirkt durchdacht und umfassend. Es geht nicht um kleine Anpassungen, sondern um eine grundlegende Veränderung: Straßen werden neu gestaltet, Bereiche in Fußgängerzonen umgewandelt und begrünt. Alles zielt sichtbar auf eine „klimafitte“ Zukunft ab.

#### Supergrätzl Straßenschriftzeichen und begrünte Modalfilter



© Aglas 2025

Mein erster Eindruck in Berlin war dagegen ein ganz anderer. Schon vor unserem gemeinsamen Spaziergang war ich zufällig alleine im Reuterkiez, einem der beiden untersuchten Beispiele, unterwegs. Dabei hätte ich kaum bemerkt, dass hier das Kiezblock-Konzept umgesetzt wird. Es fehlten klare Hinweise oder auffällige bauliche Eingriffe, die auf das Superblock-Prinzip hinweisen. Erst während unserer gemeinsamen Begehung wurde ein sogenannter Modalfilter sichtbar, der den Durchgangsverkehr einschränkt. Zwar ist die Straße zur Fahrradstraße umgewidmet und es gibt kleinere Maßnahmen wie bepflanzte Baumscheiben oder kleine öffentlich bepflanzbare Beete. Insgesamt wirken die Veränderungen aber sehr zurückhaltend, und der Autoverkehr bleibt weiterhin dominant.

Eine Erinnerung aus Wien ist mir jedoch besonders im Gedächtnis geblieben: Trotz der Straßensperren und Modalfilter sind Autos einfach durchgefahren. Das wirft direkt die Frage auf, wie wirksam und akzeptiert solche Maßnahmen wirklich sind.

Aufnahmen der Fahrradstraßen im Reuter- und Schillerkiez. Deutlich wird, dass die Straße noch stark vom Auto und Parkraum geprägt ist und dass keine baulichen Veränderungen umgesetzt wurden.



© Eckel 2025

### **Top-down in Wien: Das Supergrätzl**

Im Jahr 2021 startete im 10. Wiener Gemeindebezirk Favoriten das erste sogenannte „Supergrätzl“ als Pilotprojekt. Ziel war es, die Idee der Superblocks aus Barcelona auf den Wiener Stadtraum zu übertragen. Der Begriff „Supergrätzl“ verbindet das internationale Konzept mit dem typisch wienerischen Ausdruck für Nachbarschaft. In einer Broschüre der Stadt Wien (MA 18) aus dem Jahr 2022 wird das Supergrätzl als ganzheitlicher Ansatz beschrieben, um dicht besiedelte Stadtteile grüner, kühler und lebenswerter zu machen. Im Mittelpunkt stehen die Verkehrsberuhigung, höhere Aufenthaltsqualität, Begrünung und Abkühlung des öffentlichen Raumes sowie mehr Sicherheit für besonders vulnerable Gruppen wie Kinder, ältere Menschen, Fußgänger:innen und Radfahrende (Tiran et al., 2025).

Das Projekt ist in zwei Phasen gegliedert. In Phase eins, die 2022 begann, wurden zunächst temporäre Maßnahmen wie neue Verkehrsführungen und farbige Straßenmarkierungen getestet. Seitdem läuft Phase zwei: die bauliche Umgestaltung, die bis Herbst 2025 abgeschlossen sein soll. Geplant sind über 65 neue Bäume, 17 Mikrofreiflächen, Wasserspiele, neue Fußgängerzonen, Sitzgelegenheiten sowie eine kreative Verkehrslenkung durch bepflanzte Betonblöcke (Tiran et al., 2025).

Bereits 2020 wurde das Supergrätzl-Konzept politisch verankert. Die Stadtregierung nahm es in ihre Koalitionsvereinbarung auf, wodurch das Projekt zu einem strategischen Bestandteil der Stadtentwicklung wurde. Auch auf klimapolitischer Ebene spielt es eine zentrale Rolle: In der „Smart Klima City Strategie (2022)“ wird es als Schlüsselmaßnahme zur Klimaanpassung genannt. Im Wiener Klimafahrplan (2022), der den Weg zur Klimaneutralität bis 2040 vorgibt, wird es als Beitrag zur Umverteilung von Flächen, Verkehrsberuhigung und CO<sub>2</sub>-Reduktion

hervorgehoben. Das klare Ziel besteht also darin, den Straßenraum so zu gestalten, dass Emissionen gesenkt und gleichzeitig die Lebensqualität erhöht wird (Tiran et al., 2025).

Ein wichtiger Bestandteil des Projekts war von Anfang an die Einbindung der Bevölkerung. Bereits in den Sommermonaten 2021 und 2022 wurden sogenannte Straßenlabore, also temporäre Begegnungsräume, eingerichtet, in denen Anwohner:innen ihre Ideen einbringen, mitdiskutieren und mitgestalten konnten. Ergänzt wurde das Beteiligungsformat durch zahlreiche Informationsveranstaltungen, Fachgespräche, Themen-Tische, ein großes Straßenfest, Grätzl-Cafés und gemeinsame Spaziergänge mit Stadtplaner:innen. Die aktive Beteiligung der Bevölkerung war somit ein zentrales Element des Prozesses (Tiran et al., 2025).

Bevor weitere Supergrätzl umgesetzt werden, soll das Pilotprojekt in Favoriten abgeschlossen und evaluiert werden. Erste Ergebnisse zeigen jedoch bereits, dass das Projekt als Modell für eine erfolgreiche Stadtentwicklung im Zeichen der Klimakrise wahrgenommen wird. Wie es weitergeht, hängt zwar von den konkreten Ergebnissen ab. Doch das politische Interesse in mehreren Bezirken sowie das Engagement aus der Zivilgesellschaft sprechen dafür, dass das Supergrätzl in Wien großes Potenzial hat (Tiran et al., 2025).

## **Bottom-up in Berlin: Kiezblocks**

In Berlin kam die Idee für superblockähnliche Projekte nicht von der Stadtverwaltung, sondern direkt aus der Zivilgesellschaft. Die NGO Changing Cities e.V. entwickelte im Jahr 2020 das Konzept der „Kiezblocks“: eine Verbindung aus dem internationalen Begriff „Superblock“ und dem Berliner Ausdruck „Kiez“. Auch hier besteht das Ziel darin, den motorisierten Durchgangsverkehr aus Wohnvierteln zu verbannen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie bessere Luftqualität und höhere Lebensqualität im Quartier zu schaffen (Tiran et al., 2025).

Im Gegensatz zu Wien ist der Ansatz in Berlin klar bottom-up geprägt. Changing Cities betont auf ihrer Website, dass Beteiligung im Mittelpunkt steht und sie auf die Partizipation aller interessierten Bürger:innen setzen. In vielen Berliner Stadtteilen haben sich Initiativen gebildet, bei denen Anwohner:innen selbst skizzieren, wie ihr Kiez in Zukunft aussehen soll. Diese Entwürfe werden dann den zuständigen Bezirksverwaltungen zur Prüfung und Umsetzung vorgelegt (Changing Cities e.V., o. J.).

Tatsächlich gibt es in der ganzen Stadt Initiativen, die sich für Kiezblocks einsetzen, doch die Umsetzung verläuft sehr unterschiedlich. Einige Bezirke wie Friedrichshain-Kreuzberg oder Mitte haben bereits konkrete Maßnahmen wie neue Einbahnregelungen oder modale Filter umgesetzt. In anderen Bezirken bleiben die Kiezblocks hingegen oft nur Konzepte, Ideen oder politische Absichtserklärungen. Ein zentrales Problem in Berlin liegt in der fehlenden strategischen Gesamtausrichtung. Die Planung und Umsetzung liegt bei den Bezirken, eine übergreifende Steuerung durch den Senat gibt es nicht. Dadurch bleibt das Potenzial für eine flächendeckende, systematische Transformation bislang ungenutzt. Viele Projekte konzentrieren sich zudem ausschließlich auf die Verkehrsberuhigung. Themen wie Begrünung, Aufenthaltsqualität oder Klimaanpassung spielen oft nur eine Nebenrolle und hängen stark vom Engagement einzelner Bürger:innen ab (Tiran et al., 2025).

Der Besuch im Reuterkiez hat verdeutlicht, wie unterschiedlich die Maßnahmen umgesetzt werden. Der Fokus liegt hier stark auf dem Autoverkehr. Von einem vollumfänglichen Kiezblock ist das Gebiet noch weit entfernt. Obwohl der Bezirk den Bereich offiziell als verkehrsberuhigt einstuft, sind Durchfahrten weiterhin möglich. Viele Autofahrende ignorieren Einbahnregelungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen werden häufig überschritten. Die Initiative vor Ort fordert daher eine schnellere und konsequentere Umsetzung der geplanten Umgestaltungen (Reuterkiezblock, 2025).

Im Rahmen der Exkursion sollten wir auch einen Faktencheck durchführen und Aussagen von Kolleg:innen oder eigenes Halbwissen überprüfen. Meine Ausgangsthese war, dass es in Berlin häufig Spannungen zwischen Bezirk und Senat gibt. Ein aktuelles Beispiel, das direkt mit meinem Thema zu tun hat, bestätigte diese These: Im Mai 2025 stoppt der Berliner Senat die Finanzierung der Kiezblocks („Kiezblock-Aus – Senat stoppt Finanzierung“, Changing Cities e.V., 2025). Der Bezirk Mitte sowie Initiativen wie Changing Cities hatten bereits konkrete Pläne ausgearbeitet, doch der Senat beendete das Projekt ohne Rücksprache (Changing Cities e.V. b, 2025).

Nicht alle Konflikte verlaufen jedoch zwischen Verwaltungsebenen. Im Reuterkiez zeigte sich eine andere Dynamik: Hier standen sich Teile der Anwohner:innenschaft und die Bezirksverantwortlichen gegenüber. Mehrere Klagen richteten sich gegen verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Poller und Durchfahrtssperren, die im Rahmen des Kiezblock-Konzepts installiert wurden. Kritisiert wurde häufig, dass der Autoverkehr zu stark eingeschränkt werde. Dabei wurde oft übersehen, dass die Maßnahmen Teil eines größeren städtebaulichen Konzepts sind, das auf mehr Sicherheit, Klimaanpassung und Lebensqualität abzielt. Die Verwaltungsgerichte bestätigten mehrfach die Rechtmäßigkeit der Maßnahmen und wiesen die Klagen ab (Changing Cities e.V. b, 2025).

Deutlich wird also, wie top-down Entscheidungen lokale Projekte aus der Bezirksverwaltung oder der Zivilgesellschaft bremsen können. Außerdem zeigt sich, dass die Spannungen rund um Kiezblocks nicht nur politische Auseinandersetzungen sondern auch gesellschaftliche Konflikte über die Nutzung des öffentlichen Raums widerspiegeln.

## **Was ich aus Wien und Berlin gelernt habe – top-down trifft bottom-up**

Was bleibt also nach dem Vergleich zwischen dem Supergrätzl in Wien und den Kiezblocks in Berlin hängen? Beide Städte gehen sehr unterschiedlich mit den Herausforderungen von Klimaanpassung und demokratischer Mitgestaltung um. In Wien läuft vieles top-down, also von der Stadtverwaltung geplant und umgesetzt. In Berlin hingegen kommen viele Impulse von unten, direkt aus der Zivilgesellschaft. Diese Gegensätze prägen nicht nur die jeweiligen Projekte, sondern auch deren Möglichkeiten und Grenzen.

In Wien wird deutlich, was möglich ist, wenn eine Stadtverwaltung ein klares Ziel verfolgt und umsetzt. Das Supergrätzl ist ein großes, sichtbares Projekt, das fest in den Klimastrategien der Stadt verankert ist. Hier wird investiert, geplant und Verantwortung übernommen. Auch die Anwohner:innen wurden durch viele Beteiligungsformate eingebunden. Trotzdem bleibt die Frage, wie viel Mitgestaltung tatsächlich stattfindet, und ob die Maßnahmen den Bedürfnissen der Bevölkerung wirklich gerecht werden. Das wird sich erst mit der Zeit zeigen.

In Berlin ist der Weg ein anderer. Hier kommen die Ideen oft von unten. Die Kiezblocks sind Projekte, die aus der Bevölkerung entstehen und bei denen Nachbar:innen ihre Straße selbst gestalten wollen. Das Engagement ist groß und Initiativen wie Changing Cities zeigen, welche Kraft in der Zivilgesellschaft steckt. Doch ohne Unterstützung der Politik bleibt Vieles unfertig. Politische Spannungen und Blockaden, wie der Finanzierungsstopp durch den Berliner Senat im Mai 2025, machen deutlich, wie schnell solche Vorhaben ins Stocken geraten können. Das führt, trotz starken Engagements vor Ort und obwohl der Wunsch nach Veränderung vorhanden ist, schnell zu Frust.

Für mich ist klar: Weder top-down noch bottom-up Ansätze allein reichen aus. Es braucht das Zusammenspiel beider Ebenen. Strategische Entscheidungen, Finanzierung und Struktur kommen von oben, während Ideen, Wissen aus der Nachbarschaft und Motivation von unten kommen. Taktischer Urbanismus kann hier eine Verbindung schaffen: Mit kleinen, schnell umsetzbaren Maßnahmen werden Veränderungen sichtbar gemacht, Beteiligung ermöglicht, Raum für gemeinsames Lernen geboten und ein Weg in Richtung einer klimaangepassten Zukunft aufgezeigt.

## Literaturverzeichnis

Bruck, E. M. & Hagen, K. (2024): Mut zum Wandel. Taktischer Urbanismus als Impuls für eine Transformation öffentlicher Räume. Nachlese zum Offenen Netzwerktreffen im Juni 2023, Technische Universität Wien. <https://doi.org/10.34726/5363>

Changing Cities e.V. a (2025): Kiezblock-Aus – Senat stoppt Finanzierung. Kiezblocks. Online verfügbar unter [https://www.kiezblocks.de/senat\\_stoppt\\_finanzierung/](https://www.kiezblocks.de/senat_stoppt_finanzierung/)., zuletzt geprüft am 09.07.2025)

Changing Cities e.V. b (2025): Verkehrsberuhigung setzt sich durch. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/verkehrsberuhigung-setzt-sich-durch/>, zuletzt geprüft am 20.07.2025)

Changing Cities e.V. (o.J.). #Kiezblocks. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/kampagnen/kiezblocks/>., zuletzt geprüft am 20.07.2025

C40 Cities Climate Leadership Group (2018). The implementation of the Superblocks programme in Barcelona: Filling our streets with life. Online verfügbar unter [https://www.c40.org/case-studies/barcelona-superblocks/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.c40.org/case-studies/barcelona-superblocks/?utm_source=chatgpt.com), zuletzt geprüft am 18.07.2025

Kiezblock Schillerkiez (2025): Kiezblock. Online verfügbar unter <https://schillersstrassen.de/kiezblock/>, zuletzt geprüft am 19.07.2025

Reuterkiezblock (2025): Reuterkiezblock: Verkehrsberuhigung ist da! Online verfügbar unter <https://reuterkiezblock.de/>

Stadt Wien (2025): Supergrätzl Favoriten - Weniger Verkehr, mehr Grün. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten>, zuletzt geprüft am 18.07.2025

Tiran, J., Grigsby, J., Gebhardt, V., Kirby, N., Leth, U., Lorenz, F. & Müller, J. (2025): Superblocks between theory and practice: insights from an international e-Delphi process and urban living labs in Vienna and Berlin, Urban Research & Practice, DOI: 10.1080/17535069.2025.2456939