

Taktischer Urbanismus

Jonas Vogler

Superblock, Kiezblock, Supergrätzl - Können die Umsetzungsvarianten des Superblocks-Konzepts überzeugen?

In diesem Blogbeitrag werden die stattgefunden Exkursionen reflektiert, ihre Umsetzung, Stärken und Schwächen beurteilt. Es wird weiterhin bewertet, wie Elemente des taktischen Urbanismus angewendet wurden und darüber hinaus angewendet werden könnten, um den städtischen Raum sowohl klimangepasster zu gestalten als auch ein Umfeld zu bieten, das Demokratie und Bürgerbeteiligung mehr Raum bietet.

Taktischer Urbanismus ist ein recht junger Begriff. Er wurde in den 2010er Jahren populär, nachdem eine Gruppe von Stadtplanern und Aktivisten den Guide "Tactical Urbanism: Short-term Action, Long-term Change" veröffentlichte, in dem der Begriff definiert und verschiedene Methoden zur Disruption des Status quo im städtischen Raum aufgezeigt wurden. Sie können von unterschiedlichen Akteuren geplant und durchgeführt werden. Dazu gehören alle Stadtbewohnenden, urbane Bewegungen und Vereine, Geschäfte sowie schließlich regierende Instanzen selbst, bspw. Stadtplanungsämter (Lydon & Garcia, 2015). Die Stärke des taktischen Urbanismus liegt in seiner Vielfältigkeit – darin, dass es keinen festen Rahmen gibt, an den man sich halten muss, um erfolgreich zu sein.

Ebenso vielfältig wie die Planenden und Ausführenden können auch die verwendeten Methoden sein. Sie alle haben jedoch gemein, dass sie den Stadtraum zugunsten der Bewohnenden und Besuchenden umgestalten wollen, sodass mehr Platz für Aktivitäten und Begegnungen zur Verfügung steht und damit die Aufenthaltsqualität wächst. Diese Veränderungen können äußerst kleinskalig und von kurzer Lebensdauer sein – bspw. bei einer nicht genehmigten Umwandlung eines Parkplatzes durch das Aufstellen von Sitzgelegenheiten; sie können allerdings auch von "oben herab", also von den offiziellen Stellen, Ämtern und Behörden kommen und als dauerhafte (Um-)Nutzung des öffentlichen Raumes angelegt sein. Zwei solcher Fälle, bei der die Umgestaltung von offiziellen Stellen ausgeführt und mindestens mittelfristig ‚gedacht‘ wird, haben wir uns bei den Exkursionslots in Wien und Berlin angeschaut.

Um zu zeigen, dass ähnliche Ziele auf unterschiedliche Weise verfolgt werden können, haben wir die unsere Exkursionsgruppe durch den *Supergrätzl Favoriten* und den *Kiezblocks im Reuterkiez* geführt. Wir hatten uns darauf verständigt, die Umsetzung einer ähnlichen Grundidee durch die Stadtplanung anhand von Begehungen vor Ort zu vergleichen. Die genannte Idee ist das Konzept der *Superblocks*, welches aus Barcelona stammt und zum Ziel hat, mit Hilfe der Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Straßen innerhalb von Nachbarschaften mehr Raum und eine höhere Aufenthaltsqualität für die Bewohnenden und Besuchenden ohne Auto zu schaffen. Der Durchgangsverkehr soll also auf die Hauptstraßen "gedrängt" werden.

Wie genau dieses Ziel umgesetzt wird, kann – sowohl was den Umfang als auch die Art der getroffenen Maßnahmen angeht – von Stadt zu Stadt oder sogar je nach Bezirk sehr unterschiedlich aussehen. Wien und Berlin sind für einen solchen Vergleich sehr gut geeignet. In beiden Städten werden seit einigen Jahren Superblock-Projekte auf Nachbarschaftsebene verfolgt. In Wien werden sie als *Supergrätzl* bezeichnet, in Berlin heißen sie *Kiezblock*, womit vermutlich jeweils schon die örtliche Nachbarschaft als Einheit betont werden soll, indem ein Wort des lokalen Dialekts integriert wird. Das Wort Nachbarschaft begegnet einem häufiger, wenn man Literatur, Artikel oder Posts über Superblocks liest. Sie dienen nämlich auch oder sogar vor allem dem Ziel, die Nachbarschaft innerhalb

des großstädtischen Kontextes zusammenzubringen, (wieder) zu beleben oder neu zu erschaffen (vgl. Lydon & Garcia, 2015).

Um die Reflexion der Maßnahmen in Berlin und den Vergleich zum Wiener Projekt anschaulicher zu gestalten, soll kurz auf den Wiener Exkursionsslot eingegangen werden. Am Nachmittag des 04.06.2025 fanden wir uns als Exkursionsgruppe auf dem Erlachplatz im 10. Bezirk (Favoriten) in Wien ein, um uns mit dem Supergrätzl Favoriten zu befassen, der sich derzeit im Bau befindet und bis Herbst 2025 vollendet werden soll (Stadt Wien – Stadtentwicklung und Stadtplanung, o. J.). Es bildet ein Pilotprojekt, auf dessen Grundlage darüber entschieden werden soll, ob weitere Projekte ähnlicher Art in Wien umgesetzt werden sollten. Zunächst hörten wir uns einen von der Partnergruppe vorbereiteten Input in Form einer Audiodatei an, welcher Informationen rund um den Begriff des taktischen Urbanismus und das Supergrätzl-Projekt in Favoriten enthielt. Im nächsten Schritt wurden dann Kleingruppen gebildet, die sich jeweils in eine Zielgruppe (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Seniorinnen und Senioren) hineinversetzten und einen Teil des Supergrätzlgebiets genauer betrachteten und bewerteten. Weiterhin wurden in den Gruppen Verbesserungsvorschläge gesammelt und mit Kreide auf den Flächen des Grätzls visualisiert. Diese Vorschläge, welche von mehr Trinkspendern über größere Sport- und Spielflächen bis hinzu grünen Klassenräumen reichten, wurden anschließend der gesamten Gruppe vorgestellt.

Im Gegensatz zu Wien existieren in Berlin schon mehrere Kiezblocks. Laut der Kiezblocks-Initiative (2025) sind es elf Nachbarschaften, in denen die Kiezblock-Maßnahmen zumindest teilweise umgesetzt wurden. Der Prozess in Berlin zur Errichtung eines Kiezblocks verläuft anders als in Wien. Hier bilden sich pro Nachbarschaft jeweils eigene Kiezblock-Initiativen, die ihre Idee einer Umsetzungsvariante in die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) einbringen, wo sie beschlossen werden und schließlich vom Bezirk umgesetzt werden können. Die ersten Schritte eines Kiezblocks beinhalten also immer schon eine gewisse demokratische Legitimation. Allerdings sind Kiezblocks in Berlin derzeit ein umkämpftes Thema: Zuletzt hatte der CDU-geführte Senat auf Stadtebene im Mai 2025 beschlossen, die bereits zugesagte Finanzierung für das Projekt "Kiezblocks in Mitte" zu streichen und den Bezirk aufzufordern, das Projekt zu stoppen (rbb24, 2025). Wie an mehreren Stellen während der Exkursionen in Wien und Berlin, haben wir auch anhand der Superblock-Projekte gemerkt, dass ein zentraler Unterschied zwischen Wiener und Berliner Stadt- und Landespolitik in der (fehlenden) Beständigkeit liegt: Während die sozialdemokratische SPÖ in Wien seit mehr als einem Jahrhundert die dominierende Kraft in der städtischen Politik darstellt, haben die regelmäßigen Wechsel der Regierungsparteien in Berlin zur Folge, dass es immer wieder Kehrtwenden gibt, beispielsweise in der Verkehrs- und Sozialpolitik.

Bei meinem Exkursionsslot wollte ich die Teilnehmenden anhand von zwei in Kleingruppen durchgeführten Wahrnehmungsspaziergängen einen Vorher-nachher-Vergleich ziehen lassen. Der erste der beiden Spaziergänge fand im Schillerkiez im Stadtteil Neukölln statt. Hier sind, bis auf eine Fahrradstraße, noch keine weiteren verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Rahmen des Kiezblock-Projektes umgesetzt. Dieser ist allerdings von der zuständigen BVV bereits beschlossen worden (Changing Cities e. V., o.J.). Die Studierenden sollten bei ihrem Spaziergang vor allem auf die Verteilung und Nutzung des öffentlichen Raumes, die Verkehrssituation, das allgemeine Sicherheitsempfinden sowie auf andere, eventuell inoffiziell umgesetzte Elemente des taktischen Urbanismus achten. Weiterhin sollten sie, analog zum Wiener Pendant, Verbesserungsvorschläge sammeln. Nach einer halben Stunde fanden wir uns zur Zwischenbesprechung ein. In dieser dominierte die Einschätzung, dass die Nachbarschaft, trotz Regen, recht lebendig, freundlich und grün wirkt, dass Fahrradinfra-

struktur jedoch kaum bis gar nicht vorhanden ist und dass die Straßen voll von fahrenden und parkenden Autos sind. Zur Verbesserung der Situation wurden vor allem der Ausbau der Fahrradinfrastruktur und eine Reduzierung der Parkplätze vorgeschlagen.

Für den zweiten Wahrnehmungsspaziergang ging es in den unweit gelegenen Reuterkiez, ebenfalls in Neukölln. Hier wurde der Kiezblock Ende 2023 eingeweiht. Zu seinen Maßnahmen zählen vor allem Modalfilter bzw. Durchfahrtssperren, neue Einbahnstraßen sowie Fahrradstraßen. Sie sollen sicherstellen, dass zwar jede Straße für Autos zugänglich bleibt, der Verkehr jedoch beruhigt wird, sodass mehr Raum für die Stadtbewohnenden auf der Straße bleibt.

Das Fazit nach dem zweiten Spaziergang lautete: Die Maßnahmen sind gut, aber recht ‚zahnlos‘. Ein Studierender der Berliner Gruppe sagte sogar, dass er in der Nähe wohne und "keine Ahnung" gehabt habe, dass hier ein Kiezblock installiert wurde. Auch die anderen Teilnehmenden hielten die Verkehrsberuhigung zwar für begrüßenswert, kritisierten jedoch, dass eine Umverteilung des Raumes kaum bis gar nicht stattgefunden habe.

Kurz gefasst beruhigen die Kiezblocks in Berlin den Verkehr zwar und ermöglichen einen dezenten Ausbau der Fahrradinfrastruktur, zeigen jedoch keinen wirklichen Umbruch bei den Grundsätzen der städtischen Raumnutzung. Autos dürfen vielleicht nicht mehr überall durch, aber immer noch überall hin.

Etwas anders verhält es sich in Wien: Hier wurden einige Parkplätze eingespart. Außerdem wurden mit dem Schulvorplatz in der Herzgasse und einem kurzen Abschnitt der Erlachgasse (zwischen Herz- und Alxingergasse) zwei Straßenabschnitte gänzlich für den privaten Autoverkehr gesperrt, sodass hier von einem tiefgreifenderen Umbau gesprochen werden kann, der allerdings auch mit dem Status des Supergrätzls als Pilotprojekt erklärt werden könnte.

Aus diesen Umständen ergibt sich nun auch mein persönliches Fazit zur Umsetzung des Superblock-Konzepts in Wien und Berlin: Die Superblocks wurden (und werden) gerne als Revolution beworben, sind in ihrer derzeitigen Umsetzung jedoch recht zahme und vorsichtige Umbauten des städtischen Raumes, besonders in Berlin. Überspitzt gesagt: Ein paar Poller auf Kreuzungen in Wohngebieten machen noch keine Verkehrswende.

Die Frage nach der Bewertung erscheint dementsprechend ambivalent aus: Bilden Kiezblock und Supergrätzl einen ersten, wichtigen Schritt hin zu mehr Akzeptanz für die Unterordnung (oder gar Verbannung) des Autos im städtischen Raum? Oder sind sie eine halbgare Maßnahme, die Autofahrende unnötig einschränkt und Fußgängern und Fahrradfahrenden nichts bringt?

Weiterhin gibt es noch viel mehr sichtbare und unsichtbare Faktoren, die das Lebensgefühl, die ‚Kultur‘ und insbesondere auch die Wahl des Fortbewegungsmittels in Städten ausmachen: die Leistungsfähigkeit und die Ticketpreise des Nahverkehrs, die bauliche Dichte und Größe der Stadt, das Klima, die Preise für Benzin und Autoversicherung und schließlich die politischen und soziokulturellen Kräfte, die vorherrschen. Alles spielt in die Entscheidung herein, wie man sich fortbewegen möchte und kann (Dingil et al., 2021). Ein Superblock ist dabei nur eine Maßnahme, die ein kleines Teilchen im städtischen Mobilitäts-Mosaik bildet. Dieses Mosaik sollte darauf ausgerichtet sein, dass sich alle Stadtbewohnenden schnell, kostengünstig, effizient, sicher und nachhaltig fortbewegen können. Superblocks können dazu einen Beitrag leisten, indem sie bspw. Fahrradfahrenden und Fußgängern mehr Raum zuweisen und diesen Raum zugleich sicherer machen.

Zur weiteren Reflexion des Themas möchte ich auf die Potentiale des taktischen Urbanismus im Allgemeinen und der Superblocks im Besonderen eingehen. Die übergeordneten Themen unserer Exkursion, Klimawandelanpassung und Demokratie, sind beide sehr stark mit den Prinzipien des

taktischen Urbanismus ‚verwickelt‘. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass alle politik- und demokratiebezogenen Themen, die behandelt wurden, auch Elemente des taktischen Urbanismus aufweisen: Bürgerbeteiligung, direkte Demokratie, urbane soziale Bewegungen, skalare Dimensionen der klimagerechten Stadtentwicklung sowie Umweltgerechtigkeit und klimagerechte Stadt. All diese Themen haben mehr oder weniger unmittelbar etwas mit unseren Kiezblocks zu tun. Bürgerbeteiligung und direkte Demokratie manifestieren sich in den Beteiligungsverfahren und bei der Entstehung von Kiezblocks aus Bürgerinitiativen heraus. Urbane soziale Bewegung gibt es in Berlin einige, insbesondere auch solche, die informell agieren. Sie stehen dem Vorrang des Autoverkehrs oftmals kritisch gegenüber und begrüßen daher die Kiezblock-Initiative (bspw. Fridays for Future). Auch die Kiezblock-Initiativen selbst können, da sie von Bürgerinnen und Bürgern ausgehen und einem Ziel dienen, das auf ihren Kiez oder ihrer Stadt begrenzt ist, als urbane soziale Bewegung verstanden werden. Die skalaren Dimensionen der städtischen Politik treten bei den Kiezblocks besonders deutlich im aktuellen Konflikt hervor: Der Senat stellt die vermeintlichen städtischen Interessen (keine Behinderung des Durchgangsverkehrs, weniger Stau) über die Interessen des Bezirks und seiner Bürgerinnen und Bürger. Die Kiezblocks waren dabei nicht das einzige Thema, bei dem gegensätzliche Interessen zwischen Senat und Bezirk festgestellt wurden. Schließlich berühren die Kiezblocks auch das Thema Umweltgerechtigkeit und klimagerechte Stadt: eines ihrer Kernziele ist schließlich die (Rück-)Eroberung des städtischen Raumes, auch um ihn für mehr Grünflächen und nachhaltige Mobilität zu nutzen und damit auch für Umweltgerechtigkeit und bessere Klimawandelanpassung zu sorgen.

Dies waren bei weitem nicht die einzigen Querverbindungen, die sich bei genauerer Betrachtung unserer Themenkomplexe ergaben. Die Entdeckung, Definition und Diskussion dieser Verbindungen waren für mich persönlich einer der interessantesten Aspekte der gesamten Exkursion. Es hat sich immer wieder gezeigt, dass durch die Aufteilung auf unterschiedliche Themen, die jeweils von einer Wiener und einer Berliner Gruppe bearbeitet wurden, sowie die diversen Projekte, Organisationen, Expertinnen und Experten, die wir kennengelernt haben, ein Rahmen entstand, in dem man sich sehr gut und erkenntnisbringend austauschen konnte. Ein Hauptvorteil dieses Austauschformats gegenüber der "klassischen" Hauptexkursion, die an der Humboldt-Universität sonst veranstaltet wird, war die größere Vielfalt der Perspektiven, die sich allein daraus ergab, dass die Teilnehmenden (sowie auch die Dozierenden) in unterschiedlichen Städten und Ländern leben und an unterschiedlichen Universitäten studieren bzw. lehren.

Mit welchem Bild von Demokratie und Klimawandelanpassung, von taktischem Urbanismus und Superblocks und letztendlich von den Studierenden und auch der Universitäten verbleibe ich also? Dass Demokratie als Grundpfeiler unserer Gesellschaftsform unverzichtbar, aber angesichts derzeitiger politischer Trends nicht mehr selbstverständlich ist, war mir vor der Exkursion bereits bewusst. Was jedoch neu hinzukam, war ein Verständnis dafür, wie Demokratie in Städten auf ganz unterschiedliche Weisen ausgelebt werden kann: Es ging um die Gliederung der jeweiligen städtischen Politik, um die urbanen sozialen Kräfte, die in ihr wirken. Es ging auch um Nachbarschaften, um Betreuungs- und Beratungsangebote sowie um Bürgerbeteiligung und Volksabstimmungen. Die Betrachtung der verschiedenen Elemente hat eindrucksvoll gezeigt, wie vielfältig die Demokratie ist und an wie vielen Stellen gearbeitet und mitgewirkt werden kann.

Ähnlich erging es mir mit der Klimawandelanpassung. Mit den verschiedenen Möglichkeiten, Problemen und Konflikten der Klimawandelanpassung hatte ich mich auf wissenschaftlicher Ebene im Studium schon an mehreren Stellen auseinandergesetzt. Weniger jedoch hatte ich die Perspektive der "breiten Bevölkerung" im Blick – und in wie viele Richtungen städtische Entscheidungsträger gezogen werden, selbst wenn sie sich deutlich für Klimawandelanpassung positionieren. Da sind die Autofahrenden, die ihre Parkplätze und Fahrspuren nicht verlieren wollen, die finanziellen Einschränkungen, die bürokratischen Hürden und am Ende auch immer die Frage der demokratischen

Legitimation. Sind Klimawandelanpassungsmaßnahmen legitim, wenn sie gegen den Willen der Bürgerinnen und Bürger vollzogen werden? Wenn damit letztendlich Leben gerettet werden können, indem bspw. die Hitze in der Stadt reduziert und das Wassermanagement für künftige Starkregen- und Dürreereignisse gerüstet wird; oder wenn die Installation eines Superblocks zu geringeren Unfallzahlen führt, wie es im Reuterkiez geschehen ist (Bezirksamt Neukölln, 2025)? Diese Fragen gilt es als Gesellschaft gemeinsam zu beantworten.

Schlussendlich mein Fazit zu den Superblocks: Sie zu begehen und persönlich zu erleben, hat mich von ihrem (theoretischen) Potential überzeugt. Das Supergrätzl war zum Zeitpunkt unserer Exkursion noch nicht fertiggestellt, der Kiezblock Reuterkiez hat sich eigentlich nur auf das Ausschließen des Durchgangsverkehrs und den Ausbau der Fahrradinfrastruktur beschränkt. In meinen Augen zeigen diese beiden Projekte trotzdem, dass mithilfe des Superblock-Konzeptes eine Revolution (oder Evolution?) des städtischen Raumes stattfinden kann. In dieser neuen räumlichen Ordnung würde der Mensch wieder im Mittelpunkt stehen, nicht mehr das Auto. In unseren Städten galt es seit Mitte des letzten Jahrhunderts als selbstverständlich, dass Autos die praktischste, schnellste und fortschrittlichste Art der Fortbewegung sind und dass sie daher priorisiert werden sollten. Was sich in den letzten Jahren jedoch immer mehr zeigt, ist, dass Autos umweltschädlich und nicht nachhaltig sind. Nicht nur, weil sie Treibhausgase ausstoßen, Feinstaub verursachen und gefährlich für andere Verkehrsteilnehmende sind; sondern in Städten vor allem auch, weil sie sehr viel *Platz* einnehmen (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Ein Parkplatz verbraucht etwa 12 Quadratmeter, ein fahrendes Auto noch viel mehr. Dieser Platz kann für andere Dinge genutzt werden: Sitzgelegenheiten, Begrünung, Gastronomie, Spiel- und Sportmöglichkeiten und vieles mehr. Das Superblock-Konzept setzt dort an: Mit der Verbannung des automobilen Durchgangsverkehrs werden Potentiale für Klimawandelanpassung, für soziale Entfaltung und städtisches Leben freigesetzt. Es liegt an Bürgerinnen und Bürgern sowie an den Stadtplanungsämtern und Bezirken, diese Potentiale zu erkennen, zu beleuchten und zu beleben. An den Bürgerinnen und Bürgern liegt es insbesondere, die Möglichkeiten des taktischen Urbanismus wahrzunehmen und zu erkennen, wie sie sich mit ihm den Traum einer schöneren, klimawandelangepassten und demokratischen Stadt verwirklichen können.

Literatur

Bezirksamt Neukölln (2025): Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg bestätigt Verkehrsberuhigung im Reuterkiez. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/ba-neukoelln/aktuelles/presse-mitteilungen/2025/pressemitteilung.1571273.php>, zuletzt geprüft am 30.08.2025

Changing Cities e. V. (o. J.): Interaktive Kiezblocks-Karte. Kiezblocks. Online verfügbar unter <https://www.kiezblocks.de/kiezblock-karte/>, zuletzt geprüft am 04.08.2025

Dingil, Ali Enes; Rupi, Federico; Esztergár-Kiss, Domokos (2021): An integrative review of socio-technical factors influencing travel decision-making and urban transport performance. In: *Sustainability*, 13(18), Article 10158. <https://doi.org/10.3390/su131810158>

Lydon, Mike; Garcia, Anthony (2015): Tactical Urbanism. Short-term Action for Long-term Change. Island Press Washington, DC. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-567-0>

Nieuwenhuijsen, Mark J.; Khreis, Haneen (2016): Car free cities: Pathway to healthy urban living. In: *Environment International*, 94. S. 251-262. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2016.05.032>

rbb24 (2025): Berliner Senat stoppt in Mitte die Finanzierung des Modellprojekts Kiezblocks. Online verfügbar unter <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2025/05/berlin-mitte-projekt-kiezblocks-fuss-verkehr-senat-finanzierung-ende.html>, zuletzt geprüft am 04.08.2025

Stadt Wien – Stadtentwicklung und Stadtplanung (o. J.): Supergrätzl Favoriten – mehr Grün und Freiräume, weniger Verkehr. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/super-graetzl-favoriten>, zuletzt geprüft am 04.08.2025