

Taktischer Urbanismus

Marie Aglas

Taktischer Urbanismus: Berliner Kiezblocks und Wiener Supergrätzl

Konzept Superblock – ein kritischer Blick auf die Umsetzung am Beispiel des Reuter-Kiezblocks und des Supergrätzl Favoriten

Es ist ein Samstag Ende Mai in der Quellenstraße, 1100, Wien. Ich steige aus der Straßenbahn, der Asphalt flimmert bei angenehmen 29 Grad im Schatten. Treffpunkt Volksschule Herzgasse, zwei Mal abbiegen und ich sollte da sein. Plötzlich blitzt mir ein Emblem am Straßenboden ins Auge: „Supergrätzl“ markiert wie ein blauer Stempel die Einfahrt in das Supergrätzl Favoriten – ich bin da.

Konzept Superblock und taktischer Urbanismus

Superblocks, ein Konzept gesamtstädtischer Stadtentwicklung, forcieren eine neue Organisation der räumlichen Verteilung auf Ebene von in Blocks zusammengefassten, dicht bebauten und viel befahrenen Straßenzügen. Insgesamt soll weniger Platz für Autos und mehr Platz für Menschen geschaffen werden und die Nutzungsstrukturen so nachhaltig zugunsten von Radfahrenden, Fußgänger:innen und Personen, die im öffentlichen Raum verweilen möchten, ändern. Besonderer Fokus wird auf die Verkehrsberuhigung bezüglich motorisierten Individualverkehrs gelegt. Mehrere Häuserblöcke können zusammen ein Superblock werden, Durchzugsverkehr wird darin verboten, ausschließlich Anrainer:innen, Einsatzfahrzeuge und Lieferdienste sind berechtigt, einen Superblock zu befahren. Autos werden durch eine Reihe an Maßnahmen nach einer Einfahrt wieder aus dem Superblock hinausgeleitet. Ruhigere und sicherere Straßen sind die Folge. Die Umsetzung der Verkehrsberuhigung erfolgt oftmals über taktischen Urbanismus. Taktischer Urbanismus kann kostengünstige und reaktive Maßnahmen, wie beispielsweise Sitzgelegenheiten, Spielplätze oder Pflanzenkübel beinhalten, welche schnell umsetzbar den Straßenraum und Straßenverlauf maßgeblich verändern. Besonders nachhaltige Mobilität soll durch das Konzept des Superblocks gefördert werden, Radfahrende und Fußgänger:innen bekommen mehr Platz und attraktivere Nutzungsmöglichkeiten wie Fahrradstraßen, breite Gehsteige und Zebrastreifen. Beteiligungsprozesse mit der betroffenen Bevölkerung spielen eine wichtige Rolle im Konzept Superblocks. Es sollen Lösungen kreiert werden, die der Lebensrealität der Menschen im Superblock entsprechen. Klimaschutz und Klimawandelanpassung bilden einen weiteren wesentlichen Parameter im Konzept von Superblocks. Verminderter CO₂-Ausstoß, verbesserte Luftqualität durch verringerten Automobilverkehr, sowie hitzeregulierende Maßnahmen wie Beschattung und Begrünung bilden die Basis der Umsetzung. Besonders in dicht bebauten und besiedelten Gebieten der Stadt sind Superblocks am Sinnvollsten und decken den größten Bedarf (vgl. C40 Cities 2018).

Die Potenziale von Superblocks und taktischem Urbanismus für langfristige nachhaltige Transformation von Städten liegen in der kurzfristigen Reaktionsfähigkeit der Maßnahmen, sowie im Erlebbarmachen klimagerechter Nutzungen von Grün- und Freiräumen. Lernprozesse seitens der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung können so angestoßen werden und langfristige Nachhaltigkeitstransformationen hinsichtlich akuter Dringlichkeit sozialer und klimagerechter Stadtplanung voran treiben (vgl. Bruck & Hagen, 2023).

Wien: Supergrätzl Favoriten

Im Supergrätzl angekommen plane ich strategisch meinen weiteren Weg durch die Straßen. Auf der Baustelle ist heute Pause, dennoch prägen Absperrungen das Straßenbild. Mit aufmerksamem Blick versuche ich die Planung des Grätzls zu durchschauen. Bauliche Maßnahmen dienen zur Schattenspende, große Pflanzentröge an Kreuzungen verhindern Durchzugsverkehr. Während ich die Umsetzung dieses Verkehrskonzepts reflektiere, schleicht sich ein schmaler Lieferwagen geschickt zwischen zwei Trögen durch. Dennoch sind die Straßen ruhig, Schrägparkplätze bieten Platz für Autos von Anrainer:innen, Durchzugverkehr gibt es keinen. Auch Radfahrende und Fußgänger:innen sehe ich kaum. Ist es für die Straße zu heiß, zu neu, zu grau, zu glatt? Für die weitere Planung huschen wir aber erstmal in den Erlachpark, wir brauchen Schatten. Für unsere Berliner Kolleg:innen erstellen wir ein Planspiel. Auf unserer eigenen Wahrnehmung aufbauend interessiert uns, für welche Zielgruppen die bereits umgesetzten baulichen Maßnahmen geeignet sind und wie die ruhigen Straßen aus Perspektive unterschiedlicher Zielgruppen mit Leben gefüllt werden können.

Supergrätzl Logo



© Aglas 2025

Supergrätzl Kreuzung



© Aglas 2025

In Wien wurde das Konzept des Superblocks bereits nach der Umsetzung in Barcelona auf Ebene der Stadtplanung diskutiert. Im wissenschaftlichen Kontext wurden das Konzept und Umsetzungsmöglichkeiten in Wien bereits seit 2015 behandelt. Stadtverwaltung und lokale Politik waren in diesen Forschungen noch nicht miteingebunden. Nachdem das Forschungs- und Entwicklungsprojekt SUPERBE im Jahr 2018 das Potenzial des Superblock-Konzepts am Wiener Beispiel untersuchte, verfestigte sich das Konzept vermehrt im öffentlichen Bewusstsein und fand in strategischen Dokumenten der Stadt Wien Platz. 2020 wurde es schließlich in die Koalitionsvereinbarungen der Stadtregierung aufgenommen und 2022 im Wiener Klimafahrplan

und in der Smart Klima City Strategie erwähnt (vgl. Tiran et al., 2025).

2021 wurde unter dem Begriff „Supergrätzl“ das erste Pilotprojekt des Superblock Konzepts in Angriff genommen. Supergrätzl ist eine Zusammensetzung von Superblock und Grätzl, eine wienerische Bezeichnung für ein Stadtviertel. 2022 wurde in weiterer Folge von der Wiener Magistratsabteilung 18 für Stadtentwicklung und Stadtplanung eine Broschüre zum Konzept des Supergrätzls veröffentlicht. Das Supergrätzl wird hierbei als Antwort auf die Klimakrise in der Bestandsstadt beschrieben. Eine neue Organisation des öffentlichen Straßen- und Stadtraums in Bezug auf Nutzung und Gestaltung soll Maßnahmen für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Klimawandelanpassung, Partizipation, Aufenthaltsqualität, Quartiersentwicklung und Wohlbefinden für alle beinhalten. Die Lebensqualität in dicht besiedelten Gebieten soll anhand des Konzepts auch in Zeiten des Klimawandels erhalten bleiben (vgl. Tiran et al., 2025).

Neben Begrünung und Abkühlung soll Raum für mehr gesellschaftliches Miteinander geschaffen werden. Verkehrssicherheit erhöht die Aufenthaltsqualität besonders auch für Familien und Kinder, für Fußgänger:innen, Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Personen (vgl. Tiran et al., 2025).

Bevor nun auf weitere zivilgesellschaftliche Initiativen um Supergrätzl reagiert wird und Planungen durchgeführt werden, soll zunächst das Supergrätzl Favoriten als Pilotprojekt der Stadt abgeschlossen werden. Da das Projekt im Herbst 2025 abgeschlossen sein wird ist die Evaluierung und Dynamik rund um die Umsetzung noch offen. Eine Vielzahl an Bottom-Up-Initiativen in weiteren Wiener Grätzeln, sowie die politische Kraft einiger Bezirke, Supergrätzl umzusetzen, zeigt Bedarf und mögliches zukünftiges Potenzial des Konzepts (vgl. Tiran et al., 2025).

Klimawandelanpassungsmaßnahmen zur Kühlung und Begrünung sind im Rahmen des Supergrätzls Favoriten zentral, um in den dicht bebauten Straßenzügen besser mit Hitze umgehen zu können. Mehr als 65 neue Bäume werden gepflanzt und neben weiteren Grünflächen sollen 17 Mikro-Freiflächen angelegt werden. Sitzbereiche, Anlagen zur Vernebelung und Wasserspiele werden installiert. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern werden 3 Straßenzüge im Supergrätzl zu Fußgänger:innenzonen. Massive Betonmülltonnen werden recycled, winterfest bepflanzt und zu Verkehrslenkung an den Kreuzungen eingesetzt. Wiedererkennungsmerkmale in Form von Farben, Formen und Material, sowie eine umfassende Designsprache soll dazu beitragen, im Supergrätzl eine lokale Identität zu schaffen (vgl. Tiran et al., 2025).

Die erste Phase der Pilotphase begann im Sommer 2022 durch den Bau der Diagonalsperren, welche erste verkehrsberuhigende Effekte erzielten. Zusätzliche reaktive Eingriffe in Form von taktischem Urbanismus, wie beispielsweise Fahrbahnmarkierungen und Freiraumelemente gestalteten das Grätzl. Die Phase der baulichen Umsetzung läuft aktuell und bis Herbst 2025. Die Vielzahl an baulichen Maßnahmen geschieht also in einem Zeitraum von rund vier Jahren. Effekte zeigen sich jedoch bereits vor der Umsetzung sämtlicher baulicher Maßnahmen im ersten Jahr nach Projektbeginn (vgl. Tiran et al., 2025).

Anfang Juni ist es dann so weit. Wir treffen uns im Erlachpark mit der Berliner Gruppe, erst blicken uns müde und durstige Gesichter entgegen. Aber das ist kein Problem, dann gehen wir es einfach ein bisschen langsamer an. Nach einem gemütlichen Start im Schatten der Bäume bekommen die Studierenden ihre Energie zurück, schließen sich in Kleingruppen zusammen,

erkunden das Grätzl und werden kreativ. Spannende Beobachtungen und Ideen, wie vermehrte Möglichkeiten für Trinkwasser, (Fassaden-)Begrünung, Sitzgelegenheiten, Raum für Spiele und Austausch und konsumfreie Zonen werden von Kleingruppen konzeptionell aufgeworfen. Außerdem diskutieren wir kritische Fragen wie die Notwendigkeit einer umfassenden Planung. Darf man Bewohner:innen auch einfach machen lassen ohne die Nutzung detailgenau vorzugeben? Welche Rolle spielen Akteure wie die Lokale Agenda und der Beteiligungsprozess im Rahmen der Planung des Supergrätzels? Was bedeutet es, wenn die Stadt Wien top-down ein Pilotprojekt plant? Wie sehen Initiativen in weiteren Wiener Grätzln aus und wie wird darauf reagiert? Wie bewegen sich die Mietpreise im Grätzl? Wie kann Green Gentrification entgegen gewirkt werden? Welche Bedeutung hat das Supergrätzl für die umliegende Gegend?

Berlin: Reuter-Kiezblock

Fast forward Mitte Juli, Berlin, Neukölln. Regenschirme und Regenjacken werden in Rucksäcken verstaut, der Himmel bricht nach einem gehörigen Schütter langsam wieder auf. Wie Vögel an der Stange sind wir auf einer Sitzbank, die rund um einen riesigen Baumstamm gebaut wurde, aufgefädelt. Mit einem Funkgerät im Ohr lausche ich Jonas' Einführung und meine Annahme bestätigt sich, hier sind wir also, im Kiezblock Reuterkiez.

Hinter der Initiative der Kiezblocks steckt der Verein Changing Cities, welcher bereits erfolgreich den Volksentscheid Fahrrad durchbrachte und sich seitdem aktivistisch für lebenswerte Städte einsetzt. Changing Cities sieht das Potenzial von Städten, mehr als Abstellplatz zu sein und sieht das Recht der Bewohner:innen, Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität und klimaangepasst zu erleben. Die Idee der Kiezblocks leitet sich vom Konzept der Superblocks aus Barcelona ab, wird allerdings quartiersbezogen, in

Kiezen, die eigenständigen nachbarschaftlichen Charakter haben, angewandt. Der Verein arbeitet über Vernetzung lokaler Akteur:innen zu politischen Bewegungen auf Bundesebene. Bezüglich der Kiezblocks organisieren sie einzelne Initiativen zu einer stadtweiten zivilgesellschaftlichen Kraft zugunsten der Verkehrswende in Berlin (vgl. Kiezblocks, o.J.; Changing Cities, o.J.).

Ein Kiezblock beschreibt ein dicht besiedeltes Wohngebiet, in welchem kein Durchgangsverkehr gestattet ist. Maßnahmen wie Tempolimits, Einbahnstraßen und Durchfahrtssperren verhindern Abkürzungsrouten für Personen, die mit dem Auto nur zur Durchfahrt im Kiez sind. Gemäß Berliner Stadtplanung wird der reine Durchgangsverkehr also auf die Hauptstraßen gelenkt. Rettungsfahrzeuge, Lieferverkehr, Müllabfuhr und weitere benötigte Fahrten im Kiez sind nach Umsetzung eines Kiezblocks weiterhin möglich (vgl. Kiezblocks, o.J.).

Unmittelbare Effekte von Kiezblocks sind weniger Luftverschmutzung und Autolärm, sichere Straßenzüge, erweiterte Aufenthaltsmöglichkeiten wie beispielsweise Sitzgelegenheiten, Begrünung und Beschattung, besserer Lieferverkehr, attraktiveres Mobilitätsangebot für Radfahrende, Fußgänger:innen und öffentlicher Nahverkehr, sowie Gewinn für lokale Gewerbe bei Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum (vgl. Kiezblocks, o.J.).

Über 70 Kiezblock-Initiativen gibt es in Berlin bereits. In der Entstehung werden Pläne zur Verkehrsberuhigung von Anrainer:innen entwickelt und dem Bezirk vorgelegt. Der Einwohner:innenantrag, ein Antrag von Bewohner:innen des Bezirks mit über 1000 Unterschriften wird von Initiativen gerne als Instrument zur Überzeugungsarbeit in der Bezirkspolitik genutzt. Durch Vernetzung und mit Hilfsmaterialien unterstützt sich der Kiezblock-

Zusammenschluss gegenseitig (vgl. Kiezblocks, o.J.).

Die Initiative Reuterkiez für Alle! beschäftigt sich seit Herbst 2020 mit der Umsetzung eines Kiezblocks im Reuterkiez und war insbesondere im Zuge der Begleitung eines Beteiligungsprozesses in der Planung der Bezirksverwaltung Neukölln zur Verkehrsberuhigung tätig. Parallel zu dem für alle Kiezbewohner:innen offenen Beteiligungsprozess wurde ein Einwohner:innenantrag durchgeführt und dem Bezirk vorgelegt. Durch Gespräche mit Anwohner:innen konnte der Bedarf von vermindertem motorisierten Individualverkehr, gesteigerter Sicherheit auf den Straßen, sowie erhöhter Aufenthaltsqualität ermittelt und an die Bezirkspolitik übermittelt werden. Im Jänner

2022 übergab die Initiative ihren Einwohner:innenantrag an die Bezirksverordnetenversammlung und knackte somit als sechste Kiezblock-Initiative in Berlin die Marke von 1000 Unterschriften. Weitere Erarbeitungen der Mobilitätsinitiative beschäftigen sich seither mit konsumfreien Aufenthaltsmöglichkeiten, Vernetzung innerhalb der Nachbarschaft und kleinen, selbstbestimmten Klimawandelanpassungsmaßnahmen. Weiterhin steht Verkehrsberuhigung und Sicherheit im Straßenverkehr neben dem Verbot von Durchgangsverkehr im Vordergrund des Kiezblocks Reuterkiez (vgl. Reuter-Kiezblock, 2022).

Reuterkiez Wasserschalen



© Aglas 2025

Reuterkiez Sitzgelegenheit



© Aglas 2025

Ich merke, wie ich nach einem blauen Stempel am Straßenboden suche, ich halte Ausschau nach Plakaten und Bauplänen. Stattdessen sehe ich breite gepflasterte Straßen, kühlenden Jahrzehnte-alten Baumbestand und angelegte Baumscheiben. Bierbänke mit Tisch bilden am Gehsteigrand eine der wenigen Sitzgelegenheiten. Familien mit Kindern queren in aller Seelenruhe die Straße, Kleinkinder fahren Rad und Scooter, Cafés, Restaurants und Bars füllen die Erdgeschoßzonen. Straßenbauliche Sackgassen und Poller lenken den Straßenverlauf für

Autos wieder aus dem Reuterkiez hinaus. Hier kann man sich wirklich nicht durchschlängeln, oder? Falsch gedacht! Ein Lieferwagen steuert die Kreuzung an. Wie aus dem Nichts steht der Beifahrer an der Kreuzung, dreht den Poller aus seiner Halterung, der Wagen fährt durch, Poller rein, zurück auf den Beifahrersitz und weiter geht's.

Im Austausch mit unserer Berliner Partnergruppe zum Thema des taktischen Urbanismus stellten wir uns Fragen im Vergleich zu unserer Wahrnehmung des Wiener Pendants des Supergrätzls Favoriten. Fragen nach der Sichtbarkeit und des Ausmaßes des Konzepts kamen auf. Gibt es etwa eine geteilte Identitätsbildung der Bewohner:innen rund um den Kiezblock? Woher wissen Bewohner:innen, dass sie in einem Kiezblock wohnen und welche Rolle spielen diese in der Umsetzung? Welche Rolle spielen demokratische Prozesse wie beispielsweise das zivilgesellschaftliche Engagement des Vereins Changing Cities? Welche Effekte haben bottom-up Ansätze in der Stadtentwicklung? Wie wirkt die politische Spannung zwischen Bezirk und Senat auf die Umsetzung der Kiezblocks? Welche Maßnahmen zur Klimawandelanpassung werden aktuell im Konzept der Kiezblocks forciert und welche könnten noch ergänzt werden? Wie sieht der Reuterkiez im Vergleich zu weiteren Kiezblocks aus? Wie kann Green Gentrification angesichts der hohen Mietpreise in Berlin besonders innerhalb des Konzepts der Kiezblocks entgegen gewirkt werden?

Wo bleibt das Konzept?

Tiran et al. (2025) beschreiben in ihren Ausführungen, wie das Konzept der Superblocks in der Umsetzung in Wien und Berlin verwaschen wird.

Am Beispiel von Berlin und Wien wird klar, dass Superblocks in der Umsetzung auf Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Nachbarschaftsvernetzung, Vermeidung von Durchzugsverkehr, nachhaltige Mobilitätsformen und Klimawandelanpassung wirken.

Die systemische Ebene des Konzepts kann in der Praxis allerdings in den Hintergrund wandern. Konzeptionelle Unklarheit und Mehrdeutigkeit kann zu Missverständnissen in der Projektarbeit, aber vor allen Dingen auch zu Minimierung des Transformationspotenzials führen. Ein gewisser Interpretationsspielraum der Theorie ist durchaus notwendig, um Konzepte in die Praxis zu übersetzen. Die aktuelle Implementierung des Konzepts im Supergrätzl Favoriten und Berliner Kiezblocks beinhaltet aber nur Teilbereiche des Konzepts Superblock. Demnach sind diese auch nicht unbedingt als Superblocks zu klassifizieren, sondern eher als „neighborhood-based Superblock projects“ (Tiran et al., 2025). Wie wir in

der Praxis anhand der beiden besprochenen Beispiele beobachten können, muss sich die Umsetzung des Konzepts an finanzielle und politische Rahmenbedingungen anpassen. Außerdem geschieht die Umsetzung auf sehr kleinräumlicher Ebene und in langsamer Geschwindigkeit. In Wien und Berlin sind die Umsetzungen nicht in eine gesamtstädtische Strategie eingebunden. Besonders durch die fehlende Dynamik der Entwicklungen verlieren die Umsetzungen in Wien und Berlin ihre radikale Ambition und transformative Kapazität. Tiran et al. Sprechen sich mit dieser Analyse der Projekte für schnellere, weitreichendere und effektivere Implementierungen des Superblock-Konzepts aus, um dadurch nachhaltige soziale und klimagerechte Transformationsprozesse in Wien und Berlin durchzusetzen (vgl. Tiran et al., 2025).

Potenziale

Diese wertvolle wissenschaftliche Auseinandersetzung und Einschätzung im Rahmen des Papers *Superblocks between theory and practice* (Tiran et al., 2025) wirft stichhaltige Punkte für meine Einschätzung der Projekte, welche im Rahmen dieser Exkursion genauer betrachtet wurden, auf. Die lückenhafte Implementierung des Konzepts und der Verlust der Transformationspotenziale stimmen mit meinen Beobachtungen überein. Dennoch möchte ich versuchen, im Sinne des Exkursionsthemas Klimawandelanpassung und Demokratie einen ganzheitlichen Blick auf die Projekte Supergrätzl Favoriten und Reuter-Kiezblock zu werfen.

Ich denke, Wien braucht noch etwas Zeit. Obwohl besonders in Bezug auf Klimawandelanpassung nicht mehr viel Zeit bleibt und wir in vielen Belangen schon zu spät sind, denke ich, die Stadt benötigte den Fokus auf die Realisierung des Pilotprojekts. Fragen an die Stadtstrategie, unter anderem bezüglich ihres immer noch hohen Stellenwerts von Autos, bleiben offen. Gleichzeitig möchte ich mich vom Wiener Klimafahrplan und der Smart Klima City Strategie als Dachstrategie der Stadt optimistisch stimmen lassen und ich erkenne die Bemühungen der Stadt, auf den Klimawandel zu reagieren.

Vor allem im Austausch mit den Berliner Kolleg:innen und mit verschränktem Wissen aus den weiteren Themengebieten der Exkursion sehe ich auch im Hinblick auf die konzeptionelle Kritik von Tiran et al. (2025) die Kraft und Bedeutsamkeit der Berliner Kiezblocks vor allem auf demokratischer Ebene. Zivilgesellschaftliche Zusammenschlüsse wie der Verein Changing Cities fordern erfolgreich Verkehrsinfrastrukturprojekte nach ihren Vorstellungen ein. Beteiligungsprozesse, welche von Initiativen selbst, im Austausch mit Bewohner:innen, geführt werden, beschreiben wertvolle Qualitäten des Prozesses und zeigen vielschichtige Potenziale der Kiezblock-Projekte für die Stadt Berlin über das theoretische Konzept der Superblocks hinaus auf.

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>

C40 cities (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>, zuletzt geprüft am 21.07.2025

Changing Cities (o.J.): Unsere Mission. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/verein/>, zuletzt geprüft am 21.07.2025

Kiezblocks (o.J.): Reuter-Kiezblock. Online verfügbar unter <https://www.kiezblocks.de/reuter/>, zuletzt geprüft am 21.07.2025

Reuter-Kiezblocks (2022): Geschafft: 1.240 Unterschriften übergeben! Online verfügbar unter <https://www.kiezblocks.de/geschafft-1-240-unterschriften-uebergeben/>, zuletzt geprüft am 21.07.2025)

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