

Haase, Annegret; Schmidt, Anika

Research Report

Reader und Reflexionen zum Projekt "Neue Nähen": Leipziger Superblocks : Perspektiven der transformativen Forschung

UFZ-Bericht, No. 1/2024

Provided in Cooperation with:

Helmholtz Centre for Environmental Research (UFZ)

Suggested Citation: Haase, Annegret; Schmidt, Anika (2024) : Reader und Reflexionen zum Projekt "Neue Nähen": Leipziger Superblocks : Perspektiven der transformativen Forschung, UFZ-Bericht, No. 1/2024, Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ), Leipzig, <https://doi.org/10.57699/77k7-qk66>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/301877>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewahrten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Annegret Haase, Anika Schmidt

**Reader und Reflexionen zum Projekt
“Neue Nähen”
– Leipziger SUPERBLOCKS –
Perspektiven der transformativen
Forschung –**



Reader und Reflexionen

zum Projekt

„Neue Nähen – Leipziger SUPBERBLOCKS“

- Perspektive der transformativen Forschung -

Autorinnen:

Annegret Haase, Anika Schmidt

Kontakt:

Dr. Annegret Haase (annegret.haase@ufz.de)

Anika Schmidt (anika.schmidt@posteo.de)

Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ Leipzig,
Department Stadt- und Umweltsoziologie

Einleitende Bemerkungen

Dieser Reader soll einen Überblick über den aktuellen Stand der Forschung zu Superblocks und verwandten Konzepten sowie zu Themen der nachhaltigen und resilienten Stadtentwicklung geben. Er ist Teil der wissenschaftlichen Begleitung des transdisziplinären Projekts „Neue Nähen - Leipziger SUPERBLOCKS“, das im Zeitraum 2021-2024 durchgeführt und durch das Programm der Nationalen Stadtentwicklungspolitik „Post-Corona-Stadt“ (BMWSB) gefördert wurde. Ziel der Veröffentlichung der hier gesammelten Materialien und Überlegungen ist es, mit den hier zusammengetragenen Informationen und Reflexionen Grundlagen für die weitere Auseinandersetzung mit dem Thema zur Verfügung zu stellen und Anregungen für die zukünftige Arbeit zu geben. Während im ersten Teil Informationen zum Ansatz der Superblocks sowie zu verwandten Konzepten im Kontext im Vordergrund stehen, widmen sich die letzten Kapitel einer Prozessreflexion von „Neue Nähen“ sowie Überlegungen zu den Ergebnissen des Leipziger Projekts und deren Einordnung.

Dieser Reader wurde als internes Arbeitsdokument und „work-in-progress“ begonnen und projektbegleitend weiterentwickelt. In seiner Endfassung, die nun als UFZ-Bericht vorliegt, gibt er Einblicke sowohl in die Debatte um Superblocks, das Leipziger Projekt, methodische Ansätze wie die Koproduktion, als auch eine Reflexion des Projektprozesses und eine Einordnung der Projektergebnisse in wissenschaftliche Debatten.

Der Reader basiert in Teilen auf den folgenden Publikationen:

- Glöcker, J.; Schmidt, A. (2023). Superblocks translated. Erfahrungen mit der nachhaltigen Transformation öffentlicher Räume in Deutschland. Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Heft 2/2023: Urbane Transformation als gesamtgesellschaftliche Aufgabe, S. 93-98. [Volltext verfügbar](#)
- Haase, A., Schmidt, A. (2023): Impulse für eine kritische Debatte zur resilienten Stadtentwicklung am Beispiel der grünen Gentrifizierung. In: Kabisch, S., Rink, D., Banzhaf, E. (Hg.): Die resiliente Stadt: Konzepte, Konflikte, Lösungen. Springer (*im Erscheinen*)
- Haase, A., Schmidt, A. (2021): Grüne Gentrifizierung. Eine neue Herausforderung für nachhaltige Stadtentwicklung. In: Glatter, Jan; Mießner, Michael (Hg.): Gentrifizierung und Verdrängung. Aktuelle theoretische, methodische und politische Herausforderungen. Bielefeld: transcript Verlag. [Link zum Buch](#)
- Haase, A.; Rink, D. (2018): Handbuch Stadtkonzepte, Verlag Barbara Budrich, UTB.
- Haase, Annegret, Schmidt, Anika (2019): Grüne Freiräume in Ankunftsquartieren: Funktionen und Herausforderungen für ihre kooperative Entwicklung. UFZ Discussion Paper 4/2019. [Volltext verfügbar](#)
- Haase, A. (2022): Grüne Freiräume in Ankunftsquartieren als Orte sozialen Miteinanders – Chancen und Herausforderungen, In: Fritz, J., Tomaschek, N. (Hrsg.): Transformationsgesellschaft. Visionen und Strategien für den sozialökologischen Wandel, Waxmann.
- Haase, A. (2022): Grüne Freiräume in Ankunftsquartieren – Chancen und Herausforderungen, In: Kost, S., Petrow, C.A. (Hrsg.): Kulturelle Vielfalt in Freiraum und Landschaft, Springer, 165-188.
- Haase, A. (2022): Green Spaces and their Social Functions: Specific Challenges in Urban Spaces of Arrival, In: Misiune, I., Depellegrin, D., Egarter Vigl, L. (Hrsg.): Human-Nature Interrelations, Springer, 273-284.

- Schmidt, A.; Haase, A. (2023): „Wir schließen Straßen, um sie zu öffnen!“ Städtische Koproductio n und Umgestaltung des Straßenraums in Leipzig. In: Uni Wien (Hrsg.): University Society Industry, Band 12: Partizipation: Das Zusammenwirken der Vielen für Umwelt, Wirtschaft und Demokratie, Waxmann, 71-87.
- Schmidt, A., Haase, A., Kabisch, S., Pöbneck, J. (2023): Quartier und urbane Resilienz: Themenfelder, Befunde und Forschungsbedarf. In: Kabisch, S., Rink, D., Banzhaf, E. (Hg.): Die resiliente Stadt: Konzepte, Konflikte, Lösungen, Springer, 73-90.

Inhalt

1. Das Vorbild der Superblocks in Barcelona und was wir davon lernen können.....	5
2. Superblocks als globales Modell für nachhaltige Stadtentwicklung: Ideen und Studien zum Ideentransfer	9
Exkurs: Transfer und Scaling.....	12
3. Kontextualisierung des Superblocks-Ansatz im Spiegel von Zielen und Leitbildern nachhaltiger und resilienter Stadtentwicklung	14
4. Verwandte Konzepte und Instrumente der Umgestaltung öffentlicher Räume und der Verkehrsberuhigung.....	19
5. Interessante Handlungsleitfäden und „Toolboxen“ zu Verkehrsberuhigung, Quartiersmobilität, Flächenumverteilung, etc.....	24
Exkurs: Rechtlicher Rahmen: Verkehrsversuche und die Experimentierklausel in der STVO.....	25
Exkurs: Evaluierung von Verkehrsversuchen	25
6. Spannungsfelder und Konflikte – Eindrücke der Erfahrungen im Projekt „Neue Nähen“ und deren Einordnung.....	27
a. Straßenräume werden zu Aushandlungsräumen.....	28
b. Offene Fragen der Multifunktionalität des Straßenraums.....	29
c. Verkehrsverlagerung in umliegende Straßen oder Verkehrsverpuffung?	30
d. Koproduktion zwischen Beteiligung und realen Machtverhältnissen.....	31
e. Potentielle Aufwertung und Gerechtigkeitsfragen	33
f. Transformation als Konfliktfeld zwischen Befürwortung und Protest.....	34
7. Partizipation – Kooperation - Koproduktion in der Stadtentwicklung.....	37
a. Zu den Begriffen Partizipation – Kooperation - Koproduktion in der Stadtentwicklung	37
b. Die Rolle von Tactical Urbanism und temporären Interventionen	38
c. Spannungsfelder von Koproduktion, Partizipation und Macht.....	39
8. Prozess- und Ergebnisreflexion, Rückbindung zu Debatten im Leipziger Superblock-Projekt.....	41
a. Prozessreflexion	41
b. Ergebnisreflexion und Rückbindung zu Debatten	56
Anhang 1: Superblock-Fallbeispiele in Deutschland: Überblick und Vergleich.....	64
Literatur.....	72

1. Das Vorbild der Superblocks in Barcelona und was wir davon lernen können¹

In seiner ursprünglichen Form, bekannt aus Barcelona, ist ein „Superblock“ ein Zusammenschluss mehrerer zusammenhängender Wohnblöcke eines Viertels. Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wird der motorisierte Straßenverkehr aus diesen Superblocks heraus auf Hauptverkehrsstraßen am Rand des Gebietes umgeleitet. Innerhalb des Superblocks werden beispielsweise Diagonalsperren errichtet und Einbahnstraßen eingerichtet. Der Durchgangsverkehr wird dadurch stark reduziert, bleibt aber für Anwohner*innen und z.B. Müllabfuhr und Rettungsdienste möglich. Ehemals ausschließlich dem (Auto-)Verkehr vorbehaltene Flächen werden als öffentliche Räume mit unterschiedlichen Funktionen qualifiziert.

Superblocks (Abb. 1) können als ein strategischer Ansatz in der Stadtentwicklung verstanden werden, der eine Vielzahl von Themen adressiert, wie z.B. die Förderung nachhaltiger Mobilität (Fuß- und Radverkehr), die Reduzierung von klima- und gesundheitsschädlichem Verkehr, die Begrünung zur Förderung des menschlichen Wohlbefindens und der Klimaanpassung oder die Schaffung neuer öffentlicher Räume. Der Ansatz kann somit einen Beitrag zur Entwicklung einer gemeinwohlorientierten und ökologisch nachhaltigen Stadt leisten. Superblocks sind damit ein potenzieller Baustein eines städtebaulichen Verständnisses, das den Menschen wieder stärker in den Mittelpunkt stellt, lassen sich aber nicht auf die Umgestaltung von Straßenräumen reduzieren. Häufig werden in einem mehrstufigen Umsetzungsprozess Lösungen durch temporäre Interventionen (taktischer Urbanismus) und unter Beteiligung lokaler Akteure erprobt, bevor es zu einer baulichen Umsetzung kommt. Diese partizipativen Prozesse eröffnen Beteiligungs- und Kooperationsmöglichkeiten zwischen Zivilgesellschaft, Stadtverwaltung und Politik und haben damit das Potenzial, Transformationsprozesse auf verschiedenen gesellschaftlichen Ebenen anzustoßen (vgl. Zografos et al. 2020, S. 6).

In Barcelona hat die Stadtverwaltung die Umsetzung von 503 Superblocks im gesamten Stadtgebiet beschlossen, um vor allem der überdurchschnittlich hohen Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch den motorisierten Verkehr entgegenzuwirken. Ein erstes Pilotprojekt wurde 2016 im Stadtteil Poblenou gestartet. Mittlerweile sind auf der Website der Stadtverwaltung 12 weitere Superblock-Projekte in verschiedenen Stadtteilen in Planung oder Umsetzung (vgl. <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/>, Stand März 2024; Abb. 2). Die „neuen“ öffentlichen Räume werden hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt qualifiziert und können soziale Interaktionen fördern. Modellrechnungen zeigen, dass sich die Umsetzung der geplanten Superblocks in Barcelona positiv auf die Gesundheit und Lebenserwartung der Bewohner*innen auswirken würde (vgl. Mueller et al. 2020, S. 10). Dennoch war der erste Umsetzungsversuch auch von kontroversen Diskussionen in Öffentlichkeit und Politik begleitet. Insbesondere das stark top-down orientierte Vorgehen der Stadtverwaltung und die mangelnde Beteiligung der Anwohner*innen stießen auf Kritik. Zudem zeigte sich eine Diskrepanz in der Akzeptanz zwischen den im Inneren und am Rand des Superblocks Wohnenden (vgl. Boeck 2022, S. 17). Die Stadtverwaltung reagierte darauf in späteren Superblock-Prozessen mit einer stärkeren Beteiligung der Anwohner*innen und einem erweiterten Quartiersfokus.

¹ Der folgende Abschnitt basiert auf dem Text Glöckner und Schmidt (2023) und wurde modifiziert.

Grundsätzlich blieb es jedoch bei einem top-down gesteuerten Ansatz des taktischen Urbanismus (vgl. ebd., S. 23). Zografos et al. (2020, S. 9) verweisen in ihrer Analyse zudem auf politische Auseinandersetzungen über die Ausrichtung der zukünftigen Stadtentwicklung Barcelonas im Zuge des Pilotprojekts: Weniger das Anliegen einer sozial-ökologischen Transformation der Stadt als vielmehr die Positionierung im internationalen Städtewettbewerb habe die Umsetzung des ersten Superblocks befördert. Um sich in diesem Wettbewerb als Vorreiter zu behaupten - so de Boeck (2022, S. 18) - hat die Stadt Barcelona das Instrument der taktischen Stadtplanung zur Innovationsstrategie erhoben und betrachtet Superblocks seither als ein Element ihrer Umsetzung.“ (Glöckner und Schmidt 2023) Damit stellt sich auch die Frage nach einer Instrumentalisierung nachhaltigkeitsorientierter Projekte für wirtschaftliche und/oder touristische Zwecke.

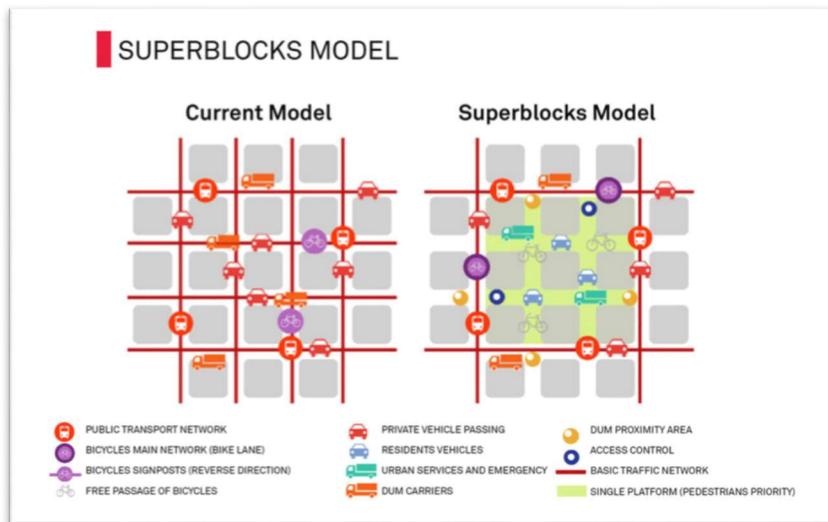


Abb. 1: Das Modell der Superblocks

Quelle: <https://barcelonarchitecturewalks.com/superblocks/>, 19.4.2024

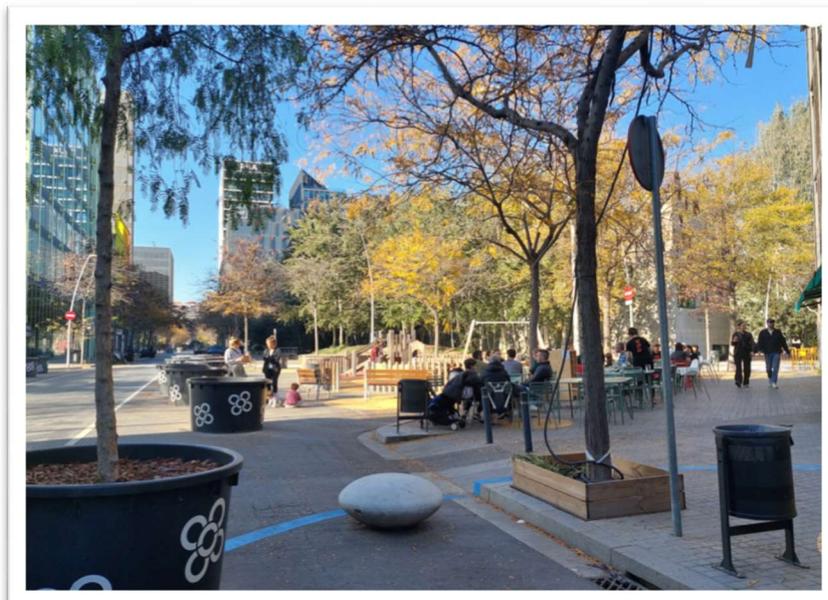


Abb. 2: Superblock in Poblenou, Barcelona

Foto: Annegret Haase

Weitere Zusammenfassungen und Publikationen zu den Superblocks in Barcelona:

- Überblick über die Superblocks-Projekte auf der Homepage der Stadt Barcelona (<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/>, Zugriff am 19.3.2024)
- „Umsetzung am Beispiel des Superblocks Barcelona Poblenou“ (ADFC 2021: 40f)
- Superblocks in Barcelona (Ausgangslage und Maßnahmen) bei Zimmermann und Zimmermann (2020, 36ff.)
- Kurzer historischer Rückblick zur Entstehung und Beschreibung bei de Boeck (2022), u.a. auch der Zielstellung mit Superblocks „ein urbanes Projekt um[zu]setzen, das intensiver mit der komplexen, kompakten und sich verdichtenden Stadt interagiert“ (ebd.)
- Superblocks und Beschreibung der damit zusammenhängende konflikthaften Narrativen zur nachhaltigen Zukunft der Stadt (Frago und Graziano 2021)
- Eine Studie zur Übertragbarkeit der Superblocks-Idee für Städte weltweit unter <https://citychangers.org/barcelona-superblocks/> (Zugriff am 19.3.2024) sowie bei Eggimann (2022, siehe dazu ausführlicher in Kapitel 2).

Effekte von Superblocks

Zimmermann und Zimmermann (2020, 38) unterscheiden verschiedene Nachhaltigkeitseffekte, die bereits nachgewiesen wurden:

- „Ökologisch: Erhöhung des Umwelt- und Klimaschutzes,
- ökonomisch: Erhöhung des monetären und wirtschaftlichen Nutzens (bei gleichzeitiger Berücksichtigung der anderen beiden Säulen),
- sozial: Unterstützung des Gemeinwohls und der Partizipation.“

In Poblenou wurden konkret folgende Veränderungen gemessen:

- Verdopplung des öffentlichen Raums und der öffentlichen Grünfläche (einschließlich der Baumvegetation) im Viertel,
- Vergrößerung des Fußgängerbereiches und, im Gegenzug, die Reduzierung der von Autos belegten Fläche (minus 50%),
- weniger motorisierter Verkehr in Wohngebieten (dieser hat sich halbiert),
- nahezu keine Verkehrsunfälle mehr (siehe ADFC 2021, 41, dort auch konkrete Zahlen und Quellen),
- Absenkung der Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung um 33 bzw. 4 Prozent; die durchschnittliche Lärmbelastung ging um 6 Dezibel und die Fahrzeugdichte um 300 Prozent zurück (vgl. Frey et al. 2020, 26-27).

In St. Antoni, einem weiteren Superblock-Gebiet in Barcelona, wurde nach 2 Jahren folgende Wirksamkeit der Verkehrsberuhigung festgestellt²:

- Reduzierung der Stickstoffbelastung um 33% und damit Verbesserung der Luftqualität,
- 55% der Bevölkerung im Gebiet hat heute im Wohnumfeld eine durchschnittliche Lärmbelastung (Tag) von etwa 70 db, was unterhalb der durch die WHO empfohlenen

² <https://citychangers.org/barcelona-superblocks/>, Zugriff am 9.4.2024

Grenzbelastung von 65 db liegt; Lärmbelastung war vorher in Zusammenhang mit gesundheitlichen Belastungen wie mentalen Belastungen und Gehörbeeinträchtigungen gebracht worden. Laute Straßen werden durch Fußgänger weniger benutzt. Ein Jahr nach Einrichtung des Superblocks war das Lärmniveau bereits um 4 db reduziert.

- Verkehrsabnahme: beträchtliche Abnahme des MIV-Verkehrs (-92%) im Superblock-Gebiet, gleichzeitig ganz leichte Zunahme des MIV in benachbarten Straßen (+3%); generell führte die Maßnahme dazu, dass sich Personen öfter gegen die Benutzung eines Autos entschieden.

Eine internationale Zusammenstellung von Superblock-Beispielen (urbanista 2024) thematisiert die positiven Effekte des Ansatzes für den Stadtraum und das Leben in der Stadt aus sozialwissenschaftlicher Perspektive. Dabei werden vor allem folgende Qualitäten/Funktionen von Superblocks für das alltägliche (Zusammen-)Leben im Quartier hervorgehoben: Gemeinschaftsorte, an denen Kontakt, Kommunikation und Interaktion stattfinden; Orte, an denen man sich sicher aufhalten kann; Orte, die lokales Unternehmertum anziehen und neue Formen des gemeinsamen Wirtschaftens fördern; Orte, die für mehr Resilienz gegenüber Hitze und für bessere Luft im städtischen Kontext sorgen; Orte, an denen sich urbane Biodiversität entwickeln kann; Orte, die eine nachhaltige Verkehrsentwicklung unterstützen sowie Orte für eine aktive und lebendige Debatte, für produktiven Streit um die urbane Gegenwart und Zukunft.

Gleichwohl werden durch verschiedene Studien auch ambivalente und nachteilige Effekte von Superblocks angesprochen (z.B. Nello-Deakin 2022, Mueller et al. 2020); teilweise stehen diese in engem Zusammenhang zu oben aufgeführten positiven Effekten, was auf Ambivalenz und Kontextabhängigkeit hinweist. Konkret werden genannt:

- die Gefahr der Umlagerung des Verkehrs und der Verkehrsbelastung auf die Nachbarstraßen mit entsprechenden Folgen für die Umwelt- und Lebensqualität dort,
- die Beeinträchtigung lokaler Gewerbetreibender durch den Wegfall von Parkplätzen sowie die verminderten Möglichkeiten, Läden etc. mit dem Pkw anzusteuern,
- die Entstehung neuer Lärmquellen durch die Nutzung des verkehrsberuhigten Bereichs als Spielplatz und Treffpunkt für Partys etc.,
- die Gefahr eines Anstieges der Wohnkosten und Verdrängung (Gentrifizierung) infolge der Aufwertung des Quartiers durch die Einrichtung der Verkehrsberuhigung,
- die Zunahme der residentiellen Segregation in der erweiterten Nachbarschaft infolge einer Verdrängung aus dem verkehrsberuhigten Gebiet,
- Gerechtigkeitslücken bei der Beteiligung und Umsetzung der Verkehrsberuhigung und dadurch Konsolidierung ungleicher sozialer Machtverhältnisse.

2. Superblocks als globales Modell für nachhaltige Stadtentwicklung: Ideen und Studien zum Ideentransfer

Im folgenden kurzen Abschnitt werden Ideen und Studien vorgestellt, die die Übertragbarkeit des Superblock-Modells auf andere Kontexte diskutieren und das Modell als (global) anwendbaren Ansatz für eine nachhaltige Stadtentwicklung thematisieren. Der folgende Text erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll vor allem zeigen, dass das Superblock-Modell bereits weit über den lokalen Kontext, in dem und für den es konzipiert wurde, hinausweist und wie groß der Bedarf an innovativen Ideen für eine kleinteilige Stadtentwicklung für mehr Nachhaltigkeit und gleichzeitig Lebensqualität weltweit ist.

Neben Barcelona gibt es heute Superblocks oder ähnliche Ansätze in verschiedenen Regionen Europas und auch im globalen Kontext. Besonders vergleichbar mit dem Ansatz aus Barcelona sind z.B. die Superblock-Maßnahmen in Viktoria-Gasteiz (Spanien) und mit den Supergrätzl seine Adaption in Wien (<https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten>, Zugriff am 6.4.2024). In diesen Städten kann von top-down Prozessen gesprochen werden, da auf städtischer Ebene entsprechende Strategien formuliert und Planungen, bzw. konkrete Umgestaltungen umgesetzt werden (siehe unten „Superblocks zwischen bottom-up und top-down“).

Die Stadt **Vitoria-Gasteiz** setzt ein Konzept für die Umgestaltung von Nachbarschaften mittels des Superblock-Ansatzes um. Von den 77 geplanten Superblocks sind aktuell 5 umgesetzt³ (Vgl. auch Weber et al. 2022: 62ff.). Die **Supergrätzl in Wien**⁴ werden an verschiedenen Standorten umgesetzt (hier ist die Stadt Wien der Initiator, die Projekte werden beteiligungsbasiert umgesetzt, Abb. 3), die erste Maßnahme wurde im Arbeiter*innenbezirk Favoriten umgesetzt, ähnlich wie der Leipziger Osten ein sehr dicht besiedeltes Quartier. Weitere Projekte folgen bis heute. Die Supergrätzl werden ausdrücklich nicht als isolierte oder rein lokale Maßnahme verstanden, sondern sie laufen unter dem Label „Gut für die Menschen, gut fürs Klima“ und sind in der Smart Klima City Strategie, im Wiener Klimafahrplan und im Regierungsübereinkommen der Fortschrittskoalition verankert. Der Superblock-Ansatz wird als „Planungstool der Stadtentwicklung“ und „Werkzeug im Kampf gegen den Klimawandel“ erprobt⁵.

³ <https://local-social-innovation.eu/mobility-in-superblocks>, Zugriff am 18.6.2023

⁴ <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten>; <https://www.wien.gv.at/alsgrund/servitenviertel>; <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/coole-strassen-plus.html>; <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klima-foerderprogramm-bezirke.html>, Zugriff am 18.6.2023

⁵ <https://smartcity.wien.gv.at/wiener-supergraetzl/>, Zugriff am 18.6.2023

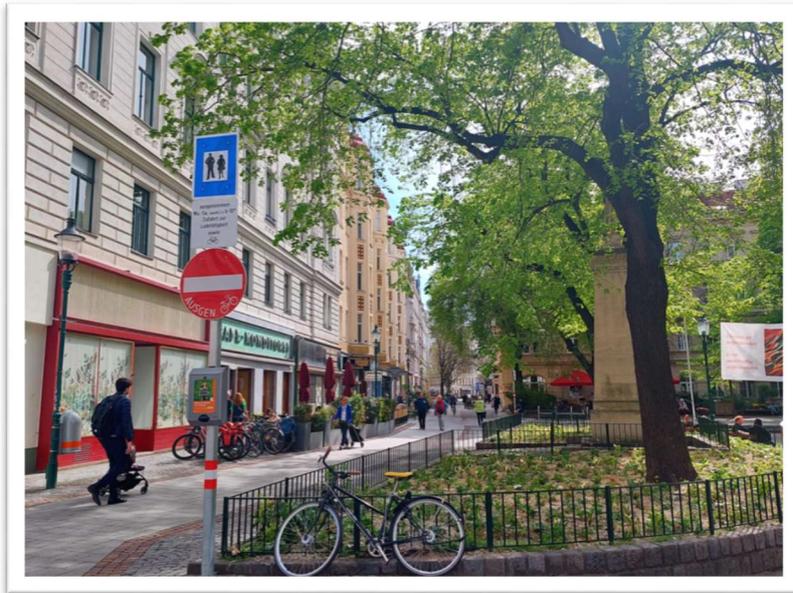


Abb. 3: Verkehrsberuhigung in Wien (Servitengasse)

Foto: Annegret Haase

In Berlin werden seit einigen Jahren Konzepte für sogenannte Kiezblocks als Wohngebiete ohne Kfz-Durchgangsverkehr entwickelt und teilweise bereits umgesetzt (<https://www.kiezblocks.de/>, Zugriff am 8.4.24). Auch die Low Traffic Neighbourhoods in London (ab 2020 in Umsetzung) zielen (wenn auch unter anderem Namen) darauf ab, den Durchgangsverkehr aus den Quartieren herauszunehmen und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern (siehe dazu ausführlich Kapitel 4).

Das Superblock-Modell wurde in den letzten Jahren auch in vielen deutschen Großstädten aufgegriffen, wobei die Impulse aus der (organisierten) Zivilgesellschaft kamen. Die beteiligten Akteure und Maßnahmen unterscheiden sich dabei deutlich (vgl. Glöckner und Schmidt 2023 für Stuttgart, Berlin, Leipzig und Hamburg). Anhang 1 gibt einen Überblick über aktuelle Superblock- bzw. Superblock-ähnliche Maßnahmen und Initiativen in Deutschland: Kiezblocks Berlin, Superbüttel Hamburg, Heinerblocks Darmstadt, Superblock West Stuttgart, Wiesbaden. International gibt es Adaptionen u.a. in Mailand, Paris, Bern, Gent oder Brüssel; begrifflich sind Superblocks oder verwandte Ideen mittlerweile im urbanen und medialen Diskurs von Skandinavien bis in die Türkei zu finden (urbanista 2024, 48-49; Deutsches Institut für Urbanistik 2024).

Eine umfassende Konzeptualisierung in der Übertragung auf den deutschen Kontext haben die Superblocks bisher in Berlin mit den „Kiezblocks“ erfahren, auch durch die konkrete Kampagnenarbeit des Vereins Changing Cities e.V.. Kiezblocks sind Wohngebiete ohne Durchgangsverkehr für Kraftfahrzeuge, unterstützt durch sogenannte Modalfilter, zu denen Einbahnstraßen, diagonale Sperren z.B. durch Poller oder Pflanzkübel, Durchfahrtsverbote gehören (Kiezblocks o.J.). Für Anwohner*innen und Anlieger*innen ist die Zufahrt weiterhin möglich, ebenso für Busse, Müllabfuhr, Feuerwehr und Notarzt, aber die Durchfahrt, z.B. um Wege abzukürzen, wird unattraktiv gemacht (ebd.). Aber, modale Filter allein „machen noch keinen Superblock“ (vgl. Schneidmesser 2023, 17), sondern müssen entsprechend strategisch eingesetzt und kombiniert werden und in diesem Zusammenhang sind Anwohner*innen und lokale Akteure gefragt, da sie

entsprechende Ortskenntnisse und Alltagserfahrungen z.B. zu Unsicherheitsorten, konflikträchtigen Straßenräumen, Parkverhalten etc. mitbringen. Während der Corona-Pandemie wurden beispielsweise in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg temporäre Spielstraßen eingerichtet. Die Entscheidung wurde von der Stadtverwaltung getroffen, die Umsetzung erfolgte durch zivilgesellschaftliche Akteure. Auch verschiedene Ansätze sogenannter „offener Straßen“ wurden auf diese Weise umgesetzt (Schneidemesser 2023, 19). Im Zusammenhang damit wird auch seitens der Stadt- und Verkehrsplaner immer mehr erkannt, dass die autoorientierte Stadt immer weniger als Antwort auf die Ansprüche vieler Bewohner*innen an Lebensqualität gesehen werden kann. Teilweise wird diese Priorisierung sogar als „historischer Fehler“ (nach Schneidemesser 2023, 17) angesehen.

Superblocks zwischen bottom-up und top-down⁶

Am Beispiel der Berliner Kiezblocks beschreiben Schneidemesser & Kirby (2022) die unterschiedlichen Rollen der Zivilgesellschaft bei den oben genannten Neugestaltungen. Die klassische Beteiligung, die auf Einladung erfolgt, wird dabei als „invited space“ verstanden, während die aktive Besetzung und Einforderung von Stadträumen als „claimed space“, also als eingeforderte Beteiligung, bezeichnet wird (ebd.). Während die in Berlin zu beobachtenden Prozesse in erster Linie als claimed spaces zu verstehen sind, da die Superblock-Projekte in den eigenen Bezirken, von den dortigen Bewohner*innen initiiert werden, werden in ihnen „Bürger*innen nicht beteiligt, sie beteiligen sich“ (ebd.). (ebd.) und nutzen dafür den formal möglichen Weg des Einwohner*innenantrags. („Mit Hilfe dieses Instruments haben Bürger*innen in Berlin die Möglichkeit, Anträge an die Parlamente auf Bezirksebene („Bezirksverordnetenversammlung“) zu stellen. Sofern derartige Bottom-up-Initiativen erfolgreich sind und Entscheidungsträger*innen die Forderungen aufgreifen (Top-down-Prozess), verschwimmen die Grenzen zwischen Bottom-up und Top-down (vgl. Schneidemesser & Kirby 2022). Sie betonen aber auch, dass die Trennung schwierig ist und die Prozesse in verschiedenen Berliner Bezirken ein Zusammen- und Wechselspiel von zivilgesellschaftlichen und verwaltungsseitigen Impulsen und Forderungen deutlich gemacht haben (ebd.). Sie zeigen, dass in den meisten Fällen eine Überlagerung von Bottom-up- und Top-down-Prozessen stattfindet. Dies ist bei vielen Experimenten, die im öffentlichen Stadtraum stattfinden und bei denen viele unterschiedliche Interessen berührt werden, kaum anders möglich. Wichtig erscheint jedoch vor allem die Art und Weise, wie Top-Down und Bottom-Up miteinander verwoben sind. Dies ist bei vielen Experimenten, die im öffentlichen Stadtraum stattfinden und bei denen viele unterschiedliche Interessen berührt werden, kaum anders möglich. Wichtig erscheint jedoch vor allem die Art und Weise, wie Top-Down und Bottom-Up miteinander verwoben sind. Im Idealfall sorgt Bottom-up dafür, dass die Stadtgesellschaft direkt in die Entscheidungsfindung und Neugestaltung öffentlicher Räume einbezogen wird, also eine gewisse Steuerungsfunktion hat. Top-down hingegen stellt sicher, dass das Experiment auch in die städtischen Planungsprozesse einfließt und die notwendigen Ressourcen bereitgestellt werden, insbesondere solche, die von zivilgesellschaftlichen Akteur*innen nicht (ohne weiteres) aufgebracht werden können.

⁶ Absatz entnommen aus: Schmidt und Haase (2023).

Forschung zu Transfer des Superblock-Ansatzes

Frey et al. (2020) haben eine GIS-Analyse zur **Herleitung potenzieller Superblock-Anwendungsgebiete** entwickelt und auf Basis von Literaturrecherchen mögliche Superblock-Gebiete für Wien identifiziert. Sie beziehen sich dabei auf Indikatoren wie Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Zugang zu öffentlichen Grünflächen, Bäume im öffentlichen Raum, Verhältnis von Gehflächen zu Kfz-Flächen und Bevölkerungsdichte (ebd., 39ff.). Sie identifizieren Anwendungsgebiete, die sich hinsichtlich der Bebauungsstruktur, der Siedlungstypen, der Lage im Stadtgebiet (Bezirke), der Größe und Form des Gebietes und der derzeitigen Verkehrsorganisation unterscheiden (ebd.: 58) und empfehlen für eine Anwendung von Superblocks als städtebauliches Instrument - bezogen auf Wien - folgende Umsetzungsschritte:

- „1. Erstellung solider Planungsgrundlagen mit flächendeckender Planung [...] und einer Wirkungsanalyse der erwartbaren räumlichen und verkehrlichen Effekte.
2. Einbettung des Planungsinstrumentes in bestehende Planungsmechanismen und Formulierung von nötigen Umsetzungsschritten und -erfordernissen
3. Identifikation von geeigneten ersten Anwendungsgebieten (einzelne Superblock-Kandidaten) hinsichtlich der Ansätze “quick-win” bzw. “high-potential transformation”.
4. Entwicklung eines Stufenplans für Pilotprojekte zur Umsetzung erster Superblocks in Sukzession der Superblock-Schemata.
5. Tests in Pilotprojekten mit Experimentierräumen zur provisorischen Veränderung der Straßenräume [...] und begleitenden Beteiligungsformaten [...] mit Fokus auf temporäre Transformationen im öffentlichen Raum (Straßenraum).
6. Bauliche Umsetzung bei Synergien mit anderen baulichen Interventionen bzw. laut dem Stufenplan. Nutzung von Gelegenheiten mit notwendigen Erneuerungen von Oberflächen.
7. Evaluierung der Wirkung der Superblock-Umsetzung vor Ort. Von Vor allem von Bedeutung im Pilotprojekte Vergleich zu Baseline-Kriterien, die zu Beginn des Projektes erhoben wurden.“ (ebd., 76-77)

Für eine mögliche Übertragung des Superblock-Modells auf Schweizer Städte hat Eggiman (2022) eine umfassende Analyse mit Hilfe eines simulationsbasierten Ansatzes durchgeführt. Dabei wurde das Straßennetz simuliert, um potenzielle Superblocks und die Förderung von Grünflächen auf Straßen- und Blockebene zu identifizieren. Dabei wurden Unterschiede in den Möglichkeiten zur Umsetzung von Superblocks aufgezeigt und einige Möglichkeiten zur Ausweitung von Grünflächen skizziert. Der Anteil des Straßennetzes in Schweizer Städten, der im Sinne von Superblocks umgestaltet werden könnte, ist sehr unterschiedlich (max. bis zu 40%). Interessant ist, dass eine rasterförmige Anordnung keine Bedingung ist, sondern auch unregelmäßige Straßenverläufe ein hohes Transformationspotenzial aufweisen können. Das Beispiel Basel zeigt z.B., dass das Potenzial relativ hoch ist, während die aktuelle Verfügbarkeit von Grünflächen relativ gering ist.

Exkurs: Transfer und Scaling

Einige kurze Hinweise zum Thema Transfer sollen im Folgenden aufzeigen, auf welche Weise die Übertragbarkeit von fallspezifischem Wissen möglich ist.

Unter Transfer versteht man in der Wissenschaft die „Übertragung“, den „Austausch“ oder auch die „Vermittlung“ von wissenschaftlichen Erkenntnissen in Politik und Gesellschaft. Es wird zwischen Wissens- und Technologietransfer unterschieden, wobei generell festzustellen ist, dass im Bereich der transdisziplinären Nachhaltigkeitsforschung noch kein einheitliches bzw. unscharfes Transferverständnis existiert bzw. unterschiedliche Begriffe wie Dissemination, Übertragbarkeit und Verstetigung verwendet werden.⁷

Scaling bezeichnet im Kontext der sozialen Innovation den Prozess in dem der innovative Ansatz von der Nische in den Mainstream übergeht. Soziale Innovation⁸ werden verstanden als

“any initiative, product, programme, platform or design that challenges, and over time changes, the defining routines, resource and authority flows, or beliefs of the social system in which the innovation occurs” (Westley and Antadze, 2010; cited from Moore et al. 2015).

Dabei unterscheiden Moore et al. (2015, 75) zwischen Scaling-up, Scaling-Out und Scaling Deep (vgl. Abb. 4).

- Scaling-up kann durch (neue) Partnerschaften, Entwicklung von Strategien und Maßnahmen, Interessenvertretung erfolgen.
- Scaling-Out umfasst z.B. die Wiederholung oder Vervielfältigung von Experimenten und Maßnahmen, neue Prinzipien und Grundlage vermitteln und anpassen
- Scaling-deep kann bedeuten, Probleme in einen größeren Kontext einzubetten, Communities of practice und sonstige Netzwerke zu gründen, Wissen zu teilen (praktisches und konzeptionelles), sowie Geschichten und Probleme neu zu „framen“.

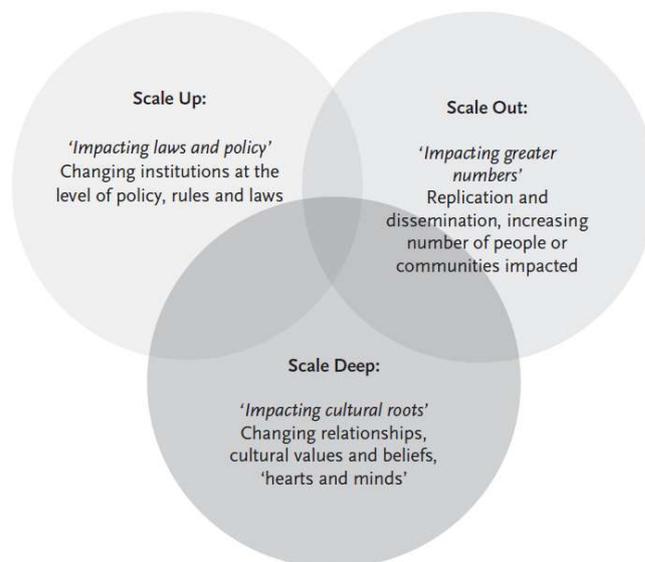


Abb. 4: Verschiedene Formen des Scalings bei Moore et al. (2015, 75)

⁷ <https://isoe.blog/wissenstransfer-wissenschaftskommunikation-transdisziplinaere-forschung-der-versuch-einer-orientierung/>, Zugriff am 17.6.2023

⁸ Eine ähnliche Auffassung mit Verweis auf Gemeinsamkeiten verschiedener Publikationen bietet Christmann (2019): Soziale Innovationen werden als soziale Praktiken verstanden, die soziale Probleme oder menschliche Bedürfnisse in einem bestimmten sozial-räumlichen oder politisch-institutionellen Kontext adressieren.

3. Kontextualisierung des Superblocks-Ansatz im Spiegel von Zielen und Leitbildern nachhaltiger und resilienter Stadtentwicklung⁹

In den Debatten um den sozial-ökologischen Umbau der Städte und eine nachhaltige, resiliente Stadtentwicklung wird immer wieder die Rolle der Quartiere betont (vgl. Schmidt et al., 2024, für einen Überblick über die Debatte). Die Corona-Pandemie hat alte und neue sozialräumliche Ungleichheiten sichtbar gemacht und die Rolle öffentlicher Räume und vielfältiger, aktiver Mobilitätsformen betont - Quantität und Qualität öffentlicher (Grün-)Räume im Quartier sind in den Fokus gerückt (Jarass/Schneidmesser, 2020; Memorandum Urbane Resilienz BMI, 2021). Darüber hinaus wird der Anpassungsbedarf an den Klimawandel und seine Folgen immer deutlicher, insbesondere nach den Hochwasserereignissen und Hitzewellen der letzten Jahre. Vor dem Hintergrund dieser vielfältigen Herausforderungen und der Notwendigkeit neuer Lösungsansätze werden Quartiere immer wieder als Experimentierfelder, Erprobungsräume und auch als Umsetzungsebene diskutiert (vgl. Schmidt et al., 2023). Neben der Idee einer nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung, die vor allem auf eine ressourcenschonende und -sparende Entwicklung im Sinne einer ökologischen und sozialen Generationengerechtigkeit abzielt, gewinnt in diesem Zusammenhang auch die **urbane Resilienz** als neuer strategisch-konzeptioneller Rahmen an Bedeutung. „Die Idee der resilienten Stadt trägt vor allem dem Ziel Rechnung, Städte und Stadtgesellschaften angesichts der beschriebenen Herausforderungen für die nahe und fernere Zukunft anzupassen und widerständig zu machen.“ (Schmidt und Haase 2023) Dazu gehört auch der Bereich Mobilität und Straßenraumnutzung. Die grundsätzliche Frage ist also, wie Mobilitäts- und Straßenräume so gestaltet und umgenutzt werden können, dass sie Teil von nachhaltigen und resilienten Gesamtlösungen auf Quartiers- und Stadtebene werden, wie es Schubert et al. (2022, 5) etwas allgemeiner formulieren: „Aus Gründen des Klima- und Ressourcenschutzes, des Erhalts der biologischen Vielfalt, der Anpassung an den Klimawandel und um eine hohe Lebensqualität und gesunde Umweltbedingungen für alle Bewohner*innen in den Städten zu erreichen, sollten Funktionen und Nutzungen in der Stadt neu gedacht und urbane Räume bzw. die „Stadtoberfläche“ mehrdimensional gestaltet und genutzt werden.“

Vor diesem Hintergrund und insbesondere angesichts der Flächenknappheit in vielen Stadträumen werden multifunktionale öffentliche Räume und entsprechende Flächennutzungskonzepte diskutiert. Dabei geht es um die Nutzung von Flächen für unterschiedliche Funktionen, z.B. Stadtpark und Überschwemmungsfläche, Straßenraum und begrünter Aufenthaltsraum, also ein dauerhaftes Neben- und Miteinander mehrerer Nutzungen. Die Herausforderungen liegen in rechtlichen und organisatorischen Aspekten, in Fragen der alltäglichen Nutzung und den damit verbundenen Konfliktpotenzialen, die sich aus diesen unterschiedlichen Nutzungen ergeben können (physischer Raum, Lärm, Inklusion/Exklusion).

Das **Leitbild der doppelten Innenentwicklung** sieht als planerisches Leitbild eine bauliche Innenentwicklung bei gleichzeitiger Stärkung der Umweltqualitäten durch Grün- und Freiflächen vor. Dieses Leitbild ist jedoch um die räumliche Dimension der Mobilität zu erweitern. und damit zur **dreifachen Innenentwicklung unter Berücksichtigung der Verkehrsflächen** (Schubert et al., 2022). Damit wird dem Zusammenhang Rechnung getragen, dass im Sinne einer qualitätsvollen, lebenswerten und gesundheitsfördernden Stadtentwicklung, Fragen der Mobilität, Grün- und Freiflächen und Bauen stärker zusammengedacht/ neue räumliche Auf- und Verteilung von Flächen

⁹ Abschnitt wurde auf Basis von Schmidt und Haase (2023) modifiziert.

für Bauen, Mobilität und Grün gefunden werden müssen und „Verkehrsflächen als graue Potenzialflächen bei der Bewältigung aktueller Herausforderungen von großer Bedeutung sind“ (ebd., 5). Um den sozial-ökologische Transformation und die Verkehrswende vor Ort voranzubringen, müssen die Bedingungen für einen sicheren Rad- und Fußverkehr verbessert, die Aufenthaltsqualität erhöht und weitere Potenziale für Begrünung und Klimaausgleich genutzt werden, ohne dabei die soziale Wohnraumversorgung und Fragen der gesellschaftlichen Teilhabe und Gerechtigkeit aus dem Blick zu verlieren. Konkret etwa: Wer profitiert kurz-, mittel- und langfristig von der Neujustierung der Flächenkonkurrenzen im Quartier (zwischen Wohn-, Freiraum-, Mobilitätsbedürfnissen etc.)? Welche negativen/unerwünschten Effekte der Veränderungen (z.B. Verdrängung, Ausgrenzung durch Neuaneignung) sind zu bedenken und wie kann gegengesteuert werden? Im Sinne einer **Flächengerechtigkeit**¹⁰ kann z.B. hinterfragt werden, welche Nutzungen wie viel Fläche im Stadtraum beanspruchen und ob hier ein Umdenken und eine Umverteilung den aktuellen Bedürfnissen besser entsprechen würde (Flächenanteile für Rad- und Fußverkehr entsprechen häufig nicht ihrem Anteil an der städtischen Mobilität, Abb. 5). Ebenso stellen sich im Kontext der Flächengerechtigkeit bzw. (Raum-)Nutzungsgerechtigkeit Fragen des Zugangs und Nutzungsmöglichkeiten einer Fläche: „Werden Flächen für den motorisierten Verkehr genutzt, haben sie nicht nur eine negative Wirkung auf Umwelt und Gesundheit, sondern sie stehen auch für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung.“ (Schubert et al. 2022, 5) Darüber hinaus sind hier Fragen der Prozessgerechtigkeit zu berücksichtigen, die auf eine Mitgestaltung der Nutzung sowie eine Mitbestimmung über die Nutzung abzielen. Die autogerechte Stadt wird zunehmend als „historischer Fehler“ der Stadt- und Verkehrsplanung erkannt (nach Schneidmesser 2023, 17). Der Straßenraum als multifunktionaler öffentlicher Raum rückt stärker in den Fokus der öffentlichen, planerischen und wissenschaftlichen Diskussion.

¹⁰ Flächengerechtigkeit als ein Ansatz, Stadtraum, also z.B. Straßenraum, gerecht auf bestehende Nutzungsbedarfe zu verteilen; „zurückzuerobern“ (z.B. <https://www.vcd.org/flaechengerechtigkeit>); dabei geht es um gekoppelte Vorstellungen von a) mehr, breiteren und komfortableren Verkehrswegen und Begegnungszonen für Fußgänger*innen und Radfahrende im Stadtraum; b) Verankerung der Vorrechtsregelungen in der StVO für den Fuß- und Radverkehr; c) Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, d) mehr Raum für Experimente, mit einer Priorisierung auf Fuß- und Radverkehr.

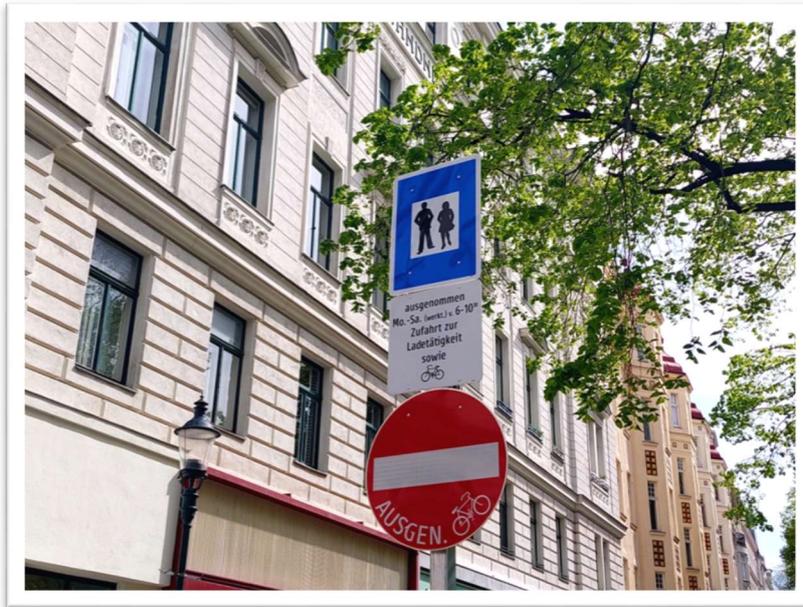


Abb. 5: Mehr Rechte für autofreie Nutzungen: Wien, Servitengasse.

Foto: Annegret Haase

Superblocks und ähnliche Ansätze haben große Überschneidungsbereiche mit der Idee der doppelten und dreifachen Innenentwicklung. Generell sind es nicht nur die Treibhausgasemissionen, sondern auch der enorme Flächenbedarf für überdimensionierte Straßenräume und den ruhenden Verkehr, die Handlungsbedarf erzeugen. Zentrale Ansatzpunkte zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens sind kompakte Siedlungs- und nutzungsgemischte Strukturen. Eine **Stadt der kurzen Wege** fördert den Fuß- und Radverkehr und macht das Auto überflüssig. Denn in Städten sind viele Wege kürzer als fünf Kilometer und damit prinzipiell ohne Auto zu bewältigen (Nobis et al. 2018). Das Quartier ist die natürliche Ebene, auf der solche Strukturen durch die verbindliche Bauleitplanung (z.B. Festsetzungen zur baulichen Dichte, Nutzungskategorien Mischgebiet oder Urbanes Gebiet der Baunutzungsverordnung) formell festgelegt und durch informelle Instrumente unterstützt werden können. Die Einwohnerzahl eines Quartiers in Verbindung mit einer hohen baulichen Dichte ist auch entscheidend für ein attraktives ÖPNV-Angebot.

Diese Ziele erfordern auch ein Umdenken in Verwaltung und Planung und können durch neue Formen der städtischen Kooperation und Koproduktion angestoßen und unterstützt werden. Zivilgesellschaftliche Akteure werden zunehmend als Partner und Agenda-Setter anerkannt (vgl. Schneidmesser, 2023).

Der Ausgangskontext der Superblock-Idee ist im weitesten Sinne die Idee einer ganzheitlich nachhaltigen Stadt, die von der Quartiersebene aus gedacht wird (ganzheitlich nachhaltig = umfasst mehrere Dimensionen der Nachhaltigkeit). Straßenräume werden dabei als gemeinsam zu gestaltende und inklusiv zu nutzende Räume des alltäglichen Zusammenlebens gedacht (Martire et al. 2023). Der Anstoß zur Veränderung kommt aus dem Quartier bzw. aus einer quartiersbezogenen Perspektive. Im Kern geht es um die Verkehrsberuhigung urbaner Räume sowie um ein vielfältiges Nutzungskonzept für Straßenräume abseits des fossilen/automobilen Verkehrs für sehr unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse und Nutzergruppen; Straßenräume werden damit vom

primären Verkehrsraum zum vielfältig genutzten Raum für Bewegung, Kontakt, Kommunikation und Interaktion. Dies soll auf kleinräumiger/kleinteiliger Ebene im Quartier oder in kleineren Teilen/Quartiersquartieren geschehen. „Quartiere sind damit auch Orte sozialer und technischer Innovationen. Neuerungen können „im kleinen Rahmen“ erprobt werden. Wenn diese sich im „Experimentierraum Quartier“ bewähren, können sie in alltägliche Handlungsweisen, planerische Strategien, technische Standards, Geschäftsmodelle etc. Einzug halten.“ (Riechel 2020, 18)

Im Kontext der nachhaltigen Stadtentwicklung und der sozial-ökologischen Verkehrswende spielen der Straßenraum und die Mobilität im Quartier eine wichtige Rolle. Wie oben bereits erwähnt, hat das Thema Quantität und Qualität öffentlicher (Grün-)Räume im Quartier während der Corona-Pandemie an Aufmerksamkeit gewonnen (Jarass und v. Schneidmesser 2020, BMI2021). Damit rückte auch das Konzept der Resilienz/resilienten Stadt in den Fokus der Superblock-Diskussion; wobei: resiliente Stadt ist weit mehr als die „Post-Corona-Stadt“; interessant: Wie der Nachhaltigkeitsansatz lässt sich auch der Resilienzansatz breiter denken, die Superblock-Idee eignet sich dafür sehr gut, insbesondere mit Bezug auf die soziale bzw. gesellschaftliche Dimension der Resilienz, aber auch wenn es um körperliche und seelische Gesundheit geht, die wesentlich mit der Qualität der alltäglichen Lebensumwelt zusammenhängt (vgl. Schmidt und Haase 2023 sowie Schmidt et al. 2024). Ebenso kann mit Superblock- und ähnlichen Ideen konkret erprobt (und diskutiert) werden, wie Frei-, Begegnungs- und Mobilitätsraumbedarfe im Quartier, aber auch in der Stadt insgesamt so gekoppelt werden können, dass sie im Krisenfall (z.B. bei Hitzewellen, Pandemien) flexibel umverteilt werden können, um die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhalten und damit ihre Resilienz zu stärken/zu erhöhen. Vorhandene „Dehnungsfugen“, d.h. räumliche Ressourcen einer Stadt, die für die Bewältigung von Risiken oder Katastrophen genutzt oder umgenutzt werden können (BMI 2021), sollten identifiziert und aktiv in die Planungen einbezogen werden.

In den Debatten um eine nachhaltige und resiliente Stadtentwicklung werden zumeist vielfältige Ziele für die Entwicklung des öffentlichen Raums im Quartier benannt, u.a. Gesundheitsförderung, Klimaanpassung, Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünung, Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse für eine aktive und sichere Mobilität (Bolte et al. 2022, 9). Im Memorandum „Urbane Resilienz“ (2020, 4), das im Kontext der Corona-Pandemie entstanden ist, wird betont: „Die Mobilitätswende hin zum Umweltverbund ist noch stärker umzusetzen, um Straßenräume umzugestalten und die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden zu fördern.“

Die Diskussion um Superblocks hat auch einen engen Bezug zu Konzepten wie „**Städte für Menschen**“ (Gehl 2015). Hierbei geht es um Ansätze, Plätze, Straßen und ganze Stadtviertel zum Wohle der Bewohner*innen neu oder umzugestalten, dysfunktionale und unwirtliche Stadtlandschaften entscheidend zu verändern; wichtigster Grundsatz dieser Ansätze ist eine „Stadtplanung nach menschlichem Maß“. Der urbane Raum muss mit der Geschwindigkeit eines Fußgängers und nicht aus einem Fahrzeug heraus erlebt werden, nur so kann ein menschengerechter Stadtbau gelingen.

Nicht zuletzt werden auch die **Gerechtigkeits- und b. Inklusionsperspektive** berücksichtigt: a. Superblocks-Projekte im Sinne von mehr Gerechtigkeit für die Interessen von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Kindern, älteren Menschen („langsamen Passant*innen“), diese werden durch solche Ansätze bewusst „bevorzugt“; Verkehrsberuhigung auch als Beitrag zu mehr gelebter Klimagerechtigkeit sowie „ökologischer Gerechtigkeit“ (die anthropogene und nicht-anthropogene

Bereiche umfasst, Großmann 2018); b. Verkehrsberuhigung und mehr Freiraum für autofreien Verkehr führt zu mehr Inklusivität verschiedener Mobilitäten und Geschwindigkeiten als gleichberechtigte Nutzer*innen des Straßenraums; neben den menschlichen Nutzer*innen entstehen dadurch auch mehr Räume für urbane Flora und Fauna sowie Stadtnatur insgesamt (Haase, D., 2018).

Verkehrsberuhigte Straßenräume, in denen der Fuß- und Radverkehr dominiert und Raum für nichtverkehrliche Nutzungen (Sitzen, Treffen, Spielen etc.) ist, erleichtern auch die Kommunikation und Interaktion der Bewohner*innen und Nutzer*innen; dies führt zu mehr Kontakten und potenziell auch zu mehr sozialem Zusammenhalt in der Nachbarschaft; die Nachbarschaft kann als Sozialraum stärker wirksam werden. Es entstehen neue Begegnungsräume im Quartier, die Treffpunkte darstellen, Orte gemeinsamer Interaktion und gemeinsamen, interessengeleiteten Handelns werden können (sog. Mikroöffentlichkeiten, engl. micro publics, z.B. Biel 2014), wie z.B. Straßengärten bzw. Hochbeete, Schanigärten oder gemeinsam gestaltete bzw. gepflegte Spielecken und Sitzgelegenheiten/Treffpunkte. Damit würde sich auch die Menge an lokalen Gelegenheitsstrukturen erhöhen, in denen der soziale Zusammenhalt im Quartier hergestellt, gefestigt und erhöht werden kann.

Aus der Bottom-up-Orientierung vieler Superblock-Ideen und ihrem (mehr oder weniger expliziten) Gerechtigkeitsfokus ergeben sich auch Überschneidungen mit Ideen der „**Recht auf Stadt**“-Debatte (Holm 2018). Relevant sind in diesem Zusammenhang vor allem Fragen wie: Wem gehört das Viertel? Wem gehört die Straße? Wessen Rechte und Interessen haben Vorrang? Damit erhält der Denk- und Handlungskontext von Superblocks auch eine politische Konnotation. Daneben geht es aber auch um umsetzungspraktische Fragen wie: Wie können Superblock-Ideen etc. demokratisch ausgehandelt und durchgesetzt werden? Wie können möglichst viele und viele „Recht(e) auf Stadt“ einbezogen werden? Hier wird einerseits sehr deutlich, welche Möglichkeitsräume es gibt: „Setzten sich die Leuchtturm- und Nischenprojekte, getragen von sozialen Bewegungen und NGOs, durch, wird die Mobilität von morgen schon bald nachhaltig und lebensfreundlich sein: Städte, in denen Verbrennungsmotoren verboten sind, Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und spielende Kinder Vorrang haben. Ein öffentliches Nah- und Fernverkehrssystem entsteht, das klimafreundlich und ganzheitlich gedacht ist.“ (Brunnengräber 2022, 232) Auf der anderen Seite zeigt sich, dass solche Vorstellungen und ihre Umsetzung unter den gegebenen Bedingungen außerhalb von Nischen und Experimenten als unrealistisch eingeschätzt werden müssen. Vom Experiment, ohne dessen Bedeutung schmälern zu wollen, bis zum gesamtstädtischen Umbau ist es also noch ein sehr weiter Weg.

Straßenräume, ihre Nutzung und ihre Verteilung finden auch außerhalb der engeren wissenschaftlichen und der öffentlichen Diskussion immer mehr Beachtung. So gibt es das „Manifest der freien Straße“, das von der „Allianz der freien Straße“, einem Zusammenschluss von Mobilitätsforscher*innen und Partizipationsexpert*innen, formuliert wurde. Darin werden Ansprüche an Straßen als wichtige Räume für Nachbarschaft, Mobilität, Wirtschaft, Gesundheit und Klima formuliert, aber auch auf mögliche Konflikte, die Notwendigkeit von Beteiligungsprozessen und den politischen Gestaltungswillen hingewiesen.

4. Verwandte Konzepte und Instrumente der Umgestaltung öffentlicher Räume und der Verkehrsberuhigung

Das Modell der Superblocks ist Teil einer bereits länger andauernden Diskussion über die Möglichkeiten der Umgestaltung öffentlicher Räume und der Verkehrsberuhigung. Im Rahmen von Pilotprojekten werden immer wieder innovative Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene umgesetzt. In der Breite haben sich diese Ansätze bislang jedoch kaum durchgesetzt. Autofreie oder zumindest autoarme Quartiere leisten nicht nur einen positiven Beitrag zum Klimaschutz, sie erhöhen auch die Lebensqualität im Quartier, indem sie den öffentlichen Raum für urbane Nutzungen jenseits von Parken und Autofahren nutzbar machen. Dazu gehören Maßnahmen, die das Verkehrsaufkommen im Quartier reduzieren und Alternativen zum nicht-fossilen Verkehr schaffen. Häufig steht bei solchen Ideen der Nahbereich für den Alltag im Mittelpunkt. Die Erreichbarkeit spielt eine wichtige Rolle, verbunden mit einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität und der Möglichkeit, das Quartier leichter als Begegnungsraum zu gestalten. Stellvertretend für diese Kriterienkombination stehen die Konzepte der sogenannten **15-Minuten-Stadt**, also eines Nahbereichs, in dem wichtige Gelegenheitsstrukturen für den täglichen Bedarf innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind (Moreno et al. 2021), sowie der Stadt der kurzen Wege, gewissermaßen als übergeordnete Leitbilder (vgl. Rauber et al. 2022, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/weniger-verkehr-mehr-lebensqualitaet>). Die Idee der Kiezblocks, eine Variante der Superblocks, weist beispielsweise bewusste und enge Bezüge zur Idee der 15-Minuten-Stadt auf: „Und Kiezblocks sind mit ihrem gebietsbezogenen Blick eine Blaupause für die Verkehrswende in den Städten, die verdeutlicht, dass städtebauliche Aufgaben mit Verkehrsplanungen zusammengedacht werden müssen. Denn eine umgestaltete Straße macht noch längst keinen Kiezblock und erst recht keine Verkehrswende. Im Idealfall ist ein Kiezblock so groß, dass wichtige Alltagswege wie Lebensmitteleinkauf, Kita- und Schulweg zu Fuß funktionieren. Städtebauliche Leitbilder wie die der „15-Minuten Stadt“ bieten hier Orientierung.“ (Bauer und Stein 2022, 6-7)

In Deutschland findet Verkehrsberuhigung schon seit den 80er Jahren statt, aber Bauer und Stein beschreiben, warum die Etablierung neuer Ansätze, wie die der Superblocks oder die Intensivierung mit bestehenden Instrumenten, im Kontext neuer Flächenkonflikte zugenommen hat.

„Im Gegensatz zu den 1980er-Jahren besteht ein grundsätzlicher Unterschied: Die Handlungsnotwendigkeit ist durch die Flächenkonflikte im Straßenraum enorm gestiegen. Die Dominanz des Pkws hat zugenommen, der Lieferverkehr ist explodiert und die üblichen Navigationssysteme führen dazu, dass Ausweichverkehr zunehmend auch die Nebenstraßen belastet. Zu diesen Herausforderungen kommen Forderungen nach mehr Freiräumen für Menschen in ihrer Nachbarschaft, nach mehr Platz für Fuß- und Radverkehr und nach klimaangepassten öffentlichen Räumen. Das Konzept der Superblocks ist also kein alter Wein in neuen Schläuchen, sondern zeigt, dass gewachsener Handlungsbedarf die Akzeptanz gegenüber Maßnahmen steigert und so tiefgreifende Konzepte umsetzbar werden - wie viele internationale Vorbilder beweisen.“ (Bauer und Stein 2022, 6)

Im Folgenden werden ausgewählte Beispiele für konkrete räumliche Maßnahmen aus verschiedenen europäischen Kontexten kurz vorgestellt. In Abschnitt 5 findet sich dann eine Liste mit interessanten Handlungsleitfäden und praktischen Hinweisen zu den verschiedenen Instrumenten.

Das Beispiel der Münchner Sommerstraßen

Die Münchner Sommerstraßen wurden 2019 erstmals an einem Platz (Alpenplatz) getestet, doch angesichts der Herausforderungen durch die Corona-Pandemie wandelte die Stadtverwaltung im Sommer 14 Straßen in verschiedenen Stadtteilen in Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Zonen um, zehn weitere folgten in den beiden darauffolgenden Jahren. Anfang 2022 beschloss der Münchner Stadtrat die „Fortsetzung der saisonalen Stadträume“ im Jahr 2023, weitere Standorte sind in Planung.¹¹ Dabei gibt es zwei Varianten:

Spielstraßen: Fokus auf Spiel, Bewegung, Aufenthalt vor allem für Kinder; daher keine Fahrzeuge und kein Parken für mehrere Wochen, ebenso keine Durchfahrt für Fahrradfahrende.

verkehrsberuhigte Bereiche: Fokus auf dem Aufenthalt und einer anderen Aufteilung des Straßenraums zugunsten von Fußgänger*innen und Radfahrenden; alle Verkehrsteilnehmer*innen mit Schrittgeschwindigkeit zugelassen, Vorrang für Fußgänger*innen.

Wohnstraßen in Wien¹²

In Wien gibt es ca. 220 Wohnstraßen, die laut Gesetz (Österreichische Straßenverkehrsordnung §76b seit 1983, vgl. Vettori 2022, 461) von Menschen betreten und zum Spielen genutzt werden dürfen, wobei Autos Schrittgeschwindigkeit fahren müssen und die Straßen auch nicht nur zum Zwecke der Durchfahrt befahren werden dürfen, sondern ihr Aus- oder Ziel in ihnen haben müssen (vgl. ebd., 458-59), die Nutzung von Parkplätzen zum Aufstellen von Möbeln ist in Anwesenheit von Menschen möglich (ebd., 460). Obwohl die Wohnstraßen in erster Linie für Menschen konzipiert sind, wurden sie in der Praxis eher zur Verkehrsberuhigung genutzt (ebd., 460-61) und werden kaum von Menschen genutzt, obwohl sie als „konsumfreie Möglichkeitsräume“ (ebd., 460) angesehen werden können. Gründe für die häufige Nichtnutzung sind zum einen die Unkenntnis über die Lage und Nutzungsmöglichkeiten von Wohnstraßen, da diese wie alle anderen Straßen auch durch fahrende und parkende Autos geprägt sind, zum anderen wird der Aufenthalt als unsicher empfunden, u.a. weil Autofahrer sich nicht an die Schrittgeschwindigkeit halten (ebd., 460), zum anderen wird die Nutzung durch mangelnde Aufenthaltsqualität und Ungewohntheit verhindert, da „internalisierte Muster der immer gleichen Nutzung von Straßen“ (ebd., 461) erst überwunden werden müssen. Ausgehend von diesen Beobachtungen wurde in ausgewählten Wohnstraßen erprobt, „was unter ‚Bespielen‘ und ‚Betreten‘ verstanden werden kann“ (ebd., 459) und kreative und neuartige „Wohnstraßenkulturen“ entwickelt (u.a. Nutzung für kulturelle Veranstaltungen, Sport, Arbeit, Picknick etc.) Zur Wohnstraßenkultur beschreibt Vettori: „Die Alltagskultur findet in einem Graubereich innerhalb des gesetzlichen Rahmens statt und wird von den Menschen verhandelt und weiterentwickelt, die eine Wohnstraße aktiv nutzen“. (ebd., 459)

Transformationen machen aber auch Konflikte sichtbar oder verursachen sie, weshalb Vettori (2022, 466) dafür plädiert, die Risiken hinter Transformationsprozessen, in denen gesellschaftliche

¹¹ <https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen> , Zugriff am 20.6.23

¹² Der folgende Absatz ist aus dem Beitrag Schmidt und Haase (2023) entnommen.

Herausforderungen verhandelt werden, explizit einzubeziehen. Durch Kommunikation, Aushandlung und (neue) Kooperationen können sich Räume auch mehrfach verändern und anpassen (ebd., 466).

Low Traffic neighbourhoods (LTN)

Low Traffic Neighbourhoods (Abb. 6) werden in London seit den 1970er Jahren umgesetzt, seit 2020 wird der Prozess intensiviert. Übergeordnetes Ziel des Konzepts ist es, den Durchgangsverkehr aus den Quartieren herauszuhalten und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Im Kontext der Corona-Pandemie wurden diese Maßnahmen als temporäre Sofortmaßnahme verstärkt umgesetzt.

Es wurde darauf geachtet, dass auch besonders benachteiligte Stadtteile in die Umsetzung von LTN einbezogen wurden. „Across London, people in deprived areas were 2.5 times more likely to live in a new LTN than people in less deprived areas. Across London, households without a car were 1.6 times more likely than car owners to live in an LTN.“ (Aldred et al. 2021) Es konnte gezeigt werden, dass durch die LTN das Verkehrsaufkommen um knapp 60% reduziert wurde (im umliegenden Gebiet ebenfalls um 13,4%) und die Schadstoffbelastung (Stickstoffdioxid) gesunken ist (im LTN und im angrenzenden Stadtgebiet zwischen 5 und ca. 9%; Yang et al. 2022). Eine Metaanalyse von Daten lokaler Behörden zu 46 zwischen Mai 2020 und Mai 2021 in 11 Londoner Stadtbezirken eingeführten LTN ergab, dass der Kfz-Verkehr innerhalb der Zonen um fast die Hälfte zurückging, während auf den Straßen außerhalb der Zonen kaum Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zu verzeichnen waren (Thomas und Aldred 2024).

Es gibt jedoch auch gegenteilige Analysen zu den Auswirkungen der LTN. Diese beziehen sich vor allem auf die Feststellung, dass durch die Einrichtung der LNV die Verkehrsbelastung lediglich in die angrenzenden Stadtteile „verlagert“ würde.¹³ Ein weiterer Kritikpunkt benennt neue Ungerechtigkeiten, die durch die Einrichtung von LTN entstehen würden, indem diese vorrangig in einkommensstärkeren Stadtteilen eingerichtet werden und diese dann von der Verkehrsberuhigung profitieren, während im schlimmsten Fall benachbarte, ärmere Stadtteile von einer höheren Verkehrsbelastung betroffen wären.¹⁴

LTN sind auch zum Gegenstand politischer und ideologischer Auseinandersetzungen geworden, bis hin zu verschwörungstheoretischen Vorwürfen.¹⁵ Dies zeigt, dass die Bedeutung der Wirkung lokaler Transformationen oft weit über die eigentliche Maßnahme hinausgeht und sachliche Argumente in den Hintergrund gedrängt werden. Es zeigt aber auch, wie Nachhaltigkeitspolitik unter Bedingungen fortbestehender Ungleichheit und Ungerechtigkeit instrumentalisiert werden kann und wird - ein

¹³ <https://www.telegraph.co.uk/news/2021/12/12/low-traffic-neighbourhoods-inherently-unfair/>, Zugriff am 20.6.2023

¹⁴ <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/ella-adookissidebrah-report-whitewash-b1894722.html>, Zugriff am 20.6.2023

¹⁵ "Local traffic changes 'more divisive than Brexit'", <https://www.bbc.co.uk/news/av/uk-56419277>, BBC News, Zugriff am 27.6.2023 / "It's our Brexit": Will low traffic neighbourhoods affect the local election results?", <https://www.newstatesman.com/politics/environment/2021/04/it-s-our-brex-it-ltns-will-low-traffic-neighbourhoods-affect-local-election>, www.newstatesman.com, Zugriff am 27.6.2023 / O'Sullivan, Feargus; Zuidijk, Daniel (2 March 2023): "The 15-Minute City Freakout Is a Case Study in Conspiracy Paranoia", <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-03-02/how-did-the-15-minute-city-get-tangled-up-in-a-far-right-conspiracy>, Bloomberg.com, Zugriff am 9.7.2023

Hinweis darauf, dass lokale, kleinräumige Transformationen allein nicht ausreichen, um insgesamt lebenswerte, klimaangepasste und resiliente Städte zu entwickeln.



Abb. 6: Low Traffic Neighbourhoods in London

Foto: <https://madeby.tfl.gov.uk/2020/12/15/low-traffic-neighbourhoods/>, Zugriff am 19.4.24

Livable Streets in Tower Hamlets/London

In Tower Hamlets wurde ein Programm mit dem Namen "Liveable Streets" ins Leben gerufen, um das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung der öffentlichen Räume in den Stadtteilen zu verbessern und damit die Mobilität (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln) im Stadtteil einfacher, sicherer und angenehmer zu machen. Der Durchgangsverkehr ("Rat Run") soll aus Gründen der Sicherheit und der Luftqualität reduziert werden. Über einen Zeitraum von vier Jahren werden Maßnahmen in 17 Gebieten (ca. 60% der Stadtfläche) umgesetzt. Die Gebiete wurden ausgewählt, da sie bisher keine wesentliche Förderung und Stadterneuerung erfahren haben. In jedem dieser Gebiete wird die lokale Bevölkerung um Vorschläge gebeten und in die Diskussion der Entwurfspläne einbezogen (ebenso wie die Mitarbeiter der Stadtverwaltung). Temporäre Spielstraßen und Schulstraßen (insgesamt 50) werden als zentrale Bausteine genannt.¹⁶

Mini Hollands in London

Der Fokus des 2013 ausgeschriebenen Programms der Mini Hollands in London liegt auf der Fahrradfreundlichkeit. Die insg. 18 Außenbezirke von London konnten sich bei „Transport for London“ um Finanzierung der Mini Hollands nach niederländischem Vorbild bewerben (ADFC 2021:

¹⁶ https://www.towerhamlets.gov.uk/ignl/community_and_living/Livable_Streets.aspx, Zugriff am 20.6.2023

27). Später wurde das Programm Teil des Londoner „Healthy Streets - Gesunde Straßen“-Ansatzes mit dem Ziel der Bewegungsförderung durch Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit.

„Das Mini-Hollands-Konzept wurde entwickelt, um eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Londoner Bevölkerung zu bewirken. Autofahrten sollten auf den Rad- und Fußverkehr verlagert werden. Insbesondere die kurzen Fahrten unter drei Meilen (ca. 4,8 km) standen dabei im Fokus, denn hier ist das Potenzial für eine Verlagerung besonders groß. Um dieses Potenzial ausschöpfen zu können, war es wichtig zunächst die hauptsächlichen Hindernisse aus dem Weg zu räumen, die Menschen vom Radfahren abhalten: Die Angst bei Verkehrsunfällen verletzt zu werden und der beim Radfahren empfundene Stress durch den Autoverkehr.“ (ebd.)

Die Umgestaltung der Bezirke hatte demnach das Ziel, Fahrradmobilität für verschiedene Alters- und Nutzer*innengruppen zu vereinfachen und das Sicherheitsgefühl zu erhöhen und zugleich auch die Fußgängerfreundlichkeit zu erhöhen. Zu den Maßnahmen zählen u.a. (vgl. ADFC 2021, 30):

- 1) **Verkehrsinfrastruktur:** u.a., Gemeinsame/parallele Zebrastreifen für Fußgänger- und Radfahrer*innen, die beiden Vorrang einräumen, Geschützte Kreuzungen auf Hauptstraßen Geh- und Radrouten durch den Bezirk und zu benachbarten Stadtbezirken, die den Weg zwischen Stadtzentren erleichtern,
- 2) **Verkehrsberuhigte Zonen,** u.a. Verkehrsberuhigte Wohnstraßen, die die aktive Mobilität für alle attraktiver und sicherer machen, Elemente u.a. Modale Filter, Tempo-30-Zonen , Bepflanzungen an Straßenecken,
- 3) **Maßnahmen und Angebote für Anwohner*innen:** Weitere Angebote zur Förderung der Fahrradnutzung für die Anwohner*innen runden die oben genannten Maßnahmen, z.B. Fahrradunterricht für Erwachsene und Kinder, kostenlose Fahrradreparatur- und Wartungskurse.

5. Interessante Handlungsleitfäden und „Toolboxen“ zu Verkehrsberuhigung, Quartiersmobilität, Flächenumverteilung, etc.

Die folgenden Toolboxen, Handlungsleitfäden und Anleitungen könnten inhaltlich oder auch von ihrer Gestaltung bei der Umsetzung der Lessons Learnt im Projekt Neue Nähen hilfreich sein.

- Das Projekt „Beweg dein Quartier“ hat eine **Online-Toolbox** „Do it yourself – beweg Dein Quartier mit Mobilitäts-Praktiken“ veröffentlicht¹⁷. Die Toolbox unterscheidet zwischen praktischen Tipps und Maßnahmen für **verschiedene Zielgruppen**: Einzelperson, organisierte Gruppen, Unternehmen und Verwaltungen.
- Leitfaden Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen (Aichinger 2020¹⁸, Publikation aus dem Projekt „Beweg‘ dein Quartier“), u.a. Vorstellung praktischer Maßnahmen und Tipps im Straßenraum, zur Erstellung Quartiersbezogener Mobilitätskonzepte und zum Umgang mit **Gegenargumenten**.
- InnoRad Factsheets des ADFC (2021) zu **Superblocks, Modalen Filtern, Mini Hollands**, etc.¹⁹. Um eine höheren Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen, wird als Begleitmaßnahme die „Einrichtung einer **Begleitgruppe [vorgeschlagen], die aus Befürworter*innen und Skeptiker*innen** zusammengesetzt ist und sich regelmäßig trifft, um den aktuellen Projektstand zu erörtern und um gegebenenfalls Verbesserungen einbringen zu können.“ (ADFC 2020, 39).
- Die Publikation „Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums. Ein Blick in die deutsche und europäische Praxis“ (UBA 2023) fasst **Wissenswertes und Praxiserfahrungen** von Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen zusammen. Von der Visionsfindung, über temporäre und schrittweise Umsetzung und die Nutzung passender Zeitfenster, bis hin zu Partizipation und der **Einbeziehung lokaler Ökonomie**, sowie der **Rolle von Evaluation** und die Betonung von **Herausforderungen** nicht zu verschweigen:
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/schluesselfaktoren-fuer-eine-erfolgreiche>
- Konkrete Handlungsanleitungen für **(temporäre) Spielstrassen** finden sich unter:
 - <http://spielstraesen.de/>
 - <https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/die-temporaere-spielstrasse/>
 - <https://www.zukunft-mobilitaet.net/171670/urbane-mobilitaet/leitfaden-temporaere-spielstrasse-nachbarschaftsstrasse-strassentrum/>
- Die Umsetzung von **Schulstraßen** wird ebenso in der Sammlung unter „Strasse befreien“ beschrieben: <https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/mit-schulstrassen-sicher-unterwegs-so-gehts>
- Leitfaden für die Etablierung von Fahrradstraßen des Deutschen Instituts für Urbanistik: <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>

¹⁷ <https://bewegdeinquartier.de/diy/>, Zugriff am 20.6.2023

¹⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/quartiersmobilitaet-gestalte>, Zugriff am 20.6.2023

¹⁹ https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/InnoRAD-Projekt/adfc_innorad_2021_web.pdf, Zugriff am 20.6.2023

- Handbuch für partizipative Mobilitätsplanung "Was Bürgerinnen und Bürger bewegt":
<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/handbuch-fuer-partizipative-mobilitaetsplanung-was-buergerinnen-und-buerger>
- Freiraumfibel: Wissenswertes über die selbstgemachte Stadt:
<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2016/freiraum-fibel.html>

Exkurs: Rechtlicher Rahmen: Verkehrsversuche und die Experimentierklausel in der STVO

Verkehrsversuche sind laut STVO unter folgenden Umständen möglich:

Die neue eingeführte sogenannte **Experimentierklausel** ...

„(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6:

Exkurs: Evaluierung von Verkehrsversuchen

In der Publikationen „*Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums*“ die Rolle des Umweltbundesamt wird die Rolle von Evaluation von Maßnahmen im Straßenraum, wie z.B. Verkehrsversuchen betont.

„Evaluationen bedeuten einen finanziellen und personellen Mehraufwand. Oft lohnt sich dieser Aufwand jedoch, weil die Kommune aus den Evaluationsergebnissen für eine leichtere Umsetzung anschließender Projekte viel lernen kann. Positive Ergebnisse der Wirkungsevaluation kann die Kommune selbstbewusst verbreiten, so Werbung für sich betreiben und ihr Image damit erhöhen. [...] Evaluationen bieten auch die Möglichkeit, Straßenzüge bis hin zu ganzen Städten vergleichbar darzustellen, um voneinander zu lernen. Dadurch können Städte sich national und international neue Standards setzen, die den Menschen auf vielfältige Weise zu Gute kommen [...]. Auch im Fall nicht erreichter Ziele ist die Veröffentlichung von Evaluationen im Sinne des Identifizierens von Verbesserungspotenzialen hilfreich für das aktuelle sowie mögliche zukünftige Projekte.“ (Hardinghausen etl a. 2023, 43)

Es wird zwischen Wirkungs- und Prozessevaluation unterschieden (vgl. Tab. 1), wobei je unterschiedliche Methoden und Fragen möglich sind.

	Wirkungsevaluation	Prozessevaluation
Leitfrage(n)	<p>Wie gestaltete sich die lokale Situation im Straßenraum vor und nach der Maßnahme?</p> <p>z.B. hinsichtlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmung der Verkehrsbelastung, Aufenthaltsqualität, Sicherheitsempfinden, Wegeplanung oder Verkehr (Modi, Konfliktsituation) • Umweltauswirkungen (Schadstoffe, Lärm, Flächennutzung) • Lokale Ökonomie (Umsatzzahlen, Anzahl und Typ der Gewerbe) 	<p>Was waren Hindernisse und Treiber bei der Planung und Umsetzung der Maßnahme?</p> <p>Wer war mit welcher Rolle und welchen Verantwortlichkeiten im Umsetzungsprozess involviert?</p>
Methoden	(standardisierte) Befragungen, Zählungen, Erhebungen	(standardisierte) Befragungen, Storytelling, Learning-History-Workshops, -> Bestimmung der Häufigkeit, Intensität, Art und Umfang der Erhebung -> ggf. spezifisch für Prozessphasen: Konzeption, Planung, Umsetzung, Betrieb)

Tab.1: Elemente der Evaluation von Umgestaltungsprojekten

Quelle: ergänzt nach Hardinghausen et al. (2023: 42ff) mit Verweis auf Dziekan et al. (2015)

6. Spannungsfelder und Konflikte – Eindrücke der Erfahrungen im Projekt „Neue Nähen“ und deren Einordnung²⁰

Die Erprobung und Umgestaltung des Straßenraums und der Mobilität in der Stadt ist grundsätzlich von Spannungen und Konflikten begleitet, da sie einen wesentlichen Teil der Alltagsroutinen der Menschen verändert. Dabei entstehen Interessengegensätze und Zielkonflikte, aber auch unerwünschte und unbeabsichtigte Benachteiligungen einzelner zugunsten anderer Interessen und Bedürfnisse.

Dabei sollte nicht vergessen werden: Die „erste (älteste) Konfliktlinie“ im Kontext von Mobilität, Verkehr und Automobilität im sozial-ökologischen Umbau, die den Ausgangspunkt aller Veränderungen darstellt, ist die Orientierung an der autogerechten Stadt, an der sich Mobilität schon immer messen lassen musste (Brunnengräber 2022, 228): „Die erste (älteste) Konfliktlinie wird sinnbildlich durch die autofreundliche Stadt repräsentiert, an der sich die Mobilität messen lassen musste. Sie hat sich seit der Nachkriegszeit, vor allem aber in den 1960er und 1970er Jahren herausgebildet. Mit der Durchsetzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (Urry 2004) hat zugleich auch der Kampf um den Autoverkehr und den öffentlichen Raum für alternative Formen der Mobilität eingesetzt. Das Auto als »liebstes Kind« der Deutschen (Sachs 1984) war stets umstritten, hat seine Vormachtstellung aber bis heute nicht verloren. Die Folge davon, neben der Zuasphaltierung der Städte: Feinstaub, Stickoxide und Todesgefahren durch Unfälle u.v.a.m.“

Jede Veränderung, die Straßenraum und Verkehr betrifft, wird sich mit dem oft noch unhinterfragten Primat der autogerechten Stadt auseinandersetzen müssen. In der konkreten Erprobung entstehen aber auch neue Spannungsfelder und Konflikte, die es zu erkennen, zu analysieren und zu diskutieren gilt. Nach Bauer und Stein (2022, 7) müssen Konzepte wie Superblocks, Kiezblocks und ähnliche Ansätze mit entsprechender (grün-)gestalterischer, städtebaulicher und nicht zuletzt wohnungspolitischer Expertise verknüpft werden und die Konzepte müssen das Konfliktpotenzial der Transformationsprozesse (u.a. Gentrifizierung, Verkehrsverlagerung und Parkraumabbau als Konfliktthemen und Gegenargumente) berücksichtigen und ressortübergreifend bearbeiten.

Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden einige Beobachtungen und Überlegungen zum Thema „Spannungsfelder und Konflikte“ aus der wissenschaftlichen Begleitung des Projektes „Neue Nähen - Leipziger SUPERBLOCKS“ vorgestellt. Die Debatten um Superblocks und vergleichbare Ansätze sind häufig von einer Fokussierung auf die positiven Errungenschaften und Effekte geprägt. Um die Möglichkeiten und Grenzen von Koproduktion im Quartier besser zu verstehen und Lernprozesse sowie gerechtigkeits- und konfliktsensible Anpassungen von Umbaumaßnahmen im Straßenraum zu ermöglichen, darf jedoch die Auseinandersetzung mit den Spannungsfeldern der Transformation und den unterschiedlichen Bedürfnissen und Positionen nicht aus dem Blick geraten. Im Folgenden wird daher insbesondere auf offene Fragen, Spannungsfelder und (potenzielle) Konflikte eingegangen. Die folgenden Überlegungen und thesenartigen Beobachtungen sind als Zwischenergebnisse zu verstehen.

²⁰ Diese Sammlung hat einen vorläufigen Charakter und bildet den Wissens- und Diskussionsstand bis Sommer 2023 ab.

a. Straßenräume werden zu Aushandlungsräumen

Die vergangenen temporären Aktionen zur Bespielung des Straßenraums haben bereits zu zahlreichen Diskussionen über das „Für und Wider“ solcher Umgestaltungen des Straßenraums geführt. Jetzt, wo klar ist, dass die Veränderung dauerhaft sein wird (Diagonalsperre im Asphalt, Bodenmalerei), haben sich die Emotionen verstärkt und die konfligierenden Narrative über das Quartier und seinen Wandel (vgl. Frago und Graziano, 2020 für Barcelona) treten deutlicher hervor. Veränderungen im Straßenraum machen mögliche Veränderungen erfahrbar. Damit werden einerseits Konflikte sichtbar(er), andererseits eröffnet sich gleichzeitig ein Aushandlungsraum: Direkt vor Ort, bei Begegnungen im Straßenraum, bei Aktionen, Bespielungen und Dialogformaten können Konflikte angesprochen oder proaktiv zum Thema gemacht werden (Abb. 7). Ebenso kann diskutiert bzw. verhandelt werden, wie die Erprobung evaluiert, angepasst und ggf. verstetigt werden kann.

Ein Mitglied des „Neue Nähen“-Teams äußerte den Eindruck, dass sich die Menschen zuvor mit der unsicheren Situation „abgefunden“ hätten und dass das unmittelbare Erleben der veränderten Situation lediglich dazu führe, die bestehenden Probleme mit der Verkehrssituation deutlicher zu kritisieren. Das Projektteam versuchte immer wieder durch Ankündigungen deutlich zu machen, dass ein Perspektivwechsel möglich ist, der sich darin ausdrückt, dass Straßen nicht „geschlossen“, sondern für andere Nutzungen und Menschen „geöffnet“ werden. Generell ist hier ein agonistisches Konfliktverständnis erforderlich: Konflikte sollten nicht primär als Probleme, sondern als Teil des sozialen Zusammenlebens vor Ort und der gemeinsamen Nutzung des Straßenraums gesehen werden und (im besten Fall) als Anstoß, bestehende Probleme zu verhandeln anstatt sie zu ignorieren/verdrängen, Dinge in Frage zu stellen und Veränderungen anzustoßen (vgl. Großmann et al., 2021).



Abb. 7: Dialogformat „Mitmachforum“ im Projekt „Neue Nähen“ Leipzig, 2023

Foto: Annegret Haase

Es ergibt sich zweifellos ein ambivalentes und vielschichtiges Bild der „widerstreitenden“ Interessen: Während auf der einen Seite das Auto als Statussymbol und Transportmittel eine wichtige Rolle im Alltag spielt, kann der Anspruch auf kostenfreies Parken im direkten Wohnumfeld in Frage gestellt werden, wenn deutlich wird, wie viele Kinder (ggf. die eigenen) die Straße als Spielraum nutzen. Es entsteht ein Spannungsfeld zwischen denjenigen, die gewohnt sind, das Auto zu nutzen und/oder aufgrund fehlender ÖPNV-Angebote direkt auf die Nutzung angewiesen sind und denjenigen, die durch zugeparkte Kreuzungen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (Menschen mit Rollatoren, Kinder auf dem Schulweg, die zwischen den Autos die Straße nicht einsehen können). Die neue Aufteilung des Straßenraums wirft auch neue Fragen auf: Wo halten die Gäste und Kund*innen der Gastronomie an der Hauptstraße, die direkt neben der Verkehrsberuhigung liegt, wenn dort Parkplätze wegfallen. Die Gewerbetreibenden befürchten auch, dass der Lieferverkehr die Geschäfte noch schlechter erreichen wird.

Die Unterschriftenliste der Gewerbetreibenden unterstrich aber auch das Gefühl, nicht mitreden zu können und in der Beteiligung an der Quartiersentwicklung nicht anerkannt zu werden. Dabei geht es nicht nur um den Umgang mit der Vielfalt von Ideen, Bedürfnissen und Interessen bzw. deren Widersprüchlichkeit. Auch die intersektionale Verflechtung von Bedarfen und Interessen muss berücksichtigt werden, wenn z.B. die autofreie Straße als sicherer Spielort für Kinder begrüßt, der Wegfall von Parkmöglichkeiten zum Abholen der Kinder oder von gewohnten Wegeverbindungen für die alltägliche Nutzung aber abgelehnt wird.

Gleichzeitig gibt es andere Sichtweisen, dass die derzeitige Verkehrs- und Parkplatzsituation die Parkplatzsuche bereits sehr erschwert. Je nach planerischen Lösungen und Anpassungen im Prozess könnte es daher für Kund*innen, Pflegepersonal, Handwerker*innen sogar leichter werden, Kurzzeitparkplätze zu finden. Die Feuerwehr könnte bei weniger parkenden Autos auf allen Seiten leichter zum Einsatzort gelangen.

Die offene Frage an dieser Stelle ist daher, wie der bisherige Prozess kritisch beleuchtet werden kann, wie die leisen Stimmen transparenter gemacht und einbezogen werden können - sowohl die kritischen als auch diejenigen, die sich über die Veränderung freuen, dies aber über eine „stille Aneignung“ des Straßenraums tun.

b. Offene Fragen der Multifunktionalität des Straßenraums

Darüber hinaus stellen sich Fragen der Multifunktionalität und der langfristigen Bespielung und Nutzung des Straßenraums außerhalb von Aktionstagen. Die Fragen der „Pflege“ des Stadtraums liegen im Detail, die Effekte werden erst langfristig sichtbar und ein schrittweises und reflexives Vorgehen ist unabdingbar. Wer kümmert sich um die Beseitigung des Mülls, der nach der Nutzung der Sitzgelegenheiten zurückbleibt, oder wird weniger Müll hinterlassen, wie eine aktuelle Beobachtung nach einigen Tagen der Verkehrsberuhigung nahelegt? Kommt es zu Störungen und Lärm, wenn der Straßenraum zum neuen Aufenthaltsraum wird? Wie kann der „claimed space“ (vgl. Schneidmesser und Kirby 2022, auch: Kapitel 2), der durch den Prozess der Koproduktion und planerischen Umsetzung auch ein „invited space“ ist, nun langfristig zu einem „inviting space“ werden und dies auch für die breite Bevölkerung vor Ort bleiben? Welche Rolle spielt die Stadtverwaltung bei der Gestaltung und Erhaltung der Freiraumqualitäten, z.B. im Bereich der Begrünung und deren Pflege, der Müllentsorgung, aber auch in Fragen der dauerhaften Bereitstellung finanzieller Mittel für qualitätserhaltende Maßnahmen?

Wenn die bisherigen Vorstellungen und Ziele im Verkehrskonzept festgeschrieben und dieses vom Stadtrat beschlossen wird, stellen sich weitere Fragen nach der räumlichen Nutzung des Straßenraums und den Anteilen der verschiedenen Verkehrsarten daran. Hieraus werden sich perspektivisch weitere Konflikte ergeben. Wenn sich z.B. der Radverkehr und spielende Kinder sowie Passant*innen bei enger und intensiver Nutzung denselben Raumausschnitt teilen, können sie sich durchaus „in die Quere kommen“. Um solchen Konflikten vorzubeugen, setzt hier die Strategie des Projektteams und der Koproduktion mit der Stadtverwaltung an, durch verschiedene Superblock-Elemente an unterschiedlichen Stellen im Straßenraum ein Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen zu ermöglichen/erleichtern (z.B. Einrichtung einer Fahrradstraße an einer Stelle und an anderer Stelle eine Fahrradstraße an einer anderen Stelle): Einrichtung einer Fahrradstraße an einer Stelle und verkehrsberuhigter Bereiche an anderer Stelle).

Die Multifunktionalität muss daher gut geplant und durch ein klares räumliches Konzept gelöst werden. Dennoch kann und wird es immer Unterschiede geben zwischen dem, was die Menschen wollen und dem, was technisch, organisatorisch etc. möglich bzw. machbar ist. Daher ist die langfristige Bespielung und Nutzung des ersten Leipziger Superblocks derzeit noch relativ offen. Eine transparente Kommunikation, eine gute Abstimmung zwischen den Partnern der Koproduktion und die Klärung der Zuständigkeiten sind dafür unabdingbar.

c. Verkehrsverlagerung in umliegende Straßen oder Verkehrsverpuffung?

In der wissenschaftlichen Debatte wird auch diskutiert, inwieweit es z.B. im Rahmen der Verkehrsberuhigung in Quartieren zu neuen Belastungen durch Ausweichverkehre in angrenzende, ggf. weniger privilegierte Gebiete kommt, wodurch neue Ungerechtigkeiten in doppelter Hinsicht entstehen, oder ob der Verkehr „verpufft“, d.h. in seiner Intensität abnimmt (vgl. Kiezblocks o.J., Allianz der freien Straße 2022, 120). Eine Studie mit 70 Fallstudien in 11 Ländern und den Meinungen von 200 Verkehrsexpert*innen (weltweit) hat gezeigt, dass Prognosen von Verkehrsproblemen oft unnötig alarmierend sind und dass es unter den richtigen Rahmenbedingungen zu einer Reduktion des Gesamtverkehrs kommt und der Verkehr auch auf den umliegenden Straßen um durchschnittlich 22% abnimmt (Cairns et al. 2022). Die Studie zeigte auch, dass die Verhaltensanpassungen der Menschen vielfältiger waren als erwartet.

In jedem Fall kann die allgemeine Verkehrssituation nicht allein durch die Beruhigung einzelner Bereiche oder durch Diagonalsperren gelöst werden, sondern muss gesamtstädtisch geplant werden und einzelne neue Settings müssen in ihrem Einfluss auf die Gesamtsituation durchdacht und in ihrer Wirkung während der Erprobung beobachtet werden. Die Verkehrssituation sollte demnach vor allem auch in den umliegenden Straßen verbessert werden (z.B. geschützte Radwege, sichere Überquerungen für Fußgänger*innen, Tempo 30; vgl. Kiezblocks o.J.).

Jedes einzelne Experiment ist letztlich Teil einer größeren Veränderung - hin zu einer Stadt mit mehr Lebensqualität für viele und weniger Verkehrsbelastung in den Wohnquartieren.

d. Koproduktion zwischen Beteiligung und realen Machtverhältnissen

Das Pilotprojekt kann als Katalysator für Koproduktion gesehen werden, da es einen besonderen Kooperationsrahmen für diese Erprobung und Koproduktion bietet, indem es personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung stellt und explizit auch Reflexion, Lernprozesse und Transfer als Ergebnis formuliert. Kontakte, Ansprechpartner und Koproduktionsformate mussten erst gefunden werden und es war für das Projektteam eine Herausforderung, die Abläufe und Strukturen der Verwaltung so weit zu verstehen, dass klar war, welche Stelle für welche Anliegen und Prozesse ansprechbar und zuständig ist. Zudem habe es einer gewissen Beharrlichkeit bedurft, „um zu zeigen, dass man etwas Relevantes gestalten kann“ (Interview mit Projektmitarbeiterin). Die Handlungsmöglichkeiten waren zum Teil von glücklichen Zufällen (z.B. auf die richtige Ansprechperson zu treffen) geprägt.

Das Zusammenspiel von Koproduktion und Partizipation steht in einer engen Wechselwirkung. Während bei der Koproduktion im engeren Sinne der Verein Leipziger Superblocks und das Projektteam Neue Nähen sowie die verschiedenen beteiligten Ämter der Leipziger Stadtverwaltung zusammenarbeiten, findet die Erprobung im Stadtteil unter direkter Beteiligung der Stadtteilbevölkerung statt, deren Information und Beteiligung konkret durch das Projektteam umgesetzt wird. Diese Konstellation ist ambivalent zu bewerten. Während die Initiative mit kreativen Ansätzen und durch die direkte Verortung im Stadtteil auf viele Kontakte zurückgreifen kann und in vielen Formen in die direkte Kommunikation geht, ist bei den umgesetzten Maßnahmen eigentlich auch die Stadtverwaltung in der Pflicht, sich an der Information und Kommunikation der Veränderungen zu beteiligen. Dabei stellen sich die gleichen Fragen wie bei formelleren Beteiligungsverfahren: Wer kommt zu Wort? Wessen Stimme wird gehört? Die Möglichkeit, sich vor Ort im Raum über den Prozess auszutauschen, bietet hier ganz konkrete Anknüpfungspunkte. Allerdings muss der Raum auch aktiv aufgesucht und das Gespräch gesucht werden (Abb. 8).

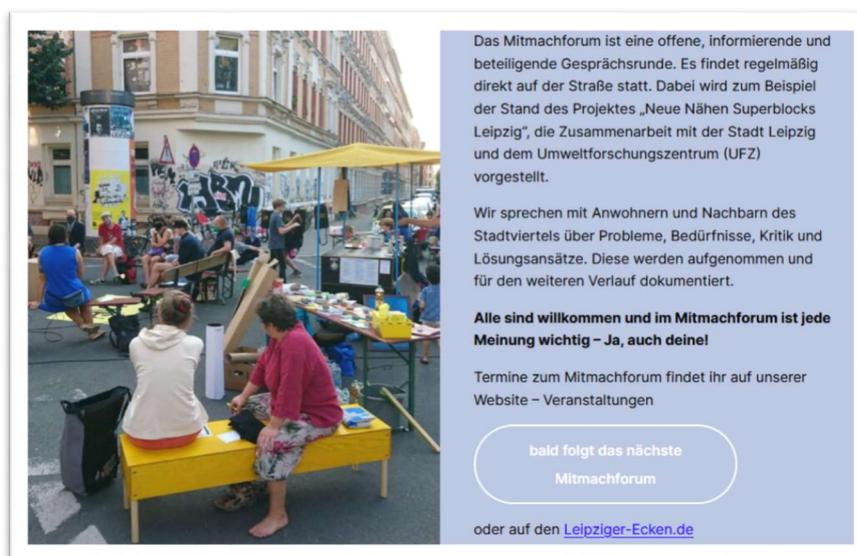


Abb. 8: Erklärung und Einladung zum Mitmachen im Projekt „Neue Nähen“ Leipzig

Quelle: <https://superblocks-leipzig.de/beteilgedich/>, Zugriff am 19.4.2024

Ebenso zentral ist das Verhältnis der Koproduktion zu den real existierenden Machtverhältnissen und Entscheidungsmodi. Während Koproduktion auf Vorstellungen einer weitgehend horizontalen Zusammenarbeit basiert, ist dies bei normalen kommunalen Entscheidungen und lokalen Machtverhältnissen (unabhängig von deren demokratischer Ausgestaltung) nicht der Fall. Hier stellt sich die Frage, wer im Rahmen von Koproduktion zwischen verschiedenen Akteur*innen wie an der Entscheidungsfindung beteiligt ist, inwieweit Koproduktion das Experiment/die Veränderung letztlich mitgestalten kann und wo diesbezüglich Grenzen sind. Es soll auch untersucht werden, inwieweit kommunales Handeln und Entscheiden durch Koproduktion beeinflusst und verändert werden kann. Letztlich geht es auch um die Frage, inwieweit und wie hier Top-Down- und Bottom-Up-Prozesse gewinnbringend zusammenwirken können (vgl. Schneidmesser und Kirby 2022).

Das Verfahren zur Evaluierung des Verkehrsversuchs ist noch nicht im Detail festgelegt. Auf einem Dialogforum im Mai 2023, wenige Tage nach Beginn der Verkehrsberuhigung, wurde dies thematisiert. Ein Anwohner schlug vor, alle Anwohner*innen des betroffenen Straßenabschnitts zu befragen und per Mehrheitsbeschluss entscheiden zu lassen, ob die Verkehrsberuhigung fortgesetzt werden soll oder ob die Straße wieder wie früher mit Tempo 50 befahren und am Rand geparkt werden darf. Es wurde aber auch kritisch diskutiert, welche Stimme diejenigen haben sollen, die von der Verkehrsberuhigung betroffen sind, auch wenn sie nicht direkt vor Ort wohnen, z.B. Kinder, die dort spielen, Kinder auf dem Weg zur Schule, ältere Menschen. Wer eignet sich den Raum an, wer nutzt ihn? Hier zeigt sich, wer sich „einbringt“. Es stellen sich also auch konkrete Fragen der demokratischen Entscheidungsfindung, der unterschiedlichen (sichtbaren und unsichtbaren) Betroffenheit der Bewohner*innen und Nutzer*innen von Veränderungen.

Die Erprobung der Maßnahmen im Stadtteil - wenn die nächsten Schritte nach Diagonalsperre und Spielstraße noch nicht feststehen - ist als schrittweises Vorgehen geplant, das auch die Möglichkeit bietet, auf auftretende Konflikte und Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer*innen zu reagieren. Erhöhung der Akzeptanz und Legitimität durch eine behutsame und schrittweise Umsetzung; es wird bewusst Raum und Zeit für eine Überprüfung, ggf. Nachjustierung oder Veränderung geschaffen; Beteiligung kann mehrfach im Prozess stattfinden; dadurch erhalten sowohl der Prozess selbst als auch das Ergebnis eine hohe Legitimität. Ein schrittweises Vorgehen bietet Raum für Beobachtung: Wer nimmt sich Raum und wofür? Welche Aushandlungsprozesse finden statt (soweit erkennbar)? Wie kann die Aushandlung begleitet werden, um eine Wissensbasis für einen Lernprozess zu schaffen? Ganz konkret bietet die Erprobung auch die Möglichkeit der Konfliktaushandlung, wodurch „produktive Momente“ von Konflikten genutzt und Probleme aus Konflikten aktiv angegangen werden können. Der Prozess und konkrete Kriterien dafür müssen erarbeitet und festgelegt werden. Zur Erprobung gehört nicht zuletzt auch die Frage, wie die Menschen am besten erreicht werden können - hier reichen Plakate und Flyer, auch wenn sie mehrsprachig sind, nicht aus, so eine konkrete Erkenntnis aus dem bisherigen Prozess. Hier gilt es, neue Ideen zu entwickeln, Fragen der Ansprache mit Menschen und Akteuren zu diskutieren und neue Ansätze zu erproben.

Nicht unerwähnt bleiben sollte aber auch, dass eine schrittweise Umsetzung auch zu Missverständnissen führen kann, wenn z.B. nicht klar ist, dass es weitere Veränderungen geben wird und diese zeitlich versetzt stattfinden. Dies kann den Überblick und die Planungsmöglichkeiten der Menschen beeinträchtigen. Umso wichtiger ist auch hier eine gute Kommunikation.

e. Potentielle Aufwertung und Gerechtigkeitsfragen

Experimente zur Verkehrsberuhigung sowie zur Umnutzung von Straßenräumen finden nicht in einem neutralen Raum statt, sondern sind Teil eines dynamischen und von vielfältigen Interessen getriebenen städtischen Geschehens. Spannungsfelder im Kontext von Aufwertung und (potenzieller) Verdrängung, von Partizipation und (potenzieller) Exklusion sowie Gerechtigkeitslücken können in diesem Zusammenhang koproduktive Projekte zur Verkehrsberuhigung und Umnutzung des Straßenraums gefährden bzw. ihre Legitimität beeinträchtigen.

Die Umgestaltung von Straßenräumen und ihre sozial-ökologische Qualifizierung zu ausschließlich oder vorrangig für den Verkehr genutzten Straßenräumen können zu Aufwertungsprozessen im Wohnumfeld führen, die auch Mietsteigerungen und Verdrängungsprozesse nach sich ziehen. Die Schaffung und Qualifizierung „grüner“ Qualitäten und neuer Aufenthaltsräume in Quartieren kann zu neuen Ungleichheiten und Verdrängungen führen, was unter dem Stichwort „grüne Gentrifizierung“ im Kontext einer nachhaltigen und resilienten Stadtentwicklung vielfach diskutiert wird (vgl. Überblick über die wissenschaftliche Debatte in Haase und Schmidt 2021, 2023). Zwar gilt für das Projektgebiet in Leipzig eine soziale Erhaltungssatzung, die die Modernisierung und bauliche Aufwertung von Wohnraum sowie die Umnutzung z.B. in Ferienwohnungen genehmigungspflichtig macht, jedoch können diese Maßnahmen generelle Gentrifizierungsdynamiken nur bedingt beeinflussen. Zudem sehen sich Akteur*innen, die Veränderungen bewusst vorantreiben, mitunter dem Vorwurf ausgesetzt, ihre eigenen Interessen auf Kosten anderer Bewohner*innen im Quartier zu überbetonen bzw. wird ihnen unterstellt, durch die angestoßenen Veränderungen letztlich (gewollt oder ungewollt) zu einer Aufwertung des Quartiers beizutragen, die (zwangsläufig) in einer Gentrifizierungs- und Verdrängungslogik endet. Auf der anderen Seite darf nicht unerwähnt bleiben, dass die aktuelle Situation der Dauerbelastungen u.a. durch die Verkehrssituation auch dazu geführt hat, dass Menschen über einen Wegzug aus dem Quartier nachdenken, weil sie ihren Wunsch nach besseren Lebensbedingungen (auch für ihre Kinder) nicht erfüllt sehen.²¹ Es stellt sich also auch die Frage, inwieweit Menschen durch anhaltend belastende Bedingungen vor Ort verdrängt werden. Gerechtigkeits- und Verdrängungsfragen sind also hochkomplex und müssen von allen Seiten erkannt, analysiert und diskutiert werden - eine wichtige Frage für transdisziplinäre Forschung im Rahmen von Koproduktionsprojekten. Veränderung muss nicht automatisch Aufwertung und Verdrängung bedeuten, sollte aber auch nicht verunmöglicht werden, um marktorientierten Aufwertungslogiken zu entgehen. Es wird deutlich: „Gentrifizierung und die autogerechte Stadt sind zwei verschiedene Probleme, die nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen, sondern gemeinsam bekämpft werden müssen.“ (Kiezblock o.J.) Dies bedeutet auch, dass die Experimente sich konkreter mit den Zusammenhängen zwischen Umgestaltung, neuer Aufenthaltsqualität und den Auswirkungen auf den Immobilienmarkt und die Wohnkosten im Quartier auseinandersetzen müssen. Möglicherweise ist eine Kopplung von Straßenraumexperimenten mit aufwertungshemmenden Maßnahmen erforderlich.²²

²¹ Beschreibung von Gesprächen mit Anwohner*innen durch das Projektteams „Neue Nähen“

²² Die Akteur*innen von Kiezblocks Berlin äußern sich zu diesem Thema wie folgt „*Wenn der Kiez zu schön wird, steigen die Mieten.*“ Durch das Herausfiltern des motorisierten Durchgangsverkehrs sollen die Berliner Kieze lebenswerter werden. Das hört sich natürlich erstmal super an. Aber könnte es nicht dazu führen, dass die Mieten steigen, wenn das Wohnviertel schöner, ruhiger und sicherer wird? Werde ich irgendwann aus meinem Kiez verdrängt, weil mein Einkommen nicht mehr ausreicht? Diese Befürchtung teilen viele Berliner*innen, sie ist verständlich und muss sehr ernst genommen werden. Viele Sorgen diesbezüglich sind aber unbegründet. Gentrifizierung und die autogerechte Stadt sind zwei verschiedene Probleme, die nicht gegeneinander

Während in Berlin deutlich wurde, dass die Superblocks vor allem in Stadtteilen mit einer aktiven Zivilgesellschaft initiiert wurden, gibt es in der Verwaltung ein Bewusstsein dafür, dass es Aufgabe der Stadtplanung und Stadtentwicklung sein muss, neue Qualitäten des Straßenraums, wie sie durch Superblock-Maßnahmen entstehen, auch in Quartiere zu bringen, in denen zwar Bedarf besteht, die lokale Bevölkerung aber nicht in gleicher Weise aktiv ist bzw. die Potenziale dafür nicht in gleichem Maße vorhanden sind. Es geht also auch um Fragen der ungleichen Ressourcenausstattung in verschiedenen Quartieren und um Fragen der Prozessgerechtigkeit (vgl. Kap. 2), wenn es darum geht, wo Experimente initiiert werden und wo/wie Koproduktion eine Chance hat. Unabhängig davon ist bei Koproduktion und Partizipation darauf zu achten, dass es nicht zu einer „exklusiven Aneignung“ des neu gewonnenen Raumes durch eine oder wenige Interessengruppen kommt oder dass die Partizipation selbst durch ihre Formate, Bedingungen und Methoden bestimmte Gruppen privilegiert und andere marginalisiert bzw. ausschließt.

Während es sich bei der bisher umgesetzten Maßnahme in Leipzig nur um einen Straßenabschnitt handelt und es (bislang) nicht zu einer umfassenden Verkehrsverlagerung kommt, sondern der Durchgangsverkehr eingeschränkt werden soll, könnte es bei weiteren Maßnahmen und ggf. weiteren Sperrungen und Einschränkungen für den Kfz-Verkehr dazu kommen, dass sich dieser zunächst auf die umliegenden Straßen verlagert und dort zu einer höheren Verkehrsbelastung führt. Es sollte versucht werden, solche Entwicklungen durch Prognosen zu antizipieren und geeignete weitere Maßnahmen und langfristige Planungen rechtzeitig anzupassen (z.B. durch den Ausbau von Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto wie Car-Sharing, Ausbau des ÖPNV etc.)

f. Transformation als Konfliktfeld zwischen Befürwortung und Protest

Lokale Transformation bedeutet eine tatsächliche, spürbare Veränderung für den Alltag der Betroffenen, Bewohner*innen, Gewerbetreibenden, Verkehrs- und Straßenraumnutzer*innen etc. Im Falle des Leipziger Projektes wurden die Auswirkungen der Transformation durch den Verkehrsversuch erst mit/nach dessen Umsetzung im Mai 2023 spürbar und erlebbar. Unmittelbar danach gab es sehr unterschiedliche Reaktionen von Bewohner*innen, Gewerbetreibenden und anderen Quartiersakteuren. Diese waren zum Teil erwartet, zum Teil aber auch überraschend, insbesondere in ihrer Emotionalität bis hin zur Aggressivität.

ausgespielt werden dürfen, sondern gemeinsam bekämpft werden müssen. Jeder und jede hat das Recht auf einen lebenswerten Kiez, nicht nur Menschen mit hohem Einkommen. Die Ansicht „Alles muss schlecht bleiben, damit die Mieten nicht steigen“, würde im Umkehrschluss bedeuten, man müsse alles, was die Lebensqualität senkt, fördern. Das ist unserer Meinung nach nicht der richtige Weg, denn es würde zu einem schlechteren Leben für alle führen. Kiezblocks sorgen nicht nur für ein besseres Leben für alle, sondern insbesondere für die weniger wohlhabenden Menschen. Denn diese leben oft an Orten mit hohem Verkehrsaufkommen und weniger Aufenthaltsqualität (siehe auch Hauptstraßen). Kiezblocks sorgen also für mehr und nicht weniger soziale Gerechtigkeit. Um der Verdrängung darüber hinaus entgegenzuwirken, haben wir uns mit unserer Kiezblocks-Kampagne ein ambitioniertes Ziel gesetzt: 180 Kiezblocks für Berlin – das sind bereits 40 Prozent aller Berliner Kieze. Die Idee dahinter: Wenn ein Großteil der Stadt aufgewertet wird, dann gibt es auch keine Verdrängung aus wenigen schönen Kiezen. Schließlich wird innerhalb des Kiezblocks der Austausch unter Anwohner*innen erleichtert. Durch den größeren und entspannteren Raum für Begegnung auf der Straße und im Kiez können sich die Menschen in der Nachbarschaft besser kennen lernen und sich dadurch auch einfacher vernetzen und geschlossen gegen Prozesse wie beispielsweise Gentrifizierung in ihrem Wohnviertel vorgehen.“ (<http://www.mietenbuendnis.de/zum-faktencheck-kiezblocks/>, Zugriff am 19.4.24)

Das Projektteam sowie die an der Koproduktion beteiligten Akteur*innen haben auf die Konflikte und auch auf die Emotionalisierung reagiert. Es wurden Anpassungen vorgenommen. Dennoch ist es bis zum Zeitpunkt, wo dieser Bericht verfasst wurde (April 2024), nicht gelungen, alle bestehenden Konflikte zu verhandeln und zufriedenstellende Kompromisslösungen zu finden. Die Aushandlung selbst erwies sich teilweise als Herausforderung, die die Ressourcen der Akteur*innen im Projektteam überstieg - zeitlich, in Bezug auf die vorhandene Expertise und mentale Kraftreserven. Als wichtigster Lerneffekt lässt sich festhalten, dass mögliche Konflikte und Konfliktkonstellationen zu Projektbeginn bzw. möglichst früh im Prozess hätten thematisiert und Bewältigungsstrategien entwickelt werden sollen (siehe auch Kapitel 8a Lerneffekte). Es zeigt sich aber auch, dass Projektteams aus der organisierten Zivilgesellschaft bei der Umsetzung lokaler Transformationsprojekte ungeachtet ihrer fachlichen Expertise unbedingt auf eine starke Unterstützung durch die Stadt (Politik und Verwaltung) angewiesen sind, nicht zuletzt zur Legitimation ihrer Anliegen gegenüber einer heterogenen Interessenlage im Quartier und in der Stadt. Andernfalls, und auch dies gehört zu den Lerneffekten des Leipziger Superblock-Projekts, kommt es zur Gefährdung der Ziele sowie zur Erschöpfung und Frustration der Akteur*innen, die progressive Projekte vorantreiben (auch: Kapitel 8a).

Auch die Verstetigung des Ansatzes der Verkehrsberuhigung und die Abstimmung über einen entsprechenden Antrag zur Änderung der örtlichen Straßenverkehrsordnung in Leipzig (im April 2024) ist von heftigen Auseinandersetzungen, Protesten und Gegenprotesten sowie einer Emotionalisierung (auf allen Seiten) begleitet. Es haben sich Allianzen für und gegen die angestrebte Umgestaltung gebildet, die teilweise zu paradoxen Gemeinsamkeiten führen, z.B. zwischen der lokalen CDU und migrantischen Bewohner*innen und Gewerbetreibenden im Stadtteil, die gemeinsam mangelnde Beteiligung reklamieren, um eine Verstetigung des Projektes im Leipziger Osten und eine generelle Regelung (Verkehrskonzept) zu verhindern. Mangelnde Partizipation und die Gefahr der Gentrifizierung durch Verkehrsberuhigung werden von Akteur*innen als Problem wahrgenommen, für die diese Themen bisher nicht relevant oder problematisch erschienen; es geht also offenbar darum, sie zu instrumentalisieren, um die Abstimmung im Stadtrat zu beeinflussen. Dabei geht es auch generell um Vorstellungen von Stadtentwicklung und Anpassung an den Klimawandel und die damit verbundenen Fragen der Berücksichtigung und Durchsetzung von Interessen sowie um Gerechtigkeitsaspekte. Wichtige Fragen, die sich daraus ergeben, sind: Welche Strategien können lokale Transformationsprojekte entwickeln, um auf solche Konflikte zu reagieren? Wie kann Instrumentalisierung vermieden werden? Wie kann einer emotionalen Aufladung von Diskussionen und Konflikten entgegengewirkt werden?

Lokale Transformationsprojekte, so lässt sich aus dem Leipziger Konfliktgeschehen ableiten, brauchen für ihre Robustheit gegenüber den beschriebenen Konflikten eine Governance, die sowohl Bottom-up- als auch Top-down-Elemente enthält, die sich gut ergänzen müssen (dazu auch Kapitel 8a Lerneffekte aus dem Prozess). Es braucht Klarheit und Einigkeit zwischen den beteiligten kommunalen und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen über die Ziele und präventiv die Erarbeitung von Strategien für den Umgang mit widerstreitenden Interessen und daraus resultierenden Konflikten. Lokale Transformation kann leicht zu einem Konfliktfeld werden, weil sie konkret ist und weil sie den Alltag der Menschen berührt und beeinflusst. Viele der auftretenden Konflikte lassen sich sicher besser moderieren und brauchen vielleicht auch mehr Zeit, um ausgehandelt zu werden; ein Projekt allein ist damit überfordert. Die aktuellen Konflikte um die Superblocks in Barcelona zeigen zudem, dass eine von oben nach unten verordnete Umsetzung lokaler Transformation und das

Nicht-Verhandeln unterschiedlicher Interessen zum Widerstand der betroffenen Akteur*innen in den Stadtteilen, zum Scheitern progressiver Transformationsprojekte und zum Vertrauensverlust in transformationsaffine politische Kräfte führen kann.²³

Die Entstehung eines Konfliktfeldes, die Auseinandersetzung zwischen Befürwortung und Protest, bietet aber auch die Chance, unterschiedliche Positionen und Interessen sowie Hoffnungen und Ängste in Bezug auf Veränderungen im Quartier besser zu verstehen und zunächst einmal kennen zu lernen. Diese produktiven Momente im Konfliktgeschehen zu erkennen und für die Aushandlung zu nutzen, ist für den Prozess der Partizipation und Koproduktion enorm wichtig. Dazu bedarf es aber offensichtlich nicht nur einer gezielten Sensibilisierung und Vorbereitung, sondern ggf. auch Ressourcen für die Unterstützung von Aushandlungen in schwierigen Momenten/Phasen durch professionelle Expertise (z.B. Mediator*innen).

²³ <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/barcelona-superblocks-stadtentwicklung-verkehrswende/komplettansicht>, Zugriff am 3.4.2024

7. Partizipation – Kooperation - Koproduktion in der Stadtentwicklung

Die Debatten zu Kooperation und Koproduktion haben sich vervielfältigt, die Begriffsauffassungen verschwimmen und überschneiden sich zuweilen. Einige mögliche Auffassungen und Bezüge zu Partizipation allgemein werden im Folgenden kurz skizziert.

a. Zu den Begriffen Partizipation – Kooperation - Koproduktion in der Stadtentwicklung

Partizipation bedeutet nach Straßburger/Rieger (2014, 230), „an Entscheidungen mitzuwirken und damit Einfluss auf das Ergebnis nehmen zu können“ wobei sie auf klaren Vereinbarungen, basiert, „die regeln, wie eine Entscheidung gefällt wird und wie weit das Recht auf Mitbestimmung reicht“. Die Klarheit dieser Vereinbarungen ist in der Realität jedoch oft nicht gegeben. Auf der Partizipationsleiter, wie sie von Arnstein (1969) entworfen wurde, sind Kooperation und Koproduktion auf den höheren Stufen anzusiedeln und damit mit einem hohen Grad der Teilhabe und (Mit-) Entscheidung einzuordnen, während im unteren Bereich Konsultation und Information verortet sind. Zudem gibt es die „Scheinbeteiligung“, bzw. „inszenierte Partizipation“, bei der zwar mitentschieden werden kann, jedoch keine verbindliche Berücksichtigung dieser Meinungen erfolgt (Vgl. Straßburger/Rieger, S. 230). Mit der Partizipationspyramide versuchen Straßburger und Rieger (2014, 231-32) dem Zusammenhang gerecht zu werden, dass Partizipation aus institutionell-professioneller Perspektive sich von den Perspektiven auf die verschiedenen Partizipationsstufen aus Perspektive der Bürger*innen unterscheidet (s.u. Abb. 9).

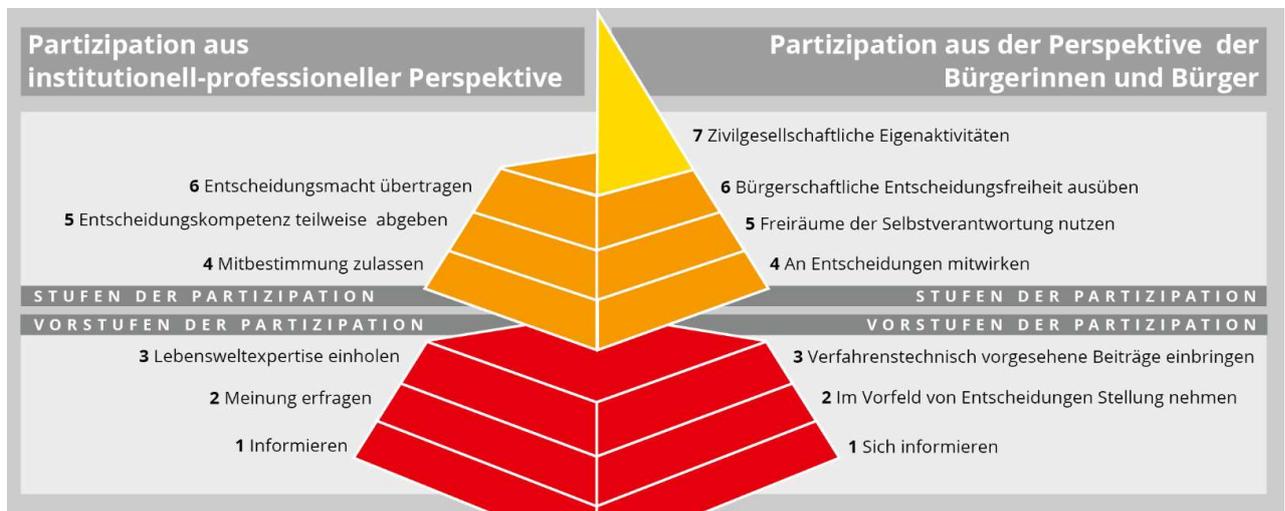


Abb. 9: Partizipationspyramide nach Straßburger und Rieger (2014, 231-32)

Unter *Kooperation* wird im „Glossar gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung“ (BBSR 2020, 89) eine „strategische und zeitlich begrenzte Zusammenarbeit auf klar definierten Kooperationsfeldern zwischen gleichberechtigten Personen bezeichnet“ wird, wobei gemeinsame Ziele erreicht werden sollen, während Teilaufgaben weiterhin parallel bearbeitet werden. Die *Koproduktion* im Kontext der Stadtentwicklung wird hingegen als gemeinsame Erfüllung von Aufgaben gesehen, denn die Beteiligten „bringen sich aktiv mit den eigenen Stärken ein, um so ein gemeinsames Ziel zu erreichen. [und] [...] Verantwortung für das Ganze wird demnach auch langfristig und formal geteilt“ wodurch

„der Widerstreit zwischen formeller und informeller Stadtentwicklung aufgelöst“ wird (ebd., 90). Koproduktion wird dabei demnach als intensive und ermöglichende Zusammenarbeit von Akteuren aus Zivilgesellschaft, Verwaltung und Stadtpolitik verstanden. Das Ziel ist es, bessere Lösungen für aktuelle und zukünftige Herausforderungen zu erreichen und dabei die Vielfalt des Wissens und der Kapazitäten der beteiligten Akteure einzubeziehen. In anderer Perspektive kann Ko-Produktion als eine Form der Kooperation mit einer intensiveren, vor allem auf das gemeinschaftliche Erarbeiten und Umsetzen von Konzepten und Lösungen fokussierten Zusammenarbeit gesehen werden. Koproduktion kann demnach auch als eine Form der Zusammenarbeit und Prozess innerhalb der kooperativen Stadtentwicklung gesehen werden.

Kooperative Stadtentwicklung ist in Bezug auf raumrelevante Fragestellungen, Zugänge und Umsetzungsbeispiele „als Konzept keineswegs explizit etabliert“ (Franz und Heintel 2022, 15), obwohl verschiedenen Dimensionen der Kooperation in den theoretischen und praxisorientierten Diskussionen der Stadtentwicklung vielfach Thema sind (ebd., 15-16). Franz und Heintel plädieren für eine Etablierung der kooperativen Stadtentwicklung als wissenschaftliches und raumplanerisches Konzept, da zukünftige Gestaltung und Entwicklung der Städte auf Grund der vielfachen raum- und gesellschaftsrelevanten Herausforderungen nicht ohne Kooperation auskomme (ebd., S. 16), auch wenn sie nicht ohne „aufwändige(re)n Diskussions-, Abstimmungs-, Koordinierungs- und Aushandlungsbedarfen“ (ebd., 19) und Anstrengungen und Veränderungen auf allen gesellschaftlichen, räumlichen und politisch-planerischen Ebenen auskommt. Herausforderung liegt darin, „über Impulsetzungen hinaus in die Verstetigung von Kooperationen“ (ebd.) der Stadtentwicklung zu kommen. Franz und Heintel unterscheiden zwischen reaktiver, programmatisch-konzeptioneller und antizipativer Kooperation. *Reaktive* Kooperation resultiert demnach aus Handlungsdruck (z.B. finanzielle Zwänge), *programmatisch-konzeptionelle* Kooperation ist z.B. durch Ausschreibungen und programmatische Festlegungen begründet, während die *antizipative* Kooperation als einzige Form „einen hohen Grad der Freiwilligkeit aufweist und mit qualitativem Gestaltungsanspruch in die Zukunft gerichtete ist“ (ebd., 20), um komplexe Fragestellungen lösen zu können. Bereitschaft zur Kooperation kann jedoch nicht vorausgesetzt werden, sondern muss „als Kompetenz in einem gemeinsamen Handlungs- und Verständigungsfeld ‚gelernt‘ werden“ (ebd.).

b. Die Rolle von Tactical Urbanism und temporären Interventionen

Innerhalb dieser Stadtentwicklungsprozesse und dem Bedarf neue Verfahren, Kooperation und Lernprozesse zu etablieren, wird die Rolle **(temporärer) Interventionen und schrittweiser Veränderung**, auch im Sinne eines **Tactical Urbanism**²⁴ betont (Drobek und Tran 2017, Jarass und Schneidmesser 2021). Unter „urbaner Intervention“ wird aus dieser Perspektive der „Eingriff bzw. die zeitlich begrenzte Veränderung von räumlichen Strukturen im städtischen Zusammenhang verstanden. Der Stadtraum wird als Experimentierlabor für eine nachhaltige Stadtentwicklung gesehen. Interventionen werden hier als Instrument der prozessualen Stadtentwicklung, als Teil von Planungs- und Beteiligungsprozessen und als städtebaulicher Lösungsvorschlag interpretiert.“ (Drobek und Tran 2017, 103). Urbane Interventionen können somit als Vorstufe für zukünftige

²⁴ Beim Tactical Urbanism werden „temporäre, kostengünstige und schnelle Änderungen an der gebauten Umwelt vorgenommen“, die Veränderungen finden „zumeist dezentralisiert statt, sind häufig bottom-up getrieben und verlaufen in einem agilen und vernetzten Prozess.“ (Jarass und Schneidmesser 2021, 18-19)

Projekte oder „[...] als Umsetzungsvorbereitung realer Maßnahmen diesen, vor allem, wenn sie Teil informeller Planungskonzeptionen und -prozesse integriert werden.“ (ebd., 110). Das Zusammenspiel der Akteure ist damit in einem Spektrum zwischen „bottom-up“ und „top-down“ Prozessen der Stadtentwicklung zu sehen und nicht immer trennbar, bzw. konkret einzuordnen.

Besonders auch im Kontext der Umgestaltung und Umverteilung von Straßenraum werden urbane Interventionen und Ansätze des Tactical Urbanism betont, denn der Aspekt der schrittweisen Erprobung und Umsetzung ermöglicht eine **Gewöhnung und Anpassung an Konflikte** und diverse Bedarfe, die auch widersprüchlich sein können (vgl. Manifest freie Straße 2022; Jarass/Schneidemesser 2021). Schneidemesser beschreibt für Berlin, dass Anwohnende im Rahmen der temporär offenen Straßen erfahren konnten wie eine Nutzung des Straßenraums aussehen kann, wenn der Autoverkehr ausgeschlossen ist und mit der „schrittweisen Umsetzung konnten sich Bezirksamt und Anwohnende auf Basis von Erfahrungen eine Meinung bilden und feststellen, wie die Maßnahmen funktionieren.“ (Schneidemesser 2023, 19-20) Im Zweifelsfalle kann nachgesteuert oder erneut verändert werden. Im Akzeptanzfall kann auf der neuen Grundlage aufgebaut werden und ein nächster Schritt gegangen. Das temporäre und/oder schrittweise Testen neuer Ansätze sowie sie damit verbundene Möglichkeit, nachzubessern oder nochmals zu verändern, braucht auch eine neue **konstruktive Fehlerkultur** (vgl. Jarass und Schneidemesser 2020, 76).

c. Spannungsfelder von Koproduktion, Partizipation und Macht

Gerade in Prozessen der städtischen Koproduktion zeigen sich verschiedene Spannungsfelder der Mitbestimmung, Entscheidungsfindung und Machtverhältnisse. Nach Willinger ist Koproduktion „ein umfassender Politikansatz jenseits von Ja/Nein-Entscheidungen und dem schieren Sammeln von Anregungen, Meinungen und Wünschen. Er beinhaltet die kollektive, kooperative, bisweilen auch kompetitive Bearbeitung gesellschaftlicher Probleme. Er öffnet den Kreis der Beteiligten an der Stadtentwicklung über die Vertreter etablierter Interessen hinaus. Und er bezieht ein, dass sich Bürger als nicht oder schwach organisierte Akteure mit neuen Möglichkeiten der Selbstorganisation heute direkter als je zuvor in Stadtentwicklungsprozesse einbringen wollen und können.“ (Willinger 2014, 154). Willinger beschreibt, dass Rollen teilweise neu verteilt werden und häufig Selbstorganisation und Eigenverantwortung auf Seiten der Zivilgesellschaft verstärkt werden, wenn es um die Umsetzung von Ideen und Zielen geht. Dies hat jedoch auch zur Folge, dass diejenigen, die Veränderung wünschen, sich aktiv für diese einsetzen müssen und sich zum Teil Verantwortlichkeiten verschieben. In der Konsequenz müssen auch Fragen nach der Verteilung von Macht neu bearbeitet werden: „Dass es dabei nicht ausschließlich um die Herstellung von Konsensen gehen wird, dürfte angesichts der unterschiedlichen gesellschaftlichen Vorstellungen klar sein. Von einer Stärkung informeller Akteure sind daher zum einen pragmatische Lösungen [...], aber durchaus auch eine intensiviertere Diskussion über grundlegende Ziele und Maßnahmen der Stadtentwicklung zu erwarten.“ (ebd., 154)

„Bei allen Vorteilen, die ko-kreative und koproduktive Ansätze bieten, muss allerdings immer auch berücksichtigt werden, dass städtebauliche Entwicklung oft stark von Partikularinteressen geprägt ist. Unbeabsichtigt können hier Tendenzen zu einer einseitigen Bevorzugung einzelner Anträge oder Ideen verstärkt werden, insbesondere dann, wenn Interessengruppen über besondere Mittel oder Möglichkeiten verfügen, sich geschickt öffentlichkeitswirksam zu präsentieren. Damit öffentliche Belange und

die Bedürfnisse unterrepräsentierter Interessengruppen hier nicht auf der Strecke bleiben, obliegt es den Verantwortlichen und Planenden, im Prozess auf diese Interessen aufmerksam zu machen und sie mitzuvertreten.“ (Humann und Polinna 2020, 113)

Soziale Machtverhältnisse lassen sich unterschiedlich auffassen. Eine interessante Unterscheidung im Kontext von Transformationsprozessen hat z.B. Gaventa (2006, nach Auer 2010) skizziert: Es wird zwischen sichtbarer, unsichtbarer und versteckter Macht unterschieden. „»Sichtbare Macht« bezieht sich auf offensichtliche Ungleichgewichte, denen durch Strategien wie Lobbying, Advocacy und Mobilisierung begegnet werden kann. »Versteckte Macht« ist jene, die hinter den Kulissen ausgeübt wird – das unilaterale Agenda-Setting – und die etwa durch die Stärkung der Position von marginalisierten Bevölkerungsgruppen auszubalancieren wäre. [...] Die »unsichtbare« oder »verinnerlichte« Form der Macht wiederum beherrscht das Denken der Menschen und prägt deren Wünsche und Vorstellungen. Dem kann durch Bewusstseinsbildung, Aufwertung von lokalem Wissen und der Infragestellung von Stereotypen und hegemonialen Diskursen begegnet werden.“ (Auer 2010, 4, mit Verweis auf Gaventa 2006).

Eine entscheidende Frage ist daher, wer in welcher Rolle an der Koproduktion beteiligt ist und wie in einem konkreten Akteurs- und Kooperationssetting Entscheidungen getroffen werden. Wer ist innerhalb der Koproduktion über die beteiligten Akteure hinaus an der Entscheidungsfindung beteiligt? Für wen sind Entscheidungen und Veränderungsprozesse bzw. deren Ergebnisse relevant? In diesem Sinne kann die städtische Koproduktion im Spannungsfeld zwischen repräsentativer Demokratie (Stadtrat trifft Entscheidungen) und informellen Entscheidungs- und Planungsprozessen gesehen werden. Dies gilt auch für das hier im Mittelpunkt stehende Experiment, Straßenräume in der Stadt neu zu denken.

*„Die schwierige Trennung von Bottom-up- und Top-down-Prozessen, die wir in unserer Analyse geschildert haben, ist eigentlich ein positives Zeichen. Es zeigt, dass die Entscheidungsträger:innen eine gewisse **Responsivität** an dem Tag bringen: Sie greifen Ideen auf, die von Bürger:innen ausgedacht und angeschoben werden. Die ernsthafte und zugleich kritische Auseinandersetzung mit den Inhalten von Konzepten aus claimed spaces zeugt von einer funktionierenden Demokratie über den Wahltag hinaus. Instrumente wie Einwohner:innenanträge geben Parlamenten die Möglichkeit, Ideen von außerhalb des Parlaments in ihre Logik und Arbeitsprozesse aufzunehmen und so auf die Ideen der Bürger:innen zu reagieren. Hürden wie das Sammeln von 1.000 Unterschriften können die Forderungen zusätzlich legitimieren. Diese Responsivität ist ein gutes Zeichen für diejenigen, die sich mehr Partizipation über den Wahltag hinaus wünschen - und möglicherweise ein erster Schritt hin zu einer partizipativen Stadtgestaltung.“ (von Schneidmesser und Kirby 2022)*

8. Prozess- und Ergebnisreflexion, Rückbindung zu Debatten im Leipziger Superblock-Projekt

Im Folgenden wird ein Überblick gegeben zur Prozessreflexion des Leipziger Superblocks-Projekts, werden die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst und an die ideenleitenden theoretischen und methodischen Debatten rückgebunden, welche den Rahmen für das Praxisprojekt bilden. Zuletzt erfolgt ein Ausblick auf die zukünftige Entwicklung und eine Benennung offener Fragen.

a. Prozessreflexion

Prozessschritte

In einem ersten Schritt wurde auf Basis der Idee der Gestaltung einer lokalen Transformation und in Anlehnung an das Modell der Superblocks in Barcelona der Antrag erarbeitet und an die Ausschreibung „Post-Corona-Stadt“ der NSP (Ausschreibung des BMWBS) angepasst.

Weitere Schritte zur Konkretisierung und Ausgestaltung der Projektidee sowie zum Aufbau des Teams und der Koproduktion wurden nach der Förderzusage unternommen. Insbesondere erfolgte der Aufbau der Kooperation mit der Stadt Leipzig sowie dem UFZ als begleitendem wissenschaftlichen Partner. Parallel dazu wurde das Projektvorhaben im Quartier und bei den dortigen Akteur*innen bekannt gemacht (u.a. während der Aktionstage im Juni 2022).

Für die Koproduktion wurden ein Prozess und ein Zeitrahmen festgelegt und verschiedene Formate für die Zusammenarbeit gefunden; da der Prozess noch unter Corona-Bedingungen begann, waren dies sowohl Offline- als auch Online-Dialogformate. Der Beginn der Koproduktion, insbesondere das Finden der Partner*innen und die Etablierung der Kooperation zwischen Projektteam und Kommune erwies sich als langwieriger und teilweise als zäh empfundener Prozess. Von Bedeutung war dabei, dass das Projekt aus der organisierten Zivilgesellschaft heraus akquiriert und konzipiert wurde, was einerseits die Stadt(verwaltung) vor die Herausforderung stellte, das Projektvorhaben ohne formale Vorabgespräche und als primär bottom-up getragenes Projekt in die Verwaltungsplanung und die damit verbundenen Prozesslogiken zu integrieren, andererseits das Projektteam vor die Aufgabe stellte, ein Vertrauensverhältnis zur Stadtverwaltung aufzubauen und ämterübergreifend Partner*innen für eine Koproduktion zu gewinnen. Die Einrichtung eines Projektbeirats, in dem Vertreter*innen des Projektteams, der Stadtverwaltung, verschiedener Fraktionen des Stadtrats sowie ausgewählter Stadtteilakteure vertreten waren, erwies sich in dieser Situation als entscheidend und sehr hilfreich, um die Koproduktion zu organisieren und mit Leben zu füllen. Die Rollen und Verantwortlichkeiten der einzelnen Partner*innen innerhalb der Koproduktion mussten erst gefunden und akzeptiert werden, ebenso die Formen des Austausches und der Verteilung von Verantwortlichkeiten.

Nach einer längeren Phase der Etablierung der Koproduktion und der dafür vorgesehenen Formate begann die Phase der Bekanntmachung des Projektvorhabens in der Nachbarschaft rund um das für den Verkehrsversuch vorgesehene Quartier sowie der Austausch mit der dortigen Bevölkerung, den Gewerbetreibenden und anderen Anlieger*innen. Dabei ging es sowohl um die Frage, welche Formen der Verkehrsberuhigung realisiert werden sollen, welche Elemente des Superblock-Ansatzes im konkreten Fall umsetzbar sind, als auch darum, Stimmungen und Meinungen der Bevölkerung zu

erfassen sowie Ideen und Wünsche zu sammeln und in den Prozess zu integrieren. Dies geschah durch sehr unterschiedliche Ansätze wie regelmäßig stattfindende Beteiligungsforen, ein „mobiles Wunschbüro“ sowie verschiedene Befragungen der Quartiersbevölkerung bzw. der Verkehrsteilnehmer*innen, spezielle Gesprächsrunden und Gebietsspaziergänge mit ausgewählten Gruppen/Adressaten (z.B. Migrantenselbstorganisationen, Gewerbetreibende, Wirtschaftsbürgermeister) sowie experimentelle Formate wie Straßenschulen mit Kindern/Schüler*innen, Straßenstammtische oder Projekte zur Straßenmöblierung.

Der eigentliche Kern des Projektes, der einjährige Verkehrsversuch bzw. die Verkehrsberuhigung eines Teilstücks der Hildegardstraße durch eine Diagonalsperre zwischen dieser und der angrenzenden Ludwigstraße, wurde dann im Main 2023 installiert und anlässlich der internationalen VeloCity-Konferenz in Leipzig eingeweiht. Der dadurch für den Durchgangsverkehr halbseitig gesperrte Straßenraum wurde mit Stadtmöbiliar ausgestattet, das zum Verweilen und Spielen einlädt (Abb. 8).



Abb. 8: Verkehrsberuhigte Hildegardstraße: Straßenmöbiliar, Platz zum Spielen und Verweilen
Foto: Annegret Haase

Der Zeitraum zwischen der Festlegung der konkreten Eckpunkte des Verkehrsversuchs und seiner Etablierung war im Vergleich zur langen Anlaufphase sehr kurz. Möglicherweise auch deshalb kam die Einrichtung des Verkehrsversuchs für viele Bewohner*innen und Anwohner*innen des Quartiers überraschend und führte zu ersten ablehnenden Reaktionen, neben einer Vielzahl von Reaktionen, die das neue Projekt begrüßten. Das Projektteam wiederum war auf die ablehnenden Reaktionen nicht vorbereitet und ebenso überrascht, vor allem von der Heftigkeit der Ablehnung seitens einiger Anlieger*innen und Bewohner*innen. Trotz dieser ambivalenten Situation hatte das Projekt wichtige Meilensteine erreicht: Der Verkehrsversuch war etabliert, in einem koproduktiven Prozess entwickelt worden und Stadtverwaltung und Stadtpolitik waren ins Boot geholt worden. Der OBM der Stadt

Leipzig war bei der Eröffnung des Verkehrsversuchs anwesend und zeigte seine Unterstützung für das Projekt.

Mit der Eröffnung wurde der teilweise gesperrte Straßenraum in einer neuen Rolle (als bestehendes Experiment) zum Aushandlungsraum. Es gab vielfältige Rückmeldungen aus der Quartiersbevölkerung, von lokalen Gewerbetreibenden und anderen Anwohner*innen, in regelmäßigen Abständen bildeten Beteiligungsforen („Mitmachforen“) eine Arena, in der Meinungen ausgetauscht und zum Teil kontrovers diskutiert werden konnten. Dabei wurde immer wieder sowohl Unterstützung für das Projekt als auch kritische Einwände und Bedenken deutlich. Auch Ambivalenzen wurden deutlich, d.h. Vor- und Nachteile des Projektes wurden gesehen. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im September 2023 wurden erneut zahlreiche Aktionen und Beteiligungsformate angeboten, u.a. Straßenschulen, Stadtmöblierung, eine sogenannte Grüne Parade sowie mehrere Mitmachforen.

Etwa ein halbes Jahr nach Beginn des Verkehrsversuchs wurden das Projekt, der Verkehrsversuch selbst und die Planungen (der Stadtverwaltung, v.a. des VTA) zur Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes zur Änderung der örtlichen StVO in mehreren Stadtteilveranstaltungen vorgestellt und zur Diskussion gestellt, z.B. mehrfach im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Forum Leipziger Osten“ (im Oktober 2023). Dabei wurde sowohl über den Stand und die Ziele des Projektes informiert als auch Meinungen und Rückmeldungen eingeholt. Das Projektteam trat bei diesen Veranstaltungen in den Hintergrund und die Stadtverwaltung sowie das Quartiersmanagement Leipziger Osten waren für die Organisation, Planung und den Input bei den Veranstaltungen verantwortlich. Im Rahmen der Koproduktion wurden die Verantwortlichkeiten geteilt. Mit der Stadtverwaltung, insbesondere dem Bereich „Leipzig Weiterdenken“, wurde über weitere Beteiligungsformate verhandelt, was sich jedoch als mühsamer Prozess erwies und die Zuständigkeiten nicht transparent und klar verteilt waren. Dies führte im weiteren Verlauf auch dazu, dass die öffentliche Bewertung der Qualität der Beteiligung der Quartiersbevölkerung sowie der Quartiersakteur*innen sehr kontrovers gesehen und bewertet wurde.

Die Verabschiedung eines Verkehrskonzeptes und damit einer Änderung der StVO durch den Leipziger Stadtrat ist für April 2024 vorgesehen und fällt mit dem Ende des NSP-Projektes zusammen. Das Konzept soll dazu dienen, vergleichbare Verkehrsberuhigungen auch an anderen Stellen in der Stadt zu realisieren und dafür eine feste Gestaltungs- und Planungsgrundlage sowie einen Rahmen für eine breite Beteiligung zu haben. Der Projektbeirat hat beschlossen, unabhängig vom Ende des geförderten Projektes und der Entscheidung des Stadtrates seine Arbeit fortzusetzen und die Etablierung von Superblock-Elementen und Verkehrskonzepten zur Verkehrsberuhigung in Leipzig weiter voranzutreiben. Als Grund für diese Entscheidung wurde die vertrauensvolle und intensive Zusammenarbeit im Fachbeirat selbst genannt, die durch die Koproduktion entstanden ist.

Das Projekt selbst, der Prozess der Koproduktion sowie der Verkehrsversuch, seine Etablierung, die Reaktionen darauf und die Verhandlung lokaler Interessen sollen am Ende der Projektlaufzeit im April 2024 einem größeren Publikum aus Praxis, Politik und Wissenschaft sowie der Stadtgesellschaft nahegebracht werden, dazu wurde eine Konferenz²⁵ mit sehr verschiedenen Formaten von Information und Austausch organisiert. Das Projektteam hat sich für eine Anschlussförderung beim BMWSB beworben.

²⁵ <https://superblocks-leipzig.de/konferenz-26-27-april-2024/>, Zugriff am 19.4.2024

Prozessdynamik

Der Projektverlauf war durch Phasen mit sehr unterschiedlicher Dynamik gekennzeichnet. Bereits vor Projektbeginn gab es einen dynamischen Prozess der Antragstellung und Ideenentwicklung; Ziele wurden entwickelt und auf ihre Umsetzbarkeit geprüft, im Laufe des Projektes wurde die Zielsetzung und Umsetzung fokussierter (weg vom vorher breiter konzipierten „Post-Corona-Kontext“, hin zur konkreten Planung und Umsetzung eines lokalen Verkehrsversuchs/Straßenberuhigung). In weiterer Folge dauerte die Phase der Projektgenehmigung einige Zeit, es herrschte Unsicherheit, es gab viele Verhandlungen und Klärungsbedarf, auch aufgrund der Tatsache, dass es sich um ein Bottom-up-Projekt handelte und die Antragsteller*innen Vertreter*innen der Zivilgesellschaft waren (hier v.a. Fragen der Finanzierung etc.). Nach dem Projektstart und dem internen Kick-off im März 2022 sowie dem öffentlichen Kick-off im Mai 2022 entwickelte sich eine große Dynamik (u.a. Aktionstage im Juni 2022), die Koproduktion wurde konkretisiert (u.a. in der ersten Projektbeiratsitzung ebenfalls im Frühjahr 2022), Aufgaben und Verantwortlichkeiten wurden verteilt und die verschiedenen Beteiligungsformate im Stadtteil gestartet, teilweise wurden bereits bestehende Formate (z.B. Beteiligungsforen) für das neue Projekt genutzt. Auch die Vernetzung mit anderen Projekten im In- und Ausland wurde in dieser Phase intensiviert.

Der Prozess des Aufbaus der Koproduktion verlief insgesamt unterschiedlich und war gekennzeichnet durch a) Phasen "zäher Dynamik", insbesondere mit der Stadt, in denen Rollen und Kommunikationswege unklar waren, und b) Phasen hoher Dynamik, in denen viel in kurzer Zeit passierte (z.B. im Frühjahr 2023, als der Verkehrsversuch anlässlich der VeloCity-Konferenz innerhalb von nur 2 Wochen beschlossen und auf die Straße gebracht wurde). Die Dynamiken im Projekt wurden generell durch unterschiedliche Handlungsformen und getroffene oder nicht getroffene Entscheidungen getrieben; das Projektteam hatte auf diese Dynamiken nicht immer Einfluss, was zeitweise zu einem „Verlorengehen“ zwischen verschiedenen Seiten oder an der Grenze zur Überforderung führen musste. Aus diesen Erfahrungen ergaben sich zahlreiche Lerneffekte (s.u.).

Damit verbunden ist ein weiterer wichtiger Lerneffekt aus der Beobachtung der Prozessdynamik, dass zwischen Prozessplanung und -realisierung große Unterschiede hinsichtlich der zu Beginn diskutierten Ideen und der tatsächlichen Realisierung des Verkehrsexperiments bestehen, dass Prozessdynamiken im Kontext von Kooperation und Koproduktion sehr unterschiedlicher Akteur*innen teilweise nur schwer oder gar nicht planbar sind und dass eine Vorbereitung auf verschiedene Szenarien eines Ablaufs im Vorfeld für mehr Ruhe und weniger Unsicherheit während des Prozesses gesorgt hätte.

Während des Prozesses gab es einige Momente, die als Wendepunkte bezeichnet werden können. Nach Einschätzung des Kooperationspartners UFZ waren dies z.B. der Zeitpunkt, als die Koproduktion zwischen Projektteam und Stadtverwaltung etabliert war und sich die Einsicht in der Stadtverwaltung durchsetzte, dass ein Verkehrskonzept notwendig ist. Im Herbst 2022 wurde das Verkehrskonzept als Teil der strategischen Stadtteilentwicklung festgelegt. Entscheidend dafür war auch eine Begehung mit dem Oberbürgermeister, der die Notwendigkeit und Relevanz des Projektes anerkannte. Ein weiteres Moment, der eine neue Phase im Prozess einleitete, war die Etablierung des Verkehrsversuchs anlässlich der internationalen VeloCity-Konferenz in Leipzig im Mai 2023, die Möblierung und Umgestaltung des Straßenraums und der Beginn der einjährigen Testphase im Mai 2023. Es gab eine Reihe von Momenten, in denen die Diskussion um das Projekt (Pro & Contra) eine besondere Dynamik erhielt, eine Reihe von Konflikten aufbrachen und sich die Positionen der

Befürworter*innen und Gegner*innen des Projekts stärker herauskristallisierten. Diese Wendepunkte bezeichnen entweder strategische Fortschritte in der Koproduktion und/oder der Verankerung der Verkehrstransformation im lokalen Denken und Handeln der Entscheidungsträger*innen sowie den Übergang von der Vorbereitung zur Umsetzung des Verkehrsversuchs. Weniger ein Wendepunkt als vielmehr eine Dynamisierung der Diskussion um den Verkehrsversuch und das Verkehrskonzept stellt die Schlussphase des Projekts bzw. die Phase vor der Abstimmung über das Verkehrskonzept im Leipziger Stadtrat im April 2024 dar (diese Phase umfasst grob das letzte Quartal 2023 sowie die ersten vier Monate 2024).

Für den gesamten Prozessverlauf lässt sich auch eine Dynamik des Lernens und Erfahrens feststellen. Diese Dynamik nahm mit der Einrichtung des Verkehrsversuchs ab Mai 2023 deutlich zu und ist in direktem Zusammenhang mit den Konflikten und Auseinandersetzungen um das Projekt in der Nachbarschaft und im Stadtteil zu sehen. Zum Lernen gehörten auch Momente der Irritation des Projektteams über die Reaktionen und die Infragestellung des generellen Nutzens des Versuchs angesichts der Erfahrung von Ablehnung und aggressivem Protest gegen die Verkehrsberuhigung. Im Vorfeld des Stadtratsbeschlusses (die dann im April 2024 stattfand) hat sich die Dynamik des Ringens um Zustimmung und Ablehnung des Projektes noch einmal deutlich verstärkt und geht auch mit einer emotionalen Aufladung der Diskussion einher.

Zur erwähnten Lerndynamik im Projekt gehört auch der kontinuierliche Versuch des Projektteams sowie der in der Koproduktion verankerten Akteur*innen, das Projekt und die Kommunikation des Prozesses sowie die Aushandlung bestehender Konflikte an veränderte Bedingungen anzupassen sowie die eigenen Kommunikationsstrategien zu verbessern. Gleichzeitig mussten sich alle Akteur*innen in der Koproduktion damit auseinandersetzen, dass das Handeln verschiedener Partner*innen unterschiedlichen Logiken folgt, was teilweise auch zu Irritationen im Team sowie zwischen den Partner*innen der Koproduktion führte. Auch hier ergaben sich (zwangsläufig) viele wertvolle Lerneffekte.

So problematisch Phasen mit wenig Dynamik oder sehr unterschiedlichen Erwartungen der Partner*innen in der Koproduktion an das Handeln der jeweils anderen sein können, so lieferten sie doch wertvolle Erkenntnisse über die Grundlagen der Zusammenarbeit in einem vielfältigen Akteurszusammenhang, in dem z.B. die Vorstellungen der organisierten Zivilgesellschaft mit Experimentierfreude und Projektfinanzierung auf die Dynamiken eines vielfältigen Stadtteils und die Handlungslogiken verschiedener Teile der Stadtverwaltung treffen. In einem solchen Kontext wurde deutlich, dass trotz der hohen Motivation des Projektteams und des Zeitdrucks durch die dreijährige Projektförderung ein schrittweises Vorgehen und die Einbeziehung vieler Lerneffekte aus dem Prozess und der Koproduktion sich letztlich positiv auf den Erfolg des Experiments und auch auf die Legitimation der geplanten lokalen Transformation auswirken würden.

*Rollen der Akteur*innen und deren Wandel*

Das Projekt wird von einer Vielzahl unterschiedlicher Akteur*innen getragen; im Zentrum stehen jedoch das Kernteam und die an der Koproduktion beteiligten Akteur*innen. Es richtet sich an sehr unterschiedliche Adressat*innen; im Fokus stehen jedoch die Quartiersbevölkerung sowie die anderen Anlieger*innen des Verkehrsversuchs im Leipziger Osten. Das Projekt ist zwar auf das Quartier und den Raum des Verkehrsversuchs fokussiert, thematisiert Stadtumbau und Koproduktion als Ansatz kooperativer Stadtentwicklung aber auch darüber hinaus, und zwar explizit: Auf der

Grundlage der Projekterfahrungen soll ein Verkehrskonzept zur Etablierung von Superblock-Elementen und damit zur Veränderung der lokalen StVO auf gesamtstädtischer Ebene erarbeitet werden („strategische Einordnung“, vgl. das aus dem Projekt hervorgegangene Handbuch für Praxisakteur*innen (Auf die Straße ...)).

Kern der Koproduktion war zum einen die kooperative Umsetzung eines lokalen Transformationsexperiments, zum anderen aber auch die Etablierung und Ausgestaltung der Koproduktion als inklusiver und kooperativer Gestaltungsansatz innerhalb der Stadtgesellschaft in einer Mischung aus Bottom-up- und Top-down-Prozessen. Das lokale und überlokale Netzwerk der in der Koproduktion verankerten Akteur*innen wurde über den Projektverlauf kontinuierlich und strategisch ausgebaut. Über die Mitarbeit einzelner Akteur*innen entschieden am Ende verschiedene Faktoren wie zur Verfügung stehende Ressourcen, Interesse am Projekt etc. Generell konnte ein breites Spektrum von Akteur*innen für die Koproduktion bzw. zumindest für die Teilhabe am Prozess gewonnen werden. In Bezug auf z.B. migrantische Bevölkerungsgruppen und Anwohner*innen sowie das politisch konservative Spektrum (Stadträte, Fraktionen) ist dies jedoch kaum oder gar nicht gelungen. Kontakte zu diesen Akteur*innen kamen vielmehr v.a. über das Konfliktgeschehen im Rahmen des Projektes zustande (siehe unten). Die nicht zustande gekommene Kooperation mit Teilen der Stadtpolitik und des lokalen Akteursspektrums kann als Ausgangspunkt für die noch zu thematisierenden Konflikte angesehen werden.

Das Rollenverständnis der am Projekt beteiligten Akteur*innen und ihre Erwartungen an die jeweils anderen im Team / in der Ko-Produktion / im weiteren Netzwerk / im Stadtteil, insbesondere im Gebiet des Verkehrsversuchs, erwiesen sich an mehreren Punkten im Projektverlauf als Herausforderung: erstens zu Beginn des Projekts, als sich das Kernteam bzw. die Partner*innen der Ko-Produktion fanden und organisierten; zweitens im Prozess selbst, vor allem als es darum ging, wer welche Rolle in konkreten Schritten oder Teilprozessen übernimmt und wie miteinander kooperiert; drittens bei Konflikten, vor allem in Situationen, in denen auf Probleme reagiert bzw. diese verhandelt oder gelöst werden mussten.

Im Zentrum von Rollenirritationen und Unklarheiten der Verantwortungsübernahme stand immer wieder das Projektteam, zumal es sich aus Vertreter*innen der organisierten Zivilgesellschaft zusammensetzte und die Stadt Leipzig nicht zu den Initiator*innen des Projekts gehörte. Dies offenbart sowohl praktisch als auch theoretisch schwierige Momente in der Konstruktion der bottom-up und kooperativen Idee von Stadtentwicklung und lokaler Transformation: Zum einen ist es offensichtlich für eine Kommune kompliziert, ein von außen kommendes Projekt kooperativ zu integrieren, vor allem in bestehende Abläufe und Logiken des Verwaltungshandelns. Zum anderen gibt es klare Grenzen für kooperative und koproduktive Ansätze der Projektentwicklung und lokalen Transformation, wenn es um real existierende Machtstrukturen, stadtpolitische und administrative Zuständigkeiten und Entscheidungsprozesse etc. geht. Hier ergaben sich Lerneffekte, die über den Leipziger Kontext hinausgehen und Fragen an die Konzeption von kooperativen Ansätzen und Koproduktion stellen, vor allem im Hinblick auf ihre Einbettung in einen lokalen Politik- und Verwaltungskontext und ihre Umsetzbarkeit in konkreten Machtverhältnissen. Die Rolle der intermediären Akteur*innen, wie in diesem Fall des Projektteams, im Ringen um die Realisierung des Projekts war immer wieder prekär, unklar und sorgte für Enttäuschung und Frustration.

Formal waren folgende Akteur*innen am Projekt beteiligt: a. das Projektteam (im engeren Sinne), b. das Projektteam (im weiteren Sinne, dazu zählt u.a. die wissenschaftliche Begleitung durch das UFZ),

c. der Projektbeirat, d. der Koproduktionspartner Stadt Leipzig, e. verschiedene Koproduktionspartner*innen im Stadtteil, f. verschiedene Netzwerkpartner*innen im In- und Ausland, g. die lokale Zivilgesellschaft (Anwohner*innen, Gewerbetreibende, ...), h. Vertreter*innen der Stadtpolitik außerhalb des Projektbeirats (Stadtrat, Fraktionen, Einzelpersonen), i. das BMWBS und das Programm NSP als Fördergeber, j. (v.a. im Konfliktfall) die „schweigende Mehrheit“ der Bevölkerung und deren Instrumentalisierung für akteurspezifische Interessen. Die Akteurslandschaft hat sich im Projektverlauf verändert, neue Akteur*innen sind hinzugekommen oder alte weggefallen, die Rollen der Akteur*innen haben sich im Projektverlauf verändert. Einige Kooperationen sind kontinuierlich wichtig, andere nur punktuell. Interessant ist, dass zu zwei Zeitpunkten im Projektverlauf eine Vielzahl neuer Akteur*innen im Kontext des Projekts bzw. des lokalen Transformationsexperiments auftraten - zum einen unmittelbar nach der Einrichtung der Diagonalsperre, als die Veränderung wirksam wurde, und zum anderen in der Phase unmittelbar vor dem Stadtratsbeschluss über die Vorlage zum Verkehrskonzept. Beides deutet darauf hin, dass Akteurshandeln und Interesse an einem Projekt oft viel mit der unmittelbaren persönlichen Betroffenheit zu tun haben bzw. mit der Wirksamkeit der Umgestaltung für alltagsweltliche, spezifische Interessen einer Person oder Personengruppe.

Ko-Produktion aus Prozessperspektive

Der Ansatz der Koproduktion für die Konzeption und Umsetzung des Verkehrsversuchs bzw. der Superblock-Elemente war ein ebenso geeignetes wie anspruchsvolles Unterfangen: Geeignet, weil er die Beteiligung verschiedener Akteur*innen und ihrer Interessen sicherstellte und den Austausch zwischen ihnen in den Mittelpunkt stellte. Anspruchsvoll, weil die Zusammenarbeit und die damit verbundenen Formate des Austauschs sowie die Verteilung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten erst ausgehandelt, organisiert und etabliert werden mussten. Dementsprechend war die Anlaufphase der Koproduktion ein längerer Prozess und es mussten zahlreiche Schwierigkeiten bewältigt werden, die beteiligten Partner*innen mussten ihre Rollen finden, Prozeduren der Kooperation mussten geklärt und Verantwortlichkeiten verteilt werden. Nicht zuletzt erwies sich die Tatsache, dass das Projekt von der organisierten Zivilgesellschaft getragen wurde und die Stadt erst nach der Finanzierung ins Boot geholt wurde, als Herausforderung: Das Projekt und die Koproduktion mussten in die Logiken des kommunalen Verwaltungshandelns und der lokalen politischen Prozesse eingeordnet und verankert werden. Dabei wurde immer wieder deutlich, dass es einer guten Verzahnung von Bottom-up- und Top-down-Mechanismen bedarf, um lokale Transformationen zu etablieren.

Die Koproduktion im Stadtteil bezog zahlreiche und unterschiedliche Akteur*innen ein - von Bewohner*innen über lokale Gewerbetreibende, lokale Initiativen und Stakeholder, intermediäre Akteur*innen wie das Quartiersmanagement und im Stadtteil verankerte bzw. für den Stadtteil verantwortliche Vertreter*innen von Stadtverwaltung und Stadtpolitik. Die Formate der Koproduktion waren breit angelegt und umfassten größere und kleinere Dialogformate (z.B. Beteiligungsforen, „mobiles Wunschbüro“, bilaterale Gespräche, Befragungen zur Ermittlung des Meinungs- und Stimmungsbildes im Quartier sowie zur Sammlung von Ideen, Anregungen und Kritik) sowie einen Mix aus aufsuchenden Formaten und Informationsveranstaltungen. Im Rahmen der Möglichkeiten des Projektteams wurde auch mehrsprachig gearbeitet, lokale Akteur*innen mit Sprachkenntnissen wurden punktuell einbezogen. Kritik am Projekt bzw. seiner Umsetzung wurde

von Beginn an aufgenommen und teilweise ausführlich diskutiert; möglicherweise wurden nicht alle Bedenken so in den Prozess integriert, wie es sich die betroffenen Akteur*innen im Stadtteil gewünscht bzw. erwartet hatten - was später zu handfesten und wiederum vom Projektteam so nicht erwarteten Konflikten führte (s.u.). Insgesamt erreichte die Koproduktion im Projekt eine Dichte und Kleinteiligkeit der lokalen Beteiligung, die weit über das im Rahmen der Stadtentwicklung übliche Maß an Beteiligung hinausging. Gleichzeitig kann der Prozess der Koproduktion als Test bzw. „Reallabor“ eines solchen kooperativen und stark partizipativen Ansatzes gesehen werden, aus dem für zukünftige Projekte gelernt werden kann. Insbesondere der Projektbeirat erwies sich als Herzstück der Koproduktion, da hier wichtige Meilensteine, Fragen des Projektdesigns sowie der Ziele und Umsetzung konkret diskutiert und entschieden wurden. Die breiter angelegten Austauschformate wie Beteiligungsforen, mobiles Wunschbüro und Straßenstammtische bildeten die Klammer zwischen der breiten Beteiligung im Quartier und dem engeren Kern der Koproduktion. Spezielle Formate wie Rundgänge, Straßenschulen oder bilaterale Gespräche sorgten insbesondere für die Einbindung von Ideen und Belangen einzelner Akteur*innen (z.B. lokale Gewerbetreibende, Gemeinschaftsunterkunft für Geflüchtete) und Entscheidungsträger*innen.

Die Koproduktion bzw. das durch sie angestrebte kooperative Miteinander verschiedener Akteur*innen wurde an verschiedenen Stellen des Projektprozesses auf die Probe gestellt. Zum einen kam es nach der Umsetzung des Verkehrsversuchs im Mai 2023 zu Konflikten mit einigen Stadtteilakteur*innen, vor allem Bewohner*innen und Gewerbetreibenden, als die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung konkret sichtbar wurden und die Diagonalsperre und der Wegfall der Parkmöglichkeiten unmittelbare Auswirkungen auf alltägliche Praktiken und Verhaltensweisen (Durchfahrt, Parken potenzieller Kund*innen, Anlieferung von Waren, Lärmentwicklung durch Spielen etc.) hatten. Es entstand der Eindruck, dass die zahlreichen Gespräche und Diskussionen im Vorfeld nicht die gewünschte/erhoffte Wirkung und das Verständnis für die Maßnahme erzielt haben. Auch Vorwürfe einer fehlenden Teilhabe migrantischer Bewohner*innen und Anlieger*innen wurden laut. Zum anderen entwickelte sich im weiteren Verlauf des Experiments und im Vorfeld der Stadtratsentscheidung über das Konzept ein Ringen um die Deutungshoheit des Verkehrsversuchs zwischen Befürworter*innen und Gegner*innen. Nun mischten sich auch Akteur*innen ein, die nicht im Stadtteil verankert sind (vor allem solche, die das Projekt kritisch sehen und dagegen argumentieren), und der Kampf erlangte stadtweite Aufmerksamkeit und wurde auch medial stark verarbeitet (siehe unten). Die Qualität der Koproduktion wurde sehr polarisiert diskutiert, einerseits wurde der hohe Grad an Inklusivität und Ermöglichung von Partizipation hervorgehoben, andererseits mangelnde Partizipation und Prozessungerechtigkeit kritisiert. Es gab keine Möglichkeit, diese Konflikte bis zum Stadtratsbeschluss und Projektende (April 2024) auszuhandeln und Kompromisse zu finden. Ein ideologisch und emotional aufgeladener Kampf um die Deutungshoheit über das Projekt, das Experiment und den Prozess konnte trotz des Koproduktionsansatzes nicht verhindert werden. Daraus sind Lehren für die Gestaltung eines solchen Prozesses für zukünftige Projekte zu ziehen. Insbesondere muss es darum gehen, die durch das Projekt geschaffenen Partizipationsräume zu verstetigen und den Bewohner*innen und Akteur*innen im Quartier (weiterhin) einen Austausch zu ermöglichen, in dem sie Resonanz erfahren, ihnen zugehört wird - was nicht gleichbedeutend mit Zustimmung ist. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, nach Formaten und Moderationsformen zu suchen, die sicherstellen, dass die Diskussionen trotz unterschiedlicher Meinungen und Interessen (s.u. Konflikte) konstruktiv bleiben. Seitens der Stadtverwaltung wurde erkannt, dass sensible Bereiche des Quartiersalltags (z.B. direkt vom Verkehrsversuch betroffene Gewerbetreibende) frühzeitig und konfliktpräventiv in die Diskussion

hätten einbezogen werden müssen und die zivilgesellschaftlichen Projektträger*innen hier nicht allein gelassen werden dürfen.

Ebenso zeigt das Projektbeispiel, wie erfolgreich der Ansatz der Koproduktion zur Planung und Umsetzung lokaler Transformationen beitragen und diese tragen kann. Dass bei der Konzeption und Umsetzung lokaler Experimente für eine nachhaltigere und zukunftsfähige Stadtentwicklung Konflikte auftreten, gehört zur Normalität in einer vielfältigen städtischen Realität. „Neue Nähen“ hat gezeigt, wie breite Beteiligung und Koproduktion auf Stadtteilebene funktionieren können. Nicht zuletzt deshalb ist das Projekt auch für den Sächsischen Partizipationspreis 2024 nominiert.

Allerdings hat sich im Verlauf der Koproduktion auch gezeigt, dass ein drittmittelfinanziertes Projekt zwar eine enge Koproduktion verschiedener Akteur*innen etablieren und umsetzen kann, eine breitere Beteiligung auf verschiedenen Ebenen (Stadt, Stadtteil, Nachbarschaft) jedoch nur initiieren kann; hierfür bedarf es mehr Ressourcen und der Einbindung zentraler Akteur*innen im Stadtteil, im konkreten Fall z.B. des Quartiersmanagements oder der Koordinierungsstelle Beteiligung der Stadtverwaltung, Leipzig weiterdenken. Für eine Verstetigung der Projektidee und des Verkehrskonzeptes ist ein dreijähriges Projekt ohnehin nur als Startpunkt zu sehen.

Erfolge und Erreichtes

Zu den Errungenschaften des Projekts „Neue Nähen – Superblocks Leipzig“ zählen aus einer ex-post-Perspektive vor allem:

- die Initiierung der Idee, das Modell der Barcelona Superblocks auf den Leipziger Kontext zu beziehen und sich für eine Förderung eines diesbezüglichen Projekts im Rahmen der NSP-Ausschreibung „Post-Corona-Stadt“ zu bewerben und die Förderung für 3 Jahre zu erhalten;
- die Etablierung eines breit aufgestellten Projektteams unter der Leitung eines zivilgesellschaftlichen Partners;
- die Etablierung der Ko-Produktion mit der Stadt Leipzig, mit Wissenschaft und einem divers zusammengesetzten Projektbeirat, mit Akteur*innen und Anlieger*innen im Stadtteil;
- die Unterstützung des Projekts und seiner Ziele durch den Oberbürgermeister der Stadt Leipzig sowie zahlreiche Entscheidungsträger*innen im Stadtrat und der Stadtverwaltung;
- die Planung, Ausgestaltung und Umsetzung des Verkehrsversuchs (Mail 2023-April 2024) in enger Zusammenarbeit mit Kommune, Projektbeirat und begleitender Wissenschaft (sowie dessen Annahme durch den Leipziger Stadtrat im April 2024, vgl. FN 30),
- die Unterstützung der Stadtverwaltung bei der Ausarbeitung einer Verwaltungsgrundlage für ein Verkehrskonzept zur Änderung der lokalen StVO, das in einer Vorlage zur Abstimmung in den Leipziger Stadtrat geht (April 2024) und damit die Etablierung eines „Leipziger Ansatzes“ der Umsetzung von Superblocks-Ideen und -Elementen;
- die Aufsetzung und Durchführung einer breiten Beteiligung im Stadtteil zur Auseinandersetzung über den Verkehrsversuch und seine Wirkungen, das Aufnehmen von Ideen und Kritik, das Verhandeln verschiedener Positionen und Meinungen (auftretende Konflikte (s.u.) dürfen nicht pauschal als Misserfolg gesehen werden);

- die Vernetzung des lokalen Projekts und seiner Akteur*innen auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene (Austausch auf Konferenzen, in Webinars, durch bilaterale Treffen und Besuche, Auseinandersetzung mit der Debatte und diesbezügliche Diskussionen mit dem wiss. Partner im erweiterten Team (UFZ Leipzig) etc.).

Die Messung der Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf verschiedenen Ebenen (Verkehrsbelastung, Lärm, Luftqualität, alternative Nutzung des Straßenraums, Begrünung, Lebensqualität etc. Einerseits ging und geht es darum, konkrete Wirkungen zu messen bzw. zu ermitteln, wofür bisher einige Messkampagnen, Zählungen und Stimmungs- und Meinungserhebungen durchgeführt wurden. Zum anderen geht es um die langfristige Perspektive und die Frage, wie ein längerfristiges Monitoring organisiert und durchgeführt werden kann und wer dafür verantwortlich ist. Auch hier gab es in der Zusammenarbeit mit der Stadt immer wieder Missverständnisse. Eine der Lehren daraus ist, dass sowohl das Monitoring als auch die Evaluation der Ergebnisse (kurz-, mittel- und langfristig) von Anfang an mitgedacht und geplant werden sollten, was in Bezug auf die mittel- und langfristige Perspektive über den geförderten Projektzeitraum hinausgeht. Auch eine kontinuierliche Zusammenarbeit mit lokalen wissenschaftlichen Partnern, die bei der Einbettung praxisorientierter Projekte in breitere Debatten, bei der methodischen Gestaltung sowie bei der Evaluierung der Wirkungen helfen können, ist hier als sehr wichtig zu nennen.

Offene Fragen bestehen, auch aufgrund der nur dreijährigen Projektförderung, vor allem für die langfristige Perspektive: a) Wird das Verkehrskonzept vom Stadtrat bestätigt? Was passiert, wenn nicht? b) Wie geht es für das Projektteam und den Stadtteil weiter? Gibt es weitere Unterstützung? Wer ist nach Projektende wofür zuständig? Diese Fragen können im Rahmen des geförderten NSP-Projekts nicht beantwortet werden, und es stehen auch keine Ressourcen für ihre Bearbeitung zur Verfügung. Daraus ist zu schließen, dass Verantwortlichkeiten über den geförderten Projektzeitraum hinaus notwendig sind und bereits bei der Projektplanung mitgedacht und etabliert werden müssen, um die Nachhaltigkeit eines Experiments zu sichern. Positiv zu bewerten ist in diesem Zusammenhang, dass die beteiligten Ämter der Stadt die Etablierung eines Verkehrskonzeptes auch nach Projektende weiter verfolgen werden, da ein intrinsisches Interesse an der Idee entstanden ist und der Projektbeirat dieses Vorhaben weiter unterstützen will, auch wenn die Vorlage im Stadtrat zunächst keinen Erfolg hatte. Ob eine Fortführung der Projektpilotphase gefördert werden kann, ist zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Berichts (April 2024) ungewiss, eine Verstetigung des Ansatzes und des Verkehrskonzeptes auf Stadtebene wäre aber mit den genannten Vorkehrungen gesichert. Nicht zuletzt wird auch der Verein „Superblocks e.V.“ weiter bestehen und personell eng an eine breitere Akteurskulisse im Quartier angebunden sein, was eine Ansprechbarkeit und Verfügbarkeit von Expertise auch nach Projektende sowie für die Bewerbung um weitere Fördermittel sicherstellt (siehe auch: Lerneffekte aus dem Prozess unten).

Konflikte und ihre Aushandlung

Das Auftreten von Konflikten im Rahmen der Umsetzung lokaler Transformationen oder Experimente der Quartiers- und Stadtentwicklung ist erwartbar und gehört zur Normalität des städtischen Alltags und Zusammenlebens. In einer agonistischen Lesart sind Konflikte vor allem als Gegenstand von Aushandlungen zu verstehen und haben auch „produktive Momente“ (Al-Mafaalani 2017): Sie zeigen an, wo sich Interessen, Ziele etc. von beteiligten Akteur*innen widersprechen und wo es zur Aushandlung kommen muss. Sie zeigen auch an, wo entweder der Status quo oder Innovation und Veränderung nicht von allen als legitim und akzeptabel angesehen werden, was durch Kritik, Protest

etc. öffentlich gemacht wird. Konflikte sind somit immer auch Arenen der Aushandlung und Ansatzpunkte für veränderungsorientiertes Handeln.

Im Rahmen des Projektprozesses von „Neue Nähen“ traten sehr unterschiedliche Konflikte bzw. „Konfliktachsen“ (Mullis 2024, 122) zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Projektverlauf auf:

- Konflikte um die Maßnahme selbst, die die Diagonalsperre und ihre Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr, die Verkehrsberuhigung der Straße und den damit verbundenen Wegfall von Parkplätzen, das Nebeneinander bzw. Gegeneinander verschiedener Nutzungen des Straßenraums in der Hildegardstraße und nicht zuletzt Fragen des Umgangs mit Müll und Müllentsorgung, Lautstärke und Lärm zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten durch die veränderte Straßennutzung betreffen;
- Konflikte zwischen Akteur*innen im Rahmen von Koproduktion und Partizipation (vgl. auch Boenisch und Muschenich 2024), z.B. hinsichtlich des Zustandekommens von Entscheidungen und der Berücksichtigung von Interessen im Prozess und für die Entscheidungsfindung, des Umgangs mit eingebrachten Ideen und Meinungen, der Formate der Aushandlung sowie damit verbundener Gerechtigkeitsfragen (Wer kann sich beteiligen? Wer kann seine Meinung äußern? Wer ist ausgeschlossen? Wer kann seine Meinung äußern? Wer ist ausgeschlossen?), und damit im Zusammenhang auch Fragen der Beteiligung bestimmter Gruppen (Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen, Migrant*innen, nicht-deutschsprachige Menschen etc.);
- Konflikte um die Deutungshoheit von Entwicklungen und Entscheidungen sowie die Benachteiligung von „leiseren“ Stimmen im Aushandlungs-/Konfliktprozess; hier wurden Themen wie real existierende gesellschaftliche Machtverhältnisse, Diskriminierung, koloniales Denken und Rassismus, patriarchales Denken und ein männlich dominierter Straßen-/öffentlicher Raum etc. aufgegriffen und auch im Rahmen der Dialogformate angesprochen/diskutiert;
- Konflikte, die unterschiedliche persönliche, gruppenspezifische und politische Interessen an der Nutzung des Straßenraums sowie an der Entwicklung des Quartiers und der Stadt insgesamt widerspiegeln, z.B. in Bezug auf Eingriffe in den Autoverkehr und die Parkraumnutzung („Die Verkehrsberuhigung sei zwar da, aber auf Kosten der Anwohner:innen, die ihre Autos bräuchten, um zur Arbeit zu pendeln oder den Einkauf für die Familie zu erledigen.“²⁶), die Erreichbarkeit von Einzelhandelsflächen, die veränderte Nutzung des Straßenraumes und des öffentlichen Raumes insgesamt sowie die Gestaltung des Neben- und Miteinanders unterschiedlicher Nutzungen und Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum;
- politisch-ideologische Konflikte sowie Konflikte, die auf unterschiedlichen Visionen der lokalen Stadtentwicklung beruhen und unterschiedliche bzw. gegensätzliche Vorstellungen über die Nutzung von Straßen, öffentlichem Raum etc. beinhalten und häufig nicht mehr sachlich ausgetragen werden, sondern zum ideologischen „Kampffeld“ geworden sind;
- konfligierende Narrative über die Stadt der Zukunft, über bestehende Probleme und ihre Ursachen sowie über Strategien, mit denen die Probleme gelöst und die Stadt in wünschenswerter Weise weiterentwickelt werden kann: Hier prallen zum Teil sehr gegensätzliche Vorstellungen aufeinander, die Narrative sind deutlich breiter als der Kern des Projekts (Diagonalsperre und Test einer anderen Straßennutzung in der Hildegardstraße), sie beziehen

²⁶ Vgl. Boenisch und Muschenich (2024)

auch allgemeine gesellschaftliche Fragen mit ein (z.B. individuelle Freiheit der Autonutzung und Zugang zu Parkraum) und geraten leicht in eine ideologische Kontroverse (Wer entscheidet über die Entwicklungen im Quartier?). B. die individuelle Freiheit der Autonutzung und des Zugangs zu Parkraum) und geraten leicht zu ideologischen Auseinandersetzungen (Wer entscheidet über die Entwicklungen im Quartier? Wessen Interessen setzen sich durch? Kommt die lokale Bevölkerung ausreichend zu Wort? Wem gehört die Stadt und wer macht sie?) zwischen verschiedenen politischen Lagern („grüne“ versus „konservative“ Einstellungen, MIV-Befürworter*innen und -Gegner*innen etc.);

- Konflikte, die den Beteiligungsprozess sowie die Beteiligungsmöglichkeiten selbst, die Art und Weise der Organisation der Beteiligung sowie die Ansprache durch das Projektteam bzw. die in der Koproduktion verankerten Akteur*innen betreffen;
- (instrumentalisierte) Anerkennungskonflikte und Vorwürfe von Rassismus und kolonialem Denken in verschiedene Richtungen, die Rechtfertigungsdruck erzeugen sollen und dazu beitragen, eine sachliche und argumentative Auseinandersetzung zu verhindern.;

Wie bereits erwähnt, werden diese Konflikte nur zum Teil öffentlich ausgetragen bzw. diskutiert. Gleichzeitig wurden insbesondere die oben genannten Interessenkonflikte medial stark aufbereitet und waren sowohl im lokalen als auch im überlokalen Mediendiskurs sehr präsent - nicht zuletzt die lautstarken Proteste wurden in der Berichterstattung ausführlich thematisiert. Das Projektteam und die Befürworter*innen des Verkehrsversuchs bzw. -konzepts gerieten hier mitunter unfreiwillig in die Rolle von Verteidiger*innen bzw. in die gefühlte Defensive.

In der lokalen Debatte um konfligierende Interessen und Ziele wurde ein sachlicher Austausch zwischen den Konfliktparteien durch eine emotionale Aufladung der Argumentation teilweise unmöglich gemacht. Einige kritische Stimmen wurden vor allem außerhalb der Beteiligungsformate geäußert und konnten daher nicht entsprechend offen bzw. öffentlich verhandelt und transportiert werden, so dass auch hier kein allgemein zugänglicher „Raum“ für eine offene Aushandlung entstehen konnte. Teilweise war dieses Handeln seitens der Kritiker*innen strategisch und dient akteurspezifischen Interessen (v.a. den Verkehrsversuch zu verhindern). In der Kritik am Verkehrsversuch verbinden sich auch konkrete Störfaktoren mit generellen Wahrnehmungen, etwa wenn Vertreter*innen migrantischer Communities sich und ihre Interessen generell nicht ernst genommen fühlen und sich die Frustration darüber am konkreten Projekt entlädt. Teilweise werden Konflikte auch von Akteur*innen innerhalb und außerhalb des Quartiers instrumentalisiert, z.B. wird Gentrifizierung und Partizipation der migrantischen Wohnbevölkerung von konservativen und rechtspopulistischen Fraktionen im Stadtrat entgegen ihrer allgemeinen Vorstellungen von Stadt(teil)entwicklung thematisiert / von migrantischen Selbstorganisationen im Quartier (v.a. Gewerbetreibenden) werden Diskurse um gesellschaftliche Machtverhältnisse, Diskriminierung, koloniales Denken und Rassismus teilweise für die Durchsetzung eigener Interessen instrumentalisiert. Es haben sich Allianzen von Befürworter*innen und Gegner*innen des Projekts gebildet; diese sind zum Teil stark von Partikularinteressen geleitet und volatil, was eine Auseinandersetzung kompliziert macht. Es wurden Petitionen für und gegen den Verkehrsversuch verfasst und innerhalb der Bündnisse mobilisiert - dies fördert weniger eine sachliche Auseinandersetzung als vielmehr die Verfestigung divergierender Weltbilder (Mullis 2024, 122) und die Wahrnehmung des jeweils anderen als „Feind“. Diese Entwicklung entstand erst nach der Implementierung des Verkehrsversuchs, als seine Wirkungen spürbar wurden und sich die Lager der Befürworter*innen und Gegner*innen gebildet und teilweise verfestigt hatten. Nicht zuletzt trug

eine nicht immer sachliche und ausgewogene Berichterstattung zu einer emotionalen Überfrachtung der Diskussionen und zu einer öffentlichen Darstellung des Projekts bei, die insbesondere von den Projektträger*innen als einseitig und verzerrt wahrgenommen wurde. Nicht zuletzt dominierten wenige laute Stimmen die Auseinandersetzungen – die Meinung der stillen Mehrheit spiegelte dies nicht wider (s.a. Deutsches Institut für Urbanistik 2024, 7).

An dieser Stelle ist es wichtig zu betonen, dass diese auftretenden Konflikte als Teil der lokalen Transformation und in gewisser Weise als Normalität des (städtischen) Wandels und der ständig stattfindenden Aushandlung des städtischen Zusammenlebens und der städtischen Zukunft zu betrachten sind (Großmann et al. 2021). Sie sind vor dem Hintergrund der Diversität der Stadtbevölkerung und der damit verbundenen Vorstellungen und Haltungen, die in innerstädtischen, verdichteten Quartieren immer wieder neu aufeinandertreffen, unvermeidlich und zwingen daher zu einer ständigen Auseinandersetzung (ebd.). Sie sollten nicht als Scheitern, sondern in ihren „produktiven Momenten“ gesehen werden. Konflikte müssen auftreten, um als solche erkannt und ausgehandelt zu werden.

Mit zunehmender Heftigkeit der Konflikte zeigte sich, dass das Projekt und die Partner*innen innerhalb der Koproduktion auf eine solche Entwicklung nicht vorbereitet waren. Insbesondere das Ausmaß der Kritik nach der Durchführung des Verkehrsversuchs im Mai 2023 sowie die Auseinandersetzung um die Abstimmung im Stadtrat über das Verkehrskonzept im April 2024 wurden in ihrer Aggressivität und Unversöhnlichkeit als unerwartet und frustrierend empfunden. Dies mag auch daran gelegen haben, dass man sich im Vorfeld nicht ausreichend mit möglichen Konflikten bzw. Widerständen gegen das Projekt auseinandergesetzt und vor allem keine Strategien entwickelt hatte, wie man auf Konflikte reagieren sollte/konnte. Ein wichtiger Lerneffekt ist daher, dass das Konfliktpotenzial und die Konfliktfähigkeit des Teams bzw. der Akteur*innen der Koproduktion Teil der Projektvorbereitung sein sollten. Auch, um Akteur*innen und Betroffene, mit denen Konflikte zu erwarten sind, frühzeitig und gezielt ansprechen zu können und so potentielle Konfliktthemen von Anfang an in die Diskussion mit einzubeziehen. Oder im Konfliktfall auf Kritik möglichst „produktiv“ reagieren zu können, sie als Teil des demokratischen Beteiligungs- und Mitgestaltungsprozesses anzuerkennen und die sachliche Auseinandersetzung in den Mittelpunkt zu stellen. Besonders für die Projektleitung, in diesem Fall Vertreter*innen der organisierten Zivilgesellschaft, ist dieser Lerneffekt schmerzlich, was das aktuelle Projekt betrifft, aber sehr wichtig, was zukünftiges Engagement betrifft.

Ein „doppeltes Partizipationsparadoxon“ konnte auch im Rahmen der projektbezogenen Konfliktgeschichte beobachtet werden: Zum einen kam es erst mit der Umsetzung der Diagonalsperre zu Kritik und Protesten gegen das Projekt, obwohl genau dieses Vorhaben zuvor in einem ausführlichen und breiten Beteiligungsprozess angekündigt und ein vielfältiger Rahmen zur Diskussion geboten wurde. Zum anderen führte gerade die breite Beteiligung und Einbindung vieler unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und Akteur*innen im Stadtteil zu mehr Kritik und Konflikten, ähnlich wie es El-Mafaalani (2017) für den Bereich Migration und Integration nachgezeichnet hat. Das Beispiel einer aktuellen Diskussion um den Rückbau einer verkehrsberuhigten Straße in der Superblocks-Modellstadt Barcelona zeigt, wie viele Nuancen im Rahmen einer lokalen Transformation zu beobachten sind und dass es auch viele Ambivalenzen gibt, wenn etwa Quartiersbewohner*innen die Maßnahme selbst als gewinnbringend ansehen, den Prozess ihrer

Entstehung aber als undemokratisch und ungerecht wahrnehmen und deshalb im Extremfall für den Rückbau votieren.²⁷

Lerneffekte (aus dem Prozess heraus betrachtet)

Im Folgenden werden Lerneffekte aus dem Prozess heraus kurz zusammengefasst, aus der Perspektive des begleitenden wissenschaftlichen Partners innerhalb der transdisziplinären Kooperation. Zu ihnen zählen:

- lokale Transformationsprojekte müssen beides sein: a) konkret und auf die spezifischen Bedarfe im Anwendungsgebiet ausgerichtet, b) gut in einen größeren Kontext eingebettet; hier war das Projekt „Neue Nähen“ gut positioniert, wie unten (8.b) dargestellt wird, ergeben sich aus dem Prozess und den erreichten Ergebnissen zahlreiche Anknüpfungspunkte zu den dem Projekt zugrundeliegenden Debatten um Resilienz, Umgang mit Krisen und Chancen lokaler Transformation; dafür war eine enge Verzahnung des Handelns der organisierten Zivilgesellschaft mit Stadtverwaltung und -politik sowie der transdisziplinären Wissenschaft sehr wichtig;
- mit Blick auf die Absicht der zentral beteiligten Akteur*innen aus der organisierten Zivilgesellschaft, die transformativen Ziele des Projekts systematisch aufzugreifen und über das im Leipziger Osten verortete Beispiel hinaus von Anfang an eine Verstetigung auf gesamtstädtischer Ebene ins Auge zu fassen, wäre es leichter gewesen, wenn die Stadt von Anfang an eine tragende Rolle im Team gespielt hätte; wie auch aus anderen transdisziplinären Projekten bekannt ist, gelingen Transformationsprozesse auf kooperativer Basis am besten, wenn sich Bottom-up- und Top-down-Elemente bzw. kommunale Governance- und Entscheidungslogiken gut ergänzen und verzahnt werden. kommunale Steuerungs- und Entscheidungslogiken einander gut ergänzen und miteinander verzahnt sind;
- (s.o.) in der Vorbereitung auf mögliche Konfliktlinien und -themen im Projekt bzw. Prozess sollte eine Strategie der Konfliktfähigkeit entwickelt und als Teil der Koproduktion weiterentwickelt werden; präventives Konfliktmanagement wäre eine wichtige Ergänzung für die Gestaltung von Partizipation und Koproduktion; Das Bewusstsein aller an der Koproduktion Beteiligten, dass breite Partizipation auch mit mehr Konflikten verbunden sein kann, da die Folgen konkreter Veränderungen die Betroffenen sehr unterschiedlich treffen und Transformationsgewinne und -verluste sehr unterschiedlich wahrgenommen werden, muss geschärft und in der Projektvorbereitung ausführlich diskutiert werden; dennoch ist eine breite Partizipation unverzichtbar, da sie eine langfristige Legitimation für Veränderungen schafft und die Voraussetzung für die Übernahme von Anwaltschaft für transformierte Strukturen durch die Bevölkerung etc. ist²⁸;
- ein dreijähriges Projekt kann nur eine Pilotphase einer lokalen Transformation sein; der Prozess in „Neue Nähen“ hat gezeigt, welche Vorbereitungs- und Anlaufzeiten Koproduktion und Partizipation vor der Umsetzung benötigen und dass mit Verzögerungen umso mehr zu rechnen

²⁷ <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/barcelona-superblocks-stadtentwicklung-verkehrswende/komplettansicht>, Zugriff am 3.4.24

²⁸ Siehe auch Mullis (2024, 320), der unterstreicht, dass Beteiligung den Menschen vermitteln muss, dass es um etwas sehr Konkretes geht.

ist, je kooperativer und inklusiver der Prozess angelegt ist; für eine dreijährige Projektlaufzeit war „Neue Nähen“ sehr erfolgreich, ungeachtet der vielen Fragen, die am Projektende offen bleiben müssen; das Projekt hat viele Lerneffekte produziert, die für die Fortführung des Prozesses der Verkehrswende im Quartier selbst, auf der Ebene der Gesamtstadt, für die Beteiligung bzw. Partizipation der Stadtgesellschaft an der Realisierung der lokalen Verkehrswende (hier auch: Boenisch und Muschenich 2014) und generell für Fragen der kooperativen Umsetzung lokaler Transformationsprojekte von großer Bedeutung sind;

- wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass eine gewisse Kontinuität der Akteur*innen gewährleistet ist: Der Verein „Superblocks e.V.“ wird weiter bestehen und ist personell eng mit einer breiteren Akteurskulisse im Quartier verknüpft (z.B. „Helden wider Willen“), wodurch eine Ansprechbarkeit und Verfügbarkeit von Expertise auch nach Projektende und für die Bewerbung um weitere Fördermittel gewährleistet ist; auch der Projektbeirat wird weiter bestehen und sich für die Ziele der lokalen Verankerung von Superblock-Elementen und eines entsprechenden Verkehrskonzeptes auf gesamtstädtischer Ebene einsetzen;
- ungeachtet des Erfolgs des Projekts „Neue Nähen“ ist festzustellen, dass ein solches Projekt nicht alle Probleme lösen bzw. nicht auf alle drängenden Fragen im Quartier eine Antwort haben kann; lokale Transformationsprojekte, um auf eine abstraktere Ebene zu gehen, haben immer einen bestimmten Fokus und begrenzte Möglichkeiten/Ressourcen; dennoch bieten sie die Chance, mit den ihnen zur Verfügung gestellten Ressourcen (hier: begrenzte Personal- und Sachmittel für 3 Jahre) z.B. viel breiter und ausführlicher als üblich zu beteiligen und durch die Dialogformate viele Themen zu diskutieren, und auch: verschiedene Ansätze kooperativer Stadtentwicklung und entsprechende Methoden zu erproben, um Partizipation breiter und inklusiver zu gestalten;
- so zeigte sich, dass die Koproduktion selbst als Chance für alle beteiligten Akteur*innen zu sehen ist, in und durch sie zu lernen und durch die Komplementarität der Expertise im Team einen Mehrwert zu erzielen; gleichzeitig wurde im Prozess deutlich, welche der umgesetzten Formate sich als geeignet (oder ungeeignet) erwiesen haben, um eine breite Beteiligung sowie ein effizientes Beteiligungsmanagement zu erreichen; eine vertiefte Reflexion des Ansatzes und der Methode fand im engen zeitlichen Korsett des Projektes allerdings nicht in der wünschenswerten Breite statt - wenngleich sich zahlreiche Lerneffekte in den Projektmaterialien wie dem aus dem Projekt hervorgegangenen Handbuch für Praxisakteur*innen (Auf die Straße ...) finden;
- der Prozess hat gezeigt, wie wichtig es ist, eine gewisse Flexibilität in der Gestaltung, Planung und Umsetzung des Vorhabens (hier: des Verkehrsversuchs) zu haben, um a) gute Ideen aus der Beteiligung so weit wie möglich mitnehmen zu können und b) berechtigte Einwände im laufenden Prozess so weit wie möglich berücksichtigen zu können; es ist aber auch wichtig, mit klaren Zeitvorgaben für zentrale Entscheidungen zu arbeiten, um den Zeitplan für die Koproduktion und die damit verbundenen administrativen und politischen Entscheidungsprozesse nicht zu gefährden;
- lokale Transformationen berühren den Alltag der Menschen und sind in ihren Auswirkungen spürbar - sie fordern damit bewusst den Status Quo heraus, und dies wird immer wieder zu Konflikten und oft auch zu Allianzen für und gegen die Projekte führen; häufig gehen die Auseinandersetzungen dann über das eigentliche Projekt hinaus und es findet eine Instrumentalisierung im Rahmen größerer gesellschaftlicher Debatten statt, wie auch Beispiele von Superblock-Projekten aus anderen Städten zeigen; Für eine Pilotphase 2 wäre es daher

wichtig zu analysieren und zu diskutieren, wie die Vorbereitung, die Organisation von Koproduktion und Partizipation sowie der Umgang mit potentiellen Konfliktfeldern ex ante besser geplant und die Aushandlung bereits in der Initiierung und Planung des Prozesses gewissermaßen „vorweggenommen“ werden kann (z.B. durch ein „Backcasting“ im Vorfeld); darüber hinaus müsste man sich stärker mit dem Teil der Quartiersbevölkerung auseinandersetzen, für den Transformationserfahrung auch Krisenerfahrung ist (hier v.a. mit Blick auf die Nachwendejahre) und der auch aus der Perspektive solcher Erfahrungen eine ablehnende Haltung gegenüber Projekten wie „Neue Nähen“ einnimmt;

- das Projekt konnte einen lokalen Verkehrsversuch mit der Etablierung eines gesamtstädtischen Konzepts verknüpfen; damit ging es in seiner Wirkung über ein Einzelbeispiel weit hinaus (s.a. Deutsches Institut für Urbanistik 2024, 7).

Insgesamt hat das Projekt „Neue Nähen“ in kurzer Zeit sehr viel erreicht; dies ist vor allem der Motivation des Teams und der guten und (nach herausforderndem Beginn) vertrauensvollen Zusammenarbeit im Rahmen der Koproduktion sowie der Expertise der beteiligten Partner*innen zu verdanken. Es wurde deutlich, dass ein gutes Zusammenspiel von Bottom-up- und Top-down-Elementen innerhalb der Koproduktion sowie zwischen Koproduktion im Quartier und stadtpolitischen und -administrativen Prozessen und Logiken notwendig ist, um lokale Transformationen erfolgreich umzusetzen. Es entstanden zahlreiche Lerneffekte, zum Teil auch als Folge von Missverständnissen und Konflikten, als deren „produktiver Output“ sie verstanden werden können. Es hat sich aber auch gezeigt, dass lokale Transformationen hin zu mehr Lebensqualität, Verkehrswende und Klimaanpassung keine Einbahnstraße sind, sondern in einer Arena unterschiedlicher und zum Teil widersprüchlicher Interessen und Haltungen ausgefochten werden müssen. Und dass sie auch immer wieder unter Druck geraten können, wie die aktuellen Beispiele der Quartiersentwicklung in Berlin oder die Verkehrsberuhigungsprojekte in Barcelona, der Impulsgeberstadt für das Leipziger Projekt, zeigen. Ein kritischer, aber konstruktiver Umgang mit solchen nicht-linearen Entwicklungen heute und in Zukunft gehört dazu, wenn man lokale Transformationen vor Ort gestalten will.

b. Ergebnisreflexion und Rückbindung zu Debatten

Das Leipziger Superblocks-Projekt ist im Kontext verschiedener Debatten zur nachhaltigen und resilienten Stadtentwicklung, zum (Nach-)Krisenkontext (Post-Corona-Stadt) sowie zur lebenswerten Stadt bzw. Stadtquartier im Klimawandel und – nicht zuletzt – zum multifunktionalen Straßenraum im Quartier sowie zur Rolle von lokaler Ko-Produktion entstanden. Welchen Beitrag hat da Projekt zur Weiterentwicklung dieser Debatten geleistet? Welche Lerneffekte können aus dem Projekt in die Debatten eingespeist werden?

Das Leipziger Projekt erprobte die **Umsetzung des Superblock-Ansatzes in einem neuen Kontext** unter den Bedingungen eines multikulturellen und sich stark verändernden Stadtteils in einer dynamisch wachsenden Stadt. Dabei wurde ein neues Entwicklungs- und Umsetzungsmodell entwickelt, in dessen Zentrum die Koproduktion zwischen Zivilgesellschaft, Stadtpolitik, Stadtverwaltung, lokaler Wissenschaft und weiteren Akteur*innen steht. Es wurden Elemente von Superblocks umgesetzt und ein breiter Beteiligungsprozess zur Aushandlung der zu erprobenden

Verkehrsberuhigung sowie zur Verstetigung des Ansatzes auf gesamtstädtischer Ebene (Verkehrskonzept) durchgeführt. Insbesondere die zentrale Rolle der zivilgesellschaftlichen Akteur*innen sowie die Koproduktion unterscheiden das Leipziger Modell z.B. von der Art und Weise, wie die Superblocks in Barcelona geplant und umgesetzt werden. Das Projekt hat zahlreiche Erfahrungen generiert, wie Bottom-up- und Top-down-Ansätze effektiv miteinander verzahnt werden können, um lokale Transformationen zu realisieren, zu gestalten und umzusetzen. Darüber hinaus hat es - ähnlich wie die Kiezblocks in Berlin oder die Supergrätzeln in Wien - quartiersbezogene Projekte und Experimente von Anfang an mit dem Anspruch verbunden, auch stadtweit wirksam zu sein, konkret durch die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung. Erfahrungen wurden auch im Rahmen der breiten Beteiligung gesammelt. Dabei wurde insbesondere deutlich, wie wichtig diese für die Legitimation der Transformation und deren langfristige Verankerung ist, aber auch, dass breite Beteiligung zu vielfältigen Konflikten führt, deren Aushandlung ein unverzichtbarer Bestandteil der Transformation und ihres Erfolges ist.

Das Leipziger Projekt wurde im Rahmen einer Ausschreibung der Nationalen Stadtentwicklungspolitik im Rahmen der „Post-Corona-Stadt“ gefördert. Damit war der Krisenkontext von Beginn an impulsgebend für die Projektidee und -konzeption. Die Erfahrungen der Krise selbst hatten gezeigt, wo große Defizite der lokalen Resilienz im Quartier für eine Bewältigung der Zeit lagen, als Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen den Alltag der meisten Bewohner*innen auf das Quartier konzentrierten. Im Verlauf des Projekts selbst, das dann größtenteils nach der akuten Phase der Corona-Krise stattfand, trat der (pandemiebedingte) Krisenkontext als Diskussionsgrundlage zunächst in den Hintergrund; andere Krisenphänomene wie das Zusammenrücken des Quartiers in Zeiten des Stadtwachstums und das Ringen um eine akzeptable Lebensqualität für alle sowie um mehr Resilienz des städtischen Wohnens in Zeiten des Klimawandels, d.h. die Aufrechterhaltung guter Lebensbedingungen, bildeten jedoch einen wichtigen Diskussionsgegenstand. B. die Aufrechterhaltung guter Lebensbedingungen auch unter den Bedingungen von mehr Hitze, Trockenheit und Extremwetterereignissen, bildeten zunehmend den argumentativen Hintergrund der Diskussionen. Darüber hinaus spielten Fragen der Sicherheit im Straßenraum und der Inklusion als Alltags- und Lebensqualität sowie die demokratische Aushandlung von Veränderungen und deren Auswirkungen auf die Lebenssituation unterschiedlicher Bewohner*innengruppen und anderer Anrainer*innen im Quartier eine wichtige Rolle. Sich überlagernde Krisenerfahrungen, also das, was in der Wissenschaft als Polykrise (Lawrence et al. 2024) bezeichnet wird, und ihre ganz konkreten Auswirkungen auf die Lebensrealität im Quartier waren letztlich zentral. Und auch mehr Robustheit/Resilienz (s.u.) der Ausstattung für kommende Krisen, wo dann der Ausgangspunkt, nämlich die pandemiebedingten Einschränkungen, wieder eine Rolle spielen. Damit hat das Projekt auch gezeigt, dass lokale Transformationen auch den Raum bieten, um mittel- und langfristige Entwicklungen in den Blick zu nehmen und die Stadt(gesellschaft) dafür robuster zu machen (Schmidt et al. 2024). Gleichwohl haben die oben erwähnten zahlreichen Konflikte gezeigt, dass der Krisenkontext auch die lokale Aushandlung beeinflusst, auch die Emotionalisierung („Transformation als Kulturkampf“, vgl. Mullis 2024), d.h. der Krisenkontext kommt in veränderter Form zurück: auch die Coronakrise und ihre vielfältigen Nachwirkungen wirkt indirekt als Trendbeschleuniger von regressiven Tendenzen (z.B.) bzw. einer krisen- der postkrisenhaften „emotionale Bewirtschaftung“ von Konflikten (ebd., 34).

Das Projekt kann sowohl in inhaltlicher als auch in prozessualer Hinsicht Impulse für die Diskussion lokaler Transformationen geben. Letzteres wurde bereits im letzten Abschnitt angesprochen, es soll aber noch einmal betont werden, dass die oben genannten Krisenkontexte sowohl den Weg für Transformationen ebnen als auch diese vorantreiben können (vgl. den Impuls für die Beantragung des Projekts und die Ausschreibung innerhalb der NSP; vgl. für einen Überblick zum Nexus Transformation und Krise auch Haase et al. 2018). Darüber hinaus fungieren realisierte Transformationen wie die Superblocks in Barcelona auch als Ideengeber für andere Kontexte. Das Projekt hat gezeigt, wie sich Transformation ganz konkret im Stadtteil etablieren und entwickeln kann und dass Transformation ein nie abgeschlossener Prozess ist, dass mit Unfertigem und Transitivem gelebt werden muss, dass es immer unterschiedliche Reaktionen auf Transformation geben wird und dass Veränderungen immer wieder neu ausgehandelt werden müssen (vgl. auch *stadt:pilot 2023, 6*). Andererseits muss auch erwähnt werden, dass „Neue Nähen“ gezeigt hat, wie Krisenkontexte zu einem Hindernis für lokale Transformationen werden können, insbesondere für solche, die sozial-ökologische Veränderungen vorantreiben, in denen regressive Entwicklungen in der Stadtgesellschaft spürbar werden und sich Allianzen gegen Transformationen bilden können, Emotionalisierungen und Instrumentalisierungen stattfinden (Mullis 2024). Diese Tendenzen müssen in der allgemeinen Transformationsdebatte stärker berücksichtigt werden; stellenweise gerät gerade die ökologische Transformation (Energiewende, Verkehrswende, taktischer Urbanismus etc.) zu einem „Kulturkampf“, der als Angriff auf etablierte Lebensweisen, Alltagspraktiken und Wertvorstellungen wahrgenommen wird (ebd.); dies zeigte sich im Projekt „Neue Nähen“ nachdrücklich, vor allem in der Phase der Erprobung und der Diskussion um Verstetigung. Transformationen werden also sowohl wichtiger als auch schwieriger. Das braucht mehr Aufmerksamkeit in der Debatte. Und das ist weder ein Widerspruch noch ein Paradox.

Für die Debatte zur **lokalen, quartiersbezogenen Resilienz** gilt dies ebenso. Sowohl die Erprobung des Verkehrsversuchs selbst als auch der Prozess und die Governance liefern wichtige Erkenntnisse für die Debatte. Aktuelle Studien zur quartiersbezogenen Resilienz (u.a. Schmidt et al. 2024) bzw. zur kommunalen Resilienz in einer Querschnittsbetrachtung (Kuhlicke et al. 2024) machen deutlich, dass Themen wie die lokale Mobilitäts- und Verkehrswende sowie Fragen der Koproduktion und Partizipation (noch?) nicht im Zentrum urbaner Resilienzdebatten stehen. Umso wichtiger erscheint es, stärkere Bezüge zu lokalen Transformationsprojekten zur nachhaltigen Gestaltung von Mobilität im Quartier auf der Basis koproduktiver Ansätze herzustellen und im Anschluss an das Projekt dessen Lerneffekte dezidiert in konzeptionelle Diskussionen zu urbaner Resilienz einzubringen. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass Resilienz im Projekt unter sehr unterschiedlichen Aspekten diskutiert wurde, z.B. in Bezug auf den Erhalt guter Lebensbedingungen in Zeiten des Wachstums und des Zusammenwachsens von Quartieren, auf die Nutzbarkeit wohnungsnaher Freiräume als Spiel-, Begegnungs- und Kommunikationsräume in einem heterogenen Quartier, auf die Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen, auch mit Blick auf den Klimawandel und seine Auswirkungen auf das Wohnen in der Stadt. Diese Aspekte können auch dazu beitragen, Quartiere und ihre Bewohner resilienter gegenüber neuen Pandemien und damit verbundenen Belastungen zu machen (BMI 2021). Die Vielfalt der Kontexte, in denen im Projekt auf Resilienz Bezug genommen wurde, hat bestätigt, dass es sich bei lokaler Resilienz immer um sehr unterschiedliche Resilienzen handelt, die teilweise widersprüchliche Ansätze erfordern. Ebenso wichtig wäre eine genauere Betrachtung der Resilienzziele und der entsprechenden Strategien bzw. Politiken sowie eine Betrachtung der Lerneffekte im Projekt und Prozess im Kontext eines reflexiven bzw. lernenden Resilienzverständnisses. Letzteres beinhaltet auch die Analyse der Aushandlung der entstandenen

Konflikte, d.h. lokale Transformation und Resilienz im Spiegel der Aushandlung urbaner Zukünfte, eine Perspektive, die in beiden Debatten mehr Aufmerksamkeit verdient. Die Koproduktion hat sich langfristig als sehr belastbar erwiesen, insbesondere in Konfliktsituationen. Dies zeigte sich insbesondere im Projektbeirat und in der Zusammenarbeit zwischen Zivilgesellschaft und Stadtverwaltung (Verkehrskonzept und dessen Kommunikation, Diskussion). Weniger belastbar erwies sich die kooperative Gestaltung der Zusammenarbeit im Hinblick auf die Partizipation. Gerade die verschiedenen Konfliktachsen, die sich im Projekt bemerkbar machten (s.o.), haben gezeigt, dass präventives Denken und Planen hier zu mehr Resilienz der Akteur*innen und der Koproduktion beigetragen hätte. Eine enge Verzahnung von Transformations- und Resilienzdenken sowie Ideen und Methoden der sozialen Konfliktanalyse und Konfliktbearbeitung wäre ein Lerneffekt für die Zukunft, der weit über den konkreten Projektkontext hinausgeht. Die Diskussionen um Transportkonzepte und Verstetigung im Projekt haben deutlich gemacht, dass Transformation hin zu mehr Resilienz eine langfristige Aufgabe ist. Resilienzbezüge können sich im Laufe eines Praxisprojektes ändern, so hat der Pandemiebezug abgenommen, während Resilienz in Bezug auf das enger werdende Quartier im Wachstumskontext, den Kampf um Freiräume und Lebensqualität sowie mit Blick auf den Klimawandel (urbane Hitzeinsel) und die Rolle von blau-grüner Infrastruktur (Begrünung als Teilaspekt von Verkehrsberuhigung, siehe Kapitel 1) an Bedeutung gewonnen hat. Nicht zuletzt ging es von Beginn an auch um soziale Resilienz - mit Blick auf Inklusion und demokratische Teilhabe (Schmidt et al. 2024, Haase 2022); sowie um die Bildung quartiersbezogener, zivilgesellschaftlicher Akteur*innen-Netzwerke (hier lassen sich auch Bezüge zu Ansätzen der sozialen bzw. community resilience herstellen, vgl. Cote und Nightingale 2012). Die im Rahmen des Projektes entstandenen Kontakte und Netzwerke stärken den sozialen Zusammenhalt im Quartier und damit auch die gesellschaftliche oder gemeinschaftliche Resilienz gegenüber zukünftigen Herausforderungen. Nicht zuletzt gab das Projekt den Anstoß, verschiedene Arenen der Quartiersentwicklung wie nachhaltige Freiraumgestaltung und -nutzung, Bestandsentwicklung, Sanierung und Neubau, Entwicklung und Nutzung grüner Infrastruktur sowie die Veränderung der Quartiersbevölkerung und des sozialen Zusammenhalts stärker zusammenzudenken, auch um die allgemeine Lebensqualität und das Wohlbefinden im Quartier als Voraussetzung für Resilienz in Krisensituationen zu stärken - Resilienz im Quartier als intersektionale Herausforderung und Aufgabe zu begreifen (Schmidt et al. 2024).

Das Projekt „Neue Nähen“ liefert wichtiges Erfahrungswissen für die **Diskussion kooperativer Ansätze im Rahmen der transformativen und transdisziplinären Wissenschaft**. Mit dem Koproduktionsansatz konnte beispielhaft gezeigt werden, wie kooperative Ansätze zur Konzeption, Planung und Umsetzung lokaler Transformationen funktionieren und welche Momente sich als förderlich bzw. hinderlich erweisen. Darüber hinaus konnte konkret erprobt werden, wie bottom-up entstandene Transformationsideen in eine Koproduktion von Zivilgesellschaft, Stadt und Wissenschaft überführt und umgesetzt werden können. Wesentliche Elemente und Instrumente wurden über drei Jahre erprobt und getestet (Beirat, Verkehrsversuch, breite Beteiligung). Im Rahmen der Koproduktion mit wissenschaftlichen Partnern (u.a. UFZ) wurde die Entwicklung des Prozesses kontinuierlich reflektiert und es fanden verschiedene Austauschrunden zum Projektfortschritt, zu erzielten Erfolgen, Herausforderungen und Konflikten statt. Dabei wurden immer wieder die Rollen und Verantwortlichkeiten der beteiligten Akteur*innen thematisiert, auch die damit verbundenen Konflikte, die viel mit real existierenden gesellschaftlichen Machtverhältnissen und lokalen Entscheidungsstrukturen zu tun hatten. Die Koproduktion in „Neue Nähen“ hat Ansätze aufgezeigt, wie Koproduktion zwischen Zivilgesellschaft, Stadt und Wissenschaft

hergestellt, etabliert und gestaltet werden kann; Macht- und Entscheidungsverhältnisse bleiben aber auch in diesem Kontext bestehen und die unterschiedlichen Rollen von formeller und informeller Stadtentwicklung lassen sich nicht einfach auflösen (vgl. Kapitel 7 und BBSR 2020, 90). Eine geteilte Verantwortungsübernahme, wie sie auch mit Blick auf Koproduktion theoretisiert wird, ist hingegen möglich und realisierbar, wie das Projekt zeigen konnte - sie ist jedoch eng an die Bereitschaft und Fähigkeit der beteiligten Akteur*innen gebunden, diese auch umzusetzen. In diesem Sinne hat sich das Projekt als ein Labor für transformatives, transdisziplinäres Handeln und Gestalten erwiesen, aus dem auch für die weitere Diskussion um Urban Living Labs oder Reallabore, aber natürlich auch für die Diskussion um Koproduktion und andere kooperative Ansätze in der Stadtentwicklung wertvolle Lerneffekte gezogen werden können.

Wertvolle Erkenntnisse konnten im Rahmen der breiten Beteiligung im Projekt für die **Diskussion zu Teilhabe auf Quartiers- und Gesamtstadtebene** gewonnen werden.²⁹ Der das Projekt tragende Ansatz der Koproduktion lebte von der Forderung und Förderung von Partizipation. Es wurde erprobt, wie Partizipation in einem vielfältigen Quartierskontext (vgl. Haase et al. 2020) gestaltet werden kann und welche Potenziale (z.B. Zusammenarbeit mit Migrantenselbstorganisationen oder anderen Akteur*innen, die im Rahmen der Unterstützung migrantischer Bewohner*innen tätig sind), aber auch Herausforderungen dabei bestehen. Wie bereits oben beschrieben, wurde ein „doppeltes Partizipationsparadoxon“ (vgl. Kapitel 8a) identifiziert, das darin besteht, dass a) mehr und breitere Partizipation im Projekt nicht nur mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr Konflikten innerhalb eines breiten Meinungsspektrums führt, sondern auch gerade und trotz ihres Anspruchs auf Inklusivität immer wieder mit dem Vorwurf der Exklusion bestimmter Gruppen konfrontiert ist; b) die Qualität der Partizipation weit über das Normalmaß hinausgeht und gleichzeitig von Projektkritiker*innen als mangelhaft eingeschätzt wird. Diese doppelte Paradoxie verweist auf das komplexe Verhältnis von Beteiligung und Konflikt im demokratischen Prozess. Gleichzeitig weist es darauf hin, wie wichtig das Aushandeln unterschiedlicher und widersprüchlicher Positionen im Rahmen von Partizipation ist; ein agonistisches Konfliktverständnis als Grundlage für die Planung und Gestaltung breiter Beteiligung ist hierfür grundlegend (Großmann et al. 2021). Die Ergebnisse der Partizipation im Projekt haben auch gezeigt, wie wichtig die Kommunikation der Projektziele ist und dass Partizipation nicht als ein Prozess missverstanden werden darf, der alle Ideen und Wünsche einbeziehen kann und muss. „Neue Nähen“ hat versucht, diesem Punkt durch verschiedene Formate der Ansprache und des Austauschs Rechnung zu tragen, ist dabei aber immer wieder an Grenzen gestoßen. Darüber hinaus hat das Projekt durch die Aktionstage nach Projektbeginn versucht, sehr frühzeitig auf die Bewohner*innen und Anwohner*innen im Quartier zuzugehen, auch mit der Absicht, das lokale Meinungsbild von Beginn an in die Diskussionen einzubeziehen. Dabei wurde deutlich, dass sich nicht alle Widersprüche zwischen dem Anspruch einer breiten Beteiligung und den Zielen und der Umsetzung der Idee einer lokalen Transformation auflösen und in einigen Fällen auch nicht kompromissorientiert aushandeln lassen. Umfassende Partizipation löst solche Probleme (die soziale Konfliktforschung spricht hier von unteilbaren Konflikten, vgl. Kap. 8a) nicht auf. Kapitel 8a), aber man kann aus diesen Ergebnissen lernen, gute Strategien zu entwickeln, um Konfliktfähigkeit zu fördern, der Emotionalisierung im Konflikt zu begegnen und strategisch um die Legitimation einer Transformation trotz gegensätzlicher Haltungen dazu zu ringen. Als ergebnisoffene Prozesse können

²⁹ Im Rahmen des Projektprozesses entstand auch eine Masterarbeit, welche sich insbesondere mit der Gruppe der muslimischen Anwohner*innen und ihrer Wahrnehmung des Projekts sowie ihrer Bedarfe an einen verkehrsberuhigten Bereich in der Nachbarschaft befasste (Wollmer 2024). Eine weitere studentische Arbeit analysierte die partizipativen Ansätze des Leipziger Superbocks-Projekt mit einem Berliner Beispiel (Pothe et al. 2023).

Transformationen unter diesen Bedingungen erfolgreich sein, es kann aber auch zu Rückschlägen kommen (<https://www.ito.de/recht/hintergruende/h/vg-berlin-11l31623-beschluss-strassenverkehr-verkehr-stvo-stvg-poller-kiezblock/>, Zugriff am 4.4.24). Daher ist es wichtig, sich der Grenzen und Trade-offs einer breiten Beteiligung bewusst zu sein und vor Projektbeginn Strategien zu entwickeln, um auch als transformativ arbeitendes Akteursteam im Transformationsprozess selbst resilient zu sein.

Das Projekt „Neue Nähen“ hat mit der Erprobung der Verkehrsberuhigung und der breiten Beteiligung eine Arena für Austausch, aber auch für Konflikte eröffnet. Daraus ergeben sich viele **wertvolle Impulse für die Konfliktanalyse und die Diskussion um Konfliktfähigkeit und Konfliktbearbeitung in einem kooperativen Prozess** der Koproduktion und Partizipation. Das Beispiel der Leipziger Superblocks zeigt, dass Transformation eine komplexe Aushandlungsarena ist und mit zahlreichen Konflikten (Mullis 2024: „Konfliktachsen“) zu rechnen ist, aber auch, dass Transformation in Krisenzeiten mit regressiven Abwehrhaltungen konfrontiert ist. Wie oben näher beschrieben, wurden sehr unterschiedliche Konfliktfelder identifiziert, darunter Ziel-, Interessen-, Anerkennungs- oder auch Wertkonflikte. Konflikte betrafen/betreffen sowohl die Inhalte der lokalen Transformation als auch den Prozess ihrer Etablierung und der durchgeführten Beteiligung, wobei sich inhaltliche und prozessbezogene Konfliktmomente teilweise überlagern. Es gab/gibt teilbare (d.h. durch Verhandlungen und Kompromisse lösbare) und unteilbare (d.h. durch Verhandlungen und Kompromisse schwer oder gar nicht lösbare) Konflikte; im Projektkontext konnten einige der entstandenen Konflikte verhandelt werden, andere nicht; diese bleiben als offene Konfliktarena für die Zeit nach dem Projekt, mit dem die Transformation ja nicht abgeschlossen sein wird. Als wichtige Lerneffekte für die Zukunft wurden aus dem Prozess heraus das Bewusstsein und das Wissen um den Erwerb von mehr Konfliktfähigkeit unter den beteiligten Akteur*innen bzw. eine zu geringe Vorbereitung auf potentielle Konflikte als Problemfelder erkannt und formuliert. Hier ließe sich im Sinne eines produktiven Konfliktverständnis auch für die wissenschaftliche Debatte anschließen und die Rolle von Konflikt als „Türöffner“ für neue Debatten und Räume der Auseinandersetzung sowie „Katalysator“ für Lerneffekte (Chambers et al. 2022) tiefergehend analysieren. Ebenso kann die Forschung sicherlich viel aus der „Dramaturgie“ der Konflikte lernen, auch hier kann an laufende Diskussionen angeschlossen werden (Yuana et al. 2020). Nicht zuletzt die Erfahrung, dass Konflikte meist erst mit der Umsetzung auftraten, obwohl entsprechende Ziele lange vorher angekündigt und in verschiedenen Dialogformaten und persönlichen Ansprachen mit den Anwohner*innen und Bewohner*innen besprochen worden waren, liefern wichtige Hinweise für Analysen von Konfliktodynamiken und deren Zusammenhang mit Transformationstheorie und -praxis. Eine wichtige Frage im Zusammenhang mit der oben angesprochenen Resilienz wäre aus einer konfliktanalytischen Perspektive auch: Wie können koproductive Ansätze und Prozesse konfliktfähig gestaltet werden, d.h. so, dass sie trotz Konflikten arbeits- und handlungsfähig bleiben und dennoch die produktiven Momente des Konflikts in ihre Projektgestaltung integrieren können? Wie können Konflikte frühzeitig erkannt und emotional sensibel und intelligent bearbeitet werden (stadt:pilot 2023, 6)? Wichtig wäre auch eine tiefergehende Betrachtung von Fragen der **Politisierung von Transformationsprojekten** (z.B. durch Volksentscheide, Petitionen). Hier sind in den Superblock-Prozessen, das Leipziger Beispiel eingeschlossen) in den verschiedenen Städten unterschiedliche Ansätze zu erkennen, mitunter wechseln sich auch Ansätze einer bewussten Politisierung (Zuspitzung) und De-Politisierung (Kontextualisierung, das Projekt in einen breiteren Zusammenhang stellen) in verschiedenen Projektphasen ab (s.a. Deutsches Institut für Urbanistik, 8, 42). Nicht

zuletzt verdient der Zusammenhang zwischen Politisierung und Instrumentalisierung mehr systematische Beachtung.

Nicht unerwähnt bleiben sollen auch die Impulse, die sich aus der Projektumsetzung für **Gerechtigkeitsfragen** ergeben haben (s.o. Kapitel 3). Im Rahmen von Partizipation und Koproduktion wurden verschiedene Fragen der Prozess(un)gerechtigkeit aufgeworfen, u.a. in Bezug auf die Beteiligung verschiedener Bewohner*innengruppen oder Anwohnerinteressen (z.B. Autofahrer*innen, Parkplatznutzer*innen, Gewerbetreibende). Auch in der Auseinandersetzung um die Superblocks nach der Durchführung des Verkehrsversuchs bzw. vor der Abstimmung über das Verkehrskonzept im Stadtrat wurden prozedurale Ungerechtigkeiten thematisiert. Diese Gerechtigkeitsfragen überlagerten sich zum Teil mit Ungerechtigkeitsempfindungen hinsichtlich der Projektziele und der durch den Stadtumbau priorisierten Zukunftsvorstellungen für den verkehrsberuhigten Bereich sowie für die Quartiers- und Stadtentwicklung. Im Konfliktfall kam es auch zu einer Instrumentalisierung von Gerechtigkeitsfragen vor allem durch Projektgegner*innen (so wurden die Themen Gentrifizierung oder Nichtbeteiligung von Migrant*innen/Benachteiligung migrantischer Interessen für den Protest gegen den Verkehrsversuch instrumentalisiert). Auf der anderen Seite war und ist es explizites Ziel des Projekts, für mehr Gerechtigkeit zu sorgen - für Kinder, für Nicht-MIV-Nutzer*innen des Straßenraums, für mehr Gesundheits- und Klimagerechtigkeit etc. etc. Auch Fragen der Wertschätzung und der Durchsetzung von Partikularinteressen sind Dimensionen, die Gerechtigkeitsfragen berühren. Für die Debatte um mehrdimensionale Gerechtigkeit bzw. Umweltgerechtigkeit ergeben sich daraus relevante Lerneffekte.

Gerechtigkeitsfragen wurden oft mit Fragen verknüpft, welche die **multifunktionale Nutzung des Straßenraumes** (s.o. Kapitel 3) berührten. Das Projekt sieht sich als Beitrag zur multifunktionalen Raumnutzung, aber vor allem mit Bezug zum Nicht-MIV und im Interesse der Anwohner*innen, für oft unterberücksichtigte Gruppen wie Kinder. Im Zentrum des Verkehrsversuchs und des Verkehrskonzepts, das „Neue Nähen“ vorangetrieben hat, steht die (Neben-)Straße als Ort ohne MIV, aber für verschiedene Arten des Nicht-MIV. Es geht um mehr Freiraum für die Nutzung als (Straßen-)Spielplatz und damit als sicherer Aufenthaltsort für Kinder in dicht bebauten Quartieren, aber auch für andere Bewohnergruppen wie Menschen mit eingeschränkter Mobilität, es geht um die Nutzung des öffentlichen Raums als Ort der Begegnung, Kommunikation und Interaktion (Haase 2022). Nicht zuletzt bieten solche Freiräume auch Möglichkeiten für mehr grüne Infrastruktur und Biodiversität, wenn auch nicht in primärer, so doch in ergänzender Funktion. Mit anderen Worten: Die durch Verkehrsberuhigung erreichte neue oder andere Multifunktionalität kann als Beitrag zu einer resilienten Quartiersentwicklung in Zeiten des Klimawandels, neuer baulicher Verdichtungen und potenzieller externer Risiken (z.B. einer neuen Pandemie) verstanden werden. Zieht man die Vorschläge des Memorandums zur urbanen Resilienz (2020) hinzu, das anlässlich der Corona-Erfahrungen entstanden ist, so lassen sich zahlreiche Bezüge zwischen der durch „Neue Nähen“ vorangetriebenen neuen Multifunktionalität im Bereich der Hildegardstraße und den Forderungen nach mehr Resilienz im Quartier finden (z.B. Schmidt et al. 2024).

Zum Schluss: Lokale Projekte zur nachhaltigen Entwicklung im Quartier, zur Verkehrsberuhigung sowie zur Umnutzung des Straßenraums werden Zeit brauchen, um die Bewohner*innen und Anlieger*innen zu überzeugen. Dafür lohnt es sich, auftretende Konflikte auszuhandeln und immer

wieder Beteiligung zu organisieren bzw. zu ermöglichen. So begrenzt das Experiment im Moment und so kurz der Zeitraum der Umsetzung des Verkehrsversuchs auch sein mag, er kann der Anfang oder die Keimzelle für größere und längerfristige Veränderungen sein. Insofern ist es von großer Bedeutung, dass mit dem Beschluss des Leipziger Stadtrates im April 2024 der Weg für eine Fortführung des Konzeptes und eine mögliche Ausweitung geebnet wurde. Der Umbau kann nur gelingen, wenn er von der Mehrheit der Stadtgesellschaft getragen und als Bereicherung bzw. Gewinn an Lebensqualität empfunden wird. Mit dieser Zielsetzung bzw. Prämisse soll die Zukunft der „Neuen Nähen“ in Leipzig gestaltet werden.

Anhang 1: Superblock-Fallbeispiele in Deutschland: Überblick und Vergleich

Kiezblocks Berlin		
Raumbezug	Akteure	Stand der Umsetzung
Beispiele in Berlin: das Nikolaiviertel in Mitte, der Ernst-Thälmann-Park in Prenzlauer Berg, die Swinemünder Straße in Wedding und bald auch der Bergmannkiez in Kreuzberg und das Waldseeviertel in Reinickendorf.	Changing Cities e.V. Viele verschiedenen Initiativen in den Stadtteilen einzelne Initiativen, die sich je um einen Kiezblock bemühen	<ul style="list-style-type: none"> – Einzelne Initiativen in Berlin sind hier aufgelistet und der Stand an dem sich die Umsetzung befindet: https://www.kiezblocks.de/kiezblocks/ – es sind ca. 65 – Beispielprojekte, die bereits (teilweise) umgesetzt sind: – „Ein großer Teil des Graefekiezes ist schon seit vielen Jahren verkehrsberuhigt, es gibt Elemente wie Diagonalsperren, Schwellen auf der Fahrbahn und Fahrradstraßen. Es gibt jedoch kein ganzheitliches Konzept und der Durchgangsverkehr zwischen Urbanstraße und Kottbusser Damm nimmt weiter zu.“ (https://www.kiezblocks.de/graefe/) – Kunger-Kiezblock – beschlossen von der BVV https://www.kiezblocks.de/kunger)
Zielstellung	<p>Kiezblocks selbst ist eine Kampagne von Changing Cities e.V., die bei der Umsetzung von Kiezblock unterstützen will. Dazu gehört Beratung und Unterstützung zur Umsetzung von Kiezblocks (u.a. Sprechstunde) und die Veröffentlichung von Materialien + Tipps (https://www.kiezblocks.de/konzept/)</p> <p>Ziel: 180 Kiezblocks für Berlin: „Ein Kiezblock ist ein Wohngebiet ohne Kfz-Durchgangsverkehr. Durch Maßnahmen wie Durchfahrtssperren, Einbahnstraßen oder Tempolimits wird verhindert, dass Autofahrer*innen einen Kiez nur als Abkürzung nutzen. Stattdessen wird der reine Durchgangsverkehr auf die Hauptstraßen geleitet, wo er gemäß Stadtplanung auch hingehört. Menschen können natürlich weiterhin mit dem Auto in den Kiezblock hineinfahren und alle Gebäude im Kiezblock sind weiterhin für Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Lieferverkehr etc. erreichbar. Dadurch werden Zu Fuß gehen und Rad fahren innerhalb des Kiezes sicherer und angenehmer. Die Zahl der Autos im Kiez sinkt und die frei gewordenen Flächen können von allen und für alles Mögliche genutzt werden: Aufenthaltsplätze, Sitzgelegenheiten, Sport- und Spielplätze, Grünflächen oder Fußgängerzonen und Fahrradstraßen. Auch die Hauptstraßen um einen Kiezblock herum müssen für den Fuß- und Radverkehr sicherer gemacht und die Anwohnenden vor Verkehrslärm und Luftverschmutzung geschützt werden. Das geschieht durch Tempo 30, sichere Radwege und Fußgängerüberwege.“ (Website Changing Cities e.V.: https://www.kiezblocks.de/konzept/)</p> <p>Die Richtlinien zur Errichtung von Superblocks (RAKI) sollen verschiedene Standards und Qualitätsmerkmale festlegen. Diese sind aktuell in einem</p>	

	<p>offenen Beteiligungsprozess zur Diskussion gestellt: https://raki.changing-cities.org/</p> <p>Außerdem wurde ein Citizen Science Tool zur Messung von Durchgangsverkehr entwickelt und ist zur Freien Nutzung verfügbar: https://tools.changing-cities.org/</p>
Weitere Infos zum Prozess	Aktuell werden in der Senatsverwaltung Berlin Leitfäden zur Umsetzung von Superblock erarbeitet, die im Frühjahr 2023 veröffentlicht werden sollten (Informationsstand DIFU-Online Veranstaltung)
Beteiligung	<p>Einbeziehung der Bürger*innen durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mailverteiler zum aktuellen Stand – Veranstaltungen etc., Informationen auf der Website zu aktuellem Geschehen rund um alle möglichen Kiezblockinitiativen in Berlin • Angebot: alle 2 Wochen Sprechstunde “Dr. Kiezblock” (Ihr wollt einen #Kiezblock initiieren und braucht Starthilfe?) • Monatliches Vernetzungstreffen „Kiezblocks-Runde“ mit Input zu kiezblockrelevanten Themen
Weitere Informationen:	<p>Changing Cities e.V.o. J.: Kiezblocks. https://www.kiezblocks.de/kiezblocks</p> <p>Glöckner/Schmidt 2023</p> <p>Bauer/Stein 2022</p> <p>https://www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-bezirk-bessert-fahrradstrasse-nach-zehn-jahren-autoverkehr-nach-4723954.html</p> <p>https://www.tagesspiegel.de/berlin/umbau-der-charlottenstrasse-hat-begonnen-polizei-stoppt-autos-in-der-neuen-fahrradstrasse-in-berlin-mitte-8864935.html</p>

Superbüttel Hamburg		
Raumbezug	Akteure	Stand der Umsetzung
Hamburg überall, doch Schwerpunkt auf dem Bezirk Eimsbüttel – rund um die Apostelkirche, Osterstrasse	Kampagne Kurs Fahrradstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Petition, Aufmerksam machen in der Bevölkerung, noch keine Umsetzung - Stand bei der Stadt unklar
Zielstellung	<p>Kampagne KURS FAHRRADSTADT als „Plattform, welche anderen Hamburger Initiativen, die auf dem Gebiet der Umwelt-, Stadt- und Verkehrsentwicklung aktiv sind, Vernetzung und ein gemeinsames Forum geben möchte.“ (https://kursfahrradstadt.de/ueber-uns/)</p> <p>➔ fordern ein sofortiges Moratorium, um sichere und echte geschützte Fahrradinfrastruktur in Kreuzungsbereichen zu erreichen!</p> <p>Forderungen (zusammengefasst, vollständig hier: https://kursfahrradstadt.de/5-forderungen/):</p>	

	<ol style="list-style-type: none"> 1. inklusive, geschützte Radwege-Infrastruktur - niemand soll vom Radverkehr ausgeschlossen werden (Kinder, ungeübte Radler, Vielradler, Senioren). Eine solche Infrastruktur sorgt automatisch dafür, dass sich alle Radfahrenden sicher fühlen. 2. nachhaltiges Gesamtverkehrskonzept - die Stadt vom motorisierten Individualverkehr entlasten, Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität umzusetzen 3. Errichtung der Fahrradstadt soll ökonomisch nachhaltig erfolgen - Fahrrad-Infrastruktur, die jetzt angelegt wird, sollte für Jahrzehnte bestehen bleiben können; unter Einbezug von (wissenschaftlichen) fundierten Erkenntnissen, übergreifende Stadtplanungskonzepte 4. Fahrradstadt Hamburg als Beitrag zum Klimaschutz- zukünftige Fahrradstadt muss gleichzeitig für Fußgänger und ÖPNV-Nutzer attraktiver werden. Straßenraum zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsteilnehmer (Umweltverbund) prioritär aufzuteilen ist. - massive Attraktivitätssteigerung der Fahrradwegeninfrastruktur 5. Geschwindigkeitsbegrenzungen - Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit erhöht Sicherheit, Beitrag zum Lärmschutz, zur Feinstaubreduzierung sowie zu einem insgesamt ruhigeren Verkehrsfluss
Weitere Infos zum Prozess	<p>Siehe Glöckner/Schmidt 2023</p> <p>„Beim Online-Barcamp des Bezirksamts zur Entwicklung des Klimaschutzkonzepts für Eimsbüttel haben wir Superbüttel vorgestellt. Mit den Bezirksfraktionen sind wir im Gespräch und hoffen, dass es nun zu Anträgen und damit konkreten Aufträgen für die Verwaltung kommt.“</p> <p>Petition an den Oberbürgermeister —> Siehe 5 Forderungen</p>
Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> - Online-Umfrage im Viertel: 1.206 Teilnehmer*innen —> Ergebnisse der Umfrage: Kurs Fahrradstadt (2022): Superbüttel Umfrage-Ergebnisse. Zeit der Bedenken ist vorbei. https://kursfahrradstadt.de/superbuettel-umfrage-ergebnisse-zeit-der-bedenken-und-aber-ist-vorbei-kurs-fahrradstadt-hamburg - Einbezug der Anwohner*innen per Petition
Weitere Informationen:	<p>Glöckner/Schmidt 2023</p> <p>Umfangreicher Verkehrswende - Fakten-Pool: https://kursfahrradstadt.de/linksammlung-studien/</p> <p>Viele Nennungen der Initiative v.a. In Hamburger Nachrichtenmagazinen – hier ersichtlich: https://kursfahrradstadt.de/presse/</p> <p>https://www.eimsbuetteler-nachrichten.de/fahrradzone-umfrage-ergebnisse-grindel-kurs-fahrradstadt/</p> <p>Grindelhof-Anwohner*innen bereit für Fahrradzone!: Wir präsentieren alle Ergebnisse unserer Umfrage zur Fahrradzone im Grindelviertel.: https://kursfahrradstadt.files.wordpress.com/2023/02/2023-02-12-pm-ergebnis-praesentation-grindelhofumfrage-kurs-fahrradstadt.pdf</p> <p>Wie Hamburg-Eimsbüttel ein kleines Barcelona werden will - Lena Frommeyer - 29.04.2021: https://www.spiegel.de/auto/fahrrad-statt-auto-wie-hamburg-eimsbuettel-ein-kleines-barcelona-werden-will-a-93acabcc-a529-4dfd-ae20-7e4868a58a91</p>

	Kurzes Video (3 min. – November 2022) https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hamburg_journal/Superbuettel-Fuer-mehr-Wir-in-Eimsbuettel-Themenwoche-2022,hamj128650.html
--	--

Heinerblocks Darmstadt		
Raumbezug	Akteure	Stand der Umsetzung
Lichtenbergblock/ Lichtenbergplatz im Martinsviertel	Bürgerinitiative Heinerblocks, Kernteam (auf Website ersichtlich) – unterstützt durch die größere Initiative „Klimaentscheid Darmstadt“ (https://klimaentscheid-darmstadt.de)	Petition der Stadt übergeben [aktueller Stand unklar]
Zielstellung	<ul style="list-style-type: none"> - „Autoarmes Quartier“, nicht autofrei, Verkehrsberuhigung - Durchgangsverkehr fernhalten - mehr Platz für Fußverkehr, Radverkehr mehr - Platz für Freizeitaktivitäten Spielplätze, Gastronomie, Raum zum Entspannen - alle im Quartier lebenden Menschen können auf kurzen und sicheren Wegen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ÖPNV ihre Grundbedürfnisse abdecken; Barrierefreiheit auf Bürgersteig - andere Perspektiven auf wohnviertel unterstützen: grüner, ruhiger, leiser und mehr Raum für Menschen. - Auch gefordert: Sharing Angebote ausbauen, Carsharing und Cargobike-Sharing ergänzend anbieten <p>Vorgeschlagene Maßnahmen u.a.: Diagonalsperren, Parkraumbewirtschaftung (von Stadt bereits geplant), Höchstgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit reduzieren (wichtig: Beschilderung und bauliche Anpassung der Straße), Verengungen der Fahrspur, Aufpflasterungen (stellenweises Anheben der Fahrbahn auf Gehwegniveau), Schwellen auf der Fahrbahn</p> <p>Desweiteren: Entsiegelungen, Hochbeete, Müllsammelstellen und Ladezonen f. Lieferungen, Müllabfuhr</p> <p>(https://www.instagram.com/p/CnmBB0KN_qa/)</p>	
Weitere Infos zum Prozess	<ul style="list-style-type: none"> • „Die Stadt beabsichtigt die Erprobung eines autoarmen Bestandsquartiers“, bestätigt Darmstadts Mobilitätsdezernat Michael Kolmer (Grüne) im Gespräch mit dem hr. So steht es auch im Koalitionsvertrag von Grünen, CDU und Volt.“ • Entwürfe der Bürgerinitiative Heinerblocks liegen vor • Vorauss. wissenschaftlich begleiteten Verkehrsversuch frühestens Sommer 2023 für vorauss. 1 Jahr, zeitgleich mit neuer Parkraumbewirtschaftung 	
Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> • Petition, von 2.075 Menschen unterschrieben, wurde den politischen Institutionen übergeben (2022) • Straßenfest(e) mit temporärer Starssensperre (Sommer 2022) „Martin macht Platz“ 	

Quellen:	<p>https://heinerblocks.de/projekt/</p> <p>Moering, Julian (2022): Autoarmes Bestandsquartier Darmstadt plant Hessens ersten "Superblock". Hessenschau, 17.07.22, https://www.hessenschau.de/gesellschaft/autoarmes-bestandsquartier-darmstadt-plant-hessens-ersten-superblock,autoarmes-bestandsquartier-100.html</p> <p>Superblocks in Darmstadt - Stadtparlament hat Hessens ersten Superblock beschlossen. https://www.ffh.de/nachrichten/hessen/suedhessen/330822-darmstadt-will-superblocks-kuenftig-weniger-platz-fuer-autofahrer.html</p> <p>Antrag der Fraktionen Bü 90/Grüne, CDU und Volt vom 5. September 2022 betr. Verkehrsversuch 'Superblocks für Darmstadt': https://darmstadt.more-rubin1.de/meeting.php?id=ni_2022-Bau-117&agenda_item=ni_2022-Bau-117%7C10220809100049%7C1&datum_von=2006-01-11&datum_bis=2022-12-13&kriterium=be&suchbegriffe=superblock&select_gremium=&select_koerpererschaft=&richtung=ASC</p> <p>https://www.hessenschau.de/gesellschaft/autoarmes-bestandsquartier-darmstadt-plant-hessens-ersten-superblock,autoarmes-bestandsquartier-100.html</p> <p>https://www.p-stadtkultur.de/heinerblocks-autos-nur-noch-als-gaeste-im-viertel/</p> <p>Website des Klimaentscheid Darmstadt: https://klimaentscheid-darmstadt.de/heinerblocks/</p> <p>https://klimaentscheid-darmstadt.de/heinerblocks-kickoff/</p>
-----------------	--

Stuttgart		
Raumbezug	Akteure	Stand der Umsetzung
Augustenstraße, Stuttgart-West	Initiative Superblock West Inzwischen auch die Stadt Stuttgart (?)	Die Umsetzung soll anscheinend erst einmal erprobt werden, inzwischen ist sie auf Frühjahr 2024 verlegt mit einer Probephase für 2 Sommer
Zielstellung	„Freund*innen und Nachbar*innen einfach vor der Haustür treffen, zum gemeinsamen Genießen einer Pause im Schatten eines Baumes. Ein Platz zum Spielen für Kinder oder zum Verweilen für Ältere. Direkt vor der Tür auf einer Bank die Seele baumeln lassen. Im Superblock kommt die Nachbarschaft zusammen.“ (https://www.superblock-west.de)	
Weitere Infos zum Prozess	Von der Initiative vorgeschlagene/skizzierte Schritte - TEMPORÄRE VORBEREITUNGSPHASE: Beginn mit "Pop-up"-Superblock im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche (16.-22.09.2021) inklusive einer Einrichtung der Diagonalsperren und Schleifenstraßen. Aufnahme der Maßnahme in den Stuttgarter Doppelhaushalt 2022/23.	

	<ul style="list-style-type: none"> - PHASE 1: VERKEHRLICHE MAßNAHMEN (FUNKTIONALER SUPERBLOCK) Ersetzen der temporären Einrichtungen durch bauliche Maßnahmen. Frühe Sichtbarkeit durch Umbau einzelner Straßenabschnitte. Abschluss: ca. 2023 - PHASE 2: GESTALTERISCHE MAßNAHMEN (URBANER SUPERBLOCK): Umgestaltung der kompletten Straßenzüge. Einrichten verkehrsberuhigter Bereich. Abschluss: ca. 2025 <p>(https://www.superblock-west.de/superblock/)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausstellung: Re-imagining your Neighborhood – Visionen für den Stuttgart West Superblock. (Mobilitätswoche 2021): „Visions für den Stuttgart West Superblock ist eine interaktive Ausstellung, die Untersuchungen und Ideen von Studierenden der Universität Stuttgart zusammenführt und Möglichkeiten für den geplanten Superblock rund um die Augustenstraße im Stuttgarter Westen auslotet.“ (https://www.superblock-west.de/aktuell/) – Arbeit mit Karten - Kritische Stimmen: Angst vor Party-Zone
Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> - Zweiwöchentliche offene Treffen des Projektteams, offen für Interessierte - Anwohner*innengespräche – organisiert von der Initiative oder auch von Seiten der Stadt aus: „Informationsveranstaltung der Stadt Stuttgart zum geplanten Superblock 2023 - am Sonntag, den 18. September 2022 um 11:30 Uhr - Alle Anwohnenden und Interessierte sind herzlich eingeladen, sich über den Verkehrsversuch „Superblock West“ zu informieren, der ab dem Frühjahr 2023 für ca. ein Jahr auf der Augustenstraße eingerichtet wird.“ https://www.superblock-west.de/aktuell/ - Dokumentation über Beteiligungsformate auf der Website - Umfrage der Anwohner*innen im Kontext der Stuttgarter Mobilitätswoche 2021
Quellen:	<ul style="list-style-type: none"> • Glöckner/Schmidt 2023, • https://www.superblock-west.de/ • „Das autoarme Quartier kommt später – aber dafür richtig lange Julia Bosch 29.03.2023“ https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.superblock-im-stuttgarter-westen-das-autoarme-quartier-kommt-spaeter-aber-dafuer-richtig-lange.462506bd-42a3-4060-b85a-af2b5feaa9a9.html?reduced=true

Wiesbaden		
Raumbezug	Akteure	Stand der Umsetzung
Rheingauviertel Weitere Vorschläge für Mitte, Dichterviertel, Westend	Vereins "Wiesbaden neu bewegen"	Aktuell unklar
Zielstellung/Hintergrund	Probleme wahrgenommen <ul style="list-style-type: none"> • Durchgangsverkehr • Mangel an Park- und Grünflächen zur Naherholung 	

	<ul style="list-style-type: none"> • dichte Bebauung (Hinterhäuser statt Hintergärten) und beengte Wohnverhältnisse (teils kleine Wohnungen, keine Balkone oder Terrassen)
Weitere Infos zum Prozess	<p>Stufenplan für Rheingauviertel erarbeitet durch „Wiesbaden neu bewegen e.V.“</p> <p>Leitsätze</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bestehende Hauptverkehrsstraßen bleiben unangetastet 2. Superblockviertel sollten von Hauptstraßen umgeben sein, idealerweise mit ÖPNV Anbindung 3. Es soll nicht bloß ein Wunschendzustand erarbeitet werden, sondern ein Stufenplan, der praktikabel ist und schnell erste Umsetzungen/Erfolge möglich macht 4. Durchgangsverkehre unmöglich machen: Dies ist ein Grundgedanke der Superblock-Idee. Aus einer Richtung in ein Wohngebiet einfahrendem Kraftverkehr soll die Ausfahrt nur dorthin möglich sein 5. (Bis auf wenige Ausnahmen) Umstellung auf Einbahnstraßen (für Kraftverkehr) in den Superblöcken: für mehr Sicherheit und für Platzgewinn 6. Veränderung der Fahrtrichtungen von (bestehenden wie neuen) Einbahnstraßen (als Hilfsmittel zur Verhinderung von Durchgangsverkehren) 7. Nutzung auch von Pollern/Barrieren, um Fahrräder und Fußgänger weiter durch zu lassen, aber Kraftverkehr bestimmte Fahrtwege zu versagen“ (https://wiesbaden-neu-bewegen.de/superblock-2-unser-konzept) <p>- Es fanden drei „Superblock-Sonntage“ statt, angeregt vom Jugendparlament, „in dessen Rahmen drei Quartiere für einen Tag zu autofreien Quartieren umgestaltet wurden. [...] Konkrete Pläne für permanente Superblocks gebe es derzeit zwar nicht, allerdings erklärt die neue Stadtregierung aus Grünen, SPD, Linken und Volt in ihrem Kooperationsvertrag ausdrücklich die Absicht, "geeignete Quartiere" in Superblocks umwandeln zu wollen.“ (https://www.hessenschau.de/gesellschaft/autoarmes-bestandsquartier-darmstadt-plant-hessens-ersten-superblock,autoarmes-bestandsquartier-100.html)</p> <p>- In Planung: lokale Ortsbeiräte und andere Gremien in Kenntnis setzen</p>
Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> - [Bei Recherche nicht direkt gefunden] - Hinweis zu Idee: Workshops mit Anwohnerinnen, um Input einzubinden, konzept zu verfeinern und an den jeweiligen Standort anzupassen.
Quellen:	<p>https://wiesbaden-neu-bewegen.de/superblock-3-vorschlag-rgv/</p> <p>https://www.hessenschau.de/gesellschaft/autoarmes-bestandsquartier-darmstadt-plant-hessens-ersten-superblock,autoarmes-bestandsquartier-100.html)</p>

Auch in Köln gibt es eine zivilgesellschaftliche Initiative zur Etablierung eines begrünten und verkehrsberuhigten Superblocks im Gebiet Winzerveedel; im Mai 2023 wurde eine Bürgereingabe an den Stadtrat eingereicht und über sie soll im April 2024 beraten werden (<https://www.superblock-winzerveedel.de/>, Zugriff am 29.4.2024).

Literatur

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC) (2021). InnoRAD. Stadtentwicklung und Radverkehr: Die besten internationalen Ideen.
- Ajuntament de Barcelona (2022). Supermanzana de Sant Antoni. El programa de supermanzanas en Sant Antoni. Verfügbar: <<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/sant-antoni#>, abgerufen am 10.07.2022.
- Aldred, R., Verlinghieri, E., Sharkey, M., Itova, I., & Goodman, A. (2021). Equity in new active travel infrastructure: A spatial analysis of London's new Low Traffic Neighbourhoods. *Journal of Transport Geography*, 96, 103194. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103194>.
- Allianz der freien Straße (2022). Manifest der freien Straße. Berlin: jovis.
- Arnstein, S. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Planning Association*, 35 (4), 216–224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>.
- Auf die Straße, fertig, los! Ideen für mehr urbane Praxis. Superbuch für Stadtmachen und koproduktive Allianzen in der Stadtentwicklung am Beispiel von Superblocks als Konzept eines Straßenraums, der für alle zugänglich ist. (Handbuch des Projekts „Neue Nähen“, https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Projekte/Pilotprojekt/Post-Corona-Stadt/leipzig_neue_naehe.html).
- Bauer, U.; Stein, T. (2022). Kiezblocks für Berlin: Mehr als nur Poller! *Difu Berichte* Berichte 1/2022: 6-7.
- Boeck, S. de 2022: Barcelonas Superblocks und die Rückgewinnung des öffentlichen Raums. In: *dérive - Zeitschrift für Stadtforschung* (89), S. 16–25.
- Boenisch, N., Muschenich, D. (2024). Politik der Poller. *Verkehrswende in Städten*, taz, <https://taz.de/Verkehrswende-in-Staedten/!6008426/>, Zugriff am 20.5.2024.
- Braker, B. (2023). Who owns the street?: The cases of Lange Reihe and Steindamm in Hamburg. In A. Martire, B. Hausleitner, J. Clossick (Eds.), *Everyday Streets: Inclusive approaches to understanding and designing streets* (pp. 65–88). UCL Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv32bm0wp.11>.
- Brunnengräber, A. (2022). Mobilität, Verkehr und Automobilität in der sozial-ökologischen Transformation. In D. Gottschlich, S. Hackfort, T. Schmitt, U. von Winterfeld (Hrsg.), *Edition Politik* (1. Aufl., Bd. 110, S. 227–234). transcript Verlag. <https://doi.org/10.14361/9783839456279-019>
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.). (2020). *Glossar gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung*. Bonn.
- Bundesministerium des Innern – BMI (2021). Memorandum “Urbane Resilienz“ - Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt. Berlin. https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/bauen/wohnen/urbane-resilienz.pdf?__blob=publicationFile&v=5, Zugriff am 17.6.2023.
- Cairns, S., Atkins, S., Goodwin, P. (2002). Disappearing traffic? The story so far. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers, Municipal Engineer* 151, März 2002, Ausgabe 1, 13–22.
- Chambers, J.F. et al. (2022). Co-productive agility and four collaborative pathways to sustainability transformations, *Global Environmental Change* 72, 102422.

- Changing Cities e.V. o. J.: Kiezblocks. Verfügbar: <https://www.kiezblocks.de/kiezblocks>, Zugriff am 13.6.2023.
- Christmann, G. B. (2020). Introduction: Struggling with innovations. *Social innovations and conflicts in urban development and planning. European Planning Studies*, 28(3), 423–433. <https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1639396>.
- Cote, M., & Nightingale, A. J. (2012). Resilience thinking meets social theory: Situating social change in socio-ecological systems (SES) research. *Progress in Human Geography*, 36(4), 475-489. <https://doi.org/10.1177/0309132511425708>.
- Deutsches Institut für Urbanistik (2024). Superblocks – zwischen Verkehrsberuhigung und nachhaltiger Transformation des öffentlichen Raumes: Ergebnisse des Forschungsprojektes TuneOurBlock. <https://doi.org/10.34744/nmy-rq95>.
- Drobek, S., Tran, M.-C. (2017). Temporäre urbane Interventionen in der Stadtplanungspraxis. In J.-L. Reiner mann/F. Behr (Hrsg.). *Die Experimentalstadt*, Wiesbaden: Springer, 95–114. https://doi.org/10.1007/978-3-658-14981-9_6.
- Dziek an, K., Riedel, V., Mocz ek, N., Daubitz, S., Keßler, S., Kettner, S.,/Abraham, M. (2015). *Evaluation zählt: Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung*. Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-zaehlt-ein-anwendungshandbuch-fuer-die>.
- Eggimann, S. (2022). The potential of implementing superblocks for multifunctional street use in cities. *Nature Sustainability*, 5(5), 406–414. <https://doi.org/10.1038/s41893-022-00855-2>.
- El-Mafaalani, A. (2017). *Das Integrationsparadox*, Kiepenheuer & Witsch.
- Frago, L., Graziano, T. (2021). Public space and the green city: Conflictual narratives of the superblock programme in Poblenou, Barcelona. *Journal of Urban Regeneration/Renewal*, 15(1), 113–128.
- Franz, Y., Heintel, M. (2022). Kooperative Stadt- und Regionalentwicklung – eine Einleitung. In Y. Franz, Heintel, M. (Hrsg.). *Kooperative Stadt- und Regionalentwicklung*, facultas, 15–22. <https://doi.org/10.36198/9783838558806>.
- Frey, H. Graser, A. Leth, U. Lorenz, F. Millonig, A. Müller, J. Richter, G. Rudloff, C. Sandholzer, F. Wieser, G. (2020). *Potenziale von Superblock-Konzepten als Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere*. Wien: Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), *Berichte aus Energie- und Umweltforschung*, 42/2020). https://nachhaltigwirtschaften.at/resources/sdz_pdf/schriftenreihe-2020-42-superbe.pdf.
- Gehl, J.(2015). *Städte für Menschen*, Berlin.
- Glöckner, J., Schmidt, A. (2023). Superblocks translated – Erfahrungen mit der nachhaltigen Transformation öffentlicher Räume in Deutschland. *Forum Wohnen/Stadtentwicklung*, 2/2023, 93–98.
- Goossens, C., Oosterlynck, S., Bradt, L. (2020): *Livable Streets? Green Gentrification and the Displacement of Longtime Residents in Ghent, Belgium*. *Urban Geography* 41(4), 550-572.
- Großmann, K. (2018): *Just City*, In: Rink, D., Haase, A. (Hrsg.): *Handbuch Stadtkonzepte*, Verlag Barbara Budrich, UTB, S. 169-192.

- Großmann, K., Roskamm, N., Budnik, M., Haase, A., Hedtke, C., Kersting, N., Krahmer, A., Messerschmidt, S., Müller, J. D./Resch, S. (2021). Konflikte als Hoffnungsträger. Auseinandersetzungen um die postmigrantische Stadtgesellschaft. *Neue Politische Literatur*, 66, 305–322. <https://doi.org/10.1007/s42520-021-00390-y>.
- Haase, A., Bedtke, N., Begg, C., Gawel, E., Rink, D., Wolff, M. (2018). On the connection between urban sustainability transformations and multiple societal crises, In: Kabisch, S., Koch, F., Gawel, E., Haase, A., Knapp, S., Krellenberg, K., Zehnsdorf, A. (eds.). *Urban Transformations - Sustainable urban development towards resource efficiency, quality of life and resilience*, Future City Series, Springer, 61-76.
- Haase, A. (2022). Grüne Freiräume in Ankunftsquartieren – Chancen und Herausforderungen, In: Kost, S., Petrow, C.A. (Hrsg.): *Kulturelle Vielfalt in Freiraum und Landschaft*, Springer, 165-188.
- Haase, A., Schmidt, A. (2024). Impulse für eine kritische Debatte zur resilienten Stadtentwicklung am Beispiel der grünen Gentrifizierung. In: Kabisch, S., Rink, D., Banzhaf, E. (Hrsg.): *Die resiliente Stadt: Konzepte, Konflikte, Lösungen*. Springer, 39-54.
- Haase, A., Schmidt, A. (2021). Grüne Gentrifizierung. Eine neue Herausforderung für nachhaltige Stadtentwicklung. In: Glatter, J., Mießner, M. (Hrsg.). *Gentrifizierung und Verdrängung. Aktuelle theoretische, methodische und politische Herausforderungen*, Bielefeld: transcript, <https://doi.org/10.1515/9783839455821-017>, 333–352.
- Haase, A., Schmidt, A., Rink, D., Kabisch, S. (2020). Leipzig's inner east as an urban arrival space? Exploring the trajectory of a heterogeneous inner-city neighbourhood in an East German city. *Urban Planning*, 5 (3), 89–102. <https://doi.org/10.17645/up.v5i3.2902>.
- Haase, D. (2018). Grüne Stadt, In: Rink, D., Haase, A. (Hrsg.). *Handbuch Stadtkonzepte*, Verlag Barbara Budrich, UTB, 151-168.
- Hardinghaus, M., Cyganski, R., Heldt, B., Wolf, C., Pfeifer, F. (2023). Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums Ein Blick in die deutsche und europäische Praxis. Umweltbundesamt. <https://elib.dlr.de/194244>.
- Holm, A. (2018). Recht auf die Stadt, In: Rink, D., Haase, A. (Hrsg.). *Handbuch Stadtkonzepte*, Verlag Barbara Budrich, UTB, S. 339-35.
- Humann, M., Polinna, C. (2020). Planungsprozesse. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.). (2020). *Glossar gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung*. Bonn.
- Jarass, J., v. Schneidmesser, D. (2021). *Offene Straßen: pandemieresiliente öffentliche Stadträume*. Berlin. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin – Abteilung Bauen, Planen und Facility Management.
- Kiezblocks (Hrsg.). (o.J.). Faktencheck. Verfügbar unter: <https://www.kiezblocks.de/konzept/faktencheck/>, Zugriff am 8.6.2023.
- Kuhlicke, C., Pöbneck, J. & Rink, D. (2024). Wie halten Sie es mit der Resilienz? Kommunale Perspektiven auf ein aktuelles Stadtkonzept. *vhw-Schriftenreihe Nr. 47*, Berlin.
- Lawrence M, Homer-Dixon T, Janzwood S, Rockstöm J, Renn O, Donges JF (2024). Global polycrisis: the causal mechanisms of crisis entanglement. *Global Sustainability* 7 (6), doi:10.1017/sus.2024.1.

- Martire, A., Hausleitner, B., Clossick, J. (Hrsg., 2023). *Everyday steets. Inclusive approaches to understanding and designing streets*, UCL Press. (Open Access Download unter <https://www.uclpress.co.uk/products/211170>).
- BMI/Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2021). *Memorandum Urbane Resilienz. Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt*, Frankfurt am Main/Leipzig.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. und Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities, *Smart Cities* 4 (1), 93–111.
- Moore, M.-L., Riddell, D., Vocisano, D. (2015). Scaling Out, Scaling Up, Scaling Deep: Strategies of Non-profits in Advancing Systemic Social Innovation. *Journal of Corporate Citizenship* 58, 67–84. <https://doi.org/10.9774/GLEAF.4700.2015.ju.00009>.
- Mueller, N.; Rojas-Rueda, D., Khreis, H., Cirach, M., Andrés, D., Ballester, J. et al. (2020). Changing the urban design of cities for health: The superblock model. In: *Environment International* 134, 105132. DOI: 10.1016/j.envint.2019.105132.
- Mullis, D. (2024). *Der Aufstieg der Rechten in Krisenzeiten. Die Regression der Mitte*, Reclam.
- Nello-Deakin, S. (2022). Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona, *Case Studies on Transport Policy* 10 (4), 2430-2442.
- Poths, L., Schulze, C., Soroceanu, M. (2023). Analysis of Civic Engagement in Superblock Projects as Examples of Just Urban Transitions, Master “Sustainable Development” year 1, WS 2023/24, Module: Basics of Sustainability, Seminar Urban Geography, University Graz.
- Riechel, R. (2020.) *Quartiersebene als Infrastrukturverbund – Klimaschutzpotenziale und Synergien mit dem Umweltschutz*. Berlin, Deutsches Institut für Urbanistik.
- Schmidt, A., Haase, A. (2023). „Wir schließen Straßen, um sie zu öffnen!“ Städtische Koproduktion und Umgestaltung des Straßenraums in Leipzig. In: Uni Wien (Hrsg.): *University Society Industry*, Band 12: Partizipation: Das Zusammenwirken der Vielen für Umwelt, Wirtschaft und Demokratie, 171-188.
- Schmidt, A., Haase, A., Kabisch, S., Pöbneck, J. (2024). Quartier und urbane Resilienz: Themenfelder, Befunde und Forschungsbedarf. In S. Kabisch, D. Rink/E. Banzhaf, E. (Hrsg.), *Die resiliente Stadt: Konzepte, Konflikte, Lösungen*. Springer, 73-90.
- Schubert, S., Eckert, K., Dross, M., Michalski, D., Preuß, T./Schröder, A. (2022). *Dreifache Innenentwicklung. Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung*. Umweltbundesamt.
- v. Schneidmesser, D. (2023). Kiezblocks in Berlin – partizipativ nachhaltige Stadträume entwickeln. *Geographische Rundschau* 4, 16–22.
- v. Schneidmesser, D., Kirby, N. (2022). Kiezblocks – Stadtgestaltung Top-down oder Bottom-up? Blog des Forschungsinstituts für Nachhaltigkeit IASS, 10.02.2022. <https://www.rifs-potsdam.de/de/blog/2022/02/kiezblocks-top-down-oder-bottom-up>, Zugriff am 8.6.2023.
- stadt:pilot 24, Dezember 2023 (Hrsg. BMWSB), Berlin.
- Straßburger, G., Rieger, J. (Hrsg., 2014). *Partizipation kompakt. Für Studium, Lehre und Praxis sozialer Berufe*. Beltz Juventa.

- Thomas, A., Aldred, R. (2024). Changes in motor traffic in London's Low Traffic Neighbourhoods and boundary roads. *Case Studies on Transport Policy*. Volume 15, March 2024, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X23001785>.
- Vettori, B. (2022). Platz da! Das öffentliche Wohnzimmer vor der eigenen Haustüre. In Y. Franz/M. Heintel (Hrsg.), *Kooperative Stadt- und Regionalentwicklung* (S. 449–471). facultas. <https://doi.org/10.36198/9783838558806>.
- Weber, B., Gies, J., Hertel, M., Ratz, P. (2022). Klimagerechte Stadt- und Mobilitätsentwicklung: Von europäischen Städten lernen. Deutsches Institut für Urbanistik.
- Willinger, S. (2014). Governance des Informellen. *Planungstheoretische Überlegungen. Informationen zu Raumentwicklung*, 2/2014, 147–156.
- Wollmer, C. (2024). Die intersektionale Perspektive und Gender Planning im urbanen Transformationskontext. Eine qualitative Studie mit Frauen aus muslimisch geprägten Herkunftsländern in Relation des Superblock-Projekts in Leipzig. Unveröff. Masterarbeit, Universität Leipzig, Institut für Geographie.
- Yang, X., McCoy, E., Hough, K., & De Nazelle, A. (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>.
- Yuana, S. L. et al. (2020). A dramaturgy of critical moments in transition: Understanding the dynamics of conflict in socio-political change, *Environmental Innovation and Societal Transitions* 37, 156–170.
- Zimmermann, K.; Zimmermann, L. 2020. Nachhaltigkeitseffekte durch Smart Cities am Beispiel der Superblocks in Barcelona. In: *jmv* (5), 35–43. DOI: 10.34647/jmv.nr5.id38.
- 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. In: *Cities* 99, 1–12. DOI: 10.1016/j.cities.2020.102613.

Helmholtz –Zentrum für
Umweltforschung – UFZ
Permoserstraße 15
04318 Leipzig
www.ufz.de