



Johannes Glöckner, Anika Schmidt

Superblocks translated

Erfahrungen mit der nachhaltigen Transformation öffentlicher Räume in Deutschland

Die sogenannten „Superblocks“ haben sich in Barcelona als eine erfolgsversprechende Strategie zur nachhaltigen Transformation öffentlicher Räume erwiesen, und auch hierzulande findet die Idee zunehmende Aufmerksamkeit. In zahlreichen Städten fordern zivilgesellschaftliche Initiativen die Umgestaltung von Quartieren und Straßenräumen nach dem Vorbild Barcelonas. Trotz nachweislich positiver Wirkungen, u. a. in Bezug auf Gesundheit, Stadtklima und soziales Miteinander, ist die Adaption und Umsetzung von Superblocks in Deutschland mit Herausforderungen verbunden. Anhand von vier Superblockinitiativen werden unterschiedliche Strategien und Hemmnisse bei der Transformation persistenter Raumnutzungen und kommunale Handlungsspielräume im Sinne einer nachhaltigeren Stadtentwicklung aufgezeigt.

Was sind Superblocks und welche Wirkung können sie entfalten?

In seiner ursprünglichen aus Barcelona bekannten Form ist ein „Superblock“ ein Zusammenschluss mehrerer zusammenhängender Wohnblöcke eines Quartiers. Durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung wird der motorisierte Straßenverkehr aus diesen Superblocks heraus auf Hauptstraßen am Rand des Gebiets umgeleitet. Innerhalb des Superblocks werden beispielsweise Diagonalsperren¹ errichtet und Einbahnstraßen geschaffen. Der Durchgangsverkehr wird dadurch stark reduziert, ist aber für Anwohnende sowie z. B. Müllabfuhr und Rettungsdienste weiterhin möglich. Ehemals ausschließlich dem (Auto-)Verkehr vorgehaltene Flächen werden als öffentliche Räume mit unterschiedlichen Funktionen qualifiziert.

Superblocks können als ein strategischer Ansatz der Stadtentwicklung verstanden werden, mit dem eine Vielzahl von Themen adressiert werden, wie die Förderung nachhaltiger Mobilität (Fuß- und Radverkehr), die Verringerung klima- und gesundheitsschädlichen Verkehrs, Begrünung zur Förderung des menschlichen Wohlbefindens und für Klimaanpassung oder die Etablierung neuer öffentlicher Räume. Somit kann mit dem Ansatz ein Beitrag zur Entwicklung einer gemeinwohlorientierten und ökologisch nachhaltigen Stadt geleistet werden. Superblocks sind damit ein potenzieller Baustein eines städtischen Planungsverständnisses, das verstärkt wieder den Menschen in den Mittelpunkt rückt (vgl. Rueda 2019; Mueller et al. 2019). Sie sind allerdings nicht auf die Umgestaltung von Straßenräumen zu reduzieren. Häufig werden in einem mehrstufigen Umsetzungsprozess Lösungen durch temporäre Interventionen (taktischer Urbanismus) und unter Einbindung lokaler Akteure erprobt, bevor es zur baulichen Realisierung kommt. Diese partizipativen Prozesse eröffnen Beteiligungs- und Kooperationsmöglich-

keiten zwischen Zivilgesellschaft, städtischen Verwaltungen und Politik, wodurch sie das Potenzial haben, Transformationsprozesse auf verschiedenen gesellschaftlichen Ebenen anzustoßen (vgl. Zografos et al. 2020, S. 6).

In Barcelona beschloss die Stadtverwaltung die Umsetzung von 503 Superblocks im gesamten Stadtgebiet – vorrangig, um der überdurchschnittlichen Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch den motorisierten Verkehr zu begegnen. Im Stadtteil „Poblenou“ wurde 2016 ein erstes Pilotvorhaben gestartet. Inzwischen weist die Website der Stadtverwaltung 12 weitere in Planung oder Umsetzung befindliche Superblockprojekte in verschiedenen Stadtvierteln aus (vgl. Ajuntament de Barcelona 2023, Stand: März 2023).

Für das Gebiet des Pilotprojekts konnte im Rahmen einer wissenschaftlichen Evaluation die Absenkung der Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung um 33 bzw. 4 Prozent in Folge der Maßnahmen nachgewiesen werden. Die durchschnittliche Lärmbelastung ging um 6 Dezibel und die Fahrzeugdichte um 300 Prozent zurück (vgl. BMK 2020, S. 26 f.). Die „neuen“ öffentlichen Räume sind in Hinblick auf ihre Aufenthaltsqualität und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten qualifiziert und können soziale Interaktionen befördern. Modellberechnungen zeigen, dass die Umsetzung der geplanten Superblocks in Barcelona positive Auswirkungen auf die Gesundheit und Lebenserwartung der Anwohnenden hätten (vgl. Mueller et al. 2019, S. 10).

Dennoch war der erste Umsetzungsversuch auch von kontroversen Auseinandersetzungen in der Öffentlichkeit und Politik begleitet. Besonders das stark top-down-orientierte Vorgehen der Stadtverwaltung und die mangelnde Einbindung der Anwohnenden lösten Kritik aus. Zudem zeigte sich eine Diskrepanz in der Akzeptanz zwischen Bewohnerinnen und Bewohnern im Inneren und am Rand des Superblocks (vgl. Boeck 2022, S. 17). Darauf hat die Stadtverwaltung in späteren Superblockprozessen durch eine stärkere Beteiligung der Anwohnenden und einem erweiterten Quar-

¹ Diagonalsperren sind diagonal angelegte Barrieren auf einer Kreuzung, die den motorisierten Verkehr nur abbiegen lassen, für Fuß- und Radverkehr jedoch durchlässig sind. Sie sind damit eine Möglichkeit sogenannter modaler Filter.

tiersfokus reagiert. Grundsätzlich ist es jedoch bei einem top-down-gesteuerten Ansatz des taktischen Urbanismus geblieben (vgl. ebd., S. 23). In ihrer Analyse verwiesen Zografos et al. (2020, S. 9) 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 stärker ihre Positionierung im internationalen Städtewettbewerb hätten die Umsetzung des ersten Superblocks befördert. Um sich in diesem Wettbewerb als Vorreiter zu behaupten – so de Boeck (2022, S. 18) –, habe die Stadt Barcelona das Instrument des taktischen Urbanismus zur Innovationsstrategie erhoben und sieht Superblocks seither als einen Bestandteil zu ihrer Umsetzung.

Superblocks in Stuttgart, Hamburg, Leipzig und Berlin

Zahlreiche Initiativen in Deutschland nehmen sich die Erfahrungen mit Superblocks in Barcelona zum Vorbild. Die „Übersetzungen“ des strategischen Ansatzes sowie die Herangehensweisen zur Umsetzung unterscheiden sich je nach Initiative und lokalem Kontext. Einige dieser Initiativen werden im Folgenden vorgestellt.

Stuttgart: „Superblock-West“

Die Initiative „Superblock-West“ in Stuttgart wurde im Februar 2021 von Bewohnerinnen und Bewohnern des Bezirks und Mitgliedern der bestehenden „Quartierswerkstatt Augustenstraße“ gegründet. Vorangegangen war eine Veranstaltung der lokalen Ortsgruppe der Partei Bündnis 90/Die Grünen und ihres Arbeitskreises „Mobilität“, bei der die Idee eines Superblocks im Bezirk Stuttgart-West vorgestellt wurde. Die Umsetzungsidee der Stuttgarter Initiative

sieht eine entschleunigte Verkehrsführung in der zentralen Augustenstraße vor: der motorisierte Durchgangsverkehr soll in Einbahnstraßen umgeleitet werden, die direkt wieder aus dem Superblock herausführen. In der Augustenstraße und ihren Nebenstraßen sollen Parklets, Bäume, Sitzgelegenheiten und Fahrradparkplätze installiert werden, um die Aufenthaltsqualität in dem Gebiet zu erhöhen und es zu einem lebenswerteren Raum in der Stadt zu machen.

Im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche 2021 wurde die Idee des Superblock-West erprobt. Die Aktionswoche wurde durch zahlreiche Informationsveranstaltungen, Pressearbeit, einer Befragung und Aktionen zur Bespielung des öffentlichen Raumes begleitet. Die Idee zur Einrichtung des Superblocks West wurde vom beratenden Gremium des Bezirksbeirats für unterstützenswert befunden. Vom Gemeinderat wurden schließlich Finanzmittel für die Umsetzung in den Doppelhaushalt 2022/2023 eingestellt, und die Stadtverwaltung plant in Abstimmung mit den politischen Gremien und der Initiative in Folge die Umsetzung im Rahmen eines Verkehrsversuchs, dessen Maßnahme im Erfolgsfall verstetigt werden sollen. Der 20-monatige Versuch soll im Frühjahr 2023 beginnen und wird durch eine professionelle Bürgerbeteiligung begleitet sowie wissenschaftlich evaluiert.

Hamburg: „Superbüttel“

In Hamburg verfolgt die Initiative „Kurs Fahrradstadt“ das Projekt „Superbüttel“. Die Initiative setzt sich für eine Förderung des Radverkehrs in Hamburg ein. Für das Gebiet um die Rellinger Straße hat Kurs Fahrradstadt den Ansatz der Superblocks adaptiert, Kriterien u. a. in Hinblick auf Größe und Aufenthaltsqualität definiert sowie eine Vision zur Verkehrsberuhigung des Gebiets entwickelt und grafisch visualisiert.



Abb. 1: Vorgeschlagene Diagonalsperren auf der Augustenstraße im Bezirk Stuttgart-West (Quelle: <https://www.superblock-west.de>)

Zusätzlich hat die Initiative eine Bestandsaufnahme des Quartiers (u. a. Zählung von Parkflächen) und eine Umfrage unter den Bewohnerinnen und Bewohnern durchgeführt. Dabei gab über die Hälfte der Autofahrenden an, dass sie die Umsetzung des Superbüttels begrüßen würden. Bei allen anderen lag die Zustimmung sogar bei 75 Prozent (Kurs Fahrradstadt 2022). Im Umfeld der örtlichen Schule veranstaltete die Initiative im August 2021 einen autofreien Aktionstag, der Mängel in öffentlichen Räumen, die geringe Fußgänger- und Radfreundlichkeit sowie besonders die Schulwegsicherheit thematisierte.

Trotz des positiven Zuspruchs durch die Bewohnerinnen und Bewohner und der Unterstützung des lokalen Bezirksamts wurden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder ein längerfristiger Verkehrsversuch bisher nicht



Abb. 2: Visualisierung des verkehrsberuhigten Bereichs durch Superbüttel in der Rellinger Straße (© Kurs Fahrradstadt/Cities for Future, Quelle: <https://kursfahrradstadt.de/lebenswerte-stadt-hamburg-superbuettel-einsichten/>)

umgesetzt. Durch das Bezirksamt wurde inzwischen eine Durchgangssperre auf der Rellinger Straße geplant. Aktuell liegen diese Pläne der zuständigen Verkehrsbehörde auf übergeordneter Senatsebene vor, die die Konformität der Pläne mit der Straßenverkehrsordnung (StVo) sicherstellen muss. Ihre Zustimmung wird von Kurs Fahrradstadt als unsicher eingeschätzt. Von der Vision der Initiative zur umfassenden Neuorganisation des Verkehrs und öffentlichen Räume im Quartier ist man demnach noch weit entfernt. Weitere Maßnahmen werden auf Bezirksebene zudem mit dem Verweis auf ein fehlendes Gesamtkonzept und mangelnde finanzielle Ressourcen verhindert.

Leipzig: „Neue Nähen – SUPERBLOCKS Leipzig“

Der Verein SUPERBLOCKS Leipzig e. V. initiierte 2021 das Projekt „Neue Nähen“, das von der Nationalen Stadtentwicklungspolitik im Rahmen des Programms „Post-Corona-Stadt“ gefördert wird.² Der Verein leitet das Projekt und arbeitet mit einer Vielzahl an Partnern³ zusammen, u. a. dem Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung, das das Projekt wissenschaftlich begleitet. Ein wichtiges Element der Koproduktion mit Stadtpolitik und -verwaltung bildet der Projektbeirat, der regelmäßig Mitglieder aus Parteien und Verbänden sowie Vertreterinnen und Vertreter des Amtes für Wohnungsbau und Stadterneuerung und des Verkehrs- und Tiefbauamts zusammenbringt. Die Vision des Vereins ist es, über die Verkehrsberuhigung verschiedener Straßenabschnitte in den Ortsteilen Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarisdorf neue, fußgängerfreundliche Verbindungen und Freiräume zu schaffen und vorhandene Grünräume besser zu vernetzen. Das Projekt wird dabei als

ein Baustein einer größeren städtebaulichen Entwicklung hin zu einer gesundheitsfördernden und klimaresilienten Quartiersentwicklung (u. a. Grünraumprojekt Parkbogen Ost) verstanden.

Bereits vor dem Projekt erlebten die Vereinsmitglieder durch ihren Alltag im Quartier und bei Aktionen im Stadtteil (z. B. während des PARK(ing) Days), dass die Bevölkerung sich vielfältigere Aufenthaltsräume und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Quartier wünscht. Das Projektteam ist kontinuierlich im Quartier aktiv, informiert und befragt Anwohnerinnen und Anwohner und befördert den Austausch mit anderen Initiativen aus Leipzig und darüber hinaus. Im Rahmen mehrtägiger, temporärer Erprobungen wurden im Jahr 2022 einzelne Straßenabschnitte des Quartiers für den Autoverkehr gesperrt und durch Aktionen bespielt. Die Durchführung eines langfristigen Verkehrsversuchs ist laut StVo mit Hürden verbunden. So ist ein Verkehrskonzept erforderlich, um Verkehrsflüsse oder Rettungswege sicherzustellen. Aufgrund verwaltungstechnischer Abläufe kann ein solches Konzept frühestens im Herbst 2023 verabschiedet werden. Bis dahin wird die Initiative tageweise Interventionen umsetzen, um die Superblockidee erlebbar zu machen.

Berlin: „Kiezblocks“

In Berlin agiert der Verein Changing Cities e. V. seit 2020 als Plattform für zahlreiche Berliner Superblockinitiativen, die sogenannten „Kiezblocks“. Changing Cities unterstützt die lokalen Initiativen bei der Umsetzung ihrer individuellen Kiezblockideen unter dem Dach einer übergeordneten Kampagne. Deren Ziel ist ein flächendeckendes Netz aus 180 Kiezblocks. Die Verteilung über das gesamte Stadtgebiet soll der Gefahr der Gentrifizierung einzelner Stadtteile vorbeugen (Changing Cities o. J.). Bei dieser Übertragung

² https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Projekte/Pilotprojekt/Post-Corona-Stadt/leipzig_neue_naeh.html

³ Kooperationspartner sind u. a. das Kollektiv Plus X e.V., Helden wider Willen e. V. und der Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.

des Superblockansatzes steht insbesondere die Verringerung des Durchgangsverkehrs im Quartier im Mittelpunkt, während Visionen zur Umgestaltung der neu entstehenden Freiräume im Prozess entstehen. Changing Cities unterstützt bei der Mobilisierung der Bevölkerung, aber auch durch die Bereitstellung technischer Hilfsmittel zur Zählung des Durchgangsverkehrs und hilft bei der Einreichung von Einwohneranträgen. Über erfolgreiche Anträge (mindestens 1000 Unterschriften) muss die Bezirksverordnetenversammlung entscheiden. Laut eigener Angaben sind so derzeit bereits 21 Kiezblocks politisch beschlossen und weitere 44 Initiativen aktiv (Changing Cities o. J.). Dennoch sind auch die Berliner Kiezblocks von ihrer tatsächlichen Umsetzung meist weit entfernt. Mangelnde personelle und finanzielle Ausstattung der Bezirke zur Umsetzung der Maßnahmen werden dafür von den Bezirksverwaltungen als Gründe genannt.

Die Kampagnenarbeit von Changing Cities richtet sich auch an die Berliner Senats- und Bezirksverwaltungen. Neben konkreten Zielvorgaben für die Anzahl jährlich umzusetzender Kiezblocks und zusätzlichen personellen Ressourcen in den Bezirksverwaltungen wird auch eine Anerkennung von Kiezblocks als „Zielbild für nachhaltige Entwicklung“ (Changing Cities o. J.) gefordert. Darüber hinaus wurde erfolgreich die Erstellung eines Leitfadens mit verbindlichen Maßnahmen vorgeschlagen (Veröffentlichung durch Senatsverwaltung voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023), und es wurden eigene Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks mit drei verschiedenen Standards sowie konkrete Umsetzungsschritte erarbeitet (Changing Cities 2023).

Vielfältige Varianten des Superblockansatzes

Die vorgestellten Fallbeispiele weisen eine große Bandbreite unterschiedlicher Interpretationen der Superblockstrategie auf. Während in Stuttgart vorrangig die geringe Aufenthaltsqualität durch parkende Fahrzeuge adressiert wird, ist in Berlin der hohe Durchgangsverkehr Ausgangspunkt der Projekte. Die Initiativen beider Städte fordern die Einrichtung von Diagonalsperren und Limitierung von Parkflächen, um die Qualität öffentlicher Räume zu steigern. Eine Vision des jeweiligen Superblocks, z. B. der zukünftigen Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume, soll erst im Laufe des Prozesses entwickelt werden.

Die Hamburger Initiative rückt das Thema des Fuß- und Radverkehrs in Hinblick auf Sicherheit und Attraktivität besonders im Umfeld der Schule in den Mittelpunkt und

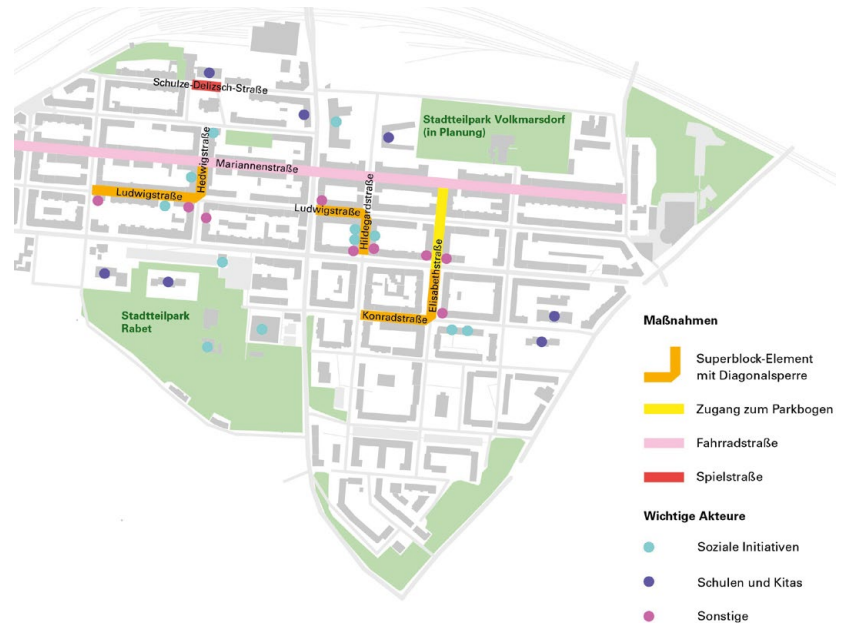


Abb. 3: Vorgeschlagene Maßnahmen und Auswahl relevanter Akteure innerhalb des Projekts „Neue Nähen – SUPERBLOCKS Leipzig“ (Quelle: Anna Morawek, SUPERBLOCKS Leipzig e. V.)

fordert die Einschränkung des ruhenden und fließenden Autoverkehrs. Die Initiative hat konkrete Kriterien für ihre Variante des Superblocks entwickelt und durch aufwendige Visualisierungen eine Vision für die mögliche Umgestaltung des Quartiers erarbeitet. In Leipzig steht die Vision von neuen Freiräumen im Quartier und sicheren Wegeverbindungen zwischen Grünräumen im Mittelpunkt. Der Fokus liegt auf der Erprobung verschiedener räumlicher Maßnahmen und deren Anordnung für eine langfristige Umsetzung. Deutlich wird, dass die Initiativen je nach lokalen Rahmenbedingungen und Herausforderungen unterschiedliche Schwerpunkte setzen. Entsprechend der Zielstellungen und räumlichen Bezüge lassen sich vielfältige Superblockvarianten und Einzelmaßnahmen erkennen.

Strategien zur Partizipation und Umsetzung

Alle betrachteten Initiativen sind gefordert eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben, um für ihr Anliegen zu werben. Da es sich im Berliner Beispiel um eine Kampagne handelt, steht dieser Aspekt umso mehr im Mittelpunkt. Temporäre Interventionen, z. B. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche, sind ein häufig eingesetztes Instrument, um kurzfristige Aufmerksamkeit zu erzeugen, alternative Raumnutzungen erlebbar zu machen und den Austausch mit den Bewohnerinnen und Bewohnern der Quartiere zu ermöglichen. Für die Initiativen in Leipzig, Hamburg und Stuttgart stellen diese Interventionen im Sinne eines taktischen Urbanismus Schlüsselmomente dar. So sind die Erprobungen besonders für die Initiativen in Leipzig und Stuttgart Grundlage für die begründete Umsetzung eines zukünftigen Verkehrsversuchs. In Hamburg war die Intervention von besonderer Bedeutung, um auf das Thema



Schulwegsicherheit hinzuweisen. In Berlin stellen die Erhebung von Daten und die Einreichung von Einwohneranträgen eine wesentliche Grundlage für weitere Prozessschritte dar.

Insbesondere die Initiative in Hamburg verfolgt ein breites Spektrum weiterer Strategien (u. a. Visualisierung, Befragung, Datenerhebung), erfährt – anders als in Berlin – trotz hoher Datenverfügbarkeit und einer breiten Zustimmung der Bewohnerinnen und Bewohner weniger politische Unterstützung. Das Projekt Superblock-West in Stuttgart wiederum erhielt von Beginn an politischen Rückenwind und scheint dadurch weniger stark einem daten- und informationsgestützten Argumentationszwang ausgesetzt zu sein, um die eigenen Forderungen geltend zu machen. Aufgrund seiner Einbettung in ein Forschungsprojekt waren im Leipziger Beispiel von Beginn an mehrere Erprobungsphasen und die Beteiligung der Bevölkerung vorgesehen. Der projektinterne Beirat stellt zudem eine wichtige Schnittstelle für die Zusammenarbeit mit zentralen Akteuren aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft dar.

Governance und Lernprozesse

Superblocks haben das Potenzial, veränderte Governance- und Lernprozesse auf verschiedenen Ebenen in Gang zu setzen, und können als Planungsstrategie zur Transformation städtischer Quartiere verstanden werden. Einerseits sind die Initiativen darauf angewiesen, mit der lokalen Politik und Verwaltung Allianzen zu bilden. Hierbei kommt allen betrachteten Initiativen zugute, dass sie bereits auf bestehende Netzwerke aufbauen konnten. Andererseits setzt die Umsetzung der Superblockvisionen ressortübergreifende Zusammenarbeit in den Verwaltungen voraus.

Auf den Ergebnissen temporärer Interventionen aufbauende, langfristige Verkehrsversuche stellen für die Initiativen häufig eine wichtige nächste Stufe hin zu einer Verstetigung dar, gestalten sich jedoch durchaus herausfordernd. Während kurzfristige Interventionen deutlich weniger Auflagen unterliegen, ist für die Umsetzung eines Verkehrsversuchs die fachübergreifende Zusammenarbeit und die Interpretation gesetzlicher Vorgaben (z. B. Experimentierklausel der StVO) durch unterschiedliche städtische Fachabteilungen auf verschiedenen Entscheidungsebenen erforderlich.

Der Vergleich zwischen den Initiativen verdeutlicht, dass der politische Wille ein zentraler Faktor ist, um verwaltungsinterne Prozesse anzustoßen und zu unterstützen. Dennoch, das zeigt das Beispiel Berlin, ist auch demokratische Legitimation kein Garant für die tatsächliche Umsetzung der Beschlüsse, wenn finanzielle und personelle Ressourcen zur Umsetzung aufseiten der städtischen Verwaltung fehlen. Es bedarf also gleichermaßen politischen Willens, einer engen Abstimmung zwischen Verwaltung und politischen Gremien sowie einer Ausstattung der Verwaltung mit entsprechenden Ressourcen.

Fazit

Die Fallbeispiele zeigen, dass Superblocks als Strategie zur Transformation städtischer Quartiere vermehrt durch zivilgesellschaftliche Initiativen eingefordert werden und verschiedene Kooperationen mit der lokalen Verwaltung und Politik entstehen. Im Gegensatz zum top-down-orientierten Vorgehen in Barcelona ist die Forderung und Umsetzung nach Superblocks in Deutschland stark bottom-up-getrieben.

Trotz der nachweislich positiven Wirkungen von Superblocks stößt die Umsetzung in allen betrachteten Städten in Deutschland auf Widerstände. In Anbetracht über Jahrzehnte gewachsener, auf den Autoverkehr zentrierter räumlicher Strukturen und Handlungslogiken auf Ebene von Politik, Verwaltung und Stadtbevölkerung ist dies auch wenig überraschend. Die Initiativen sehen sich komplexen technischen Fragen (z. B. Verkehrsrecht) ausgesetzt und Argumentationszwängen unterworfen, die häufig umfangreiche Datenerhebungen erforderlich machen. Die öffentliche Verwaltung wiederum leidet unter Ressourcenmangel und kann die Vielzahl komplexer Aufgaben, die mit diesen Transformationsprozessen verbunden sind, häufig kaum bearbeiten. Die Politik ist gefordert, Verwaltungen zu befähigen, gesetzliche Möglichkeiten kreativ zu nutzen und interne Lernprozesse anzustoßen. Für eine erfolgreiche Umsetzung innovativer Ansätze einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung sind Mut, Flexibilität und eine pragmatische Handhabung von Gesetzen, Regeln und Richtlinien entscheidend (vgl. Dittrich 2021, S. 136). Die Gefahr, dass gerichtliche Entscheidungen neue Ansätze der Umgestaltung von öffentlichen Räumen und eine Neuordnung des Verkehrs „kippen“, sollte nicht als Scheitern, sondern als Lern- und stetiger Veränderungsprozess gesehen werden.

Es wird deutlich, dass die Städte häufig noch weit davon entfernt sind, Superblocks als Baustein zur Umsetzung einer nachhaltigen Strategie der Stadtentwicklung zu verstehen. Während die Stadtverwaltung Barcelona den taktischen Urbanismus und die Superblocks auch aufgreift, um sich im internationalen Städtewettbewerb zu vermarkten, finden sich in den betrachteten Fallbeispielen in Deutschland bisher kaum Hinweise auf eine strategische Verankerung des Ansatzes. Mit der Erarbeitung entsprechender Leitlinien, wie sie in Berlin aktuell formuliert werden, könnte ein wichtiger Beitrag geleistet werden, Superblocks zukünftig als Gestaltungsinstrument zu etablieren und Akteuren der Verwaltung und Zivilgesellschaft einen gemeinsamen Handlungsrahmen zu eröffnen.



Johannes Glöckner

Stadt- und Raumplaner,
Stadt.Raum.Gestalten e. V. Leipzig



Anika Schmidt

Sozialgeografin, Stadt.Raum.Gestalten e. V.
Leipzig, und wissenschaftliche Mitarbeiterin
am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung
(UFZ), Leipzig

Grundlage für diesen Beitrag waren Veranstaltungen von Stadt.Raum.Gestalten e. V. und SUPERBLOCKS Leipzig e. V. im Jahr 2022, bei denen die Initiativen aus Stuttgart, Hamburg und Berlin zu einem fachlichen Austausch eingeladen waren. Wir bedanken uns bei den Vertreterinnen und Vertretern der vorgestellten Initiativen, Sebastian Karl, Annette Loers, Kai Ammer, Michael Dettmer, Jakob Gemassmer, Jakob Schwarz, Ulrike Gebhardt und Anna Morawek für die Zuarbeiten zu diesem Beitrag. Ebenso danken wir den Kolleginnen und Kollegen des Vereins Stadt.Raum.Gestalten e. V. für die Umsetzung der Veranstaltungen und die wertvollen inhaltlichen Beiträge. Weitere Informationen unter: <https://stadt-raum-gestalten.de>

Quellen:

Ajuntament de Barcelona (Hg.) (2023): Superilles. Supermanzana Barcelona: nueva etapa. <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/#> [04.03.2023]

Boeck, S. de (2022): Barcelonas Superblocks und die Rückgewinnung des öffentlichen Raums. In: *dérive – Zeitschrift für Stadtforschung* (89), S. 16–25.

BMK – Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hg.) (2020): Potenziale von Superblock-Konzepten als Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere. Wien (Berichte aus Energie- und Umweltforschung, 42/2020).

Changing Cities e. V. (2023): Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks – RAKi 23. <https://changing-cities.org/standards> [04.03.2023].

Changing Cities e. V. (Hg.) (o. J.): Kiezblocks. Konzept. <https://www.kiezblocks.de/konzept> [04.03.2023]

Dittrich, S. (2021): Die Umsetzung der Verkehrswende in den Kommunen – die Mühen der Ebene! Erfahrungen und Erkenntnisse aus 25 Jahren in der Verwaltung. In: *Forum Wohnen und Stadtentwicklung* (3), S. 135–140.

Kurs Fahrradstadt (Hg.) (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> [04.03.2023]

Mueller, N./Rojas-Rueda, D./Khreis, H./Cirach, M./Andrés, D./Ballester, J. et al. (2019): Changing the Urban Design of Cities for Health: The Superblock Model. In: *Environment International* 134, S. 1–13.

Rueda, S. (2019): Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelona's Case. In: Mark Nieuwenhuijsen/Haneen Khreis (Hg.): *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning: A Framework*. Cham: Springer International Publishing, S. 135–153.

Zografos, C./Klaue, K. A./Connolly, J. J. T./Anguelovski, I. (2020): The Everyday Politics of Urban Transformational Adaptation: Struggles for Authority and the Barcelona Superblock Project. In: *Cities* 99, S. 1–12.

WEBINAR

Umsetzung des Arten- und Habitatschutzes bei der Planung und Genehmigung von Windenergieanlagen

Dienstag, 20. Juni 2023 | online: 09:00–15:15 Uhr

Nach dem Koalitionsvertrag 2021 sollen bis 2030 80 Prozent des Strombedarfs aus erneuerbaren Energien gewonnen werden. Dafür werden nach Hochrechnung des Bundesverbands für Energie und Wasserwirtschaft (BDEW) rund 16.000 neue Windräder auf 2 Prozent der Landesfläche benötigt. Im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg und dem Bedarf nach einer dauerhaften Sicherung der Energieversorgung kommt dem beschleunigten Ausbau der Windenergie eine zentrale Rolle zu. Hierzu ist im Juli 2022 unter anderem das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geändert worden, mit dem Ziel, die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen. Die Konsequenzen für die Prüfung der Artenschutzbelange bei Windenergievorhaben werden auch Thema dieses Webinars sein. Durch den Bau und Betrieb von Windenergieanlagen (WEA) können sich erhebliche Konflikte mit dem Naturschutz ergeben. Daraus resultieren für die Planungs- und Genehmigungspraxis eine Vielzahl ungeklärter Fragen. Vor diesem Hintergrund hat das Land Nordrhein-Westfalen 2017 den aktualisierten Leitfadens „Umsetzung des Arten- und Habitatschutzes bei der Planung und Genehmigung von Windenergieanlagen in NRW“ eingeführt, der seit Ende 2021 evaluiert und fortgeschrieben wird. Die aktuellen gesetzlichen Entwicklungen werden in der laufenden Fortschreibung des Leitfadens berücksichtigt.

Ihre Referenten:

Dr. Matthias Kaiser

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW, Leiter des Fachbereichs 24 (Artenschutz, Vogelschutzwarte, LANUV-Artenschutzzentrum)

Dr. Ernst-Friedrich Kiel

Referatsleiter Biodiversitätsstrategie, Artenschutz, Habitatschutz im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Teilnahmegebühren:

310,00 Euro für Mitglieder des vhw

375,00 Euro für Nichtmitglieder

Rückfragen und Kontakt:

Anmeldung: 030/390473-610

Bei allen organisatorischen Fragen wenden Sie sich bitte an unsere Servicehotline Webinar:

Tel.: 030/390473-595, E-Mail: webinare@vhw.de