



# Zivilgesellschaft als Treiber der Mobilitätswende: Kiezblocks als Beispiel für Stadtgestaltung von unten

Dirk von Schneidmesser und Nicolina Kirby

## Zusammenfassung

Trotz eines übergeordneten gesellschaftlichen Konsenses mit Blick auf eine Mobilitätswende in Deutschland erhält die historisch geprägte korporatistische Politikkonstellation den Automobil-orientierten Status quo aufrecht. Unabhängig davon bleibt als Treiber fast nur die Zivilgesellschaft. Ihre Initiativen führen zu Beschlüssen auf kommunaler Ebene oder zu Gesetzen auf Länderebene, die eine Transformation der Verkehrsinfrastruktur verlangen. Diese werden nicht konsequent umgesetzt, was zu einer Kluft zwischen Ankündigungen und Erwartungen einerseits und Handlungen andererseits führt. Zivilgesellschaftliche Akteure fordern nichtsdestotrotz die Mobilitätswende ein. Im Berliner Beispiel der „Kiezblocks“ verfolgen sie zweigleisig eine politische und mediale Agenda-Setting-Strategie, um eine Mobilitätswende zumindest lokal herbeizuführen, mit Strahlkraft über Berlin hinaus.

## Schlüsselwörter

Mobilitätswende · Superblocks · Zivilgesellschaft · Urbane Transformationen · Beteiligung

## 1 Einführung

„Bürgerinnen und Bürger wollen nicht nur alle vier Jahre zu Wahlen gefragt werden, sondern sie wünschen sich eben auch mehr Instrumente, um mitreden zu können“, sagte Bundestagspräsidentin Bärbel Bas im September 2022 (Detjen 2022). Bas nannte verschiedene Instrumente, die hierbei zum Einsatz kommen können, und sprach von einer bestehenden Kluft zwischen Politik und Bürgerschaft. Um diese zu

D. von Schneidmesser (✉) · N. Kirby

Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS), Helmholtz-Zentrum Potsdam, Potsdam, Deutschland  
E-Mail: [dvs@rifs-potsdam.de](mailto:dvs@rifs-potsdam.de); [nki@rifs-potsdam.de](mailto:nki@rifs-potsdam.de)

überwinden, schlug sie traditionelle Bürger:innengespräche und Diskussionsformate sowie gewagtere Formate wie Bürger:innenräte vor. Was aber die Vorschläge und Beispiele, die von der Bundestagspräsidentin genannt wurden, gemeinsam haben: sie gibt es erst dann, wenn sich Entscheidungsträger:innen dazu entschließen sie einzuberufen. Somit bestimmen die Entscheidungsträger:innen Raum und Grenzen der Teilhabe. Sie benennen das Thema, bestimmen den Umfang und die möglichen Spielräume: woran wird beteiligt, in welchem Format und wie viel Mitgestaltungsmacht bekommen die Bürger:innen tatsächlich? Diese Art der Bürger:innenbeteiligung beruht darauf, dass Entscheidungsträger:innen die Bürger:innen einladen, sie werden daher als *invited spaces* für Beteiligung verstanden.

Während die Bundestagspräsidentin sprach, waren in Berlin wenige Kilometer entfernt mehrere Bürger:innen dabei, sich selbst in politische Entscheidungs- und Gestaltungsprozesse einzubringen. Sie warteten nicht darauf, dass sie beteiligt werden. Sie sammelten gerade auf einer temporär geöffneten Straße Unterschriften, um einen Einwohner:innenantrag für einen Kiezblock in ihrem kommunalen Parlament einzureichen. Dabei bestimmten sie das Thema und auch ihre Handlungsoptionen selbst, indem sie sich eines Formates bedienten, mit dem sie ihre Themen auf die politische Agenda setzen konnten. Sie identifizierten dabei auch die Spielräume, indem sie die zu ergreifenden Maßnahmen definierten. Diese Art der Bürger:innenbeteiligung muss aktiv von Bürger:innen geschaffen werden. Daher reden wir in diesem Fall von *claimed spaces* für Beteiligung.

Was sind Kiezblocks? Es handelt sich um Quartiere, in denen die Durchfahrt des Auto- und Lkw-Verkehrs unterbunden ist. Der Begriff „Kiezblock“ wurde 2019 als Neologismus geschaffen und stammt aus der Feder der zivilgesellschaftlichen Organisation Changing Cities (Changing Cities e. V. 2021b). 2021 wurden Kiezblocks ausdrücklich als Ziel im Berliner Koalitionsvertrag (SPD et al. 2021, S. 61) verankert. Der Weg hin zur Bewegung für Kiezblocks als Mittel für eine Transformation in der Stadt- bzw. Verkehrsgestaltung ist allerdings älter.

Der Begriff des Kiezblocks beruft sich auf das Konzept der Superblocks in Barcelona und kombiniert ihn mit dem Berliner Ausdruck „Kiez“, einem Synonym für Nachbarschaft, Quartier oder Viertel. Auf diese Weise erhält das Konzept Lokalkolorit. Das stadtplanerische Konzept „Superblocks“ ist spätestens seit der tatsächlichen Umsetzung in Barcelona 2017 international bekannt (Zografos et al. 2020). Dieses Konzept sieht vor, dass neun Häuserblocks auf Barcelonas schachbrettähnlichem Straßenraster zusammengeführt werden. Dafür werden die Straßen innerhalb der  $3 \times 3$ -Häuserblocks weitgehend für eine Vielzahl von Aktivitäten jenseits des motorisierten Verkehrs geöffnet. Der Motorverkehr wird statt durch den Superblock selbst um diesen herum geleitet (difu 2022). Ein ähnliches, aber weniger umfassendes Konzept sind die „Low Traffic Neighbourhoods“ (LTNs) in Großbritannien, die erstmals 2016 umgesetzt wurden (Aldred und Goodman 2020). Bei den LTNs handelt es sich um Stadtviertel, in denen der motorisierte Durchgangsverkehr unterbunden ist. Zum Einsatz kommen hierfür am häufigsten Modalfilter, die im Wortsinn die größeren Verkehrsteilnehmer – die KFZ – herausfiltern, während sie für die kleineren – Radfahrende und zu Fuß Gehende – durchlässig bleiben (siehe Abb. 1). In den Niederlanden gibt es schon lange kiezblockähnliche Konzepte.

## Vancouver, Kanada



## Berlin, Deutschland



**Abb. 1** Modalfilter. (Fotos: Dirk von Schneidmesser)

Bekannt ist der Verkehrsplan von Groningen, der bereits in den 1970er-Jahren Fahrten durch die die Innenstadt für den Autoverkehr unmöglich gemacht hat (van der Zee 2015).

Was das Kiezblock-Konzept mit all diesen anderen Planungsideen gemeinsam hat, ist auch der kleinste gemeinsame Nenner unter den Kiezblocks selbst: der private motorisierte Durchgangsverkehr wird unterbunden. Die einzelnen Maßnahmen, die Kiezblocks ausmachen (offene Straßen wie Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche, Modalfilter und Diagonalfilter, die den motorisierten Verkehr an einer Kreuzung nur in eine Richtung führen bzw. abbiegen lassen), sind in Deutschland bereits seit längerer Zeit zu finden. Eine Broschüre des damals CDU-geführten Bundesbauministeriums aus dem Jahr 1986 hätte fast von den Kiezblocks-Initiativen von heute übernommen werden können (BM Bau 1986). Allerdings zielte diese Vision nicht darauf ab, systematisch den motorisierten Durchgangsverkehr zu unterbinden – was bei den Kiezblocks jedoch zentral ist.

Wichtige Unterschiede zwischen früheren Versuchen, den motorisierten Individualverkehr in deutschen Städten zu bändigen, und den Kiezblocks-Initiativen sind, dass mit Kiezblocks (sowie auch Superblocks und Low-Traffic-Neighbourhoods) die Gesamtmenge des Motorverkehrs sinken soll – das Autofahren soll explizit unattraktiver werden. Denn „eine umgestaltete Straße macht noch längst keinen Kiezblock und erst recht keine Verkehrswende“ (Bauer und Stein 2022). Das Versprechen von Kiezblocks ist: weniger Autoverkehr, mehr Sicherheit im Straßenverkehr, vielfältigere Nutzungen von urbanem Raum, bessere Bedingungen für Lieferverkehr, Krankentransporte, Noteinsatzfahrzeuge sowie von Fahrzeugen der Ent- und Versorgung, attraktivere und effizientere Fuß- und Radwege, mehr Platz für den öffentlichen Nahverkehr, ein stärkeres lokales Gewerbe sowie insgesamt mehr Nachhaltigkeit, Resilienz und Klimaschutz (Changing Cities e. V. 2021b). Erfahrungen aus Berlin sowie anderen europäischen Städten zeigen, dass diese Projekte durchaus umstritten sind, da sie mit Veränderungen direkt im Alltag der Bürger:innen verbunden sind (Zografos et al. 2020). Die Erfahrung aber zeigt, dass die Befürchtungen, bspw. einer

Verkehrsverlagerung in benachbarte Areale oder dass die Maßnahmen nicht wirken, eher unbegründet sind (von Schneidemesser 2023).

---

## 2 Verwurzelung der Autoorientierung

Warum aber fällt die Rolle des Treibers der Mobilitätswende im deutschen Kontext zivilgesellschaftlichen Akteuren zu? Um diese Frage zu beantworten werfen wir einen Blick auf das Feld der deutschen Verkehrspolitik, in dem sowohl politische als auch wirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Akteure ihre Interessen vertreten. Politische Entscheidungsträger:innen treffen dann basierend auf einem Interessensausgleich Entscheidungen, die an die Verwaltung und Exekutive zur Umsetzung weitergeleitet werden.

Eine historisch geprägte korporatistische Konstellation in der Verkehrspolitik erhält den Automobil-orientierten Status-quo aufrecht (Herberg et al. 2020). Vertreter:innen sowohl von Gewerkschaften als auch von Unternehmen, die mit der Autoindustrie im weitesten Sinne zusammen hängen, darunter viele der wirtschaftlichen Schwergewichte in Deutschland, setzen sich für die Fortführung der Dominanz des Autos im Verkehr ein (Sternkopf und Nowack 2016). Anders ausgedrückt: „Dem Lobbying dient dieses ökonomisch mächtige Verkehrssystem je nach Perspektive entweder als überzeugender Begründungszusammenhang für politische Unterstützung, oder es wirkt als machtvolleres Bollwerk gegen die Durchsetzung sozialer und ökologischer Interessen im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung“ (Schwedes 2022, S. 15).

So sind die wesentlichen Akteursgruppen, die die Entscheidungen in der Verkehrspolitik maßgeblich beeinflussen, stark an die Autonorm gebunden. Das gilt nicht für die Zivilgesellschaft, die daher als Treiber der Mobilitätswende fungieren kann. Ein Beispiele hierfür ist die Verabschiedung von Deutschlands erstem Mobilitätsgesetz – durch die Zivilgesellschaft angestoßen – im Bundesland Berlin (Becker et al. 2021; von Schneidemesser et al. 2020).

### 2.1 Die Kluft zwischen Erwartungen, Ankündigungen und Handeln

Verkehrspolitische Veränderungen, die der Auto-Orientierung zuwiderlaufen, stellen eine große Herausforderung dar. Eingübte technokratische Expert:innenkreise treffen grundlegende Richtungsentscheidungen und legen spezifische Regelungen über Baunormen und Standards fest. Für diejenigen, die nicht zu der verkehrspolitischen korporatistischen Konstellation gehören, gibt es beträchtliche Hürden, sich an diesen Entscheidungsprozessen zu beteiligen (Martens 2017; Schwedes 2011). Auch wenn es einen breiten gesellschaftlichen Konsens darüber gibt, dass es einen grundsätzlich anderen Ansatz in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung und -politik braucht, kann von einer Verkehrswende bisher keine Rede sein (Rammert und Schwedes 2023; Schwedes 2021).

Den Dissens zwischen Ankündigungen und Erwartungen auf der einen Seite und Umsetzung auf der andern kann man als *responsivity Gap* (von Schneidemesser et al. 2020) in der Verkehrspolitik bezeichnen. Es zeugt von einem deutlichen Missstand: der Kluft zwischen Erwartungen und gesellschaftlichem Konsens einerseits und dem Ausbleiben von Maßnahmen für eine geänderte Stadt- bzw. Verkehrsgestaltung andererseits. Es besteht eine Kluft zwischen den Erwartungen der Regierten und den Maßnahmen der Regierenden (Rosanvallon 2018; von Schneidemesser et al. 2020). Eine repräsentative Umfrage ergab, dass 89 % der Bürger:innen der Meinung sind, dass sich die Verkehrspolitik an den Interessen der Wirtschaft orientiere und nur 21 % meinen, sie orientiere sich auch an den Interessen der Bürger:innen (BMU 2019). Der Berliner Klima-Bürger:innenrat – ein Gremium aus ausgelosten Bürger:innen – formulierte Empfehlungen, die dem Autoverkehr zugunsten des Fahrrad-Fuß- und ÖPNV seine Privilegien streichen würden. Der Klima-Bürger:innenrat ging so weit, zu empfehlen, das „Autofahren unattraktiver (zu) machen“ (Berliner Klima Bürger:innenrat 2022). Auch im Fall der Berliner Kiezblocks kann diese Kluft beobachtet werden: während es Mehrheiten für Kiezblocks in Berlin gibt (Ruhort et al. 2021; Traxler und Wegrich 2023) und 29 Kiezblocks auch beschlossen wurden, sind aktuell nur bis zu 3 im Mindestmaß umgesetzt.

Angesichts der Klimakrise werden die Forderungen nach einer Verkehrswende lauter und präsenter, nicht zuletzt auch durch Bewegungen wie *Fridays for Future* oder Initiativen für den Erhalt von Wäldern, Naturräumen oder Nachbarschaften, die Schnellstraßen oder Autobahnen geopfert werden sollen. Bemühungen seitens der Zivilgesellschaft für einen zügigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur – und eine damit einhergehende Umverteilung von Ressourcen wie Planungs- und Baukapazitäten, Finanzmitteln und dem öffentlichen Straßenraum – drücken sich in Deutschland seit mehreren Jahren in der Form von Bürger:innenbegehren aus (Rehmet et al. 2020). Bisher sind Initiativen für solche Referenden, bekannt als Rad- bzw. Rad- und Fußentscheide, in mehr als 50 Städten in sechs Bundesländern aktiv, 19 davon bereits erfolgreich. In diesem Rahmen wurden von der Zivilgesellschaft bereits mehr als eine Million Unterschriften gesammelt (Changing Cities e. V. 2022a). Die Zivilgesellschaft fungiert als Treiber von Transformationen in Mobilität und Stadtplanung.

Das Berliner Mobilitätsgesetz, das eine erstmalige rechtliche Abweichung von der Auto-Orientierung bedeutet, wurde von der Zivilgesellschaft initiiert und als Folge ihrer erfolgreichen Mobilisierung verabschiedet (Becker et al. 2021; von Schneidemesser et al. 2020). Diese Strategie, nämlich der politischen Logik folgende direktdemokratische Hebel zu nutzen und dies mit öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten zu verknüpfen, breitete sich in vielen Städten sowie in fünf Flächenländern in allen Teilen Deutschlands aus. Seither wird in Deutschland die Mobilitätswende von zivilgesellschaftlichen Akteuren in Form von Kiezblock-Initiativen weiter vorangetrieben.

### 3 Zivilgesellschaftliches Agenda-Setting: Zweigleisige Antwort auf den *Responsivity Gap*

Bürger:innen in Deutschland machten in den letzten Jahren zunehmend Gebrauch von direkt-demokratischen Mitteln, um die Verkehrswende voranzutreiben (Rehmet et al. 2020). Dabei handelt es sich um den Versuch, durch die Kombination von direktdemokratischen Entscheidungsverfahren auf der lokalen Ebene mit einem medialen Agenda-Setting den *responsivity gap* zu adressieren.

Agenda Setting beschreibt eine Phase des politischen Prozesses, in der ein bestimmtes Thema auf die politische Agenda gesetzt und somit handlungsrelevant gemacht wird (McCombs und Shaw 1972; Schubert und Klein 2020). Neben den politischen Akteuren selbst spielen die Medien hier eine zentrale Rolle (Pfetsch 2004). Im Verständnis des klassischen Politikzyklus folgen auf das Agenda Setting die Politikformulierung und anschließend die Umsetzung von beschlossenen Maßnahmen. Politisches Agenda Setting wird daher in der Regel von politischen Akteuren initiiert, indem Probleme thematisiert oder konkrete Anträge für Maßnahmen in die politische Arena eingebracht werden. Agenda Setting der (Massen-)Medien erfolgt, indem bestimmten Themen eine große mediale Aufmerksamkeit gegeben wird, um ihre Wichtigkeit zu vermitteln und sie kognitiv in gesellschaftlichen und politischen Strukturierungsprozessen zu verankern (Eichhorn 2005; McCombs 2014).

#### 3.1 Politisches Agenda Setting

Aktivitäten von Changing Cities e. V. und das Dokument „How to Kiezblock“ zeigen auf, wie Bürger:innen einen politischen Beschluss auf Basis eines Einwohner:innenantrags erreichen können (Changing Cities e. V. 2021a). Um einen Einwohner:innenantrag einzureichen, muss zunächst ein Antrag formuliert werden. Dazu gehört ein mehr oder weniger detailliertes Konzept, das eingrenzt und beschreibt, was der Kiezblock erreichen und wo genau er eingerichtet werden soll. Nach der Formulierung (und ggf. einer formalen Prüfung durch das kommunale Parlamentsbüro) müssen 1000 gültige Unterschriften von Bürger:innen gesammelt werden, die im Bezirk gemeldet und wahlberechtigt sind. Gelingt das, kommt der Antrag auf die Tagesordnung des Parlaments, wo er dann von den Parlamentarier:innen beraten, beschlossen oder abgelehnt werden muss. So können die Bürger:innen politisches Agenda-Setting betreiben. Es gibt aber auch Abweichungen vom Prozess des Einwohner:innenantrags: Direkter Kontakt mit den lokalen Abgeordneten oder online-Petitionen können die Öffentlichkeit beeinflussen. So können Parlamentarier:innen dazu bewegt werden, selbst Kiezblockanträge in die Kommunalparlamente einzubringen.

Obwohl die Anleitung von Changing Cities auf die direkt-demokratischen Instrumente des Bundeslands Berlin zugeschnitten ist, gibt es Kiezblocks oder Kiezblock-ähnliche Initiativen auch anderswo in Deutschland (bspw. in Darmstadt unter dem Namen „Heinerblocks“, in Leipzig, Freiburg, Hamburg oder in Hildesheim, siehe

(Bauer und Stein 2022)). Der Pfad hin zu Kiezblocks sieht wegen des unterschiedlichen politischen Kontextes und der jeweiligen Rechtslage in den Bundesländern unterschiedlich aus, in ihren groben Zügen bleiben die Prozesse aber ähnlich.

### 3.2 Mediales Agenda-Setting

Die zivilgesellschaftlichen Akteure, die die Verkehrswende mittels des Kiezblock-Konzeptes vorantreiben, beschränken sich aber nicht auf ein formal-politisches Agenda-Setting. Sie fahren parallel dazu Kampagnen und führen Aktionen durch, um auf ihre Forderungen in der Öffentlichkeit aufmerksam zu machen. Auf der von Changing Cities betriebenen Webseite „Kiezblocks.de“ wird ein Medienspiegel geführt, in dem mehr als 200 Referenzen zu finden sind (Changing Cities e. V. 2022b). Die Medienartikel – hauptsächlich Zeitungsartikel – berichten oft über die politischen Prozesse rund um den Einwohner:innenantrag, aber auch über Aktionen der Initiativen, Umsetzungsschritte oder Planungen.

Kiezblock-Initiativen machen auf die Forderungen, die sie formal-politisch stellen, auf unterschiedliche Weise aufmerksam. Sie geben Interviews für die Presse, veranstalten Events mit Entscheidungsträger:innen (Betz 2022), nehmen die Gestaltungsmacht selbst in Anspruch und malen breitere Gehwege auf die Fahrbahn oder bringen ihre Forderungen mit Protestaktionen zum Ausdruck. Oft verkünden sie die Einreichung von Unterschriften für den Einwohner:innenantrag mit einer Pressemitteilung oder mit Bildern von der Übergabe auf sozialen Netzwerken. Diese Aktivitäten dienen dazu, über den formal-politischen Prozess hinaus (mediale) Aufmerksamkeit auf ihr Thema zu ziehen. So heben sie das Thema Kiezblocks hervor und machen es handlungsrelevant. Sie schüren somit Erwartungen bezüglich der Umsetzung von Kiezblocks, die als Antwort auf unterschiedliche Probleme dargestellt wird.

### 3.3 Agenda-Setting zweigleisig

Auf diese Weise werden zwei wichtige Stränge des Agenda-Settings kombiniert. Mit dem formalen Weg hin zum politischen Beschluss zeigen die Kiezblock-Initiativen, dass sie einen konkreten Plan haben, wie die Forderungen umgesetzt werden sollen. Dies macht sie interessant für Journalist:innen, die eher über Forderungen berichten, wenn mit einer Aufnahme im politischen Prozess und Reaktionen von Politiker:innen zu rechnen ist. Eine solche Kombination von politischer Beschlussvorbereitung und dem Aufzeigen verkehrspolitischer Zukunftsperspektiven erweist sich als effektiv. Die Prozesse wären vermutlich weniger erfolgreich, wenn entweder nur der mediale Weg, Forderungen zu stellen, oder ausschließlich die politische Logik, einen Kommunalparlamentsbeschluss vorzubereiten, verfolgt würden.

Das Bespielen dieser beiden Stränge des Agenda-Setting hat ein synergetisches Potenzial. Je realistischer der Erfolg einer Forderung ist, desto interessanter ist sie für die Medien und die Öffentlichkeit. Kontextfaktoren spielen ebenso eine Rolle. So

könnte bspw. in Wahlkampf-Zeiten das Erringen eines Spitzenplatzes auf der umkämpften medialen Agenda die Chancen erhöhen, auch die politische Agenda zu beeinflussen.

### 3.4 ***Claimed Spaces* für politische Teilhabe als Versuch die Lücke zu füllen**

Bei den Agenda-Setting Aktivitäten seitens der Zivilgesellschaft bei den Kiezblocks kann von einem *claimed space* gesprochen werden: ein Handlungsraum, den die Bürger:innen selbst schaffen (Gaventa 2006). Die Möglichkeit, diesen Handlungsraum zu nutzen kann institutionell garantiert sein. In Berlin beispielsweise sind Einwohner:innenanträge gesetzlich vorgesehen. Der Partizipationsraum als *claimed space* existiert allerdings erst dann, wenn Bürger:innen ihn tatsächlich in Anspruch nehmen. Anders als in Partizipationsräumen, die von Entscheidungsträger:innen geschaffen werden (*invited spaces*), um Bürger:innen in Gestaltungsprozesse einzubeziehen, bestimmen die Bürger:innen den Raum hier selbst. Das bedeutet, dass sie festlegen, wofür sie sich engagieren und wo die Grenzen der anstehenden Veränderung liegen. So schaffen sie Räume der Partizipation. Neben der Antragstellung selbst gibt es auch die Möglichkeit, durch eben jene Antragstellung gesellschaftliche Debatten anzustoßen, was wiederum Partizipationsräume ausweiten oder eröffnen kann. So verändern Bürger:innen ihre eigene Rolle im demokratischen System. Anstatt lediglich punktuell am Wahltag ihre Stimme abzugeben, treten sie nun in die politische Arena, um selbst über die Wahlen hinaus Gestaltungsmacht wahrzunehmen.

Mit dem Einreichen eines Einwohner:innenantrags als Kiezblock-Initiative beanspruchen die Bürger:innen politische Macht. Somit werden sie proaktiv zu politischen Akteuren. Als potenzielle Partner für eine Wende im Handlungsfeld Verkehrspolitik sind solche zivilgesellschaftlichen Akteure insofern interessant, als dass sie frei(er) von einer Verwicklung bzw. Verwurzelung in der wirtschaftlich orientierten korporatistischen Konstellation sind und somit neue Wege einschlagen können. Gleichzeitig besteht für Entscheidungsträger:innen der Nachteil, dass diese potenziellen Partner nicht einheitlich organisiert, institutionalisiert und professionalisiert sind und über verhältnismäßig wenige Ressourcen verfügen. Daher sind sie auch langfristig weniger vorhersehbar und belastbar.

Die Aufnahme des Kiezblock-Begriffs in den Berliner Koalitionsvertrag 2021 (SPD et al. 2021) zeigt die politische Macht und Wirkung der Zivilgesellschaft anhand der zweigleisigen Agenda-Setting Strategie über die formal-vorgesehenen Möglichkeiten des Einwohner:innenantrags hinaus. Mehrere Beschlüsse für Kiezblocks stammen nicht aus Einwohner:innenanträgen, sondern wurden von Fraktionen in den Kommunalparlamenten eingebracht (BVV-Mitte 2021; BVV-Neukölln 2021; BVV-Pankow 2020). Weitere Policies, wie die Ankündigung eines Bezirks „flächendeckender Verkehrsberuhigung“ nachzugehen, stehen damit ebenso in Verbindung (Fröhlich und von Bodisco 2022). Neben eigenen Erfolgen des Agenda-

Settings bei dem Thema Kiezblocks werden weitere Themen der Stadttransformation befördert.

Im nächsten Teil wird empirisch festgehalten, inwiefern die Kiezblock-Initiativen für Entwicklungen zuständig sind bzw. auf welcher Basis die Zivilgesellschaft als Transformationstreiber verstanden wird.

### 3.5 Kiezblocks in Claimed Spaces

Anhand der Kiezblocks ist zu beobachten, dass es unterschiedliche Pfade gibt, die zu einem politischen Beschluss für Kiezblocks führen können. Die Pfade bewegen sich zwischen „Top-down“- und „Bottom-up“-Entscheidungsprozessen, je nach dem, von wem sie angestoßen werden – zivilgesellschaftliche Akteure oder Entscheider:innen in Politik und Verwaltung (von Schneidmesser und Kirby 2022). Auch wenn zivilgesellschaftliche Akteure Kiezblocks oder die Verkehrswende generell antreiben, so sind die meisten ausführenden Maßnahmen, die den öffentlichen Raum betreffen, eine hoheitliche Aufgabe des Staates. Daher kann die Zivilgesellschaft selbst keine Maßnahmen umsetzen, wenn sie sich nicht außerhalb des rechtsstaatlichen Rahmens bewegen will.

Kiezblock-Anträge werden entweder als Einwohner:innenantrag oder als Fraktionsantrag in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV, das Berliner Kommunalparlament) eingereicht und abgestimmt. Ein Stadtrats- bzw. Bezirksamtsbeschluss hat eine ähnliche Bedeutung. Bisher sind 16 Kiezblocks über einen Einwohner:innenantrag und 23 über Fraktionsanträge beschlossen wurden.

Seit der Verabschiedung des Berliner Mobilitätsgesetzes im Jahr 2018 ist die gesetzliche Grundlage für flächendeckende Kiezblocks vorhanden. § 44.2 des Berliner Mobilitätsgesetzes lautet: „Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt“ (MobG BE 2018; siehe auch § 56.1). Dieser Gesetzesabschnitt ist zwar getrennt von der Kiezblock-Kampagne entstanden, allerdings fußt das Mobilitätsgesetz ebenfalls auf zivilgesellschaftlichem Engagement – nämlich der Arbeit der Initiative Volksentscheid Fahrrad (von Schneidmesser et al. 2020). Es gilt als wichtiger Baustein der „umfassenden Beschlusslage“ im Zusammenhang mit der Umsetzung von Kiezblocks.

Im Koalitionsvertrag zwischen Sozialdemokraten (SPD), Bündnis '90/Die Grünen und Die Linke von 2021 im Bundesland Berlin wurde der Begriff „Kiezblocks“ zwei Mal genannt: Als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung sowie als eine von vielen Maßnahmen, mit denen die Kommunen im Rahmen des Mobilitätsgesetzes unterstützt werden sollen, dem Ziel der Umweltgerechtigkeit nachzugehen. Mit der Wiederholungswahl Anfang 2023 wurde das rot-grün-rote Bündnis von einer CDU-SPD-Koalition abgelöst, deren Ziele sich deutlich vom vorherigen Koalitionsvertrag unterscheiden: von Kiezblocks ist keine Rede mehr und auch das Mobilitätsgesetz soll zugunsten einer „Mobilität für alle statt grüner Verbots-Ideologie“ angepasst werden (Latz 2023).

## 4 Diskussion

### 4.1 Verortung des *Responsivity Gap*

In der Theorie führt die Verwaltung das aus, was die Legislative entscheidet. Demzufolge sollten die Meinungen der Bürger:innen von ihren gewählten Repräsentant:innen gebündelt und als *Policy* an die Verwaltung weitergegeben werden. Das bedeutet, dass ein Aussetzen der Wende in der Verkehrspolitik entweder bei politischen Akteuren in der Entscheidung oder bei der Verwaltung in der Ausführung zu verorten sein sollte. Aufgrund komplexer Prozesse und vielfältiger Akteurskonstellationen ist schwer festzustellen, wo genau die Verkehrswende hakt. Eine Nichtumsetzung von dem, was politisch beschlossen wurde, kann ebenso zur Entstehung eines *responsivity gaps* führen wie eine fehlende Beschlusslage.

#### 4.1.1 Kluft zwischen politischer Entscheidung und Umsetzung durch die Verwaltung

Noch vor der Kiezblock-Kampagne hat die Gesetzeslage Kiezblocks als Regelfall definiert. § 44.2 des Berliner Mobilitätsgesetzes (siehe oben) ist nah an der Minimaldefinition eines Kiezblocks dran: „Kiezblocks sind Wohnquartiere ohne motorisierten Durchgangsverkehr“ (Changing Cities e. V. 2021b). Eine Kluft zwischen gesetzlichem Veränderungsanspruch und der Realität besteht darin, dass es mehr als 5 Jahre nach Verabschiedung des Gesetzes kaum Nebenstraßen gibt, die so umgestaltet worden sind, dass motorisierter Individualverkehr außer Ziel- und Quellverkehr unterbleibt. Die Kiezblock-Initiativen wuchsen (unter anderem) aus diesem *responsivity gap* heraus. Denn mit der Forderung nach Kiezblocks drückt die Zivilgesellschaft den Wunsch nach Veränderung in der Stadt- und Verkehrsgestaltung aus. Dies passiert nicht allein durch die Verabschiedung eines Gesetzes. So können wir – zumindest für den Fall der Kiezblocks – den *responsivity gap* genauer verorten. Die politische Entscheidung für eine Gesetzeslage wurde 2018 getroffen. Die politische Entscheidung, diese auch in der Umsetzung zu priorisieren, fehlt weiterhin.

So gesehen liegt ein *responsivity gap* zwischen ausführender Verwaltung und Politik. Die Aktivitäten rund um die Kiezblock-Initiativen und die übergeordnete Kampagne sind Bemühungen seitens der Zivilgesellschaft, Entscheidungsträger:innen in Politik und Verwaltung zur Umsetzung zu bewegen. Die politischen Beschlüsse für eine Wende in Verkehr und Stadtgestaltung sind zwar getroffen – zumindest für Kiezblocks in Berlin –, drücken sich aber bisher kaum in Änderungen der gebauten Realität aus. Anders gesagt: auf der Straße sind die Veränderungen in den Gesetzesbüchern und Beschlusslisten nicht angekommen.

#### 4.1.2 Kluft zwischen Erwartungshaltung der Bürger:innen und politischen Entscheidungen

Eine Kluft liegt aber nicht nur zwischen der politischen Entscheidung und der Umsetzung durch die Verwaltung. Diese Analyse greift dort zu kurz, wo von der Zivilgesellschaft Forderungen gestellt werden, die weiterreichende politische Ent-

scheidungen erfordern. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn Initiativen den Bereich eines Kiezblocks definieren, in dem sich eine übergeordnete Straße befindet. Diese Forderung bedeutet, eine Hauptstraße zu einer Nebenstraße herunterstufen zu lassen (siehe dazu: SenUMVK 2021). Das derzeitige Mobilitätsgesetz sieht eine Beruhigung lediglich in den Nebenstraßen vor, verkehrslenkende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind ohne Herabstufung von übergeordneten Straßen kaum vorgesehen oder möglich.

### **4.1.3 Verschwommene Verantwortungsgrenzen: die Kluft zwischen Bürger:innen und Verwaltung**

Formal ist kein Raum für Austausch zwischen der Verwaltung und der Zivilgesellschaft vorgesehen: Die Verwaltung wird nicht von den Bürger:innen gewählt, formal ist sie ihnen nicht direkt Rechenschaft schuldig. In der Praxis verhält es sich im Fall der Kiezblocks jedoch zunehmend so, dass die Bürger:innen in einen direkten Austausch mit der Verwaltung treten und somit Ansprüche und Erwartungen an diese entstehen – und somit auch eine Kluft zwischen Erwartungen und dem, was umgesetzt wird. Mit dem Einreichen der Einwohner:innenanträge wurden die lokalen Parlamente damit beauftragt, sich mit der Frage der Kiezblocks zu befassen. In 16 Fällen haben sie dies bereits getan und im Sinne der Kiezblocks entschieden. Nun steht die Umsetzung durch die Verwaltung aus. Formal liegt diese Diskrepanz also zwischen Politik und Verwaltung. In der Wahrnehmung der Zivilgesellschaft werden allerdings die Forderungen der Bürger:innen nicht angemessen umgesetzt. In vielen Initiativen entsteht daher Unmut darüber, dass der Prozess der Umsetzung sehr viel länger dauert als gewünscht. Oft gibt es auch eine Enttäuschung darüber, dass die politisch angenommenen Vorschläge lediglich verwässert umgesetzt werden.

Die Gründe für diese Kluft sind vielfältig. Zum einen haben die lokalen Parlamente in Berlin lediglich Initiativ-, Kontroll- und Auskunftsrechte, sie können jedoch nicht legislativ agieren, sondern nur Empfehlungen aussprechen. Sie erwecken bei den Bürger:innen möglicherweise Erwartungen, die seitens der Verwaltung nicht erfüllt werden können. Initiativen, die im direkten Austausch mit der Verwaltung stehen, geraten zudem nicht selten mit den „Amtslogiken“ in Konflikt. Es fehlt den Verwaltungen an Ressourcen – finanziell wie personell. Gleichzeitig hat die Zivilgesellschaft Ressourcen und möchte diese auch einbringen. Es fehlt jedoch an einem formal-juristischen Rahmen, in dem dies möglich ist, und es fehlt bisweilen auch am Willen der Verwaltung, Gestaltungsmacht abzugeben.

### **4.1.4 Die Kluft mit Kiezblocks überwinden**

Wir haben verortet, an welchen Stellen die Mobilitätswende aufgehalten wird und die Zivilgesellschaft zum Aktivwerden animiert, um den *responsivity gap* anzugehen. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass diese Aktivität neue Klüfte bzw. komplexe und verschwommene Verantwortungsketten mit sich bringen kann. Es erscheint naheliegend, dass sich der *responsivity gap* nur durch Umsetzung von Maßnahmen lösen lässt. Die Zivilgesellschaft hat bereits gezeigt, dass sie kreativ genug und gewillt sind, Maßnahmen eigeninitiativ auf die Straße zu bringen. Die Vorgehensweisen des „Bündnis temporäre Spielstraßen“ zeigen, dass es Möglich-

keiten für Bürger:innen gibt, die Umsetzung (temporärer) Maßnahmen auch selbst anzugehen. Darüber hinaus zeigten die Pop-Up-Radwege in Berlin, wie schnell Maßnahmen auf die Straße kommen können, wenn wenig Ressourcen aufgebracht werden müssen und der notwendige politische, gesellschaftliche und administrative Wille da ist.

Wenn die Zivilgesellschaft wichtiger Treiber der urbanen Transformation ist, sollte auch darüber nachgedacht werden, inwiefern sie mit mehr Möglichkeiten (und Rechten) ausgestattet werden kann, um ihrem Gestaltungswunsch gerecht zu werden. Dies würde jedoch Veränderungen in bestehenden politischen Machtkonstellationen bedeuten. Wie sich dieses Machtgefüge neu ordnen lässt, ist eine anspruchsvolle Frage. Gelingt dies, könnten die Chancen für die tatsächliche Umsetzung der Mobilitätswende steigen.

---

## 5 Ausblick: Entscheider:innen und Zivilgesellschaft zusammenbringen

Unter anderem wegen der korporatistischen Prägung des Handlungsfeldes Mobilität gibt es eine Kluft zwischen dem gesellschaftlichen Konsens über die Notwendigkeit einer Mobilitätswende und der Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen. Dies behindert die Transformation immens, weil der Status-Quo der Verkehrspolitik strukturell stark verankert ist, während es Akteure, die die Mobilitätswende voranbringen wollen, an schlagkräftigen strategischen Partner fehlt.

Zivilgesellschaftliche Initiativen wie die Kiezblock-Initiativen treiben die Mobilitätswende voran. Das nicht nur in Berlin: Auch in Darmstadt beklagt die *Heiner\*blocks*-Initiative die *responsivity gap*, denn trotz Stadtverordnetenversammlungsbeschluss ohne Gegenstimmen wird die Umsetzung ausgesetzt (Changing Cities e. V. 2023). Es gibt nun Kiezblock-ähnliche Initiativen in mindestens 10 weiteren deutschen Städten, von Leipzig bis Darmstadt und Hamburg (Bauer und Stein 2022). Akteure aus Politik und Verwaltung, die eine Mobilitätswende verwirklichen wollen, könnten diese Energie und Gestaltungswillen nutzen, um eine neue Dynamik in das Handlungsfeld Mobilität zu bringen und die großen Hürden zu überwinden. Die Zivilgesellschaft bietet sich als Partner einer Mobilitätswendekonstellation an, gerade weil sie nicht in korporatistischen Strukturen verhaftet ist.

Natürlich gibt es in der Zivilgesellschaft auch Kiezblock- und Mobilitätswendegegner, allerdings gibt es bisher – trotz mehrerer Ankündigungen – nur einen Fall von einem Einwohner:innenantrag, der in Berlin die notwendigen Unterschriften zusammenbrachte. Dieser wurde im Übrigen nicht von Bürger:innen, sondern von einer politischen Partei orchestriert.

Die zweigleisige Agenda-Setting Strategie der Kiezblock-Initiativen zeigt beispielhaft, wie Bürger:innen *claimed spaces* für politische (selbst-)Beteiligung etablieren und gestalten, ohne durch die starren Strukturen der Mobilitätspolitik eingegrenzt zu sein. Dabei wird nicht an den Grenzen der Zuständigkeiten der jeweiligen Ämter Halt gemacht, sondern das Feld zusammengebracht. Kiezblock-Initiativen bringen die Mobilitätswende auf lokaler Ebene auf die politische sowie mediale

Agenda und heben so den *responsivity gap* hervor. Gleichzeitig tut sich eine mögliche strategische Partnerschaft auf, wenn sich Akteure aus Politik und Verwaltung auf einen gemeinsamen Kurs mit der Zivilgesellschaft bringen können.

Akteure aus Politik und Verwaltung tun sich häufig jedoch schwer, strategische Partnerschaften mit diesen und anderen pro-Mobilitätswende-Akteure aufzubauen. Es fehlen Schnittstellen, damit diese Kräfte zusammenkommen und er Dominanz der korporatistisch-verwurzelten Akteure etwas entgegensetzen. Ein möglicher Weg, um die benötigten Schnittstellen in Teilen zu etablieren, wäre für Entscheidungsträger:innen auf repräsentativ-deliberative demokratische Formate der Beteiligung zu setzen. Es gibt bereits Indizien, dass diese *invited spaces* für politische Partizipation einer Mobilitätswende förderlich wären. Sie könnten zu der politischen Legitimation für die Umsetzung der konkreten Maßnahmen der Mobilitätswende nützlich sein, dadurch Entscheidungsträger:innen ermutigen und somit auch zur Verringerung des *responsivity gaps* beitragen.

Durch repräsentativ-deliberative Formate der Beteiligung – wie bspw. die Bürger:innenräte, von der Bundestagspräsident Bas sprach – könnte die Mobilitätswende von der Mitte der Gesellschaft konstruktiv begleitet werden. Es gibt mehrere Gründe, warum dieser Weg Potenzial birgt.

Repräsentative Umfragen zeigen Mehrheiten für viele konkrete Mobilitätswendemaßnahmen auf, nicht zuletzt auch Mehrheiten für Kiezblocks. Dabei gibt es größere Mehrheiten in dichtbesiedelten Innenstadtbezirke wie Friedrichshain-Kreuzberg (Ruhrt et al. 2021) und knappe Mehrheiten berlinweit (Traxler und Wegrich 2023). Wird die Debatte über die Mobilitätswende nicht (so wie aktuell) von den extremen Rändern der Gesellschaft geprägt, sondern von zufällig ausgelosten Bürger:innen, könnte die Polarisierung gemildert werden. Darüber hinaus können repräsentativ-deliberative Formate dazu dienen, Mythen zu überwinden und Ängste abzubauen (oder diese einzuordnen). Konfrontiert mit einer herausfordernden Ausgangslage und ausgestattet mit Zeit, Expertise und Moderationsmethoden, die eine gerechtere und überlegtere Deliberation fördern, können repräsentativ-zusammengestellte Gruppen von Bürger:innen konstruktiv zu einer mobilitätspolitischen Agenda gelangen. Deren Umsetzung könnte den *Responsivity Gap* überwinden. So könnten Zielkonflikte besser abgewogen und falsche Annahmen entkräftet werden. Das gilt beispielsweise für die oft angenommene Verkehrsverlagerung in benachbarte Gebiete als Argument gegen Kiezblocks, obwohl die Forschungslage zeigt, dass dies nicht der Fall ist (Bauer et al. 2023; Nello-Deakin 2022).

In bereits durchgeführten deliberativen Formaten wie dem Berliner Klima Bürger:innenrat wurden Empfehlungen erarbeitet, die eine konsequente Umsetzung einer Mobilitätswende mitsamt konkreten push-Maßnahmen verlangen. Die Bedeutung dieses Beispiels wird bisher in der politischen Debatte wenig beachtet. Repräsentativ-deliberative Formate könnten für die Entscheidungsträger:innen eine konstruktive Antwort auf die Forderungen der Zivilgesellschaft darstellen. Einerseits wäre ihre Realisierung eine ermutigende Reaktion auf Arbeit der Zivilgesellschaft für die Mobilitätswende, andererseits könnte sie dazu beitragen, das Thema weiter nach oben auf die politische und mediale Agenda zu setzen.

## Literatur

- Aldred, R., und A. Goodman. 2020. Low traffic neighbourhoods, car use, and active travel: Evidence from the people and places survey of outer london active travel interventions. *Findings*. <https://doi.org/10.32866/001c.17128>.
- Bauer, U., und T. Stein. 2022. Kiezblocks für Berlin: Mehr als nur Poller! *Difu Sonderthema*, Januar 27. <https://difu.de/nachrichten/kiezblocks-fuer-berlin-mehr-als-nur-poller>. Zugegriffen am 06.03.2024.
- Bauer, U., S. Bettge, und T. Stein. 2023. *Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten*. Deutsches Institut für Urbanistik. <https://difu.de/publikationen/2023/verkehrsberuhigung-entlastung-statt-kollaps>. Zugegriffen am 14.02.2024.
- Becker, S., P. Bögel, und P. Upham. 2021. The role of social identity in institutional work for sociotechnical transitions: The case of transport infrastructure in Berlin. *Technological Forecasting and Social Change* 162:120385. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.120385>.
- Berliner Klima Bürger:innenrat. 2022. *Empfehlungen für die Berliner Klimapolitik*. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. [https://www.berlin.de/klimabuergerinnenrat/assets/dokumentation/klimabuergerinnenrat\\_empfehlungen-fur-die-berliner-klimapolitik.pdf](https://www.berlin.de/klimabuergerinnenrat/assets/dokumentation/klimabuergerinnenrat_empfehlungen-fur-die-berliner-klimapolitik.pdf). Zugegriffen am 06.03.2024.
- Berliner Mobilitätsgesetz, Pub. L. No. 9240–4. 2018. <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBEpG6>. Zugegriffen am 27.09.2023.
- Betz, G. 2022. *Kiezblocks Beschleunigen! Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow*. <https://www.radpankow.de/2022/02/23/video-kiezblocks-beschleunigen/>. Zugegriffen am 27.09.2023.
- BM Bau. 1986. *Stadtverkehr im Wandel*. Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. [http://www.verkehrsplanung.de/material\\_buero/StadtverkehrImWandel/index.html](http://www.verkehrsplanung.de/material_buero/StadtverkehrImWandel/index.html). Zugegriffen am 27.09.2023.
- BMU. 2019. *Umweltbewusstsein in Deutschland 2018: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*. Dessau-Roßlau: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU).
- BVV-Mitte. 2021. *Drucksache Nr.: 3149/V – Kiezblocks für Mitte*. Berlin: Bezirksamt Mitte von Berlin.
- BVV-Neukölln. 2021. *Drucksache 1912/XX – Mehr Flächengerechtigkeit: „Kiezblocks“ für Neukölln planen und umsetzen*. Berlin: Bezirksamt Neukölln von.
- BVV-Pankow. 2020. *Drucksache VIII-0944 – Mehr Raum zur Entfaltung – Attraktive Wohnviertel durch Entschleunigung*. Berlin: Bezirksamt Pankow von.
- Changing Cities e. V. 2021a. *How To Kiezblock*. [https://www.kiezblocks.de/wp-content/uploads/2021/09/KB\\_HowTo\\_Kiezblocks\\_2021.pdf](https://www.kiezblocks.de/wp-content/uploads/2021/09/KB_HowTo_Kiezblocks_2021.pdf).
- . 2021b. *Kiezblocks.de*. <https://www.kiezblocks.de/>.
- . 2022a. *Radentscheide in Deutschland*. Changing Cities e. V. <https://changing-cities.org/radentscheide/>.
- . 2022b. *Medienspiegel Kiezblocks*. <https://www.kiezblocks.de/aktuelles/medienspiegel/>.
- . 2023. *Initiativen kritisieren Stopp vom ersten Superblock in Darmstadt*. Changing Cities e. V. <https://changing-cities.org/initiativen-kritisieren-stopp-von-ersten-superblock-in-darmstadt/>.
- Detjen, S. 2022. *Bundestagspräsidentin Bärbel Bas (SPD): „Wir sind nicht überfordert“* [Radio], September 4. <https://www.deutschlandfunk.de/baerbel-bas-bundestagspraesidentin-100.html>.
- difu. 2022. Was ist eigentlich ein ... Superblock? *Glossar*, März 15. <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-ein-superblock>.
- Eichhorn, W. 2005. *Agenda-Setting-Prozesse: Eine theoretische Analyse individueller und gesellschaftlicher Themenstrukturierung*. Universitätsbibliothek der Ludwig-Maximilians-Universität München. <https://doi.org/10.5282/UBM/EPUB.734>.

- Fröhlich, A., und C. von Bodisco. 2022. Autofreie Zone in Berlin: Friedrichshain-Kreuzberg plant „flächendeckende Verkehrsberuhigung“ im gesamten Bezirk. *Tagesspiegel*, Mai 27. <https://plus.tagesspiegel.de/berlin/autofreie-zone-in-berlin-friedrichshain-kreuzberg-plant-flachendeckende-verkehrsberuhigung-im-gesamten-bezirk-492114.html>.
- Gaventa, J. 2006. Finding the spaces for change: A power analysis. *IDS Bulletin* 37(6): 23–33.
- Herberg, J., T. Haas, D. Oppold, und D. von Schneidmesser. 2020. A collaborative transformation beyond coal and cars? Co-creation and corporatism in the German energy and mobility transitions. *Sustainability* 12(8): 3278. <https://doi.org/10.3390/su12083278>.
- Latz, C. 2023. Radwege nicht an allen Hauptstraßen: CDU will Kehrtwende in Berlins Verkehrspolitik. *Der Tagesspiegel*, September 15. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/radwege-nicht-an-alle-hauptstrassen-cdu-will-kehrtwende-in-berlins-verkehrspolitik-10476568.html>.
- Martens, K. 2017. *Transport justice: Designing fair transportation systems*. New York: Routledge/Taylor & Francis Group.
- McCombs, M. 2014. *Setting the agenda: The mass media and public opinion*, 2. Aufl. Cambridge, UK: Polity Press.
- McCombs, M., und D. Shaw. 1972. The agenda-setting function of mass media. *The Public Opinion Quarterly* 36(2): 176–187.
- Nello-Deakin, S. 2022. Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. *Case Studies on Transport Policy* 10(4): 2430–2442. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.11.003>.
- Pfetsch, B. 2004. From political culture to political communication culture: A theoretical approach to comparative analysis. In *Comparing political communication: Theories, cases, and challenges*, Hrsg. F. Esser und B. Pfetsch. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Rammert, A., und O. Schwedes. 2023. Barrieren für die Verkehrswende. Hintergründe und Lösungsansätze. *Politikum* 3:49–55.
- Rehmet, F., E. Wunder, V. Mittendorf, Y. Zeybek, und J. Müller. 2020. *Bürgerbegehrensbericht 2020*. Mehr Demokratie e. V.; Philipps-Universität Marburg. [https://www.mehr-demokratie.de/fileadmin/pdf/2020-09-28\\_Bu\\_rgerbegehrensbericht\\_Web.pdf](https://www.mehr-demokratie.de/fileadmin/pdf/2020-09-28_Bu_rgerbegehrensbericht_Web.pdf).
- Rosanvallon, P. (2018). *Good government: Democracy beyond elections* (M. B. DeBevoise, Übers.). Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Ruhrort, L., F. Zehl, und A. Knie. 2021. *Untersuchung von Einstellungen gegenüber einer Neuaufteilung öffentlicher Räume zulasten des Autoverkehrs: Ergebnisse einer repräsentativen Befragung im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie einer Straßenbefragung in Kreuzberg*, WZB Discussion Papers. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- Schneidmesser, D. von. 2023. Kiezblocks ohne Durchgangsverkehr: Berlin kann vom Rest Europas lernen. *Kiezblocks ohne Durchgangsverkehr: Berlin kann vom Rest Europas lernen*, Juni 21. <https://www.rifs-potsdam.de/de/blog/2023/06/kiezblocks-ohne-durchgangsverkehr-berlin-kann-vom-rest-europas-lernen>.
- Schneidmesser, D. von, und N. Kirby 2022. Kiezblocks – Stadtgestaltung Top-down oder Bottom-up? *IASS Blog*, Februar 10. <https://www.iass-potsdam.de/de/blog/2022/02/kiezblocks-top-down-oder-bottom-up>.
- Schneidmesser, D. von, J. Herberg, und D. Stasiak. 2020. Re-claiming the responsivity gap: The co-creation of cycling policies in Berlin’s mobility law. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 8:100270. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100270>.
- Schubert, K., und M. Klein. 2020. Agenda setting. In *Das Politiklexikon*, 7. Aufl. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, J. H. W. Dietz.
- Schwedes, O. 2011. The field of transport policy: An initial approach. *German Policy Studies* 7:7–41.
- . 2021. *Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung*. Wiesbaden: Springer Fachmedien. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-32106-2>.
- . 2022. Lobbyismus im Verkehrssektor. In *Handbuch Lobbyismus*, Hrsg. A. Polk und K. Mause, 1–21. Wiesbaden: Springer Fachmedien. [https://doi.org/10.1007/978-3-658-32324-0\\_22-1](https://doi.org/10.1007/978-3-658-32324-0_22-1).

- SenUMVK. 2021. *Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2021* (Senatsverwaltung für Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz von Berlin, Hrsg.). <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/>.
- SPD, Bündnis 90/Die Grünen, und Die Linke. 2021. *Koalitionsvertrag 2021–2026: Zukunftshauptstadt Berlin. Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftsstark*. [https://www.berlin.de/rbmskzl/regierende-buergermeisterin/senat/koalitionsvertrag/berlin\\_koavertrag\\_2021\\_2026.pdf](https://www.berlin.de/rbmskzl/regierende-buergermeisterin/senat/koalitionsvertrag/berlin_koavertrag_2021_2026.pdf).
- Sternkopf, B., und F. Nowack. 2016. Lobbying: Zum Verhältnis von Wirtschaftsinteressen und Verkehrspolitik. In *Handbuch Verkehrspolitik*, Hrsg. O. Schwedes, W. Canzler, und A. Knie, 381–399. Wiesbaden: Springer Fachmedien. [https://doi.org/10.1007/978-3-658-04693-4\\_18](https://doi.org/10.1007/978-3-658-04693-4_18).
- Traxler, C., und K. Wegrich. 2023. Attitudes on urban mobility policies: Results from a survey in Berlin. Hertie School of Governance. [https://hertieschool-f4e6.kxcdn.com/fileadmin/5\\_WhoWeAre/1\\_People\\_directory/Faculty\\_downloads/Traxler/Publications/Attitudes\\_on\\_Urban\\_Mobility\\_Policies\\_Results\\_from\\_a\\_Survey\\_in\\_Berlin\\_with\\_K\\_Wegrich\\_2023\\_EN.pdf](https://hertieschool-f4e6.kxcdn.com/fileadmin/5_WhoWeAre/1_People_directory/Faculty_downloads/Traxler/Publications/Attitudes_on_Urban_Mobility_Policies_Results_from_a_Survey_in_Berlin_with_K_Wegrich_2023_EN.pdf).
- Zee, R. van der. 2015. How Groningen invented a cycling template for cities all over the world. *The Guardian*, Juli 29. <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>.
- Zografos, C., K.A. Klause, J.J.T. Connolly, und I. Anguelovski. 2020. The everyday politics of urban transformational adaptation: Struggles for authority and the Barcelona superblock project. *Cities* 99:102613. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102613>.

**Open Access** Dieses Kapitel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>) veröffentlicht, welche die Nutzung, Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und Wiedergabe in jeglichem Medium und Format erlaubt, sofern Sie den/die ursprünglichen Autor(en) und die Quelle ordnungsgemäß nennen, einen Link zur Creative Commons Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden.

Die in diesem Kapitel enthaltenen Bilder und sonstiges Drittmaterial unterliegen ebenfalls der genannten Creative Commons Lizenz, sofern sich aus der Abbildungslegende nichts anderes ergibt. Sofern das betreffende Material nicht unter der genannten Creative Commons Lizenz steht und die betreffende Handlung nicht nach gesetzlichen Vorschriften erlaubt ist, ist für die oben aufgeführten Weiterverwendungen des Materials die Einwilligung des jeweiligen Rechteinhabers einzuholen.

