

Transdisziplinäre Evaluation von Kiezblocks als städtebauliches Konzept zur kommunalen Gesundheits- förderung und Nachhaltigkeitstransformation

Pilotprojekt zur Etablierung konzeptueller und empirischer Grundlagen

**Andrea Sarafoglou, M.A.; Nicole Lünow, M.A.; Immo Janssen, M.Sc., Dr. med.
Dr. med. univ. Michael Eichinger, M.Sc.**

Medizinische Fakultät Mannheim der Universität Heidelberg, Zentrum für
Präventivmedizin und Digitale Gesundheit (CPD)
Changing Cities e.V.; Anlauf- und Koordinationsstelle für öffentliche Räume (AKÖR)

Aktenzeichen der Deutschen Bundesstiftung Umwelt: 38016/01

Projektzeitraum: 01.07.2022 bis 30.06.2025

Ort: Mannheim

Jahr: 2026

gefördert durch



Deutsche
Bundesstiftung Umwelt

www.dbu.de

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Methodik	3
2.1. Hintergrund zum Verbundprojekt	3
2.2. Strukturierte Weiterentwicklung des logischen Modells zu möglichen Wirkweisen von Kiezblocks (AP1).....	3
2.2.1. Literaturreview zu Kiezblocks und verwandten Konzepten	4
2.2.2. Semistrukturierte Interviews mit Akteursvertreter:innen in Berlin	6
2.2.3. Workshops mit Akteursvertreter:innen	7
2.3. Entwicklung von Empfehlungen zur Nutzung von Verwaltungs- und Citizen- Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks (AP2).....	7
2.4. Machbarkeitsstudie zur Evaluation von Kiezblocks (AP3).....	9
2.4.1. Reflexion der Nutzung von Citizen-Science-Ansätzen zur Verkehrserhebung	9
2.4.2. Pilothafte Durchführung einer Querschnittserhebung	10
3. Ergebnisse	11
3.1. Strukturierte Weiterentwicklung des logischen Modells zu möglichen Wirkweisen von Kiezblocks (AP1).....	11
3.2. Entwicklung von Empfehlungen zur Nutzung von Verwaltungs- und Citizen- Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks (AP2).....	12
3.3. Machbarkeitsstudie zur Evaluation von Kiezblocks (AP3).....	14
3.3.1. Reflexion der Nutzung von Citizen-Science-Ansätzen zur Verkehrserhebung	14
3.3.2. Pilothafte Durchführung einer Querschnittserhebung	16
4. Diskussion	19
5. Öffentlichkeitsarbeit	21
5.1. Ergebnisdissemination	21
5.2. Weiterführung des Vorhabens.....	21
6. Fazit	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Charakteristika der Teilnehmenden an den semistrukturierten Interviews	6
Tabelle 2: Charakteristika der Teilnehmenden an den Fachgesprächen.....	8
Tabelle 3: Übersicht über ausgewählte Endpunkte und ihre Operationalisierung....	10
Tabelle 4: Stichprobencharakteristika der Teilnehmenden an der Querschnitts- erhebung	17
Tabelle 5: Deskriptive Analyse der Verteilungen wichtiger Endpunkte	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die in den Umbrella Review eingeschlossenen Artikel	5
Abbildung 2: Übersicht über das weiterentwickelte logische Modell. Potenzielle Kausalbeziehungen (Pfeile) sind nur für ausgewählte Komponenten des Modells dargestellt.....	11

Zusammenfassung

Kiezblocks sind städtische Wohnquartiere, in denen der motorisierte Durchgangsverkehr durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Modalfilter oder Einbahnstraßen) reduziert wird. Dadurch können die Aufenthaltsqualität verbessert, Grünflächen ausgeweitet, die Fuß- und Radinfrastruktur verbessert sowie neue Orte für soziale Begegnung und nachbarschaftlichen Austausch geschaffen werden. Kiezblocks haben damit großes Potenzial, zu einer gesundheitsförderlichen und nachhaltigen Stadtentwicklung beizutragen. Ihre Effekte wurden bislang jedoch nur begrenzt empirisch untersucht.

Übergeordnetes Projektziel war es daher, die datenbasierte Planung, Priorisierung und Evaluation von Kiezblocks und verwandter städtebaulicher Interventionen durch die Etablierung konzeptueller und empirischer Grundlagen zu unterstützen. Durch die Kombination eines umfangreichen Literaturreviews mit semistrukturierten Interviews mit Akteursvertreter:innen in Berlin und der Reflexion innerhalb des Projektbeirats entwickelten wir ein logisches Modell weiter, das potenzielle Wirkmechanismen und Effekte von Kiezblocks übersichtlich darstellt. Zudem erarbeiteten wir in Workshops und Fachgesprächen gemeinsam mit Akteursvertreter:innen aus Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wissenschaft Empfehlungen zur Nutzung von Verwaltungs- und Citizen-Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks. Abschließend wurde die Datenerhebung mittels etablierter Forschungsmethoden in geplanten Kiezblocks erprobt und die Nutzung von zwei Citizen-Science-Ansätzen zur Verkehrserhebung hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit reflektiert.

Im Rahmen des Projekts konnten wichtige konzeptuelle und empirische Grundlagen zur Evaluation von Kiezblocks als städtebauliche Intervention geschaffen werden. Gleichzeitig machen die Ergebnisse deutlich, dass eine bessere Nutzung vorhandener Datenbestände sowie die systematische Einbindung von Citizen-Science-Ansätzen dazu beitragen können, bestehende Datenlücken zu schließen und die evidenzbasierte Planung und Evaluation von Kiezblocks und verwandter städtebaulicher Maßnahmen zu verbessern. Die Projektergebnisse leisten damit insgesamt einen Beitrag zur kommunalen Gesundheitsförderung und Nachhaltigkeitstransformation.

1. Einleitung

Kiezblocks sind ein vielversprechendes Konzept, um die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf die Wohnbevölkerung in Städten zu reduzieren. Der Begriff *Kiezblock* wurde 2019 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg geprägt und stellt die Berliner Variante des national wie international gängigen *Superblock-Konzepts* dar, das in zahlreichen Städten umgesetzt wird (z.B. Superblocks in Barcelona, Low-Traffic-Neighborhoods in London, Supergrätzl in Wien und die 15-Minuten-Stadt in Paris). Da das Projekt mit Fokus auf Berlin durchgeführt wurde, verwenden wir im Weiteren den Begriff *Kiezblock*. Zentrale Erkenntnisse lassen sich jedoch aufgrund der sehr ähnlichen konzeptuellen Grundlagen auf Superblock-Konzepte in anderen Städten übertragen.

Kiezblocks¹ sind städtische Wohnquartiere mit reduziertem Kfz-Durchgangsverkehr. Bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Modalfilter, gegenläufige Einbahnstraßen, Tempolimits) sorgen dafür, dass eine Durchfahrt durch das Quartier als Abkürzung deutlich erschwert oder unmöglich wird. Die Zufahrt zu Wohngebäuden bleibt für Eigentümer:innen sowie Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge weiterhin möglich. Neben Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind Verbesserungen der Aufenthaltsqualität, Entsiegelung und Begrünung zentrale Ziele von Kiezblocks und werden möglichst flächendeckend im Quartier umgesetzt. Hierzu werden u.a. Verkehrsflächen und Kfz-Stellplätze umgenutzt, da diese derzeit in vielen Fällen einen überproportional großen Flächenanteil beanspruchen. Die freiwerdenden Flächen erlauben u.a. die Umsetzung und bedarfsgerechte Ausweitung von Anlagen für den Öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fuß- und Radverkehr, Liefer- und Ladezonen, Parkplätze für Menschen mit Behinderung, Mobilitätsstationen, Sharingstandorte, Sitz- und Nachbarschaftsflächen inkl. Parklets, Spiel- und Sportbereiche sowie Terrassen für Gastronomie, Gewerbe und Kultur.

Kiezblocks werden häufig von Anwohner:innen initiiert und in Kooperation mit lokalen Initiativen umgesetzt. Die Implementierung erfolgt in mehreren Phasen, indem Maßnahmen schrittweise und aufeinander aufbauend umgesetzt werden. Dadurch können neuartige Elemente zunächst temporär erprobt und nach positiver Evaluation verstetigt werden. Die kombinierte Umsetzung von Kiezblock-Maßnahmen dürfte vielfältige Auswirkungen u.a. auf die aktive Mobilität, die Gesundheit und das Wohlbefinden, den nachbarschaftlichen Zusammenhalt, den lokalen Einzelhandel sowie die Biodiversität und Klimaanpassung haben. Da besonders deutliche Effekte für vulnerable Bevölkerungsgruppen wie Kinder und Senior:innen zu erwarten sind,

¹ Ergänzende Erläuterungen zu Super- und Kiezblocks sind u.a. in den offenen Standards der Empfehlungen für Superblocks (Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) 2023), dem [Leitfaden für die Verkehrsberuhigung in Kiezen](#) der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima- und Umweltschutz (SenMVKU) sowie in der [Toolbox des Projekts Transformator:in](#) der TU Wien zu finden.

können Kiezblocks zudem einen Beitrag zur Verringerung gesundheitlicher Ungleichheit leisten.

Trotz des Potenzials von Kiezblocks und verwandten städtebaulichen Interventionen, wurden ihre Effekte bisher nur eingeschränkt evaluiert. Während einige Modellierungsstudien die Effekte von städtebaulichen Interventionen zur Verkehrsberuhigung a priori abschätzen (Mueller et al. 2020; Rodriguez-Rey et al. 2022; Li und Wilson 2023), gibt es bisher nur wenige quasi-experimentelle Studien, die die tatsächlich realisierten Effekte nach Interventionsumsetzung untersuchen (Aldred und Goodman 2021; Nieuwenhuijsen 2021). Verfügbare Studien fokussierten vorwiegend auf wenige Endpunkte wie aktive Mobilität (Aldred und Goodman 2020) und Verkehrsmittelnutzung (Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) 2024), Verkehrssicherheit (Lavery et al. 2021), Luftqualität (Rodriguez-Rey et al. 2022) oder vorzeitige Todesfälle (Mueller et al. 2020). Eine Reihe weiterer relevanter Endpunkte wie verkehrsbedingte Emissionen (Yang et al. 2022), Verkehrsmengen, Verkehrsverlagerung und -verpuffung, Effekte auf die gesundheitliche Ungleichheit (Nieuwenhuijsen, M. J. Khreis H. et al. 2016; Thomson et al. 2018), die Aufenthaltsqualität im Stadtviertel, soziale Kohäsion oder psychische Gesundheit wurden bisher nicht oder nur sehr eingeschränkt untersucht. Neben ihrer eingeschränkten Evaluation erfolgt die Planung und Priorisierung von Kiezblocks bisher nur in wenigen Fällen datengestützt. Obwohl innovative Ansätze wie Citizen Science prinzipiell geeignet wären, um derzeit existierende Datenlücken im Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitsbereich zu schließen und damit im Verbund mit verfügbaren Verwaltungsdaten die Planung und Evaluation von Kiezblocks zu unterstützen, werden sie bisher nur in wenigen Fällen eingesetzt (Bonn et al. 2021).

Die eingeschränkte Datenbasierung in der Planung von Kiezblocks und ihre limitierte Evaluation dürfte vielfältige Gründe haben. Bisher gibt es keine leicht zugängliche Übersicht über mögliche Wirkmechanismen, Effekte und relevante Kontextfaktoren, wie sie ein logisches Modell bietet, um die Planung, Umsetzung und Evaluation von Kiezblocks zu unterstützen. Daten in hoher zeitlicher und räumlicher Auflösung, die für die Planung, Priorisierung und Evaluation benötigt werden, stehen in Kommunalverwaltungen im Regelfall nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung (z.B. Verkehrsdaten im Nebenstraßennetz). Die Nutzung von Daten, die in Verwaltungen aktuell zur Verfügung stehen und prinzipiell für Planung und Evaluation eingesetzt werden könnten, wird derzeit durch mangelnde Ressourcen, z.B. im Hinblick auf benötigtes Personal, notwendige Projektsteuerungstools, geeignete Messgeräte oder eine fehlende Dateninfrastruktur zum intra-kommunalen Austausch über bestehende Datenbestände behindert. Citizen-Science-Ansätze werden von Verwaltungen bisher kaum genutzt, da aus ihrer Sicht u.a. Methodenstandards und rechtliche Rahmenbedingungen oft nicht zuverlässig befolgt werden, die Dokumentation nicht konsistent und nachvollziehbar ist und keine etablierten Prozesse zur langfristigen Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Akteur:innen im Rahmen der Datenerhebung und -analyse bestehen.

Übergeordnetes Ziel des Projekts war es daher, die datenbasierte Planung, Priorisierung und Evaluation von Kiezblocks und verwandter städtebaulicher Interventionen zu unterstützen. Hierzu

- entwickelten wir ein logisches Modell weiter, das potenzielle Wirkmechanismen und Effekte von Kiezblocks übersichtlich zusammenfasst,
- erarbeiteten gemeinsam mit Akteurvertreter:innen aus Verwaltung und Zivilgesellschaft Empfehlungen zur Nutzung von Verwaltungs- und Citizen-Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks und
- erprobten die Datenerhebung mittels etablierter Forschungsmethoden in geplanten Kiezblocks und reflektierten die Nutzung von zwei Citizen-Science-Ansätzen zur Verkehrserhebung

2. Methodik

2.1. Hintergrund zum Verbundprojekt

Das Verbundprojekt wurde durch das Zentrum für Präventivmedizin und Digitale Gesundheit der Universität Heidelberg geleitet und gemeinsam mit der Anlauf- und Koordinationsstelle für öffentliche Räume (AKöR) und Changing Cities e.V. umgesetzt. Die Projektpartner wurden durch einen transdisziplinär besetzten Beirat aus Kommunalverwaltung, -politik, organisierter Zivilgesellschaft und Wissenschaft beraten, der etwa alle 6-9 Monate zusammentrat (siehe Appendix I).

Das Projekt gliederte sich in drei Arbeitspakete, in denen

- die Weiterentwicklung des logischen Modells (AP1)
- die Entwicklung von Empfehlungen zur Evaluation von Kiezblocks unter Nutzung von Verwaltungs- und Citizen-Science-Daten (AP2) und
- eine Machbarkeitsstudie zur Kiezblockevaluation (AP3)

im Zentrum standen. Das Projektposter in Appendix II, das auf dem Planetary Health Forum 2023 vorgestellt wurde, stellt die Projektstruktur überblickshaft dar.

Für das Projekt liegt ein positives Votum der Ethikkommission II der Medizinischen Fakultät Mannheim an der Universität Heidelberg vor (2022-636). Die Teilnehmenden der semistrukturierten Interviews und der Querschnittserhebung willigten schriftlich in die Teilnahme ein.

2.2. Strukturierte Weiterentwicklung des logischen Modells zu möglichen Wirkweisen von Kiezblocks (AP1)

Im Rahmen des Projekts wurde das initiale logische Modell, das vor Projektstart in zwei interdisziplinären Workshops mit Wissenschaftler:innen aus unterschiedlichen Fachbereichen (u.a. Gesundheitswissenschaften, (Umwelt-)Psychologie, Verkehrsforschung, Politikwissenschaften) erstellt wurde, strukturiert weiterentwickelt. Die

Weiterentwicklung basierte auf drei Komponenten: In einem Umbrella Review (2.2.1) wurde die internationale Literatur aufgearbeitet, um potenzielle Endpunkte und Wirkmechanismen von Kiezblocks und verwandten Konzepten zu identifizieren. In semistrukturierten Interviews (2.2.2) explorierten wir die Perspektiven von lokalen Akteursvertreter:innen in Berlin, um ergänzend weitere potenzielle Endpunkte und Wirkmechanismen zu erfassen. In einem Beiratstreffen (2.2.3) wurde die vorläufige Version des logischen Modells vorgestellt, validiert und weiterentwickelt.

2.2.1. Literaturreview zu Kiezblocks und verwandten Konzepten

Der Umbrella Review wurde auf Basis der methodischen Standards zur Erstellung von Übersichtsarbeiten des Joanna Briggs Institute durchgeführt (Aromataris et al. 2015).

Suchstrategie: Zur Identifikation relevanter Reviews wurde am 25. Januar 2023 eine Suche in den Literaturdatenbanken PubMed, Embase, Web of Science und PsycINFO (EBSCO) durchgeführt. Die Literatursuche wurde auf Reviews in englischer Sprache eingegrenzt, die zwischen 2000-2023 veröffentlicht wurden. Der Suchstring für Pubmed ist in Appendix III wiedergegeben und wurde für die anderen Literaturdatenbanken ohne inhaltliche Änderungen an die jeweilige Nomenklatur angepasst.

Einschlusskriterien: Wir schlossen Übersichtsarbeiten ein, die Evidenz zu Kiezblocks sowie Elementen von Kiezblocks und verwandten Konzepten zusammenfassten. Die zugrunde liegende Definition von Kiezblocks ist in Appendix IV dargestellt.

Thematisch nicht relevante Übersichtsarbeiten wurden ausgeschlossen. Zudem schlossen wir Übersichtsarbeiten aus, die ausschließlich (1) Kinder und Jugendliche, (2) ländliche Kontexte sowie (3) außer-europäische und nicht-OECD-Länder fokussierten.

Literaturscreening: Das Literaturscreening wurde mit CADIMA (Kohl et al. 2018) durchgeführt. Das Titel- und Abstract-Screening und das Volltextscreening wurden jeweils unabhängig voneinander durch zwei Personen durchgeführt. Etwaige Inkonsistenzen wurden bilateral geklärt.

Nach Entfernung der Duplikate ergab die Literaturrecherche 2.404 Treffer. Nach Abschluss des Titel- und Abstract-Screenings sowie des Volltext-Screenings wurden insgesamt 434 Artikel eingeschlossen (Abbildung 1).

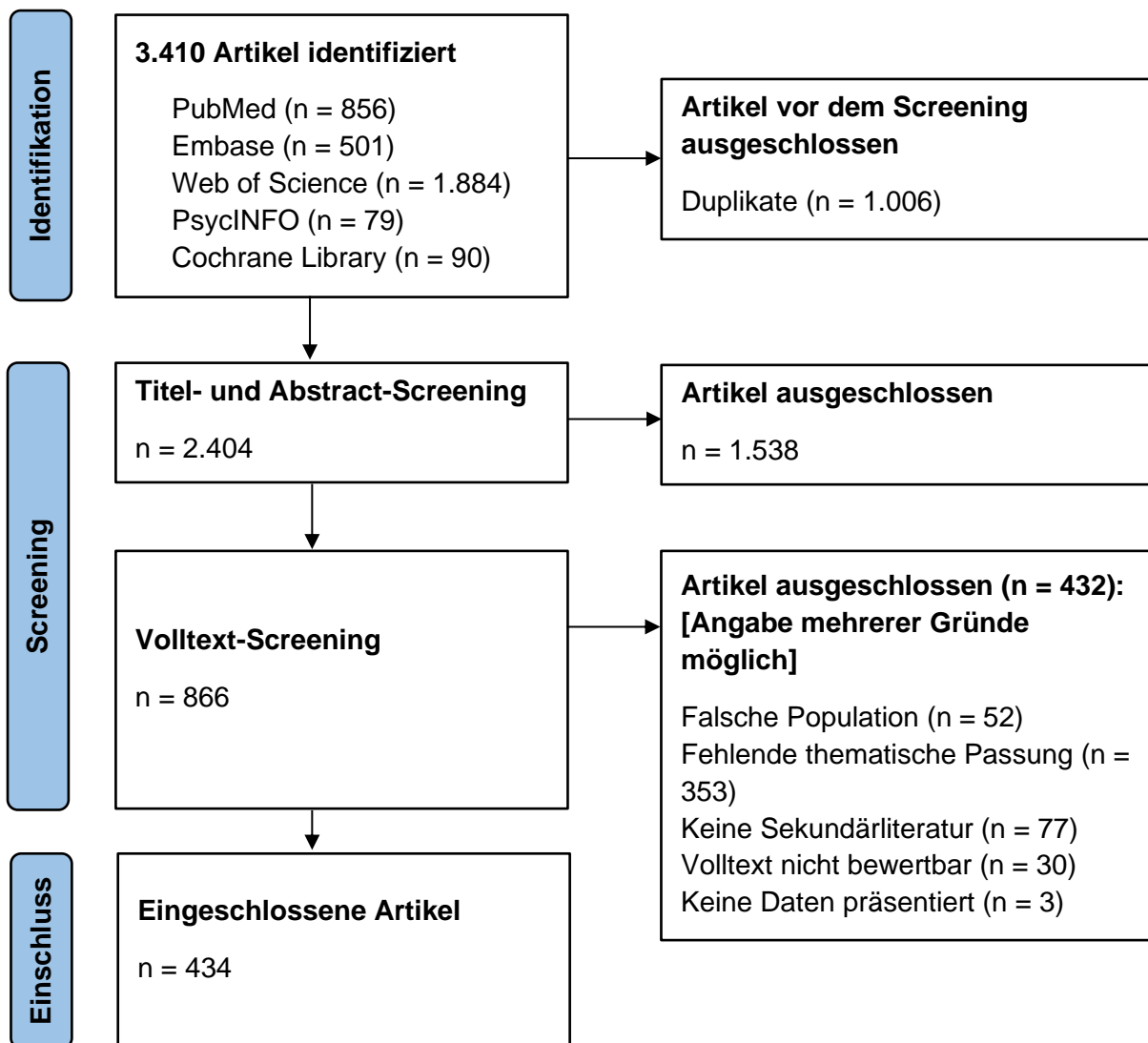


Abbildung 1: Übersicht über die in den Umbrella Review eingeschlossenen Artikel

Datenextraktion: Aufgrund der hohen Anzahl an eingeschlossenen Reviews wurden rund 30% der Reviews zufällig für die Datenextraktion ausgewählt. Durch die Zufallsauswahl der Reviews stellten wir sicher, dass eine große Bandbreite an potenziellen Endpunkten und Wirkmechanismen in das logische Modell aufgenommen werden konnte.

Nach Erprobung der standardisierten Extraktionstabelle wurden für die eingeschlossenen Reviews die folgenden Informationen extrahiert: Titel, AutorInnen, Erscheinungsjahr, Journal, Art des Reviews, Zielsetzung des Reviews, Anzahl der durchsuchten Datenbanken, Name der Datenbanken, Zeitraum der Datenbanksuche, Sprachen der Primärstudien, Instrument zur Bewertung von Primärstudien, Qualitätsbewertung der Primärstudien, Methode der Primärstudien-Synthese, Anzahl der eingeschlossenen Studien und deren Merkmale (u.a. Studiendesign, Population, Interventionen, Endpunkte, Effekte, Kontextfaktoren) sowie Implikationen für die Forschung.

Die Datenextraktion führte jeweils eine Person durch, wobei die Qualitätsbewertung der Reviews parallel zur Datenextraktion vorgenommen wurde. Die Ergebnisse flossen in das weiterentwickelte logische Modell ein.

2.2.2. Semistrukturierte Interviews mit Akteursvertreter:innen in Berlin

Zielgruppe und Rekrutierung: Die Rekrutierung der Interviewpartner:innen erfolgte über bestehende Netzwerke des Projektkonsortiums und über Snowball Sampling. Die Auswahl erfolgte mit dem Ziel, möglichst unterschiedliche Perspektiven zur unmittelbaren Umsetzung von Kiezblocks zu explorieren. Insgesamt wurden 19 Interviews geführt. Acht Interviewpartner:innen stammten aus unterschiedlichen Abteilungen der Verwaltung (z.B. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) und verwaltungsnahen Organisationseinheiten (z.B. Quartiersbüros). Elf Personen waren aus der organisierten Zivilgesellschaft (z.B. Kiezblock-Initiativen).

Tabelle 1: Charakteristika der Teilnehmenden an den semistrukturierten Interviews

		n	%
Geschlecht	Weiblich	7	37
	Männlich	12	63
Alter	18 - 24 Jahre	1	5
	25 - 34 Jahre	4	21
	35 - 44 Jahre	6	32
	45 - 54 Jahre	4	21
	55 - 64 Jahre	2	11
	65 - 74 Jahre	2	11
Migrationshintergrund	Ja	1	5
	Nein	18	95
Bildung	Abitur / allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	19	100
Akteursgruppe	Verwaltung	8	42
	Zivilgesellschaft	11	58

Hinweis: Der Migrationshintergrund wurde über die eigene Staatsangehörigkeit erfasst.

Datenerhebung: Die Interviews fanden im Zeitraum von Juni bis September 2023 telefonisch und per Videokonferenz statt und dauerten zwischen 15 und 60 Minuten. Der Interviewleitfaden umfasste acht Leitfragen zu den folgenden Themen:

- Bisherige persönliche und fachliche Berührungspunkte mit Kiezblocks
- Definition und wesentliche Komponenten von Kiezblocks
- Wirkmechanismen von Kiezblocks
- Schwächen von Kiezblocks

- Faktoren, die die Umsetzung von Kiezblocks unterstützen
- Kriterien, die zur Priorisierung der Umsetzung von Kiezblocks beitragen können
- Weiterentwicklung des Kiezblock-Konzepts und der damit verbundenen Umsetzungsprozesse

Im Rahmen der Pretestinterviews wurden zwei Fragen leicht modifiziert, um sie stärker zu konkretisieren.

Datenanalyse: Die Interviews wurden mit einem Aufnahmegerät aufgezeichnet und durch einen externen Transkriptionsdienstleister wortwörtlich transkribiert. Die Transkripte wurden im Anschluss mittels qualitativer Inhaltsanalyse nach Mayring ausgewertet (Mayring 2015). Wir wendeten eine Kombination aus deduktiver (Vorstrukturierung durch Interviewleitfaden) und induktiver Kategorienbildung an, um einen Kodierleitfaden mit Ankerbeispielen zu erstellen. Alle Interviews wurden durch eine Wissenschaftlerin in MAXQDA analysiert.

Die in den Interviews identifizierten potenziellen Endpunkte und Wirkmechanismen flossen in das weiterentwickelte logische Modell ein.

2.2.3. Workshops mit Akteursvertreter:innen

Das vorläufige logische Modell wurde in einem Treffen des transdisziplinären Projektbeirats vorgestellt und diskutiert. Der Projektbeirat, der sich aus Vertreter:innen der Zivilgesellschaft, der Wissenschaft sowie der Kommunalpolitik und -verwaltung zusammensetzte und sich aktiv mit dem Themenfeld befasste, wurde dabei als besonders geeignetes Forum erachtet.

2.3. Entwicklung von Empfehlungen zur Nutzung von Verwaltungs- und Citizen-Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks (AP2)

Die Empfehlungen wurden auf Basis eines Workshops und einer Reihe von Fachgesprächen mit relevanten Akteur:innen entwickelt. Im Workshop konnten Eckpunkte für Empfehlungen festgelegt werden. Die überblickshaften Eckpunkte wurden in mehreren bilateralen Fachgesprächen vertieft, sodass konkrete Empfehlungen abgeleitet werden konnten. Im nächsten Abschnitt stellen wir die Methodik der Fachgespräche dar.

Zielgruppe und Rekrutierung: Die Rekrutierung der Gesprächspartner:innen für die Fachgespräche erfolgte über die Netzwerke der Berliner Projektpartner:innen sowie über Snowball Sampling. Insgesamt führten wir 8 Fachgespräche. Fünf Personen waren in unterschiedlichen Abteilungen der Landes- oder Kommunalverwaltung (z.B. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt; Straßen- und Grünflächenamt) sowie im Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumordnung (BBSR) tätig. Drei weitere Personen entstammten der organisierten Zivilgesellschaft (z.B.

Kiezblock-Initiativen). Alle Gesprächspartner:innen hatten umfassende Expertise in den Bereichen Luft-, Lärm- und Verkehrsdaten oder Erfahrungen mit Citizen-Science-Ansätzen (Tabelle 2). Die Auswahl der Gesprächspartner:innen erfolgte mit dem Ziel, möglichst vielfältige Expertisen und praxisnahe Erfahrungen zu unterschiedlichen Datentypen einzubeziehen.

Tabelle 2: Charakteristika der Teilnehmenden an den Fachgesprächen

	Expertise zu einzelnen Datentypen		
	Verkehrs- & Stadtplanung	Lärm	Luft
Verwaltung und (Bundes-)Ämter	3	1	1
Zivilgesellschaft	2	-	1

Datenerhebung: Die Fachgespräche fanden im Zeitraum von Dezember 2024 bis Juni 2025 telefonisch oder per Videokonferenz statt und dauerten zwischen 45 und 75 Minuten.

Der **Leitfaden** für die Fachgespräche umfasste 14 Leitfragen zu den nachfolgenden Themen, wobei abhängig von den Gesprächspartner:innen Schwerpunkte gesetzt wurden:

- Verwendung von Messdaten zur Planung und Umsetzung von Kiezblocks
- Vorhandene Datenbestände der Kommunalverwaltung in Bezug auf Luft-, Lärm- und Verkehrsbelastung
- Vor- und Nachteile vorhandener Datenbestände, derzeit bestehende Datenlücken und Bewertung ihrer Relevanz
- Notwendigkeit und Anforderungen an weitere Daten zur Planung und Umsetzung von Kiezblocks
- Methodik zur Erhebung von Verwaltungsdaten, damit sie die Planung und Umsetzung von Kiezblocks unterstützen können
- Bisherige Nutzung und potenzielle Nutzbarkeit von Citizen-Science-Daten zur Planung und Umsetzung von Kiezblocks
- Rahmenbedingungen, damit Citizen-Science-Daten zur Planung und Umsetzung von Kiezblocks genutzt werden können
- Vor- und Nachteile unterschiedlicher Datentypen (Verwaltungs-, Forschungs-, Citizen-Science-Daten) zur Planung und Umsetzung von Kiezblocks
- Notwendige Schritte, um unterschiedliche Datentypen effizient nutzen zu können
- Barrieren und Hebel zur integrierten Nutzung der genannten Datentypen

Datenanalyse: Die Gespräche wurden in Form von Gesprächsprotokollen festgehalten und mittels qualitativer Inhaltsanalyse nach Mayring in MAXQDA

ausgewertet (Mayring 2015). Es erfolgte eine Kombination aus deduktiver (Vorstrukturierung durch Interviewleitfaden) und induktiver Kategorienbildung, auf deren Grundlage ein Kodierleitfaden mit Ankerbeispielen erstellt wurde.

2.4. Machbarkeitsstudie zur Evaluation von Kiezblocks (AP3)

Im Rahmen des Arbeitspakets wurde zunächst die Nutzbarkeit von Citizen-Science-Ansätzen zur Planung und Umsetzung von Kiezblocks reflektiert. Unter Citizen Science verstehen wir im Kontext des Projekts die aktive Beteiligung von Personen an wissenschaftlichen Prozessen, die in diesem Wissenschaftsbereich nicht institutionell gebunden sind (Bonn et al. 2021). Zudem untersuchten wir die Machbarkeit einer Querschnitterhebung im Kontext von Kiezblocks, wobei insbesondere Verfahren zur Rekrutierung und Datenerhebung, Datenqualität und Schätzung erster statistischer Parameter für Folgeprojekte im Fokus standen.

2.4.1. Reflexion der Nutzung von Citizen-Science-Ansätzen zur Verkehrserhebung

Ergänzend zur pilothaften Durchführung einer Querschnitterhebung reflektierten wir die Nutzung von zwei Citizen-Science-Ansätzen zur Verkehrserhebung und deren Beiträge zur Planung und Umsetzung von Kiezblocks. Im Fokus standen die folgenden Ansätze:

(1) Kordonerhebung mittels Webapp von Changing Cities: Die Mengen und Anteile des Kfz-Durchgangsverkehrs können für umschriebene Zeiträume über Kordonzählungen erhoben werden. Zur Beteiligung von Bürger:innen an der Erhebung steht u.a. eine von Changing Cities entwickelte und kostenlos nutzbare Webapp zur Verfügung (<https://tools.changing-cities.org/>). Die Erhebung umfasst die folgenden Schritte: (1) Identifikation der wesentlichen Routen des Kfz-Durchgangsverkehrs und Auswahl des genauen Untersuchungsraums inkl. wichtiger Ein- und Ausfahrten aus dem Untersuchungsgebiet, (2) Vorbereitung der Kartengrundlage mit allen Erhebungspunkten, (3) Rekrutierung von mindestens 1, im Optimalfall 2 Bürger:innen je Erhebungspunkt, (4) Einführung der Bürger:innen in die Erhebungsmethodik inkl. kurzer Probeerhebung und Technikcheck, (5) Durchführung der Zählung, (6) Nachbesprechung, Auswertung und Aufbereitung der Daten inkl. grafischer Darstellung.

(2) Verkehrszählung mittels Telraam: Die Mengen und Anteile verschiedener Verkehrsarten (Fuß, Rad, Pkw, Lkw) sowie die Geschwindigkeiten und Fahrtrichtungen des Kfz-Verkehrs können an bestimmten Orten dauerhaft mittels Telraam-Verkehrszählern erfasst werden. Bürger:innen können in die Verkehrszählungen eingebunden werden, indem sie u.a. Orte zum Aufstellen der Verkehrszähler bereitstellen. Die Erhebung umfasst die folgenden Schritte: (1) Klärung der Erhebungsziele, (2) Identifikation geeigneter Orte für das Aufstellen der Zähler, (3) Ortsbegehung zum Abgleich der idealen Position mit den Gegebenheiten vor Ort, (4)

Suche und direkte Ansprache möglicher kooperierender Personen bzw. Gewerbebetriebe, (5) Montage und Inbetriebnahme der Zähler, (6) Auswertung und Aufbereitung der Daten sowie ihre regelmäßige Kontrolle hinsichtlich Validität.

Die Reflexion der beiden Citizen-Science-Ansätze erfolgte auf Basis zurückliegender Messkampagnen, die u.a. durch Kiezblock-Initiativen oder Bürger:innen durchgeführt wurden. Weitere Details können Janssen (2025) entnommen werden.

2.4.2. Pilothafte Durchführung einer Querschnittserhebung

Design und Teilnehmende: Insgesamt wurden 3.000 zufällig ausgewählte volljährige Bürger:innen aus zwei Kiezen (Bellermannkiez und Samariterkiez), in denen Kiezblocks geplant waren, zur Querschnittserhebung eingeladen (Bruttostichprobe). Wir wendeten keine weiteren Ein- oder Ausschlusskriterien an. Die Bruttostichprobe wurde zufällig aus dem Einwohnermelderegister gezogen.

Erhobene Daten: Die im Onlinefragebogen erhobenen Endpunkte wurden auf Basis des weiterentwickelten logischen Modells (AP1) ausgewählt. Zudem erfassten wir potenzielle Störgrößen (Confounder) wie Alter, sozioökonomischer Status oder Migrationshintergrund. Die Endpunkte und Störgrößen wurden soweit verfügbar über validierte Skalen erfasst (Tabelle 3).

Tabelle 3: Übersicht über ausgewählte Endpunkte und ihre Operationalisierung

Endpunkte	Operationalisierung	Validierungsstudie
Wahrgenommener Gesundheitszustand	Validierter Fragebogen aus der GEDA-Umfrage	Lange et al. 2017
Gesundheitsbezogene Lebensqualität	EUROHIS-QOL 8-Item Scale	Schmidt et al. 2006
Depression und Angst	Patient Health Questionnaire (PHQ-4)	Löwe et al. 2010
Einsamkeit	UCLA Loneliness Scale (UCLA-3)	Hughes et al. 2004
Soziale Unterstützung	Oslo Social Support Scale (OSS-3)	Kocalevent et al. 2018
Schlafqualität	Brief version of the Pittsburgh Sleep Quality Index (B-PSQI)	Sancho-Domingo et al. 2021
Wahrgenommener Stress	Perceived Stress Scale-10 (PSS-10)	Klein et al. 2016
Körperliche Aktivität / aktive Mobilität	Physical Activity Questionnaire (EHIS-PAQ)	Finger et al. 2015; Lange et al. 2017

Datenerhebung: Die ausgewählten Bürger:innen wurden postalisch zur Querschnittserhebung eingeladen und über die Ziele und den Ablauf der Erhebung

informiert. Über einen Link bzw. QR-Code im Einladungsschreiben gelangten die Bürger:innen zum Onlinefragebogen und füllten diesen auf ihren privaten Endgeräten aus.

Datenanalysen: Die Daten wurden deskriptiv ausgewertet. Die Machbarkeit der Rekrutierung wurde anhand der Rücklaufquote beurteilt. Die Datenqualität wurde auf Basis der Plausibilität der erhobenen Daten und einer Analyse der fehlenden Werte eingeschätzt. Um zukünftige Fallzahlberechnungen zu unterstützen, wurden die Verteilungen wichtiger potenzieller Endpunkte analysiert.

3. Ergebnisse

3.1. Strukturierte Weiterentwicklung des logischen Modells zu möglichen Wirkweisen von Kiezblocks (AP1)

Das logische Modell umfasst in der weiterentwickelten Version drei Ebenen. Die Oberkategorien der Endpunkte sind in Abbildung 2 dargestellt. Die Tabelle in Appendix V umfasst für jede Oberkategorie einzelne Endpunkte sowie Subkomponenten, die die jeweiligen Endpunkte weiter präzisieren. Beispielsweise ist die Subkomponente *Feinstaub* dem Endpunkt *Luftqualität* sowie der Oberkategorie *Natürliche und bauliche Umwelt* zugeordnet.

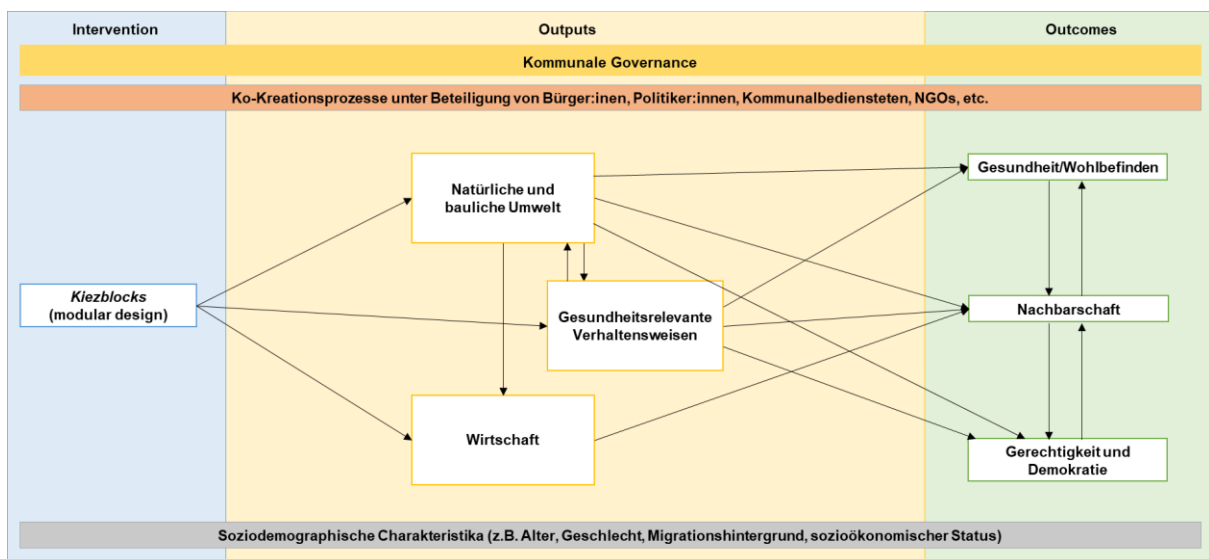


Abbildung 2: Übersicht über das weiterentwickelte logische Modell. Potenzielle Kausalbeziehungen (Pfeile) sind nur für ausgewählte Komponenten des Modells dargestellt

Im Rahmen der Weiterentwicklung wurden neben den Subkomponenten weitere Elemente in das logische Modell aufgenommen. Auf Basis der Vorarbeiten ergänzten wir die Oberkategorie *Gerechtigkeit und Demokratie* mit drei Subkomponenten. Zudem wurde die Oberkategorie *Nachbarschaft* deutlich weiter ausdifferenziert.

3.2. Entwicklung von Empfehlungen zur Nutzung von Verwaltungs- und Citizen-Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks (AP2)

Basierend auf Fachgesprächen wurden die folgenden Empfehlungen zur Nutzung von (1) Verwaltungs- und (2) Citizen-Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks entwickelt.

Empfehlungen zur Nutzung von Verwaltungsdaten

Damit Verwaltungsdaten effizient für die Planung und Evaluation von Kiezblocks genutzt werden können, ...
... sollte der Zweck der Datenerhebung a priori festgelegt und das Erhebungskonzept darauf ausgerichtet werden.
... sollten alle relevanten Akteur:innen (z.B. Straßenverkehrsbehörde, Polizei) regelmäßig und frühzeitig eingebunden werden.
... sollten die Anforderungen an die Daten bei allen wesentlichen Akteur:innen vor Erhebungsstart abgefragt und im Erhebungskonzept berücksichtigt werden.
... sollten Datenschutzaspekte vor Beginn der Datenerhebung geklärt werden.
... sollten stets alle notwendigen Metadaten dokumentiert werden. Dies schließt u.a. Informationen zum Ziel der Erhebung, Erhebungsmethodik und -zeitraum, Genauigkeit der Daten, Versionierung, Änderungen zwischen Versionen sowie Attributbeschreibungen ein.
... sollten die Daten nach wissenschaftlichen Standards und gültigen Regelwerken (z.B. bzgl. Messorten, Messgeräten) erhoben werden.
... sollten Messgeräte gewählt werden, die dem Zweck der Erhebung entsprechen (z.B. in Bezug auf die Erfassung möglicher interventionsbezogener Veränderungen) und zu deren Betrieb die notwendige Expertise vorhanden ist.
... sollte die Granularität der Daten in Bezug auf ihre zeitliche und räumliche Auflösung dem Ziel der Erhebung angepasst sein.
... sollte sichergestellt werden, dass die erhobenen Daten dem Zweck der Erhebung dienen (Validität).
... sollte eine kontinuierliche Qualitätssicherung stattfinden.
... sollte frühzeitig konkretisiert werden, wie die Daten ausgewertet und dargestellt werden.

... sollten die Daten aufbereitet, ausgewertet und für andere Nutzer:innen verständlich interpretiert werden (z.B. durch einfache Visualisierungen, Ableitung verständlicher Schlussfolgerungen).

... sollten die Daten für unterschiedliche Nutzer:innen auffindbar und gut zugänglich sein (u.a. durch Veröffentlichung unter Open Access Lizenzen, Exportmöglichkeiten).

... sollten die Daten niederschwellig genutzt werden können. Dies kann u.a. durch ein übersichtliches Website-Interface sowie die Möglichkeit zu Filtern, Diagramme zu erstellen und die Daten in GIS-Programme einzubinden, erreicht werden.

... sollte darauf geachtet werden, dass sie mit anderen Daten auch über Organisationseinheiten und Körperschaften hinweg verknüpfbar sind (z.B. durch einheitliche Dateiformate, Schreibweisen) (Integrierbarkeit und Interoperabilität).

... sollten ausreichend Personalressourcen für die Erhebung, Auswertung und Nutzung der Daten zur Verfügung stehen.

... sollten passende Projektsteuerungstools verwendet werden.

Empfehlungen zur Nutzung von Citizen-Science-Daten

Damit Citizen-Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks genutzt werden können...

... sollten bei ihrer Erhebung gängige Methodenstandards erfüllt und transparent dokumentiert werden, um eine hohe Datenqualität zu gewährleisten. Dies umfasst u.a.

- die transparente Festlegung von Zielen und Hypothesen
- die Auswahl geeigneter Studiendesigns
- die Nutzung geeigneter Messgeräte
- die Auswahl adäquater Messorte
- die Beachtung möglicher Störfaktoren (z.B. Wetter) und
- die Auswahl geeigneter Auswertungsstrategien

... sollten geltende rechtliche Rahmenbedingungen und Normen berücksichtigt werden (z.B. Datenschutz, technische Normen).

... sollten die zugehörigen Metadaten nachvollziehbar dokumentiert werden (z.B. Quelle, Erhebungsdatum, -ort, Messmethodik).

... sollten die Daten für unterschiedliche Nutzer:innen (z.B. Verwaltung, Zivilgesellschaft) niederschwellig zugänglich sein. Dies kann u.a. durch die Nutzung lizenzfreier, offener Dateiformate ("Open Access"), die Integrierbarkeit mit anderen Datensätzen, die Nutzung gängiger Datenformate, die langfristige Archivierung und

eine nutzerfreundliche Bereitstellung der Daten (z.B. Visualisierung) unterstützt werden.

Bürgerwissenschaftler:innen ...

... müssen über die notwendige Expertise für eine qualitätsgesicherte Datenerhebung und -auswertung verfügen (z.B. Kenntnisse zu Messgeräten und Methodenstandards).

... benötigen Zugang zu ausgereifter Messtechnik und digitaler Infrastruktur.

Die erfolgreiche Erhebung, Auswertung und Einbindung von Citizen-Science-Daten in Entscheidungsprozesse wird unterstützt durch ...

... wechselseitige Offenheit zur Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Bürgerwissenschaftler:innen.

... transparente, wechselseitige Kommunikation zwischen Verwaltung und Bürgerwissenschaftler:innen. Dies umfasst u.a. frühzeitige Aufrufe der Verwaltung an Bürgerwissenschaftler:innen zur Unterstützung bei der Datenerhebung, die Möglichkeit für Bürgerwissenschaftler:innen, Anregungen an die Verwaltung zu übermitteln, und Transparenz darüber, inwiefern Citizen-Science-Daten in Entscheidungsprozesse einfließen können.

... die frühzeitige und transparente Festlegung der Rahmenbedingungen und Prozesse zur Erhebung und Auswertung der Daten.

... die Koordination der Datenerhebung und -analyse durch die Verwaltung.

... Strategien, um die Motivation von Bürgerwissenschaftler:innen langfristig zu erhalten und mit konkurrierenden Anforderungen des Lebens in Einklang zu bringen.

3.3. Machbarkeitsstudie zur Evaluation von Kiezblocks (AP3)

3.3.1. Reflexion der Nutzung von Citizen-Science-Ansätzen zur Verkehrserhebung

In der Reflexion zeigte sich, dass beide Citizen-Science-Ansätze einen eigenen Beitrag zur Planung und Evaluation von Kiezblocks leisten können und mit jeweils spezifischen Vorteilen, Anforderungsprofilen und Herausforderungen einhergehen.

Kordonenerhebung mit Changing Cities Web-App: Die Kordonenerhebung mittels Changing Cities Web-App ermöglicht die einfache Erhebung von Verkehrsdaten nach

den aktuell gültigen Regelwerken (Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE) der FGSV und genügt daher professionellen Ansprüchen und dem Datenschutz. Im Mittelpunkt steht die Quantifizierung des Durchgangsverkehrs. Die Erhebung kann von Laien gut durchgeführt werden, da alle Anleitungen in leicht verständlicher Form vorliegen. Der personelle Aufwand beläuft sich auf 1-2 Personen pro Ein-/Ausfahrt in das Untersuchungsgebiet, die jeweils rund 1,5-2,5 Stunden in die Erhebung eingebunden sind. Zudem sollte mindestens eine Person eingeplant werden, die für die Einarbeitung und Einweisung der anderen Beteiligten verantwortlich ist und die Auswertung, Qualitätskontrolle und Datenaufbereitung koordiniert bzw. umsetzt. Hierfür sind insgesamt rund 3-5 Stunden einzuplanen.

Während die Erhebung bei wenig Verkehr einfach umzusetzen ist, können dichte Verkehrsströme (z.B. viele Kfz direkt hintereinander, hohe Geschwindigkeiten) überfordernd sein. Zwei Personen pro Erhebungspunkt können hier Entlastung bieten. Weitere Herausforderungen betreffen die Erfassung von Kennzeichen unterschiedlicher Nationalitäten sowie den Umgang mit den für die Zählung genutzten Smartphones (z.B. eingehende Anrufe während der Erhebung), für die jedoch in der Anleitung Lösungen beschrieben werden. Zuletzt stellt die Nutzung der Auswertungstabelle in Excel eine gewisse Hürde dar, da dafür fortgeschrittene Excel-Kenntnisse notwendig sind.

Datenerhebung mit Telraam-Verkehrszählern: Die erhobenen Daten umfassen neben Art und Anzahl der Verkehrsmittel deren Geschwindigkeit und Richtung. Bei korrekter Montage ist die Datenqualität hoch. Die Montage der Telraam-Geräte ist auf Grund der leicht verständlichen Anleitungen und gut dokumentierten FAQ auch für Laien einfach umsetzbar. Positiv hervorzuheben ist die transparente und grafisch leicht verständliche Aufbereitung der Daten existierender Telraam-Standorte auf telraam.net, die kostenlos zugänglich ist. Manipulationsmöglichkeiten sind bei den Telraam-Verkehrszählern kaum gegeben, da die Datenerhebung automatisch erfolgt. Die oftmals über Jahre andauernde Erhebung kann in der Regel nur durch enge Kooperation mit Bürger:innen umgesetzt werden. Ein realistisches Szenario zur kooperativen Nutzung könnte der Erwerb von Telraam-Geräten durch Stadtverwaltungen sein, die die Geräte an Bürger:innen verleihen. Der Aufwand für Anschaffung und Betrieb eines Telraam-Verkehrszählers liegt bei rund 200 € zzgl. Versand und geringen laufenden Kosten (<5 €/Jahr; u.a. für Strom). Die Montage und Inbetriebnahme dauern in der Regel maximal 1 Stunde.

Probleme hinsichtlich der Genauigkeit der Daten können häufig durch eine geeignete Standortwahl (insbesondere durch ein uneingeschränktes Sichtfeld), die Behebung von Montagefehlern oder die Nutzung der neuesten Generation an Telraam-Zählern (Version S2) behoben werden. Insgesamt gilt: je größer ein Objekt und je häufiger dieses erkannt wird, desto akkurater ist die Detektion. Die Genauigkeit der Erkennung von Fahrrädern, Motorrädern und insbesondere Fußgängern ist daher geringer.

Herausfordernd bleiben die teils hohen Ansprüche an die Montagestandorte, da beispielsweise kein Baum, Mast oder Parkplatz im Sichtfeld sein darf.

Die oftmals zeitaufwendige Suche nach geeigneten Standorten und Kooperationspartner:innen zum Betrieb der Zählgeräte kann durch den Aufbau langfristiger Kooperationen zwischen Verwaltung und Zivilgesellschaft (z.B. Kiezblock-Initiativen), interessierten Bürger:innen und Gewerbetreibenden reduziert werden. Hilfreich könnten zudem gezielte Calls to Action und ggf. Incentives sein. Das Ausweichen auf Strom- bzw. Lichtmasten ist häufig keine Alternative, da die dafür notwendige Montage und Stromversorgung aufwendig zu beantragen ist. Obwohl die Zählraten aller Telraam-Standorte online abgerufen werden können, muss für den Datenexport und erweiterte Datenzugriffe ein Abonnement abgeschlossen werden. Die Abonnementkosten sind für zivilgesellschaftliche Initiativen häufig nicht zu finanzieren und für Verwaltungen ist das Abo-Modell teils kompliziert abzuwickeln.

Kombination der Erhebungsmethoden: Die beiden Erhebungsmethoden können miteinander kombiniert werden, um ihre jeweiligen Vorteile synergistisch zu nutzen. So kann es sinnvoll sein, zunächst die Haupttrouten und Anteile des Durchgangsverkehrs mittels Kordonzählung zu erheben. Die Ergebnisse der Kordonerhebung können in einem zweiten Schritt dann dazu genutzt werden, um optimale Standorte für Telraam-Zähler festzulegen, die im Weiteren langfristig Daten zur Verkehrssituation liefern. Ein bestehendes Messnetz aus Telraam-Zählern zeigt wiederum, welche Straßen besonders hohe Verkehrsmengen aufweisen und kann daher Hinweise auf möglichen Durchgangsverkehr geben. Der genaue Anteil des Durchgangsverkehrs kann in einem zweiten Schritt mittels Kordonerhebung quantifiziert werden.

Beide Erhebungsmethoden können zur datengestützten Planung von Kiezblocks beitragen. Über eine weitere Messung nach Umsetzung eines Kiezblocks bzw. die Fortführung von Telraam-Messreihen über den Umsetzungszeitpunkt hinweg können mit beiden Erhebungsmethoden zudem Kiezblockmaßnahmen evaluiert werden.

3.3.2. Pilothafte Durchführung einer Querschnittserhebung

Stichprobe: An der Erhebung nahmen insgesamt 212 Personen teil. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 7,1%. 53 Personen öffneten zwar den Onlinefragebogen, brachen die Beantwortung jedoch vor der ersten Fragengruppe ab. Diese Personen wurden daher weder in der Rücklaufquote berücksichtigt, noch in die weiteren Analysen einbezogen.

19,3% der Teilnehmenden (n = 41) stammten aus dem Bellermannkiez, 80,7 % (n = 171) aus dem Samariterkiez. 24 der 212 Teilnehmenden brachen den Onlinefragebogen vorzeitig ab und machten keine demographischen Angaben. Das Durchschnittsalter der Teilnehmenden betrug 44,1 Jahre (SD = 12,16, Spanne = 19 -

80). Die Hälfte der Teilnehmenden waren weiblich (n = 94) und 71,0 % wurden in Deutschland geboren (n = 132). Weitere demografische Informationen sind Tabelle 4 zu entnehmen.

Tabelle 4: Stichprobencharakteristika der Teilnehmenden an der Querschnittserhebung

		n	%
Kiez	Bellermannkiez	41	19,3
	Samariterkiez	171	80,7
Geschlecht	Weiblich	94	50,8
	Männlich	89	48,1
	Divers	2	1,1
Alter	18 - 24 Jahre	3	1,7
	25 - 34 Jahre	37	20,3
	35 - 44 Jahre	66	36,3
	45 - 54 Jahre	41	22,5
	55 - 64 Jahre	20	11,0
	65 - 74 Jahre	14	7,7
	75 - 84 Jahre	1	0,6
Migrationshintergrund	Ja	54	29,0
	Nein	132	71,0
Bildung	Abitur / allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	124	67,0
	Fachhochschulreife	14	7,6
	Abschluss der Polytechnischen Oberschule der DDR	11	6,0
	Realschulabschluss / Mittlere Reife oder gleichwertiger Abschluss	23	12,4
	Hauptschul- / Volksschulabschluss oder gleichwertiger Abschluss	9	4,9
	Sonstiges	4	2,2

Fragebogendaten: Um zukünftige Fallzahlberechnungen für Interventions- oder quasi-experimentelle Studien zu unterstützen, sind in Tabelle 5 die Verteilungen wichtiger potenzieller Endpunkte zu Gesundheit, Wohlbefinden und aktiver Mobilität zusammengefasst.

Tabelle 5: Deskriptive Analyse der Verteilungen wichtiger Endpunkte

	<i>n</i>	<i>fehlende Antworten</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>Spann- weite</i>	<i>Erklärung</i>
Selbsteingeschätzter Gesundheitszustand	212	0	0,8	0,39	0 - 1	
Gesundheitsbezogene Lebensqualität (EUROHIS-QOL)	204	8	30,7	5,17	12 - 40	
Depression und Angst (PHQ-4)	200	12	2,4	2,03	0 - 9	
Depression (PHQ-2)	201	11	1,3	1,18	0 - 5	Cut-off Depression: ≥ 3 (n=23) (Löwe et al. 2010)
Angst (GAD-2)	204	8	1,1	1,10	0 - 6	Cut-off Angst: ≥ 3 (n=15) (Löwe et al. 2010)
Einsamkeit (UCLA-3 / SOEP)	200	12	2,1	0,82	1 - 5	Cut-off Einsamkeit: >3 (n=20) (Schobin et al. 2024)
Soziale Unterstützung (OSSS-3)	202	10	10,5	2,01	3 - 14	Cut-off "niedrig": 3 - 8 (n=31), "moderat": 9 - 11 (n=98), "stark": 12 - 14 (n=73) (Kocalevent et al. 2018)
Schlafqualität (B-PSQI)	184	28	4,7	2,75	0 - 14	Cut-off "schlecht": >5 (n=67) (Sancho-Domingo et al. 2021)
Wahrgenommener Stress (PSS-10)	194	18	21,0	5,10	10 - 34	
Verkehrsbezogene Körperliche Aktivität (EHIS-PAQ: Transport-related PA) (in Minuten pro Woche)	183	29	1 726,1	1 417,17	0 - 7.245	

	<i>n</i>	<i>fehlende Antworten</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>Spann- weite</i>	<i>Erklärung</i>
Zeit im Freien (in Minuten pro Tag)						
Während der Woche	190	22	115,3	66,02	30 - 300	
Am Wochenende	190	22	187,7	72,12	30 - 300	

M, Mittelwert; SD, Standardabweichung

4. Diskussion

Projektziel 1: Strukturierte Weiterentwicklung des logischen Modells zu möglichen Wirkweisen von Kiezblocks (AP1)

Projektziel 1 wurde vollständig erreicht. Das weiterentwickelte logische Modell bildet eine solide Grundlage für die systematische Evaluation der mehrdimensionalen Effekte von Kiezblocks und verwandter städtebaulicher Interventionen. Das Modell diente bereits während der Projektlaufzeit als Basis für die Konzeption der Evaluation von Kiezblocks in zwei Folgeprojekten (*KlimaKieze* und *KiezTransform*, siehe Abschnitt 5.2). Das umfassende Literaturreview und die semistrukturierten Interviews mit Akteur:innen in Berlin ergänzten sich dabei gewinnbringend. Durch das Literaturreview wurde die internationale Evidenz bei der Weiterentwicklung des logischen Modells systematisch berücksichtigt, wobei die meisten eingeschlossenen Übersichtsarbeiten einzelne Bausteine von Kiezblocks fokussierten. Die semistrukturierten Interviews ermöglichten ergänzend die Berücksichtigung lokaler Perspektiven und Praxiserfahrungen und brachten einen ganzheitlichen Blick auf das Kiezblockkonzept in die Weiterentwicklung des Modells ein.

Abweichungen vom ursprünglichen Projektplan: Aufgrund der großen Anzahl an Übersichtsarbeiten, die in das Umbrella Review eingeschlossen wurden, wählten wir 30% der Arbeiten zufällig für die Datenextraktion aus. Durch die Zufallsauswahl wurde sichergestellt, dass wesentliche potenzielle Wirkmechanismen und Endpunkte im logischen Modell abgebildet sind. Die beträchtliche Schnittmenge zwischen Umbrella Review und semistrukturierten Interviews (siehe orangefarbene Markierungen in Appendix V), stützt diese Schlussfolgerung.

Projektziel 2: Entwicklung von Empfehlungen zur Nutzung von Verwaltungs- und Citizen-Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks (AP2)

Mit Projektabschluss stehen praxisnahe Empfehlungen zur qualitätsgesicherten Nutzung von Verwaltungs- und Citizen-Science-Daten zur Planung und Evaluation von Kiezblocks zur Verfügung. In den Fachgesprächen zeigte sich durchgehend, dass ein Großteil der Empfehlungen derzeit nicht bzw. nicht vollständig umgesetzt wird. Die fokussierte Umsetzung der Empfehlungen würde die Datenbasis für die Implementierung von Kiezblocks und verwandten städtebaulichen Maßnahmen somit deutlich stärken.

Abweichungen vom ursprünglichen Projektplan: Der Workshop mit lokalen Akteursvertreter:innen aus Wissenschaft, organisierter Zivilgesellschaft sowie Landes- und Kommunalverwaltung erwies sich entgegen der Projektplanung als wenig geeignet, um praxisnahe Empfehlungen zu erarbeiten. Dies lag insbesondere an den sehr heterogenen Wissensständen der Teilnehmenden. Vor diesem Hintergrund führten wir ergänzend Fachgespräche mit Vertreter:innen aus unterschiedlichen Abteilungen der Landes- und Kommunalverwaltung sowie der organisierten Zivilgesellschaft. Durch die Kombination aus Workshop und Fachgesprächen konnten wir breite Perspektiven einbeziehen und die Empfehlungen zugleich konkretisieren und damit ihre Praxistauglichkeit stärken.

Die Erstellung eines Lastenhefts für IT-Komponenten zur Unterstützung der integrierten Nutzung von Datenbeständen in Verwaltungen erwies sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt als nicht zielführend, da die IT-Infrastruktur hierfür noch zu wenig ausgereift ist. Aus den Fachgesprächen und Empfehlungen lässt sich schlussfolgern, dass zunächst grundlegende Qualitäts- und Governance-Fragen zu klären sind. Erst in einem zweiten Schritt erscheint die Planung einer möglichen technischen Umsetzung zielführend.

Projektziel 3: Reflexion der Nutzung von Citizen-Science-Ansätzen zur Erhebung von Verkehrsdaten (AP3a) und Erprobung der Datenerhebung mittels etablierter Methoden im Kontext von Kiezblocks (AP3b)

Das dritte Projektziel wurde ohne Abweichungen erreicht. Die systematische Reflexion der Nutzung von Citizen-Science-Ansätzen zur Erhebung von Verkehrsdaten zeigte das Potenzial von softwareunterstützten Kordonerhebungen zur Quantifizierung des Durchgangsverkehrs und der Nutzung von Telraam-Verkehrszählern zur langfristigen Erhebung des Verkehrs auf. Zugleich konnten Empfehlungen zur Umsetzung der Erhebungsmethoden zusammengetragen und Herausforderungen inkl. möglicher Lösungsansätze beschrieben werden. Die Datenerhebung mittels etablierter Methoden verlief erfolgreich und lieferte wertvolle Hinweise zur Weiterentwicklung der quasi-experimentellen Evaluation von Kiezblocks in der KiezTransform-Studie (siehe Abschnitt 5.2).

Zusammenarbeit im Konsortium: Die Zusammenarbeit im interdisziplinären Projektkonsortium und im transdisziplinären Projektbeirat gestaltete sich durchweg positiv. Die unterschiedlichen fachlichen Hintergründe der Projektpartner:innen und der Mitglieder des Projektbeirats trugen wesentlich zum Projekterfolg bei. Die verschiedenen fachlichen Perspektiven ermöglichten es, Fragestellungen umfassend zu betrachten und die Dissemination der Projektergebnisse unmittelbar zu stärken.

5. Öffentlichkeitsarbeit

5.1. Ergebnisdissemination

Das Projekt wurde auf dem Planetary Health Forum 2023 mit einem Poster vorgestellt (siehe Appendix II). Zudem wurden auf dem WZB Symposium 2024 Ergebnisse aus der Pilotstudie präsentiert.

Neben der Teilnahme an Tagungen stand durch den hohen Anwendungsbezug des Projekts der direkte Austausch mit zivilgesellschaftlich getragenen Superblock-Initiativen und Verwaltungen im DACH-Raum im Vordergrund. Wir griffen u.a. mehrere Aspekte von Kiezblocks in Austauschrunden von Changing Cities auf (z.B. Luftqualität, gesundheitliche Effekte von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Online-Schulung zur Kordonerhebung mittels Web-App von Changing Cities). Darüber hinaus fanden von 2023 bis 2025 mehrere Formate zum Fachaustausch im Rahmen der temporären Städtepartnerschaft Berlin-Zürich, der International Superblock Meetings des Projekts TuneOurBlock sowie zuletzt einer Fachexkursion während der TuneTo15-Konferenz des Difu statt. An den internationalen Austauschformaten beteiligten sich Vertreter:innen aus mehreren europäischen Städten wie London, Warschau, Barcelona, Paris, Gent, Wien, Bern, Basel und Ljubljana.

Die Projektergebnisse wurden in der Fachgruppe Standards für die Mobilität (FGSM) diskutiert und in der 1. (2023) bzw. 2. Auflage (vrs. 2026) der Empfehlungen für Superblocks (Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) 2023) verwertet. Darüber hinaus sind wissenschaftliche Publikationen zu zentralen Ergebnissen des Projekts geplant.

5.2. Weiterführung des Vorhabens

Das Vorhaben wird auf drei Ebenen weitergeführt. Zunächst flossen wichtige Ergebnisse des Projekts in zwei Forschungsvorhaben zur Planung, Umsetzung und Evaluation von Kiezblocks ein. Im Mittelpunkt des **KlimaKieze-Projekts**, das vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit finanziert wird (Laufzeit: 01.10.2023 - 31.03.2026), steht die partizipative Planung und modellhafte Umsetzung von zwei Kiezblocks im Bezirk Berlin Mitte. Die Kiezblockmaßnahmen werden durch das Straßen- und Grünflächenamt Mitte umgesetzt. Der partizipativ gestaltete Umsetzungsprozess wird wissenschaftlich durch die Universität Heidelberg und das RIFS Potsdam begleitet.

Das logische Modell (AP1) und die Piloterhebung (AP3) gingen in die Ausarbeitung des Forschungsantrags für die **KiezTransform-Studie** ein, die vom Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt von Februar 2025 bis Januar 2028 gefördert wird. In der quasi-experimentellen Studie werden (1) die multidimensionalen kausalen Effekte von Kiezblocks auf Gesundheit, umweltbezogene Risikofaktoren (Luftverschmutzung, Hitzebelastung), ökologische Nachhaltigkeit und gesundheitliche

Ungleichheit sowie (2) die für ihre Umsetzung notwendigen Governance-Prozesse untersucht. Dabei haben die Ergebnisse aus der vorliegenden Studie maßgeblich zur Studienkonzeption beigetragen.

Die Reflexion der Nutzung von Citizen-Science-Ansätzen zur Erhebung von Verkehrsdaten wurde im Rahmen der Masterarbeit von Immo Janssen (lokaler Projektkoordinator) vertieft (Janssen 2025). Neben konzeptuellen Überlegungen stand in der Masterarbeit insbesondere die Aufbereitung der im vorliegenden Projekt erarbeiteten Ergebnisse für die Praxis im Vordergrund.

Darüber hinaus werden die Projektergebnisse als Basis für weitere Forschungsanträge dienen, in denen einzelne Teilaspekte des Projekts vertieft weiterverfolgt werden sollen (u.a. Nutzung von Telraam-Verkehrszählern im Kontext bürgerwissenschaftlicher Initiativen). Gemeinsam mit Telraam und u.a. in Kooperation mit Changing Cities und Partner:innen aus der Berliner Verwaltung soll im Jahr 2026 im Rahmen des mFund-Förderprogramms des Bundesministeriums für Verkehr ein Forschungsantrag eingereicht werden.

6. Fazit

Im Rahmen des Projekts konnten wichtige konzeptuelle und empirische Grundlagen zur Evaluation von Kiezblocks als städtebauliche Intervention geschaffen werden. Das logische Modell fasst mögliche Endpunkte und Wirkmechanismen zusammen und bietet damit einen konzeptuellen Rahmen für die Planung zukünftiger Evaluationen. Die Empfehlungen zur Nutzung von Verwaltungs- und Citizen-Science-Daten für die Planung und Evaluation von Kiezblocks zeigen Ansatzpunkte auf, wie Verwaltung, Zivilgesellschaft und Bürger:innen die Planung und Evaluation von Kiezblocks und verwandter städtebaulicher Maßnahmen durch den weiterentwickelten Umgang mit Verwaltungs- und Citizen-Science-Daten stärken könnten. Die Pilotstudie lieferte die Grundlage für die Detailplanung der Evaluation von Kiezblocks im Rahmen des BMFTR-geförderten Projekts KiezTransform und kann zudem die Konzeptualisierung weiterer Studien unterstützen. Die Projektergebnisse leisten damit insgesamt einen wesentlichen Beitrag zur kommunalen Gesundheitsförderung und Nachhaltigkeits-transformation.

Literaturverzeichnis

Aldred, Rachel; Goodman, Anna (2020): Low Traffic Neighbourhoods, Car Use, and Active Travel: Evidence from the People and Places Survey of Outer London Active Travel Interventions. In: *Findings*. DOI: 10.32866/001c.17128.

Aldred, Rachel; Goodman, Anna (2021): The Impact of Low Traffic Neighbourhoods on Active Travel, Car Use, and Perceptions of Local Environment during the COVID-19 Pandemic. In: *Findings*. DOI: 10.32866/001c.21390.

Aromataris, Edoardo; Fernandez, Ritin; Godfrey, Christina M.; Holly, Cheryl; Khalil, Hanan; Tungpunkom, Patraporn (2015): Summarizing systematic reviews: methodological development, conduct and reporting of an umbrella review approach. In: *International journal of evidence-based healthcare* 13 (3), S. 132–140. DOI: 10.1097/XEB.0000000000000055.

Bonn, Aletta; Brink, Wiebke; Hecker, Susanne; Herrmann, Thora Martina; Liedtke, Christin; Premke-Kraus, Matthias et al. (2021): Weißbuch Citizen-Science-Strategie 2030 für Deutschland. Leipzig, Berlin.

Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) (2023): Empfehlungen für Superblocks. ESu 2023. 1.1. Aufl. Hg. v. Changing Cities e.V. Berlin.

Finger, Jonas D.; Tafforeau, Jean; Gisle, Lydia; Oja, Leila; Ziese, Thomas; Thelen, Juergen et al. (2015): Development of the European Health Interview Survey - Physical Activity Questionnaire (EHIS-PAQ) to monitor physical activity in the European Union. In: *Archives of public health = Archives belges de sante publique* 73, S. 59. DOI: 10.1186/s13690-015-0110-z.

Hughes, Mary Elizabeth; Waite, Linda J.; Hawkey, Louise C.; Cacioppo, John T. (2004): A Short Scale for Measuring Loneliness in Large Surveys: Results From Two Population-Based Studies. In: *Research on aging* 26 (6), S. 655–672. DOI: 10.1177/0164027504268574.

Janssen, Immo (2025): Untersuchung der Nutzbarkeit von Citizen-Science-Ansätzen zur Initiierung, Planung und Evaluation flächenhafter Verkehrsberuhigung. Aufbereitung kooperativer Citizen-Science-Ansätze aus dem DBU-Projekt Klima.Gesund.Kiezblock zur Evaluation des Kiezblocks Nördliche Luisenstadt mittels Telraam & CC-Tools. Masterarbeit. Technische Universität Berlin, Berlin. Online verfügbar unter <https://tinyurl.com/4d8bs48s>.

Klein, Eva M.; Brähler, Elmar; Dreier, Michael; Reinecke, Leonard; Müller, Kai W.; Schmutzer, Gabriele et al. (2016): The German version of the Perceived Stress Scale - psychometric characteristics in a representative German community sample. In: *BMC psychiatry* 16, S. 159. DOI: 10.1186/s12888-016-0875-9.

Kocalevent, Rüya-Daniela; Berg, Lorenz; Beutel, Manfred E.; Hinz, Andreas; Zenger, Markus; Härter, Martin et al. (2018): Social support in the general population:

standardization of the Oslo social support scale (OSSS-3). In: *BMC psychology* 6 (1), S. 31. DOI: 10.1186/s40359-018-0249-9.

Kohl, Christian; McIntosh, Emma J.; Unger, Stefan; Haddaway, Neal R.; Kecke, Steffen; Schiemann, Joachim; Wilhelm, Ralf (2018): Online tools supporting the conduct and reporting of systematic reviews and systematic maps: a case study on CADIMA and review of existing tools. In: *Environ Evid* 7 (1). DOI: 10.1186/s13750-018-0115-5.

Lange, C.; Finger, J. D.; Allen, J.; Born, S.; Hoebel, J.; Kuhnert, R. et al. (2017): Implementation of the European health interview survey (EHIS) into the German health update (GEDA). In: *Archives of public health = Archives belges de sante publique* 75, S. 40. DOI: 10.1186/s13690-017-0208-6.

Laverty, Anthony A.; Aldred, Rachel; Goodman, Anna (2021): The Impact of Introducing Low Traffic Neighbourhoods on Road Traffic Injuries. In: *Findings*. DOI: 10.32866/001c.18330.

Li, Kenan; Wilson, John (2023): Modeling the Health Benefits of Superblocks across the City of Los Angeles. In: *Applied Sciences* 13 (4), S. 2095. DOI: 10.3390/app13042095.

Löwe, Bernd; Wahl, Inka; Rose, Matthias; Spitzer, Carsten; Glaesmer, Heide; Wingenfeld, Katja et al. (2010): A 4-item measure of depression and anxiety: validation and standardization of the Patient Health Questionnaire-4 (PHQ-4) in the general population. In: *Journal of affective disorders* 122 (1-2), S. 86–95. DOI: 10.1016/j.jad.2009.06.019.

Mayring, Philipp (2015): *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken*. 12. Aufl. Weinheim Basel: Beltz Verlag.

Mueller, Natalie; Rojas-Rueda, David; Khreis, Haneen; Cirach, Marta; Andrés, David; Ballester, Joan et al. (2020): Changing the urban design of cities for health: The superblock model. In: *Environ Int* 134, S. 105132. DOI: 10.1016/j.envint.2019.105132.

Nieuwenhuijsen, M. J. (2021): New urban models for more sustainable, liveable and healthier cities post covid19; reducing air pollution, noise and heat island effects and increasing green space and physical activity. In: *Environ Int* 157, S. 106850. DOI: 10.1016/j.envint.2021.106850.

Nieuwenhuijsen, M. J. Khreis H.; Author, Addresses; Isglobal, Centre for; Research in Environmental Epidemiology, Barcelona Spain; Universitat Pompeu, Fabra; Spain et al. (2016): Car free cities: Pathway to healthy urban living. In: *Environment International* 94, S. 251–262. DOI: 10.1016/j.envint.2016.05.032.

Rodriguez-Rey, Daniel; Guevara, Marc; Linares, M^a Paz; Casanovas, Josep; Armengol, Jan M.; Benavides, Jaime et al. (2022): To what extent the traffic restriction policies applied in Barcelona city can improve its air quality? In: *Science of the Total Environment* 807 (Pt 2), S. 150743. DOI: 10.1016/j.scitotenv.2021.150743.

Sancho-Domingo, Clara; Carballo, José Luis; Coloma-Carmona, Ainhoa; Buysse, Daniel J. (2021): Brief version of the Pittsburgh Sleep Quality Index (B-PSQI) and measurement invariance across gender and age in a population-based sample. In: *Psychological assessment* 33 (2), S. 111–121. DOI: 10.1037/pas0000959.

Schmidt, Silke; Mühlhan, Holger; Power, Mick (2006): The EUROHIS-QOL 8-item index: psychometric results of a cross-cultural field study. In: *European journal of public health* 16 (4), S. 420–428. DOI: 10.1093/eurpub/cki155.

Schobin, Janosch; Arriagada, Céline; Gibson-Kunze, Martin (2024): Einsamkeitsbarometer 2024. Langzeitentwicklung von Einsamkeit in Deutschland. Statistischer Anhang. 1. Aufl. Hg. v. Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Thomson, Katie; Hillier-Brown, Frances; Todd, Adam; McNamara, Courtney; Huijts, Tim; Bambra, Clare (2018): The effects of public health policies on health inequalities in high-income countries: an umbrella review. In: *BMC public health* 18 (1), S. 869. DOI: 10.1186/s12889-018-5677-1.

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) (Hg.) (2024): Projekt Graefekiez. Projektbericht des WZB an das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg. Zusammenfassung und Empfehlungen.

Yang, Xiuleng; McCoy, Emma; Hough, Katherine; Nazelle, Audrey de (2022): Evaluation of low traffic neighbourhood (LTN) impacts on NO₂ and traffic. In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 113, S. 103536. DOI: 10.1016/j.trd.2022.103536.

Appendix I: Zusammensetzung des Projektbeirats

Die folgenden Institutionen waren am transdisziplinären Projektbeirat beteiligt:

Wissenschaft	FU Berlin, Institut für Meteorologie
	Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS) am GFZ Potsdam, Forschungsgruppen "Städtische Luftqualität, Mobilität und Gesundheit in Europa" und "Ko-Kreation in der demokratischen Praxis"
	Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), Forschungsbereich Mobilität
	Universitätsklinikum Essen, Institut für Urban Public Health
	Charité - Universitätsmedizin Berlin, Institut für Public Health
	Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Verkehrsforschung
	Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ), Biodiversität und Mensch
Verwaltung	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Referate Fuß- und Radverkehr sowie Immissionschutz
	Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt
	Bezirksamt Pankow von Berlin, Stadtentwicklung
	Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, Stadtplanung
	Senatsverwaltung für Wissenschaft, Gesundheit und Pflege
	Stadt Mannheim, Local Green Deal Team
	Gesunde-Städte-Netzwerk Deutschland
Politik	Berliner Bezirksstadträt:innen
Organisierte Zivilgesellschaft	Changing Cities e.V.
	Lokale Agenda 21 Wien Lichtental
	Kiezblock-Initiativen Nördliche Luisenstadt, Samariterkiez, Ostkreuz
	Deutsche Allianz Klimawandel und Gesundheit e.V.

Appendix II: Projektposter



Medizinische Fakultät Mannheim
der Universität Heidelberg
Universitätsklinikum Mannheim



Transdisziplinäre Evaluation von Kiezblocks Eine Maßnahme zur Förderung von Gesundheit und ökologischer Nachhaltigkeit in Kommunen

Hintergrund

- Neuordnung der verkehrlichen Prioritäten mit Fokus auf den Umweltverbund und die Umsetzung von Kiezblocks hat großes Potenzial zur Förderung:
 - menschlicher Gesundheit (z.B. aktive Mobilität, Reduktion von Luft- und Lärmbelastung, besserer Zugang zu Grünflächen, soziale Kohäsion)
 - ökologischer Nachhaltigkeit (z.B. Reduktion von verkehrsbedingten CO₂-Emissionen)
- Bisher gibt es jedoch wenig Evidenz zur **Effektivität**, den **Wirkmechanismen** und relevanten **Kontextfaktoren**



Kiezblocks als Win-Win-Lösung für Gesundheit, Klima und Umwelt: Mehr Platz zu Fuß und mit dem Rad sowie Grün im Straßenraum machen Kieze lebendiger (Quelle: N. Michalke/Changing Cities)

Projektziele

Etablierung methodischer Grundlagen zur Evaluation von Kiezblocks

Entwicklung eines logischen Modells zur Evaluation von Kiezblocks

Empfehlungen zur integrierten Nutzung verschiedener Datenquellen

Erprobung der Datenerhebung im Kontext von Kiezblocks

Methodik

- Literaturreview
- Interviews mit Stakeholdern

- Transdisziplinäre Stakeholder-Workshops

- Citizen-Science-Projekt
- Pilotstudie

Ausblick

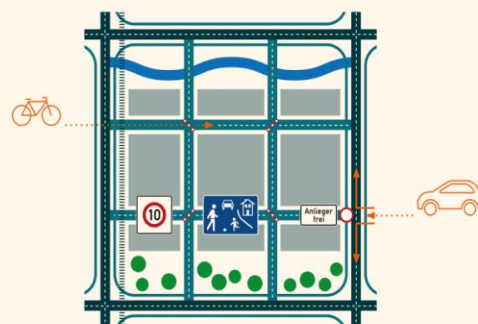
- Planung einer umfangreichen Studie zur **Evaluation von Kiezblocks** auf Basis der Projektergebnisse
- Untersuchung der **Übertragbarkeit der Ergebnisse** auf verwandte Konzepte in anderen Kommunen

Kooperationspartner

- **Anlauf- und Koordinationsstelle für öffentliche Räume (AKÖR)** in Kooperation mit **Changing Cities e.V.**

Kiezblocks

- Städtische **Wohnquartiere ohne Kfz-Durchgangsverkehr** umgesetzt durch Bezirksverwaltungen in Berlin in Kooperation mit Anwohnenden und Engagierten vor Ort
- Mögliche Bestandteile:
 - Umgestaltung des Straßenraums zugunsten des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs
 - Umnutzung von Kfz-Flächen für Begrünung, Aufenthalt und nachbarschaftliche Bedarfe
- Potenzielle **Win-Win-Lösung** für Klima, Umwelt und Gesundheit



Öffnung des Straßenraums in Kiezblocks für andere Nutzungsarten durch Unterbinden des ortsfremden Kfz-Durchgangsverkehrs u.a. mittels Einbahnstraßen, Modalfilter oder Tempolimits (Quelle: Changing Cities)



Projektzeitraum
Juli 2022 - Juni 2024

Projektteam
Dr. med. Dr. med. univ. Michael Eichinger, MSc
Projektleitung
Email: michael.eichinger@medma.uni-heidelberg.de

Immo Janssen, BSc
Lokale Projektkoordination
Email: immo.janssen@changing-cities.org



Appendix III: Vollständiger Suchstring des Umbrella Reviews

“Kiezblock*” [tiab] OR “Superblock*” [tiab] OR "Low traffic" [tiab] OR "15 minute city" [tiab] OR "car free" [tiab] OR "traffic calming" [tiab] OR "speed reduction" [tiab] OR “de-sealing” [tiab] OR “de-sealed” [tiab] OR “unsealed” [tiab] OR "urban regeneration" [tiab] OR "green space*” [tiab] OR "green infrastructure*” [tiab] OR "urban green*” [tiab] OR "urban forestry”* [tiab] OR "urban agriculture”* [tiab] OR "urban garden*” [tiab] OR "green wall*” [tiab] OR "vertical garden*” [tiab] OR “greening*” [tiab] OR "nature-based solution*” [tiab] OR “parking*” [tiab] OR "pedestrian area*” [tiab] OR "pedestrian zone*” [tiab] OR "play street*” [tiab] OR “parklet*” [tiab] OR "pocket park*” [tiab] OR "cycling infrastructure" [tiab] OR "cycle lane*” [tiab] OR "cycling lane*” [tiab] OR "cycling path*” [tiab]) AND ((review*[tiab] OR search*[tiab] OR survey*[tiab] OR handsearch*[tiab] OR hand-search*[tiab]) AND (databa*[tiab] OR data-ba*[tiab] OR bibliograph*[tiab] OR electronic*[tiab] OR medline*[tiab] OR pubmed*[tiab] OR embase*[tiab] OR Cochrane[tiab] OR cinahl[tiab] OR psycinfo[tiab] OR "web of science"[tiab] OR "web of knowledge"[tiab] OR ebsco[tiab] OR ovid[tiab] OR mrct[tiab] OR metaregist*[tiab] OR meta-regist*[tiab] OR ((predetermined[tiab] OR predetermined[tiab]) AND criteri*[tiab]) OR apprais*[tiab] OR inclusion criteri*[tiab] OR exclusion criteri*[tiab])) OR (systematic[tiab] AND review[tiab]) OR "systematic literature"[tiab] OR "integrative review"[tiab] OR "integrative literature"[tiab] OR "evidence-based review"[tiab] OR "evidence-based overview"[tiab] OR "evidence-based literature"[tiab] OR "evidence-based survey"[tiab] OR "literature search"[tiab] OR ((systemat*[ti] OR evidence-based[ti]) AND (review*[ti] OR literature[ti] OR overview[ti] OR survey[ti])) OR "data synthesis"[tiab] OR "evidence synthesis"[tiab] OR "data extraction"[tiab] OR "data source"[tiab] OR "data sources"[tiab] OR "study selection"[tiab] OR "methodological quality"[tiab] OR "methodologic quality"[tiab] OR "cochrane database syst rev"[ta] OR meta-analy*[tiab] OR metaanaly*[tiab] OR metanaly*[tiab] OR meta-analysis[pt] OR meta-synthesis[tiab] OR metasynthesis[tiab] OR meta-study[tiab] OR metastudy[tiab] OR metaethnograph*[tiab] OR metaethnograph*[tiab] OR "Technology Assessment, Biomedical"[mh] OR hta[tiab] OR "health technol assess"[ta] OR "evid rep technol assess summ"[ta] OR "health technology assessment"[tiab] OR Review[pt] OR "umbrella review"[tiab] OR "mapping review"[tiab] OR "systematic map"[tiab] OR "evidence gap map"[tiab] OR "mixed studies review"[tiab] OR "mixed methods review"[tiab] OR "qualitative research synthesis"[tiab] OR "rapid review"[tiab] OR "scoping review"[tiab] OR "concept analysis"[tiab] OR "framework synthesis"[tiab] OR "thematic synthesis"[tiab] OR "narrative summary"[tiab] OR "narrative review"[tiab] OR "narrative synthesis"[tiab] OR "realist synthesis"[tiab] OR "realist review"[tiab] OR "meta-summary"[tiab] OR "metasummary"[tiab] OR "critical review"[tiab] OR "theoretical review"[tiab] OR systematicreview[filter]) AND (English[la] AND 2000:3000[pdat])

Appendix IV: Kiezblock-Definition für den Umbrella Review

Ein Kiezblock ist ein Wohnquartier ohne Kfz-Durchgangsverkehr, das in Kooperation mit Anwohner:innen und Engagierten vor Ort umgesetzt wird. Eine flächendeckende Implementierung im Kiez und die Priorisierung zwischen Kiezen anhand von Bedarfen zeichnen die Umsetzung aus. Folgende Elemente können Teil eines Kiezblocks sein: (1) Bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen halten den Durchgangsverkehr aus dem Kiezblock fern. Temporäre (z.B. Spielstraßen auf Zeit) und dauerhafte Maßnahmen (z.B. Diagonalsperren, gegenläufige Einbahnstraßen) werden synergistisch eingesetzt. Die Zufahrt zu jedem Gebäude ist weiterhin möglich. (2) Der Straßenraum wird umgestaltet. Durch die Umorganisation von Stellplätzen (u.a. in Sammel- und Quartiersgaragen) und Parkraumbewirtschaftung werden Parkflächen frei. Die freiwerdenden Flächen werden u.a. zu Spiel- und Sportbereichen, Parklets, Pocket-Parks, Grünflächen, Fuß- und Fahrradinfrastruktur, Gastronomie-Terrassen, Gewerbeflächen, Sharing-Abstellflächen, Liefer- und Ladezonen, Behindertenparken, Mobilitätsstationen und Spiel- und Sitzflächen umgenutzt. Darüber hinaus werden Flächen entsiegelt und dadurch eine spürbare Steigerung der Grünflächen erreicht. (3) Hauptstraßen, die um einen Kiezblock herum verlaufen, werden durch Tempolimits und ein erhöhtes Maß an Sicherheit auf Fußgängerüberwegen und Radwegen für den Fuß- und Radverkehr attraktiver gemacht. Zusätzlich werden Anwohner:innen vor Verkehrslärm und Luftverschmutzung geschützt.

Appendix V: Übersicht über Outputs und Outcomes im weiterentwickelten logischen Modell

Oberkategorien	Endpunkte und ihre Subkomponenten
Outputs	
Natürliche und bauliche Umwelt	<p><u>Luftqualität</u>: CO2-Emissionen, Feinstaub, Ozon, Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid, Ruß</p> <p><u>Lärm</u>: Kfz-Lärm, Nachbarschaftslärm, Spielstraßen, Nutzung der Aufenthaltsflächen</p> <p><u>Wasserkreislauf</u>: Wasserverschmutzung, Regenwasserableitung</p> <p>Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit</p> <p>Walkability</p> <p>Barrierearme Gestaltung des öffentlichen Raums</p> <p><u>Aufenthaltsqualität im Stadtviertel</u>: Sauberkeit, neue (nicht-kommerzielle) Treffpunkte/Begegnungsorte, Ästhetik der Wohnumgebung, Zufriedenheit mit der Wohnumgebung</p> <p><u>Blau-grüne Infrastruktur</u>: Bäume, Beete, Blumenkübel, Pocket-Parks, Fassadenbegrünung, Wasserflächen, Trinkwasserspender im öffentlichen Raum</p> <p><u>Gentrifizierung</u>: Mietpreisentwicklung</p> <p>Übernutzung der öffentlichen Infrastruktur durch Tourismus</p> <p>Klimaanpassung</p> <p>Biodiversität</p> <p><u>Mikroklima</u>: Temperatur, Hitzeinseln</p>
Wirtschaft	<p>Umsatzentwicklung</p> <p><u>Energie- & Heizbedarf</u>: Kühlleistung durch Begrünung</p>
Gesundheitsrelevante Verhaltensweisen	<p><u>Verkehrsströme</u>: Verkehrsverpuffung, Verkehrsverlangsamung, Verkehrsreduktion, Verkehrsverlagerung, Umwege für Kfz</p> <p><u>Aktiver Transport</u>: Alltagsmobilität</p> <p><u>Körperliche Aktivität</u>: Zeit im Sitzen</p> <p>Zeit im Freien</p> <p>Soziale Aktivitäten</p>
Outcomes	
Gesundheit / Wohlbefinden	<p>Morbidität, Mortalität, Lebenserwartung</p> <p>Lebensqualität und -zufriedenheit</p>
	<p>Körperliche Gesundheit</p> <p>Verkehrsunfälle</p> <p><u>Kardiovaskuläre Erkrankungen</u>: Bluthochdruck, Schlaganfall</p> <p>Hitzebedingte Mortalität, Hitzschlag, Hitzestress</p> <p><u>Stoffwechselstörungen</u>: Diabetes</p> <p>Darmkrebs, Hautkrebs, Lungenkrebs</p> <p>Schlafqualität</p> <p>Adipositas, Übergewicht</p>

	<u>Atemwegserkrankungen</u> : Asthma Allergische Erkrankungen Umweltstress Psychische Gesundheit Frustr, Freude Depression Einsamkeit Aggressivität und Gewaltbereitschaft Konzentrationsprobleme Demenz Kognitive Funktion Erschöpfungssyndrom Stressempfinden, Urbaner Stress <u>Angstempfinden</u> : Bedrohungsgefühl durch Verkehr, Angststörung Selbstwirksamkeit, Selbstbewusstsein
Nachbarschaft	Soziale Unterstützung Soziale Kohäsion Zugehörigkeitsgefühl Hilfsbereitschaft Soziale Netzwerke, Soziale Interaktionen Gegenseitiges Verständnis Soziale Teilhabe Sicherheitsgefühl, Kriminalität
Gerechtigkeit und Demokratie	Flächengerechtigkeit Umweltgerechtigkeit Demokratieverständnis

Die tabellarische Übersicht ergänzt die grafische Darstellung des weiterentwickelten logischen Modells (Abbildung 2) und gibt einen Überblick über Oberkategorien, Endpunkte und deren Subkomponenten. Endpunkte und Subkomponenten, die auf Basis (1) der semistrukturierten Interviews, (2) des Umbrella Reviews bzw. (3) der semistrukturierten Interviews und Reviews im logischen Modell ergänzt wurden, sind blau, grün bzw. orange dargestellt.