

Barcelona hat verkehrsberuhigte Zonen geschaffen, die weltweit kopiert werden. Jetzt auch in der Schweiz. Von Andreas Frey

Grüner, leiser und sauberer – so stellen sich Stadtplaner die Stadt der Zukunft vor. Doch sieht man sich in der Schweiz um, passiert eher das Gegenteil: Die Städte werden voller, grauer, neue Häuser und Strassen.

Dabei gibt es eine vergleichsweise einfache Möglichkeit, diesen Trend umzukehren: den Superblock. Man versteht darunter vom Strassenverkehr verkehrsberuhigte Häuserblöcke, in denen sich die grauen Asphaltwästen in grüne Quartiere mit hoher Aufenthaltsqualität verwandeln. Statt parkierender und fahrender Autos dominieren Bäume, Bänke und Beete die Strassenräume, und Menschen erobern ihre Wohnviertel zurück. Lärm und Luftverschmutzung nehmen ab – und urbane Grünflächen machen die Hitze des Sommers erträglicher.

Velos haben Vorfahrt

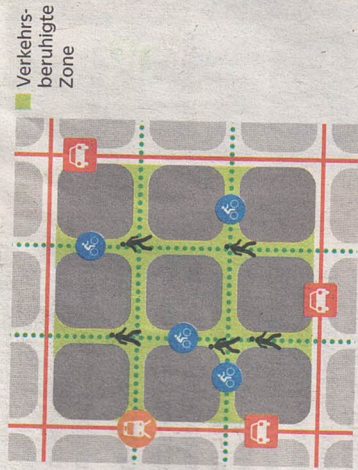
Erfunden wurde der Superblock in Barcelona, das Konzept stammt vom katalanischen Biologen und Umweltingenieur Salvador Rueda. Eigentlich wollte der Pionier in den achtziger Jahren den Lärmpegel in der lauten Metropole auf 65 Dezibel senken, erkannte aber schnell, dass schon der normale Verkehr dieses Ziel unmöglich machte. Also entwickelte er den Superilla, wie der Superblock auf Katalanisch heisst. Dabei werden neun Wohnblöcke zu einem Superblock zusammengefasst, in dem Fussgänger und Velofahrer Vorfahrt haben und Autos nur geduldet werden, wenn sie nicht schneller als mit zehn Kilometern pro Stunde unterwegs sind. Der Verkehr wird aus-

schliesslich über die Hauptverkehrsstrassen aussenherum geführt, im Superblock bleibt der Durchgangsverkehr verboten.

Vor fast fünf Jahren wurde das erste Wohnquartier im Stadtteil Poblenou in einem Superblock umgestaltet, teilweise gegen erbitterten Protest. Doch der Stadtbau ist ein grosser Erfolg, für Geschäfte wie Anwohner gleichermaßen. Sechs Superilles existieren derzeit, fünfzehn weitere sollen bald folgen, die ganze Stadt soll irgendwann ein einziger Superblock werden, so lautet das Ziel der Stadtverantwortlichen. Barcelona hat das Konzept als Teil seiner Klimastrategie ausgerufen, um einerseits Emissionen zu

Verkehrsberuhigt

Superblocks verbannen den motorisierten Strassenverkehr



Quelle: «Nature Sustainability», 3. März 2022

Das St. Johann in der NZZ 17.04.22
 Ob man es wieder daheim holt?
 Spinn Uns

reduzieren und andererseits dem städtischen Wärmeineffekt entgegenzuwirken. Metropolen wie Paris, Berlin oder Oslo haben das Modell inzwischen kopiert, jetzt wollen auch Schweizer Städte nachziehen. Doch da das Konzept auf das schachbrettartige Barcelona zugeschnitten wurde, ist die Übertragung auf andere Städte keine einfache Aufgabe.

In Luzern steht man genau vor diesem Problem. Im Stadtrat liess man sich bereits für das Konzept begeistern, doch wie man den Superblock umsetzt, soll jetzt erst einmal in einer wissenschaftlichen Arbeit geprüft werden. Ähnliche Überlegungen gibt es in Basel: Im St. Johann wurde bereits eine Petition für eine Umwandlung gestartet, im Wettstein-Quartier eine Charta erarbeitet.

An der Empa in Dübendorf hat der Geograf Sven Eggmann das Konzept genauer untersucht und eine Methodik entwickelt, wie Städte den Superblock in ihre Stadtstruktur eingliedern können. Dabei berücksichtigte er nicht nur das Strassennetz, sondern auch Topografie oder Bevölkerungsdichte. Er achtete ausserdem darauf, dass die Neugestaltung den Verkehrsfluss in der Stadt nicht übermässig stört, und schloss Hauptverkehrsstrassen aus den Planungen aus.

Das weltweit höchste Potenzial besteht in Städten, die einen ähnlichen rasterartigen Stadtgrundriss wie Barcelona aufweisen. Dazu gehören Madrid, Tokio, Mexiko-Stadt und Paris. Doch das typische Schachbrettmuster sei für eine Umwandlung keine Grundvoraussetzung, fand Eggmann in seiner Studie heraus. Grundsätzlich hält er das Umwandlungspotenzial in vielen Städten für ziemlich hoch, auch in Europa. Denn

Strassen machen in europäischen Städten einen erheblichen Teil der Gesamtfläche aus: 15 bis 25 Prozent bestehen aus Asphalt.

In einer weiteren Arbeit, die er kürzlich in der Fachzeitschrift «Land Use Policy» veröffentlichte, hat Eggmann die Eignung der neun grössten Schweizer Städte für eine Umwandlung in Superblöcke genauer untersucht. Dabei zeigten sich ebenfalls grosse Unterschiede. 18 Prozent aller Basler Strassen könnten demnach schnell in autofreie Wohnblöcke verwandelt werden. In Zürich sind es immerhin noch 10 Prozent, in Lugano nur 3 Prozent.

Grobe Richtschnur

Zumindest in Luzern haben die Stadtoberen nun eine Arbeit vorliegen, an der sie sich orientieren können. Die Studie sei dazu der erste Schritt und eine grobe Richtschnur, sagt der Autor Sven Eggmann. Im Juni wird er seine Ergebnisse an einer Regionalkonferenz vortragen. Dann sind die Städte am Zug, die Planungen voranzutreiben.

Ob am Ende aber auch in der Schweiz Superblöcke entstehen, hängt weniger von wissenschaftlichen Erkenntnissen ab als vielmehr vom politischen Willen. Denn trotz allen Bemühungen, den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten, wird dem Auto mit dem Superblock weniger Fläche zugesprochen. Damit ist heftiger Widerstand programmiert: Die Angst vor dem Verlust ist viel stärker als die Freude über einen Gewinn. In der Metropole freuen sich die Anwohner über den Zugewinn an Lebensqualität. Und nur wenige möchten wieder in einer Stadt leben, wie sie früher einmal war.