

Städtekonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conferenza delle città per la mobilità



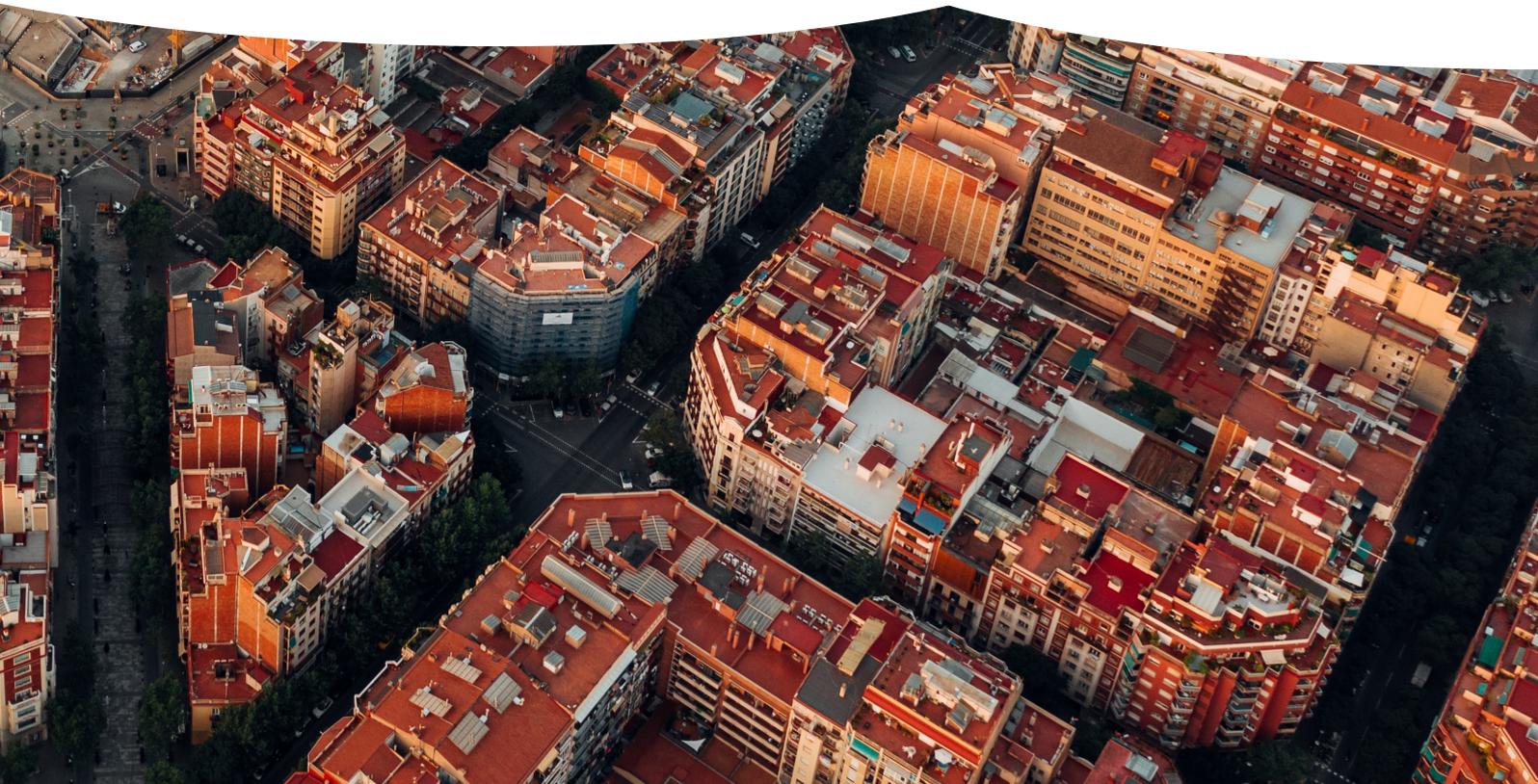
Urbane Strassenraumnutzung in der Schweiz

Explorative Studie zu verschiedenen Instrumenten mit Fokus auf den Superblock

19. Januar 2024, Bern

HE VD | **INSIT**
IG Institut
d'Ingénierie
du territoire

zh
aw



Datum

19. Januar 2024, Bern, Schweiz

Herausgeber

Städtekonferenz Mobilität
Monbijoustrasse 8, Postfach
CH-3001 Bern
<https://skm-cvm.ch>

Autoren

Julie Barbey Horvath (HEIG-VD)
Yves Delacrétaz (HEIG-VD)
Sven Eggimann (ZHAW)

Projektkoordinator, Verantwortlich für die Umfrage in Kapitel 2.3

Nathanael Bruchez, SKM-CVM, nathanael.bruchez@staedteverband.ch

Interviews mit Experten und Expertinnen:

Jasmin Dallafor (Tiefbauamt Stadt Zürich), Daphné Dethier (Service de la Mobilité et de l'Aménagement des espaces Publics, Division Mobilité, Ville de Lausanne), Karl Vogel (Verkehrsplaner der Stadt, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stadt Bern), Nicole Wirz (raumplan wirz gmbh, Stadt Basel)

Begleitgruppe

Helene Bisang (ARE), Thomas Steiner (ZORA), Dario Buddeke (Stadt Luzern), Jasmin Dallafor (Tiefbauamt Stadt Zürich), Karl Vogel (Verkehrsplaner der Stadt, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stadt Bern)

Die Autoren tragen die Verantwortung für den Inhalt dieses Berichts und für die daraus gezogenen Schlussfolgerungen.

Zitationsvorschlag:

Barbey Horvath, J., Delacrétaz, Y., Eggimann, S. (2024): Urbane Strassenraumnutzung in der Schweiz. Explorative Studie zu verschiedenen Instrumenten mit Fokus auf den Superblock. Städtekonferenz Mobilität (Hrsg.), Bern, Schweiz.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1. Motivation und Ziel der Studie	6
1.1 Auslöser der Studie	6
1.2 Forschungsfragen	6
2. Instrumente im Bereich Mobilität	7
2.1 Instrumente in der Schweiz	7
2.2 Anderenorts angewendete Instrumente	12
2.3 Umfrage zur Anwendung von Instrumenten	16
2.4 Zwischenfazit	19
3. Der Superblock	20
3.1 Definition	20
3.2 Dem Superblock ähnliche Beispiele aus der Schweiz	25
3.3 Internationale Superblock-Beispiele	27
4. Umsetzbarkeit von Superblocks in der Schweiz	29
4.1 Theoretische Machbarkeit	29
4.2 Praktische Erwägungen	31
5. Analyse und Empfehlungen	34
5.1 Bedingungen für den Erfolg von Projekten	34
5.2 Hindernisse	36
5.3 Ausblick und Fazit	36
6. Literatur	38

Zusammenfassung

Die vorliegende Studie gibt Akteuren in Politik und Verwaltung eine kurze Übersicht über Verkehrsmassnahmen und Instrumente zur Umgestaltung des urbanen Strassenraums in der Schweiz und im Ausland. Das Instrument des Superblocks wird detaillierter vorgestellt und anhand von Experteninterviews auf Herausforderungen bei der Umsetzung in der Schweiz hingewiesen.

Die Schweiz verfügt bereits über verschiedene Instrumente wie Fahrverbotszonen, Begegnungszonen, Fussgängerzonen, Tempo-30-Zonen oder Tempolimiten (Tempo-20- oder Tempo-30-Strecke), welche eine Umgestaltung und Umnutzung des Strassenraums ermöglichen. In der Praxis erfüllen diese verschiedenen Instrumente das Bedürfnis nach einer tiefgreifenderen und multifunktionalen Umnutzung des Strassenraums nur bedingt. Ausserhalb der Schweiz werden verschiedene zusätzliche verkehrsplanerische Instrumente wie Schulstrassen, Low Traffic Neighbourhoods oder Superblocks eingesetzt, welche der Schweiz als mögliche Inspirationsquelle dienen können. Eine Umfrage bei Schweizer Städten zeigt einen Trend hin zu einer dynamischeren, je nach Tages- oder Jahreszeit variablen Nutzung des Strassenraums und zeigt den Bedarf und die Aktualität neuer Ansätze beim Veloverkehr und Klimaschutz auf (*Kapitel 2*).

Der Superblock ist ein aus Barcelona stammendes Konzept zur urbanen Transformation von Quartieren und stösst aktuell in Wissenschaft und Praxis auf grosses Interesse. Innerhalb des Superblocks wird durch eine neue Verkehrsführung der Durchgangsverkehr verhindert und neuer öffentlicher Strassenraum zur Umnutzung geschaffen. Diverse explorative Studien haben das Potential von Superblocks und mögliche Umsetzungsvorschläge aufgezeigt (*Kapitel 3*).

Die Umsetzung von Superblocks im Schweizer Kontext wurde aus einem theoretischen Blickwinkel analysiert, indem mögliche Anwendungen in Schweizer Städten im Rahmen aktueller studentischer Arbeiten beurteilt wurden. Anhand von durchgeführten Interviews konnte das Interesse an einer praktischen Umsetzung von Superblocks in der Schweiz festgestellt werden, obwohl das Konzept auch kritisch beurteilt wird. In der Einschätzung zur Relevanz der zugrunde liegenden Ziele von Superblocks besteht Einigkeit, insbesondere bei der Förderung der Biodiversität, der Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivität für Fussgänger und Fussgängerinnen, sowie der Anpassung städtischer Räume an den Klimawandel (*Kapitel 4*).

Der Erfolg zukünftiger Projekte hängt erstens davon ab, ob eine ganzheitliche Herangehensweise verfolgt wird, bei der öffentliche Räume, Mobilität (unter Berücksichtigung der Strassenhierarchie) sowie Grünflächen integral geplant werden. Zweitens muss die Zukunftsvision klar kommuniziert werden, insbesondere auch bei einer schrittweisen Umsetzung von Projekten. Diese Kommunikation muss mit einer öffentlichen Partizipation einher gehen, um

einerseits die Zustimmung für Projekte der Stadt zu erhöhen, und andererseits, um Projekte anzuregen, die von der Stadtbevölkerung initiiert und getragen werden. Trotzdem ist mit Widerständen zu rechnen und die Städte müssen Strategien entwickeln, insbesondere für den Umgang mit Einsprachen und Befürchtungen im Zusammenhang mit Lärmbelästigung oder Auswirkungen auf das Gewerbe. Schliesslich bedingt eine Transformation von Städten die Weiterentwicklung von Gesetzen, eine gute Projektkoordination und ausreichend finanzielle Mittel, damit die Ziele hinsichtlich einer Verbesserung der Lebensqualität und der Anpassung an den Klimawandel erreichen werden können (*Kapitel 5*).

1 Motivation und Ziel der Studie

1.1 Auslöser der Studie

Es sind neue Ansätze zur Umgestaltung des urbanen Strassenraumes gefragt, um den vielfältigen Herausforderungen im städtischen Raum im Zusammenhang mit dem Klimawandel, dem Verkehr oder der fortschreitenden Urbanisierung zu begegnen.

Der Superblock ist ein solcher neuer Ansatz, welcher in den letzten Jahren auf breites internationales Interesse gestossen ist. Auch in der Schweiz sollen nun Superblocks, oder verwandte Konzepte wie «Klimaquartiere», in mehreren Städten (z.B. Zürich, Luzern) mit dem Ziel umgesetzt werden, nachhaltige Quartiere mit einer hohen Lebensqualität zu schaffen ([Gemeinderat Stadt Zürich, 2022](#); [Stadtrat Stadt Luzern, 2021](#)).

Diese Studie nimmt die Aktualität und das Interesse am Konzept des Superblocks zum Anlass, einen kurzen Überblick über heutige Instrumente im Bereich der Mobilität zu verschaffen, welche in den letzten Jahren in der Schweiz angewendet wurden und eine Neugestaltung des öffentlichen Raums ermöglichten. Auch Trends und Beispiele aus dem Ausland zur Transformation und Umnutzung des Strassenraums werden kurz vorgestellt.

1.2 Forschungsfragen

Für die Schweiz gibt es bei der Anwendung und Umsetzung neuer Instrumente zur Umgestaltung des urbanen Strassenraums diverse rechtliche, praktische oder prozedurale Unklarheiten. Die vorliegende Studie fokussiert dabei auf Superblocks und identifiziert konzeptionelle, planerische und regulatorische Handlungsfelder, die einer erfolgreichen Umsetzung von Superblocks in der Schweiz im Wege stehen. Über den Superblock hinaus gibt die Studie einen Überblick über alternative Instrumente mit ähnlichen Zielen, die von Städten und Gemeinden umgesetzt wurden.

Mittels Literaturanalyse, grauer Literatur und Experteninterviews werden drei übergeordnete Fragestellungen genauer untersucht:

- Welche Mobilitätsinstrumente wurden in der Schweiz angewendet, um den öffentlichen Strassenraum in der Schweiz umzugestalten?
- Kann das Superblock-Konzept aus Barcelona auf Schweizer Städte übertragen werden?
- Welches sind die Herausforderungen und Handlungsempfehlungen für die Umsetzung von Superblocks in der Schweiz? Welche Alternativen können allenfalls vorgeschlagen werden?

2 Instrumente im Bereich Mobilität

Inwiefern Massnahmen und Instrumente die Strassennutzung für den motorisierten Individualverkehr beeinflussen, unterscheidet sich in Bezug auf Ziele der jeweiligen Instrumente. So kann z.B. die Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Fussgängerinnen im Zentrum stehen oder der Fokus auf der Reduktion des Verkehrs liegen. Massnahmen werden auch in unterschiedlicher räumlicher Grössenordnung angewendet und reichen von einzelnen isolierten Strassenabschnitten bis hin zur koordinierten Verkehrsleitung für eine ganze Stadt. Ausserdem unterscheidet sich das Ausmass der Einschränkung für den motorisierten Individualverkehr. Heutige Instrumente aus dem In- und Ausland lassen sich anhand dieser beiden Kriterien einordnen (**Abbildung 1**). Die wichtigsten Beispiele werden in den folgenden Abschnitten 2.1 und 2.2 kurz eingeführt.

2.1 Instrumente in der Schweiz

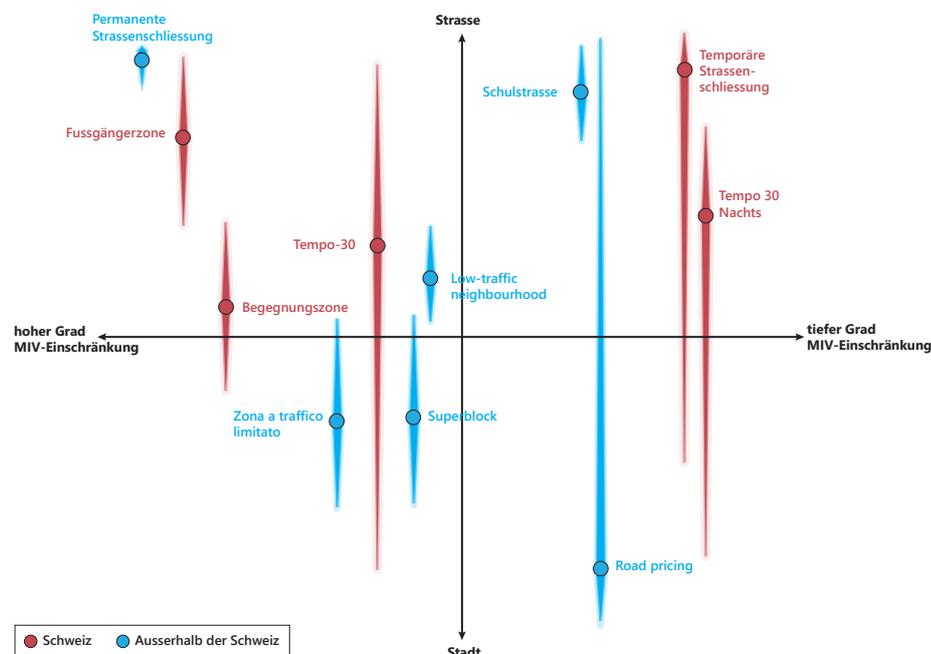


Abbildung 1: Übersicht über heutige Instrumente und Massnahmen aus dem Bereich Mobilität aus dem In- und Ausland. Einschätzung der Einschränkung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) (x-Achse) und räumliche Skala der möglichen Anwendungsbereiche (y-Achse).

Quelle: Eigene Abbildung

2.1.1 Tempo-30-Zonen

Die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde ist eine international verbreitete Massnahme zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten. Minister aus mehr als 130 Ländern, die sich im Februar 2020 unter der Schirmherrschaft der WHO trafen, unterzeichneten die «Stockholmer Erklärung», welche auf Strassen und Strassenabschnitten, die regelmässig von gefährdeten Verkehrsteilnehmern (Fuss- und Radverkehr) benutzt werden, die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Als Reaktion darauf hat die Generalversammlung der Vereinten Nationen das Prinzip der flächendeckenden 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung übernommen (WHO, 2020).

Über die Sicherheit hinaus hat Tempo 30 weitere Vorteile und ist insbesondere im Kampf gegen Lärm und zur Ermöglichung der Innenverdichtung eine wichtige Massnahme (Schweizerischer Städteverband, 2022).

In der Schweiz können Tempo-30-Zonen seit 1989 umgesetzt werden. Die vom damaligen Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement festgelegten Bedingungen für die Umsetzung waren sehr restriktiv: Eine Tempo-30-Zone musste zwischen 0.4 – 0.7 km² gross sein und es mussten erhebliche bauliche Massnahmen zur Senkung der Geschwindigkeit getroffen werden. Das Bewilligungsverfahren war schwerfällig und kompliziert. Folglich führten nur grössere Städte Tempo-30-Zonen ein.

Die Bedingungen zur Einführung von Tempo-30-Zonen wurden seitdem gelockert. Im Zuge des Testens neuer Instrumente, wie z.B. der «Flanierzone» in Burgdorf oder der Initiative «Strasse für alle» (welche zwar am 4. März 2001 abgelehnt wurde), wurden die Vorschriften weiterentwickelt. Die Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen trat 2002 in Kraft und brachte neuen Schwung in die Umsetzung von Tempo-30-Zonen ([Rue de l'Avenir, 2023a](#)).

Aktuell sind Tempo-30-Zonen prinzipiell nur «auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig» (Signalisationsverordnung (SSV), Art. 2a, Abs. 5) und dürfen nur innerhalb von Ortschaften umgesetzt werden. Tempo 30 kann für ausgedehnte Gebiete gelten oder nur für eine kleine Fläche. Bei der Einrichtung einer Tempo-30-Zone sind zwingend drei Massnahmen nötig:

- Rechtsvortritt an allen Kreuzungen (Ausnahmen zur Erhöhung der Sicherheit möglich).
- Errichten einer klaren Abgrenzung zwischen der Tempo-30-Zone und dem üblichen Strassennetz, respektive Erzielung einer Torwirkung
- Entfernung von Fussgängerstreifen (Ausnahmen möglich)

Heute erfordert das Einrichten einer Tempo-30-Zone in einem Stadtviertel keine komplette Neugestaltung der Fahrbahn. Punktuelle Verengungen, alternierende Parkplätze auf beiden Strassenseiten oder das Errichten von Veloabstellplätzen auf der Fahrbahn können das Lichtraumprofil der Strasse verringern und die Geschwindigkeit reduzieren. Weitere Massnahmen, wie das systematische Errichten von Velowegen in Einbahnstrassen, tragen dazu bei, die Attraktivität von Tempo-30-Zonen für den Veloverkehr zu erhöhen. Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone ermöglicht auch eine stärkere Bepflanzung der Strassen mit Bäumen: **Abbildung 2** zeigt ein Beispiel aus Renens (VD), wo 2010 die meisten Strassen in eine Tempo-30-Zone umgewandelt wurden.



Abbildung 2: Rue de la Mèbre in Renens (Kanton Waadt) vor und nach der Einrichtung einer Tempo-30-Zone

Quelle: Renens (2022)

In der Schweiz empfiehlt heute die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h systematisch zu übernehmen, und der Schweizerische Städteverband fordert aus Lärmschutzgründen generell Tempo 30, damit eine qualitätsvolle Stadtentwicklung möglich wird. Eine solche Entwicklung könnte also zu Städten führen, in denen 50 km/h nur für wenige Hauptverkehrsstrassen gilt.

2.1.2 Begegnungszone

Im Jahr 2002 wurde nach dem Pilotversuch in Burgdorf zur Einrichtung einer «Flanierzone» die Möglichkeit gesetzlich verankert, Begegnungszonen einzurichten. Während vor diesem Zeitpunkt Begegnungszonen nur in Wohngebieten eingerichtet werden durften, wurde es nun auch möglich, in Ortskernen oder Einkaufszonen Strassen und Plätze in Begegnungszonen umzuwandeln.

Neben einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h zeichnet sich die Begegnungszone durch folgende Merkmale aus:

- Vortritt für Fussgänger und Fussgängerinnen (der Verkehr darf jedoch dadurch nicht unnötig behindert werden).
- Rechtsvortritt an Kreuzungen (wie in Tempo-30-Zonen).
- Eine in der Regel ebenerdige Gestaltung, wobei die gesamte Verkehrsfläche von Fussgängerinnen und Fussgängern zur Fortbewegung genutzt werden kann.

Eine Begegnungszone (**Abbildung 3**) erfordert generell eine eingehende Studie zur Neugestaltung der Strasse. In Wohnvierteln muss insbesondere die Sicherheit von Kindern gewährleistet werden, während in Geschäftsvierteln die Überquerung und Nutzung der Fahrbahn durch Fussgänger und Fussgängerinnen ermöglicht werden muss und Konfliktsituationen, welche durch Busse, hohes Verkehrsaufkommen oder Parkplätze verursacht werden, minimiert werden müssen (Christe et al., 2022; OFROU; *Mobilitéé piétonne Suisse*, 2019; Steiner et al., 2013).

Die durchgeführten Interviews haben gezeigt, dass teilweise bestehende Tempo-30 Zonen in Quartieren durch grossflächige Begegnungszonen ersetzt werden sollen.



Abbildung 3: Beispiel einer Begegnungszone, Turnweg, Bern.

Quelle: Sven Eggimann

2.1.3 Fussgängerzone

Die Fussgängerzone bietet den höchsten Grad an Sicherheit und Qualität für Fussgänger und Fussgängerinnen, denn im Gegensatz zum Instrument der Begegnungszone sind Fahrzeuge in Fussgängerzonen nur in Ausnahmefällen und vorübergehend zugelassen. In Wohnvierteln werden Fussgängerzonen im Rahmen einer Planung (neue Quartierplanung, lokaler Masterplan) erstellt, die eine neue Verkehrsregelung vorsieht und meist mit Unterstützung der Anwohnerinnen und Anwohner einhergeht. Eine Umsetzung muss nicht kostspielig sein, wenn eine Strassensperrung nur mit Verkehrsschildern und Pollern umgesetzt wird.

In Innenstädten und Geschäftsviertel dagegen ist die Umgestaltung zu Fussgängerzonen in der Regel ein komplexer Prozess, da die Gestaltung des öffentlichen Raums mit einer Änderung der Verkehrsführung kombiniert werden muss, um Flächen freizugeben, welche zuvor für den Verkehr und für Parkplätze vorgesehen waren. Auch muss in Fussgängerzonen teilweise der Zugang für Anlieferungen oder Anwohner- und Anwohnerinnen geregelt werden. Manchmal wird die Zufahrt für den motorisierten Verkehr zu einer Fussgängerzone mit einer physischen Vorrichtung verhindert (Pfofen, automatischer Poller, Kette, Absperrgitter), was die Frage des Zugangs für Rettungsdienste und andere städtische Dienste (Reinigung, Abfallentsorgung) aufwirft. Auch muss der Veloverkehr in der Regel neu geregelt werden, entweder durch das Zulassen oder Ausschliessen von Velos in der Fussgängerzone.

Trotz der beschriebenen Erschwernisse ist die Fussgängerzone ein ideales Instrument für viele Städte: Plätze und Strassen, die zuvor als Begegnungszonen ausgewiesen sind, können zu Fussgängerzonen umfunktioniert werden, in denen keine Fahrzeuge verkehren. Dabei werden die Zonen entweder vorübergehend (z.B. „Place Centrale“ in Martigny), dauerhaft (z.B. „Avenue du Midi in Sion) oder teilweise verkehrsfrei.

2.1.4 Tempolimite 20 oder 30 km/h

Viele Schweizer Städte haben punktuell Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Verkehrsachsen eingeführt, meist 30 km/h, ohne eine Zone festzulegen. Dies ermöglicht auch die Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsachsen zu senken. Falls aber die Tempo-30-Strecke an eine Tempo-30-Zone grenzt, kann die Strecke in die bestehende Tempo-30-Zone integriert werden (Art. 2a Abs. 6 SSV). Somit kann auf eine aufwändige Beschilderung bei jeder Kreuzung verzichtet werden.

Die Sicherheit wichtiger Strassenachsen (Achsen mit primärem oder sekundärem Rang in der Netzhierarchie) kann erhöht werden, wenn die Maximalgeschwindigkeit bestimmter Abschnitte auf 30km/h beschränkt wird. Diese Tempobeschränkung ist eine Massnahme, die nur für einen bestimmten Strassenabschnitt gilt, mit dem Vorteil, dass Fussgängerstreifen beibehalten werden können und der Vortritt beibehalten wird (im Gegensatz zum

Rechtsvortritt in Tempo-30-Zonen).

Tempo 30 nur nachts wurde in verschiedenen Städten als Massnahme eingeführt, um den Strassenlärm wirksam zu reduzieren (siehe **Abbildung 4** und [Rue de l'Avenir, 2019](#)).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Tempo 30 in der Schweiz vielfach erprobt ist, selbst auf Strassen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf Kantonsstrassen oder Achsen mit relativ hohem Verkehrsaufkommen ([Rue de l'Avenir, 2023b](#); [SVI, 2021](#)). Eine Beschränkung auf 20 km/h ist weniger verbreitet und scheint als punktuelle Übergangsmassnahme bis zu einer Neugestaltung genutzt zu werden. In Genf wurde zum Beispiel die «Rue des Rois» auf 20 km/h beschränkt, bevor sie neugestaltet und als Begegnungszone ausgewiesen wurde.



Abbildung 4: Genf, Beschränkung auf 30 km/h auf dem Boulevard du Pont d'Arve.

Quelle: Rue de l'Avenir (2010)

2.2 Anderenorts angewendete Instrumente

Im Folgenden werden Instrumente beschrieben, die gegebenenfalls punktuell in der Schweiz getestet wurden, in anderen Ländern aber bereits breit eingesetzt werden und als mögliche Inspirationsquelle für Schweizer Städte dienen können. Das Instrument des Superblocks wird separat und ausführlich in Kapitel 3 behandelt.

2.2.1 Schulstrasse

Beim Instrument der sogenannten Schulstrassen (*fr. rues aux écoles ou rues scolaires, en. school streets*) werden Strassen in der Nähe von Schulen für den motorisierten Individualverkehr geschlossen. Die Schliessung dauert in der Regel nur für eine kurze Zeit zu Schulbeginn und Schulschluss (Clarke, 2022). Typischerweise wird das Instrument für kleinere Strassen in Wohnquartieren angewendet (Thomas et al., 2022). Die Umsetzung von Schulstrassen erfolgt mithilfe von temporären Barrieren, freiwilligen Helfern oder automatisierten Kameras (Abbildung 5). Schulstrassen gibt es in diversen europäischen Ländern (z.B., Italien, Belgien, England), und sie haben seit der COVID-19 Pandemie an Bedeutung gewonnen.

Obwohl Schulstrassen durch die städtischen Behörden umgesetzt werden, sind sie in hohem Masse auf die Partizipation der Anwohner und Anwohnerinnen und insbesondere auf diejenige von Elternverbänden angewiesen (z.B. für die Errichtung und den Ausbau der Schulstrasse oder die Verlegung und Instandhaltung von Barrieren) (BXL, 2023). Ein ähnliches Instrument sind temporäre Spielstrassen aus Deutschland, bei denen während festgelegten Zeiten Strassen weitgehend gesperrt werden (SenMVKU, 2023a).



Abbildung 5: Beispiel einer Schulstrasse in London, England.

Quelle: VivaCity

2.2.2 Low Traffic Neighbourhood

Die «Low-Traffic Neighbourhood» (LTN) ist ein Instrument aus England, bei dem mithilfe von temporären oder permanenten Massnahmen bei einer Gruppe von Wohnstrassen der Durchgang punktuell für den motorisierten Individualverkehr gesperrt wird. Zu Fuss, auf dem Velo oder im Rollstuhl kann die Strasse weiterhin problemlos passiert werden und auch für Einsatzfahrzeuge bleibt der Zugang durch die Verwendung von entsprechenden Modalfiltern möglich (siehe z.B. **Abbildung 5**, wo der Zugang mittels Leitkegel umgesetzt wird) (Aldred und Verlinghieri, 2020). Während der COVID-19 Pandemie wurden etliche LTN mit einem "Experimental Traffic Order" umgesetzt, welche die schnelle Installation solcher Massnahmen ermöglichte (Hickman, 2021). Das Ziel der Umverteilung von Strassenraum weg vom Auto ist im Superblock ähnlich. Im Gegensatz zum Superblock wird aber der Durchgang für den motorisierten Individualverkehr nur punktuell verhindert und die Transformation auf Quartiersebene weniger systematisch und grossflächig umgesetzt (siehe **Abbildung 6**).

2.2.3 Strassenschliessung für den MIV

Die Sperrung einer Hauptverkehrsachse für den motorisierten Individualverkehr ist eine einschneidende Massnahme, die oft auf eine Neuorganisation der Strassenführung zurückzuführen ist und in der Regel aufgrund eines neuen Verkehrsangebots (zum Beispiel einer neuen Tramlinie) umgesetzt wird.

Eine Schliessung von strategischen Verkehrsachsen hat verschiedene Auswirkungen: In Bordeaux zum Beispiel, führte die Schliessung der «Pont de Pierre» für den Verkehr im Jahr 2017 zu einem deutlichen Anstieg des Velo- und Fussgängerverkehrs und zu einer erhöhten Tramnutzung. Ein Teil des motorisierten Strassenverkehrs verschwand zugunsten anderer Verkehrsmittel oder verlagerte sich auf andere Strassen (Barthélémy, 2018).



Abbildung 6: Low traffic neighbourhood Interventionen am Beispiel von Blackhorse Village.

Quelle: Waltham Forest Council (2023)

2.2.4 Temporäre Strassenschliessung für den MIV in der Schweiz

In der Schweiz wurden in letzter Zeit mehrere temporäre Strassensper-
rungsprojekte für den MIV umgesetzt, um neue Nutzungen im öffentlichen
Strassenraum im Sommer zu testen. In Zürich wurde das Projekt «Brings uf
d'Strass» in verschiedenen Quartieren umgesetzt, 2021 in der Fritschstrasse,
der Rotwandstrasse und der Konradstrasse, 2022 in der Entlisbergstrasse und
2023 in der Gartenhofstrasse und Cramerstrasse.

Bedenken auf die im Rahmen partizipativer Prozesse hingewiesen wurden,
führten dazu, dass für einige Strassen keine Massnahmen vorgenommen
oder diese neu dimensioniert wurden. Das dreijährige Projekt ermög-
lichte eine Diskussion über Akzeptanzbedingungen solcher Massnahmen
mit Anwohnern und Gegnern, wobei die Bilanz dazu erst gezogen wird.
Weitere Informationen: [Stadt Zürich \(2023\)](#).

Im Zusammenhang mit solchen Projekten ist das Konzept der «Parklets»
interessant. Parklets sind temporäre Installationen, die ursprünglich auf
Parkplätzen getestet wurden. Solche Projekte sind erheblich von den ersten
Initiativen der Park(ing) Day-Bewegung inspiriert, die in den 2000er Jahren
in den USA entstanden, mehr öffentlichen Raum auf Strassen forderten
und auf den von Autos genutzten Raum aufmerksam machten. Im Sommer
werden Parkplätze umgenutzt, dies etwa für temporäre Terrassen, Bänke
oder andere Einrichtungen, um Gehwege vorübergehend zu erweitern
und um mehr Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen. Diverse Organisa-
tionen haben solche temporäre Parkplatzumnutzungen vorgeschlagen.
Einige Städte haben das Konzept übernommen, wie etwa Luzern mit
dem Projekt «Pop-Up Parks». Dabei wurden auch weitere Flächen ausge-
weitert, zum Beispiel zur Bepflanzung und Installation von Spielgeräten.
Weitere Informationen unter: [Stadt Luzern \(2023\)](#).

In Basel wurde mit dem «Sommerregge» im Jahr 2022 und 2023 während
der Sommermonate alternative Nutzungsmöglichkeiten für Strassen in bereits
verkehrsberuhigten Vierteln (Rührbergerstrasse, Kandererstrasse, Davids-
rain) umgesetzt. Einige Parkplätze wurden mit Parklets, resp. mit Bänken
und Pflanzkübeln bestückt, und es bestand die Möglichkeit, auf Parkflächen
Tische und Stühle aufzustellen. Weitere Informationen unter: [Kantons- und](#)



Abbildung 7: Sulgenbachstrasse
in Bern, links der Chinderchübu.
Quelle: Stadt Bern

Stadtenwicklung des Kantons Basel-Stadt (2023).

In Bern wurden mehrere temporäre Gestaltungsprojekte vorgeschlagen, wie beispielsweise für die Sulgenbachstrasse im Jahr 2023, eine Strasse, welche ein Freizeitzentrum für Kinder (Chinderchübu) beherbergt und Tische und Bänke für Anwohner und Anwohnerinnen zur Verfügung stellt (**Abbildung 7**). Ein weiteres Beispiel ist Lausanne, wo im Jahr 2020 vier Parklet-Module umgesetzt wurden. In weiteren Städten gibt es ähnliche Bestrebungen, welche jedoch oft auf Widerstand stossen, insbesondere im Zusammenhang mit der temporären Aufhebung von Parkplätzen.

2.2.5 Zona a traffico limitato (ZTL) (Italien)

Zonen mit beschränktem Verkehr (Zona a traffico limitato) sind in italienischen Städten weit verbreitet. Die Regelungen basieren meist auf einer Beschilderung, die in grösseren Städten durch ein elektronisches Kennzeichenerkennungssystem ergänzt werden kann. Andere Städte führen Polizeikontrollen durch (**Croce, 2011**).

Ursprünglich wurden diese Zonen zur Reduktion der Luftverschmutzung eingeführt und um den Durchgangsverkehr von der Zone fernzuhalten. Zutritt zur Zone haben nur Fahrzeuge von Anwohnerinnen und Anwohnern oder anderen berechtigten Personen. Verkehrsbeschränkungen können zu bestimmten Zeiten aufgehoben werden (beispielsweise am Abend), oder es besteht in einigen Städten die Möglichkeit, gegen Bezahlung Zutritt zu erhalten, wenn beispielsweise ein Parkplatz in der Innenstadt gemietet wird.

Die Entwicklung geht mehr in Richtung flexibler Beschränkung, in Abhängigkeit von Emissionswerten oder der Energieeffizienz der Fahrzeuge (**De Robertis und Tira, 2016**).

2.2.6 Road pricing

In mehreren Städten, wie Stockholm, London und Mailand wurden Gebühren zur Einschränkung des innerstädtischen Verkehrs eingeführt. Die Massnahme einer Maut oder «congestion charge» (London) kann entweder für ein Gebiet (Stadtzentrum) oder für eine einzelne Infrastruktur, wie beispielsweise eine Brücke, eingeführt werden. Bei der Umsetzung einer Maut können kostspielige Kontrollinfrastrukturen (z.B. Kameras) anfallen.

Falls die Maut zum Ziel hat, den Verkehr zu reduzieren, muss die Verlagerung des Verkehrs in die Peripherie verhindert werden. Im Beispiel von London ging zwar der Verkehr in der gebührenpflichtigen Zone um 15% zurück, aber insgesamt waren die Auswirkungen im Ballungsraum vernachlässigbar. Vor allem wurde auch die Luftverschmutzung nicht gesenkt, was das ursprüngliche Ziel dieser Massnahme gewesen war. Die Zone musste daher mehrfach vergrössert werden (**Kelly et al. 2011**).

Die Idee der City-Maut wird aktuell von Projekten im Bereich «Mobility Pricing» abgelöst. Ziel ist es, die Kosten und Erlöse des gesamten Mobilitätsangebots, insbesondere des öffentlichen Verkehrs, zu integrieren (**Office fédéral des routes, 2023**). In der Schweiz wurden in der Region Zug mit Untersuchungen erstmals Grundlagen erarbeitet und im Rahmen von fünf Pilotprojekten (u. a. in den Kantonen Genf und Thurgau und in der Stadt Biel) wird zurzeit die Machbarkeit von Mobility Pricing abgeklärt. Ergebnisse dieser Studien werden 2024 erwartet.

2.3 Umfrage zur Anwendung von Instrumenten

Mit 31 Teilnehmern und Teilnehmerinnen aus Planungsbehörden verschiedener Schweizer Städte wurde vom 12. Juli – 31. August 2023 eine explorative Umfrage zum Thema «Gestaltung und Umgestaltung des öffentlichen Raums in Schweizer Städten» durchgeführt.

Die Umfrage hat einerseits innovative Instrumente erhoben, die aktuell eingesetzt (**Tabelle 1**), oder in nächster Zeit getestet werden (**Tabelle 2**), und andererseits auf andere Instrumente hingewiesen, auf welche verzichtet werden musste (**Tabelle 3**). Zudem wurden Instrumente erhoben, die gerne getestet würden, wenn Städte die Möglichkeit dazu hätten. (**Tabelle 4**).

Temporäre Massnahmen

- Temporäre Umgestaltung von Strassenräumen in der warmen Jahreszeit, z.B. Einführung von temporären Fussgängerzonen oder Begegnungszonen, Umgestaltung von Aufenthaltsräumen (Pop-up Park)
- Aufhebung von Parkplätzen während der Sommerferien und zur Verfügungstellung der Fläche für «Parklets», in einigen Fällen kombiniert mit einem Durchfahrtsverbot
- Temporäre Umnutzung von Parkplätzen in der blauen Zone zu Veloabstellplätzen
- Teilspernung von Schulstrassen mit Pollern/Pfosten, wobei dank absenkbareren Pollern die Durchfahrt für Dienstfahrzeuge möglich bleibt

Verkehrsberuhigung

- Umsetzen von Begegnungszonen durch partizipative Mitwirkung
- Platzieren von Elementen auf der Fahrbahn, um die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs punktuell zu senken
- Umgestaltung von Kreuzungen im Stadtzentrum mithilfe von Fussgängerinseln, um den Fussverkehr zu sichern und die Distanz bei der Strassenüberquerung zu reduzieren
- einrichten von Bushaltestellen, die auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs den öffentlichen Verkehr begünstigen
- Entfernen von wenig genutzten Strassenabschnitten in Quartieren und Schaffung von kleinen Plätzen mit Vegetation und Sitzmöglichkeiten, sowie Erweiterung von Trottoirs
- Begegnungszone auf Bahnhofplätzen
- Bestimmen von «modevs» (modulaire et évolutif), resp. Orten, die sich weiterentwickeln sollen. Zwischen einzelnen Entwicklungsschritten dieser Orte Befragungen durchführen, Verhaltensweisen beobachten und der Öffentlichkeit die Auswirkungen kommunizieren
- Flächendeckend Tempo 30 (oder nur nachts) auf Hauptverkehrsachsen einführen

Fuss- und Veloverkehr

- Schaffung von Velostationen, Netzwerk von Veloabstellplätzen, Velostrassen, Veloschnellrouten
- Markierung von Konfliktzonen entlang von Velostreifen als Alternative zu einer Markierung von Velostreifen auf der gesamten Länge
- Markierung von breiten gelben Streifen entlang von Strassen, wo die Markierung eines Velostreifens nicht möglich ist
- Randmarkierungen für den Veloverkehr am Rand von Kreiseln
- Markierung von durchgehenden Radstreifen, auch wenn die Fahrbahnbreite sehr gering ist

Tabelle 1: Aktuelle (innovative) Instrumente im Bereich Mobilität zur Gestaltung oder Umgestaltung des öffentlichen Raums.

Wohnen

- Fördern von autoarmem Wohnen bei Arealentwicklungen und neuen Wohnarealen

Klimaanpassung

- Fördern von hellen Anstrichen und Beschichtungen auf neu gestalteten öffentlichen Flächen, um urbane Hitzeinsel zu reduzieren

Tabelle 1: (Weiterführung)

Instrumente

- Quartierblöcke / Superblocks: In betroffenen Strassen werden alle Parkplätze aufgehoben und ein Durchfahrtsverbot mit Zubringerdienstregelung signalisiert.
- Schwammstadt: Die Strassenentwässerung soll über neu geschaffene Versickerungsflächen im Bereich bestehender Verkehrsflächen erfolgen.
- Zahlreiche Velostrassen
- Zahlreiche temporäre Gestaltungen
- Entsiegelungsprojekte

Tabelle 2: Innovative Instrumente, die in den nächsten Jahren getestet werden.

Temporäre Massnahmen

- Einsprachen bei temporären Umgestaltungen

Markierungen

- Markierungen (zum Beispiel «VELOSTRASSE»), Farben

Verkehrsberuhigung

- 30 km/h oder Begegnungszonen auf Kantonsstrassen
- Tempo 30 Zonen

Klimaanpassung

- Entsiegelung und Begrünung von Strassenraum werden durch die vielen Leitungen im Untergrund sowie zahlreiche gesetzliche Vorgaben erschwert (Beispielsweise darf im Strassenraum wegen des Pneubetriebs nicht entsiegelt werden), (teilweise) Baubewilligungspflicht für Entsiegelungsmassnahmen

Fuss- und Veloverkehr

- Verbot der Sicherung von Velostreifen mithilfe baulicher Einrichtungen (Pfosten etc.)

Weitere

- Unklarheiten betreffend Verzicht einer Parkplatzerstellungspflicht bei der Überarbeitung der Bau- und Nutzungsordnung

Tabelle 3: Verzicht auf Massnahmen, da rechtliche Rahmenbedingungen oder Hindernisse anderer Art diese nicht zulassen.

Verkehrsmanagement

- Mobility pricing
- Nutzungsbeschränkung privater Parkierung (Reduktion des Angebots).
- Einführung von einschränkenden Regeln für die Schaffung von Parkplätzen.
- Reduktion der Anzahl Parkplätze.
- Reduktion des Strassenraums für den motorisierten Individualverkehr, Schaffung von mehr Platz für Fussgänger und Fussgängerinnen, Aufheben von Fahrspuren.
- Angebotserweiterung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs an Wochenenden und in der Ferienzeit.

Temporäre/zeitliche Massnahmen

- Differenzierte Nutzung des öffentlichen Raums je nach Tageszeit oder Jahreszeit
- Qualitativ hochwertiges Stadtmobiliar

Markierungen

- Markierungen aller Art auf Fuss- und Velowegen.
- Mehr mit Farben, Materialien und Bepflanzung experimentieren und arbeiten

Verkehrsberuhigung

- autofreie Innenstadt / Quartiere
- flächendeckend Tempo 30
- Sperrung von einzelnen Strassen für autofreie Kleinquartiere
- einfachere Umsetzung der Begegnungszone
- keine durchgängige Befahrbarkeit von Zentren
- Tempo 7-Zonen (beispielsweise «Barcelona Green Streets», gemeinsam genutzter Raum, Durchfahrt Rettungsfahrzeug als maximale Fahrbahnbreite)

Klimaanpassung

- Schwerfällige Verfahren vereinfachen zur beschleunigten Umsetzung von Klimaanpassungsmassnahmen
- Strassen entsiegeln und begrünen zur Aufenthaltsnutzung (Superblock)

Fuss- und Veloverkehr

- allgemeine Radfahrwege in Gegenfahrbahnrichtung
- vortrittberechtigte Rad- und Gehwege (Velohaupttrouten)
- Testanlagen zur Sicherung von Rad- und Fusswegen

Weitere

- Instrumente zur Eindämmung des Phänomens «Elterntaxi» (z.B. Schulstrasse)

Tabelle 4: Instrumente, welche Städte testen würden, falls sie vollständige Autonomie in der Umgestaltung des öffentlichen Raums hätten.

2.4 Zwischenfazit

Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortszentren in Kombination mit der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und der Förderung aktiver Verkehrsmittel ist heute in Schweizer Städten verbreitet. In öffentlichen Räumen, beispielsweise auf Plätzen, oder stark frequentierten Bereichen (z.B. Einkaufszonen, Wohnstrassen) werden Fussgängerzonen oder Begegnungszonen von Gemeinden gefördert. Heute werden diverse Erfahrungen mit temporären Strassensperrungen und zukunftsweisende Massnahmen gesammelt, die den motorisierten Individualverkehr einschränken, und breitere Anwendung finden könnten. Diese Massnahmen können temporär (zum Beispiel im Sommer, während gewissen Tageszeiten oder Wochen) oder dauerhaft (etwa in der Nähe von Schulen) zur Anwendung kommen.

Die erfolgreiche Umsetzung der in diesem Kapitel diskutierten Instrumente hängt von einer Reihe von begünstigenden oder hemmenden Faktoren ab (siehe *Kapitel 4*).

3 Der Superblock

3.1 Definition

Das Konzept des Superblocks (auch supermanzana, superilla) wurde ursprünglich im Rahmen eines Mobilitätsplans für Barcelona entwickelt (Ajuntament de Barcelona, 2021; Palenzuela, 2021). Bei einem sogenannten Superblock werden neun (3x3) Häuserblocks zusammengefasst, wie in **Abbildung 8** dargestellt wird.

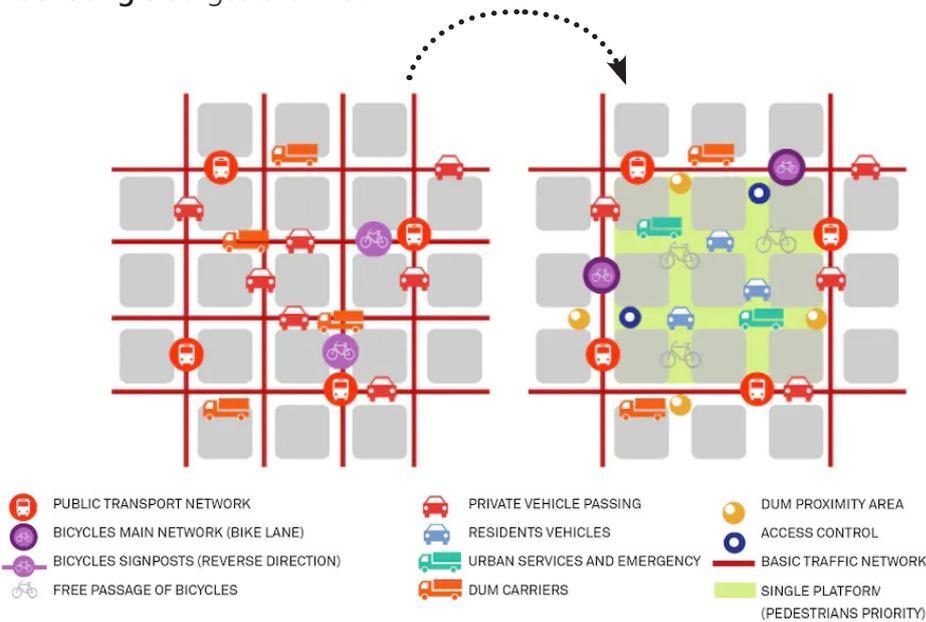


Abbildung 8: Schematische Übersicht eines Superblocks. Beim Superblock aus Barcelona werden neun (3 x 3) Häuserblocks zu einem Superblock transformiert.

Quelle: Ajuntament de Barcelona (2014)

Der konzeptionelle Kern eines Superblocks beinhaltet eine neue Verkehrsführung und Änderung der Strassenhierarchie, mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr für den motorisierten Individualverkehr zu verhindern und eine Umgestaltung des Strassenraums zu ermöglichen (**Abbildung 9**).

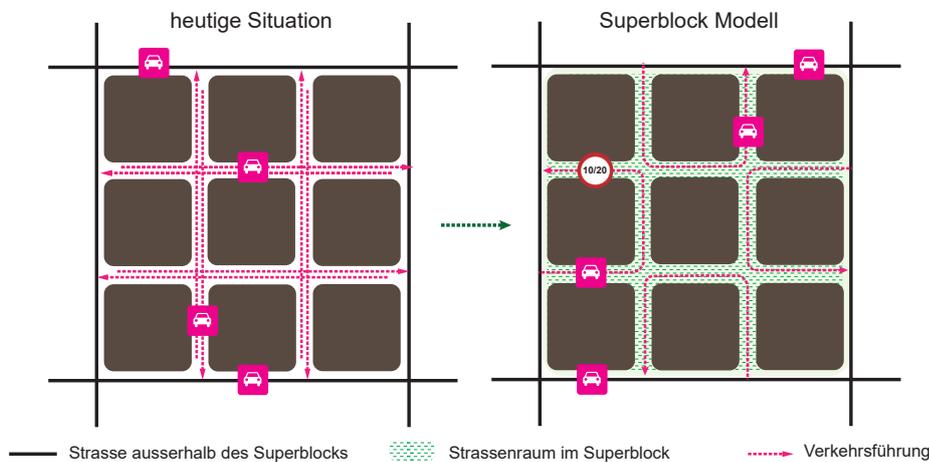


Abbildung 9: Mit der Einführung eines Superblocks wird die Strassenhierarchie verändert und der motorisierte Individualverkehr mit unterschiedlichen Massnahmen umgelenkt, so dass eine Durchquerung des Superblocks verunmöglicht wird.

Quelle: Sven Eggimann

Der Superblock geht aber über eine reine Verkehrsmassnahme hinaus. Mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität im Strassenraum zu verbessern oder städtische Grünflächen zu fördern, hat das Superblock-Konzept einen umfassenden Anspruch und beabsichtigt eine urbane Transformation zur Schaffung einer nachhaltigen und lebenswerten Stadt (Ajuntament de Barcelona, 2013). Bei der Umsetzung von Superblocks werden daher gleichzeitig mehrere Ziele verfolgt, so zum Beispiel die Reduktion von Lärm- oder Verkehrsemissionen, die Bekämpfung von urbanen Hitzeinseln, die Förderung der Biodiversität oder die Umsetzung eines multifunktionalen Strassenraums (Rueda, 2019). Demensprechend beinhaltet die Umsetzung eines Superblocks auch verschiedene Kategorien von Massnahmen

Das Superblock-Konzept wurde im Laufe der Zeit weiterentwickelt und in verschiedenen Städten auch ausserhalb Spaniens flexibel übernommen, was eine einheitliche Definition des Superblocks erschwert. In Berlin wird der Superblock als Kiezblocks (Changing Cities, 2023) oder in Wien als Supergrätzl (Stadt Wien, 2021) umgesetzt. Insbesondere die starre geometrische Definition von neun (3×3) Häuserblocks wird flexibel an unterschiedliche Strassentypologien und urbane Strukturen angepasst. Trotz der unterschiedlichen Terminologien sind drei zentrale Bestimmungsmerkmale erkennbar:

- **Änderung der Verkehrsführung und Strassenhierarchie auf Quartiersebene**

Der Durchgangsverkehr durch den Superblock wird mithilfe baulicher Massnahmen (z.B. mit Diagonalsperren) für den motorisierten Individualverkehr verhindert, und es wird ein Einbahnregime eingeführt. Fuss- und Veloverkehr haben Vortritt im Superblock. Auf Strassen innerhalb des Superblocks wird eine Temporeduktion auf 10 oder 20 km/h umgesetzt. Grundsätzlich bleibt die Erreichbarkeit innerhalb des Superblock für den motorisierten Individualverkehr vollständig erhalten.

- **Umnutzung des öffentlichen Strassenraums**

Mithilfe unterschiedlicher Massnahmen wird der Strassenraum innerhalb des Superblocks umgenutzt. Beispiele dafür sind die Aufhebung und Entsiegelung von Parkplätzen, das Schaffen von Begegnungsraum für Anwohnerinnen und Anwohner, urbane Begrünung oder die Änderung des Strassenbelags (siehe Gestaltungsmassnahmen im Superblock).

- **Begleitende Massnahmen**

Ein Superblock wird mit Massnahmen begleitet, die unerwünschten Effekten entgegenwirken oder die einen unterstützenden Effekt für die Umsetzung haben. Zum Beispiel wird die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verbessert, Massnahmen des Mobilitätsmanagement eingeführt (z.B. shared mobility, Lieferdienstmöglichkeiten) oder Massnahmen werden getroffen, um einer Gentrifizierung entgegenzuwirken.

Die Umsetzung eines Superblocks erfolgt typischerweise in verschiedenen Phasen und beinhaltet eine Experiment- oder Pilotphase vor einer konsolidierten Umsetzung (Boeck, 2021). In einer ersten Phase kann kostengünstig und flexibel eine Umsetzung ohne bauliche Massnahmen vorgenommen

werden mittels Signalisation, Möblierung oder farblichen Gestaltung und Markierungen. Eine solche Umsetzung folgt der Logik des taktischen Urbanismus (tactical urbanism) und hat den Vorteil, dass die Gestaltung des Superblock so auch nach der ersten Umsetzung in enger Zusammenarbeit mit der Bevölkerung angepasst werden kann, bevor getestete Nutzungen in eine bauliche Umgestaltung überführt werden.

In der Schweiz gab es bereits Massnahmen zur Quartiertransformation, die dem Superblock ähnlich sind (vgl. Kapitel 3.2). Unterschiedliche Elemente und Massnahmen, die bei der Umsetzung eines Superblocks zum Tragen kommen, sind in Tabelle 5 zusammengetragen.

Verkehrstechnische Massnahmen bei der Umsetzung eines Superblocks
Neuordnung der Buslinien und Haltestellen
neue Radinfrastruktur
Einbahnstrassen in Innenstrassen
Begegnungszone mit Tempo 10
Diagonalsperren
Anpassung und Entfernung von Ampeln
Umwandlung von Parkplätzen
Parkraumbewirtschaftung
Umwandlung von Strassenraum in öffentlichen Raum
ausweisen von Lieferzonen

Tabelle 5: Massnahmen, die bei einem Superblock zum Tragen kommen.

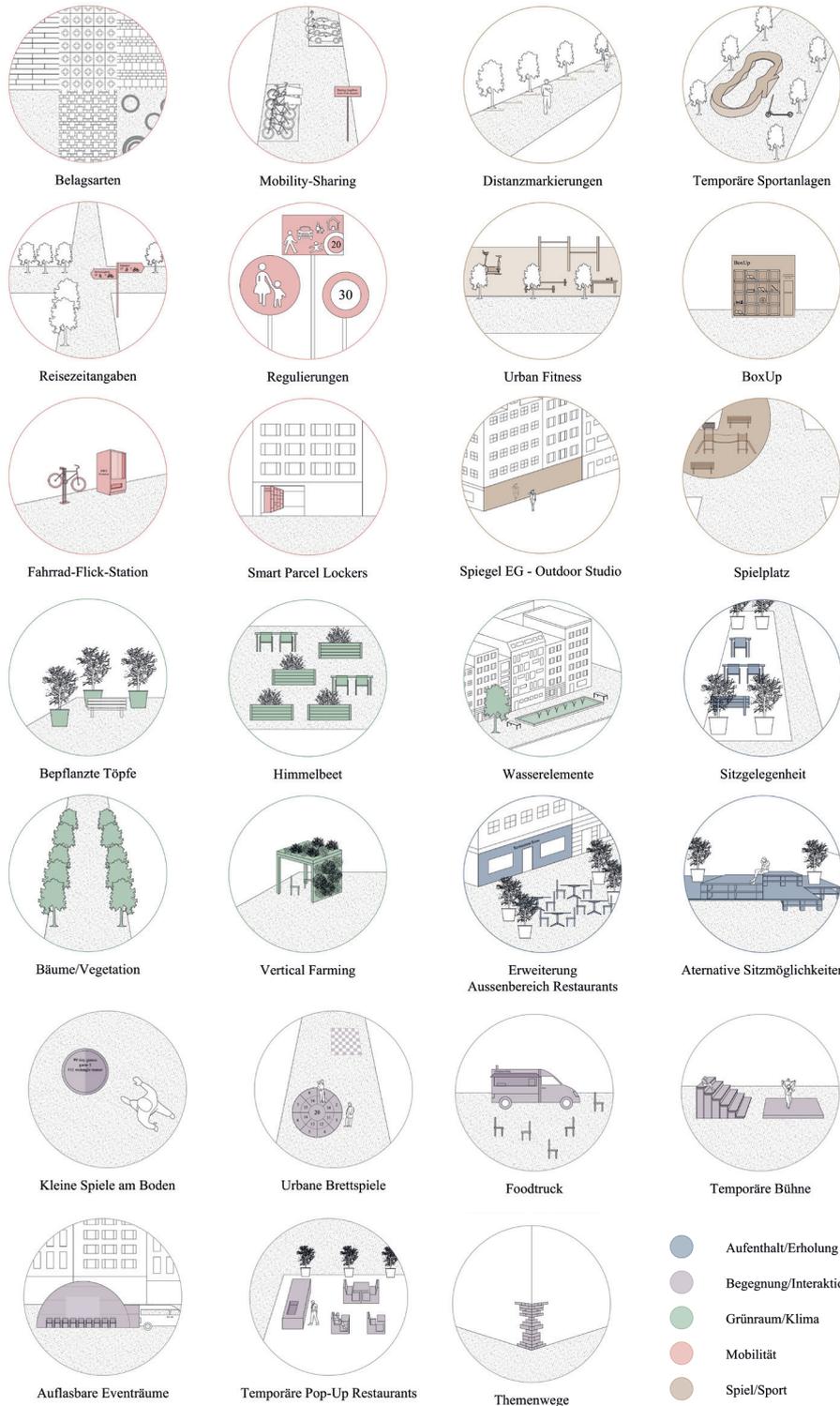
Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2020).

Gestaltungsmassnahmen im Superblock

Es gibt vielfältige Massnahmen, wie der Strassenraum innerhalb eines Superblocks umgestaltet werden kann. **Abbildung 10** zeigt einen möglichen Gestaltungskatalog. Für die Stadt Berlin wurde ein umfassender Leitfaden zur Umsetzung verschiedener Gestaltungselemente erstellt, die

Abbildung 10: Gestaltungskatalog mit unterschiedlichen Elementen, die im Superblock zur Anwendung kommen könnten.

Quelle: Schön (2023)



auch in einem Superblock zur Anwendung kommen könnten (SenMVKU, 2023b, 2023a) (Abbildung 11). Diese Elemente betreffen eine allgemeine Verkehrsberuhigung, die Unterbindung des Durchgangsverkehrs, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder sie betreffen blau-grüne Infrastruktur, Fuss- und Radverkehr, ruhenden Verkehr und Wirtschaftsverkehr (Abbildung 12). Auch für die Stadt Wien wurden Richtlinien erstellt, die Standards für die Umsetzung von Supergrätzl setzen (Gemassmer et al., 2023).

Einbahnstraße



Z 220-10 bzw. Z 220-20 und ZZ



Z 267 mit ZZ 1000-32

D-2 Flächenumwandlung der Fahrbahn

Beschreibung

- Im untergeordneten Straßennetz werden die Straßenflächen den verkehrlichen Bedürfnissen angepasst und die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr auf 3,5 Meter begrenzt, Parkplätze fallen in der Regel weg. Die durch Umgestaltung gewonnenen Flächen werden entweder dem Fuß- oder dem Radverkehr zugeeilt:
 - Gehwegverbreiterung
Die Straße wird baulich umgestaltet oder in einen verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt. Fahrgassenbildungen können auch durch infrastrukturelle Pole oder vergleichbar erfolgen.

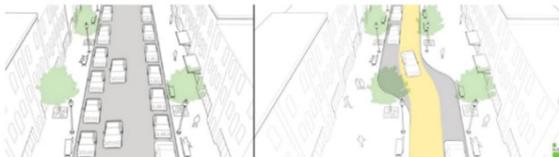


Abbildung 14: Gehwegverbreiterung in Nebenstraße vorher - nachher



Abbildung 11: Beispiel einer Flächenumwandlung in Berlin

Quelle: SenMVKU (2023a)

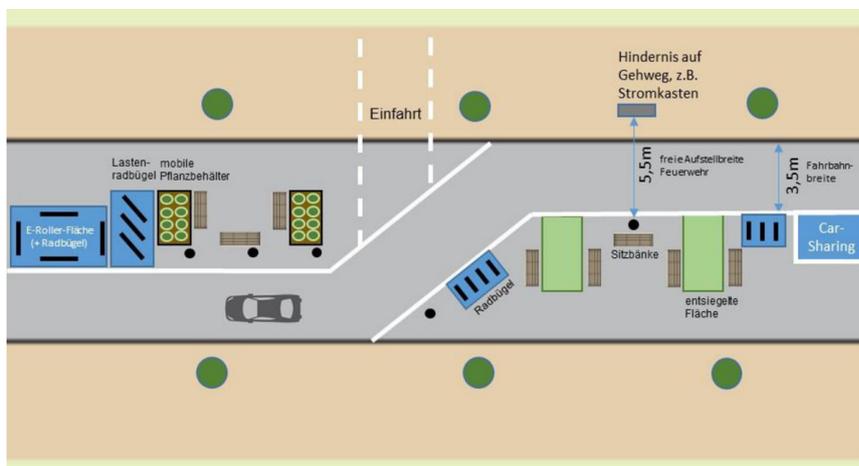


Abbildung 12: Prinzipskizze einer Umgestaltung einer Straße für Berlin.

Quelle: SenMVKU (2023b)

3.2 Dem Superblock ähnliche Beispiele aus der Schweiz

3.2.1 Röntgenplatz, Stadt Zürich

Seit 1971 wurde um die Schliessung der Kreuzung der Röntgen- und Josefsstrasse (heutiger Röntgenplatz) für den Verkehr gerungen (**Abbildung 13**). Im Jahr 1980 wurde die Kreuzung einen Tag lang für das Röntgenplatzfest gesperrt und der Stadtrat der Stadt Zürich entschied drei Tage darauf, den Röntgenplatz für den Verkehr zu schliessen (**Bazzanella, 2022**). Drei Jahre später wurde die Kreuzung für den Verkehr endgültig gesperrt und die Verkehrsführung so verändert, dass eine Durchfahrt seither nicht mehr möglich ist (**Abbildung 14**). Im Unterschied zum klassischen Superblock nach dem Vorbild Barcelonas (vgl. **Abbildung 9**) wurde der Platz vollständig für den motorisierten Verkehr gesperrt und die Verkehrslenkung wird vor allem mit Sackgassen vorgenommen.



vorher



nachher

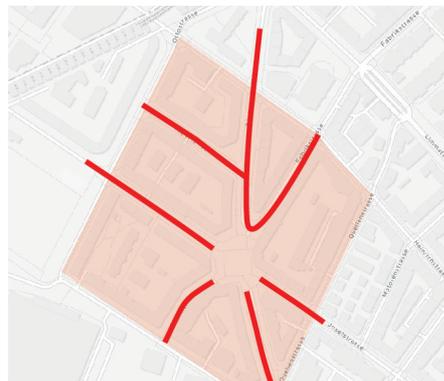
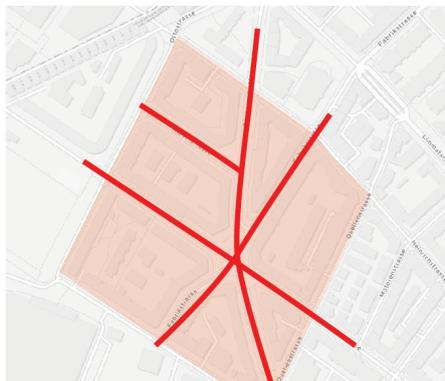


Abbildung 13: Historisches Bild der Röntgen-und Josefsstrasse und heutiger Röntgenplatz.

Quelle: Baugeschichtliches Archiv Linck Ernst, Wikimedia Commons Micha L. Rieser

Abbildung 14: Veränderung der Verkehrsführung anhand des Beispiels am Röntgenplatz, Zürich.

Quelle: Eigene Abbildung. MapTiler, OpenStreetMap

3.2.2 Quartier et Place des Grottes, Stadt Genf

Der «Place des Grottes» im Herzen des Grottes Quartiers wurde früher hauptsächlich als Parkplatz genutzt. Im Anschluss an einen 2009 eingeleiteten partizipativen Prozess wurde durch die Stadt ein Projekt umgesetzt, welches sich weitgehend an Vorschlägen zur Umgestaltung orientierte, welche von Quartierbewohnern vorschlagen wurden. Die im Jahr 2018 eingeweihte Gestaltung umfasst einen zentralen Bereich, der frei von motorisiertem Individualverkehr ist und Platz für verschiedene Veranstaltungen bietet

(insbesondere einen Markt am Donnerstagabend) (**Abbildung 15**). Der Verkehr wurde am Rand für die Anlieferung der Geschäfte beibehalten und es wurden versenkbare Poller installiert. Eine Durchquerung des Viertels ist nicht erlaubt (**Abbildung 16**).



Abbildung 15: Neugestaltung des «Place des Grottes» im Jahr 2018 (links) und im Jahr 2023 (rechts).

Quelle: Didier Jordan / Ville de Genève (links), Julie Barbey Horvath (rechts)

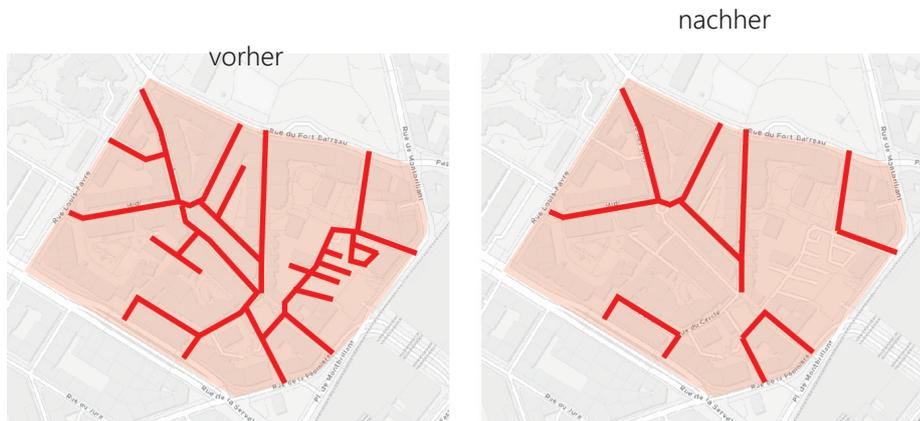


Abbildung 16: Beispiel der veränderten Strassenführung im Quartier «des Grottes», Stadt Genf.

Quelle: Eigene Abbildung. MapTiler, OpenStreetMap

3.3 Internationale Superblock-Beispiele

Das Konzept des Superblocks aus Barcelona wurde unter einem neuen Namen in mehrere europäische Städte übertragen, wie z.B. nach Wien oder Berlin.

Supergrätzl, Wien

Für Wien wurde eine GIS-basierte Methodik entwickelt, um vielversprechende Quartiere für mögliche Standorte von Superblocks zu eruieren (Frey et al., 2020). Im Bezirk 10 wurde das Konzept im Rahmen eines Pilotprojekts von Juli 2021 – Oktober 2022 getestet (Stadtplanung Wien, 2022) (Abbildung 17), wobei die schlussendliche Wahl des Standortes auch eine politische Entscheidung war und nicht nur auf Basis der entwickelten Methodik vorgenommen wurde (Ulrich, 2022).



Abbildung 17: Einfache Massnahmen ohne bauliche Veränderung in der Pilotphase im Supergrätzl in Favoriten in Wien

Quelle: Stadt Wien (2023)



Abbildung 18: Umgestaltung eines Supergrätzl-Knotens in Favoriten, Wien.

Quelle: links: © Stadt Wien Christian Fürthner. rechts: Viktor Schwabl

Im Zuge der Umsetzung der Pilotprojekte wurde kritisiert, dass der Grünraumanteil erhöht werden sollte und die Unterbindung des Durchgangsverkehrs konsequent umgesetzt werden muss, damit etwa das Überfahren von Markierungen oder das Umfahren von Pollern nicht möglich ist (Die Grünen Favoriten, 2023) (siehe **Abbildung 18**). Dieses Beispiel aus Wien bestätigt die Wichtigkeit einer attraktiven Umgestaltung des Strassenraums und der konsequenten Lenkung des Verkehrs im Rahmen von Pilotprojekten.

Mehr Informationen: www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten

Kiezblocks, Berlin

In Berlin unterstützt der Verein Changing Cities Unterschriftensammlungen, die Planung und das Beantragen von Kiezblocks. Es wurden bereits mehrere Duzend Kiezblocks beschlossen (Tiegs, 2023). Im Rahmen einer Kiezblock-Initiative kann die neue Verkehrsführung durch das betreffende Quartier skizziert werden, bevor das Projekt dann den zuständigen Bezirken vorgelegt wird (**Abbildung 19**).

Mehr Informationen: www.kiezblocks.de

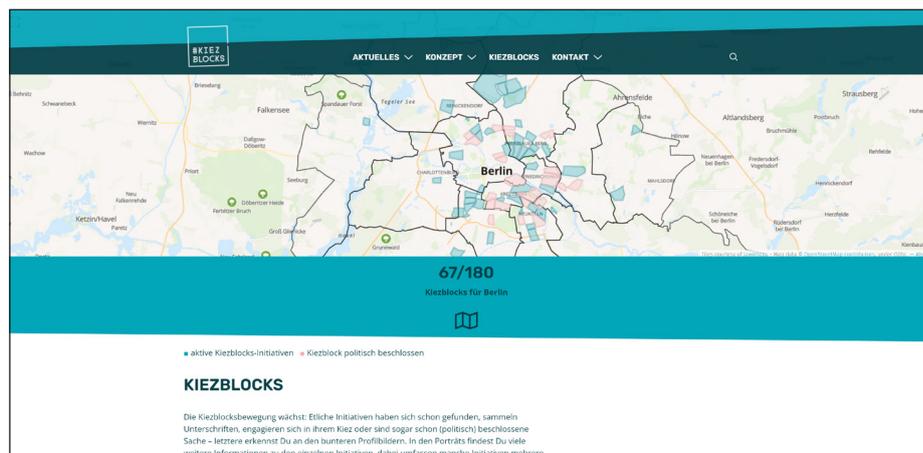


Abbildung 19: Plattform für die koordinierte Sammlung von Kiezblock-Vorschlägen.

Quelle: www.kiezblocks.de

4 Umsetzbarkeit von Superblocks in der Schweiz

4.1 Theoretische Machbarkeit

Eine erste theoretische Potentialabschätzung von Superblocks für die grössten Schweizer Städte wurde mithilfe einfacher Kriterien, wie Bevölkerungsdichte oder geometrischer Eigenschaften des Strassennetzes von [Eggimann \(2022a, 2022b\)](#) vorgenommen. Diese computergestützte Analyse zeigt, dass falls eine flexiblere geometrische Interpretation des 3x3 Blockquartiers angenommen wird, beträchtliches theoretische Potential zur Umsetzung von Superblocks in der Schweiz vorhanden ist (**Abbildung 20**). Je nach Situation liegt das Potential zwischen einigen Prozenten des Strassennetzes bis zu beinahe 20 Prozent. Obwohl solche computergestützten Analysen als erste Planungsorientierung dienen können, sind vertiefte Analysen zu konkreten Standorten nötig, um lokale Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Aktuelle theoretische Auseinandersetzungen mit Superblocks im Rahmen von studentischen Arbeiten an unterschiedlichen Schweizer Hochschulen liefern wichtige Erkenntnisse für den schweizerischen Kontext:

- Eine Arbeit über eine Potentialanalyse für die Stadt Luzern ([Schön, 2023](#)) hat aufgezeigt, dass eine vorsichtige Typologisierung verschiedener Standorte wichtig ist und erst eine umfassende Bewertung darüber

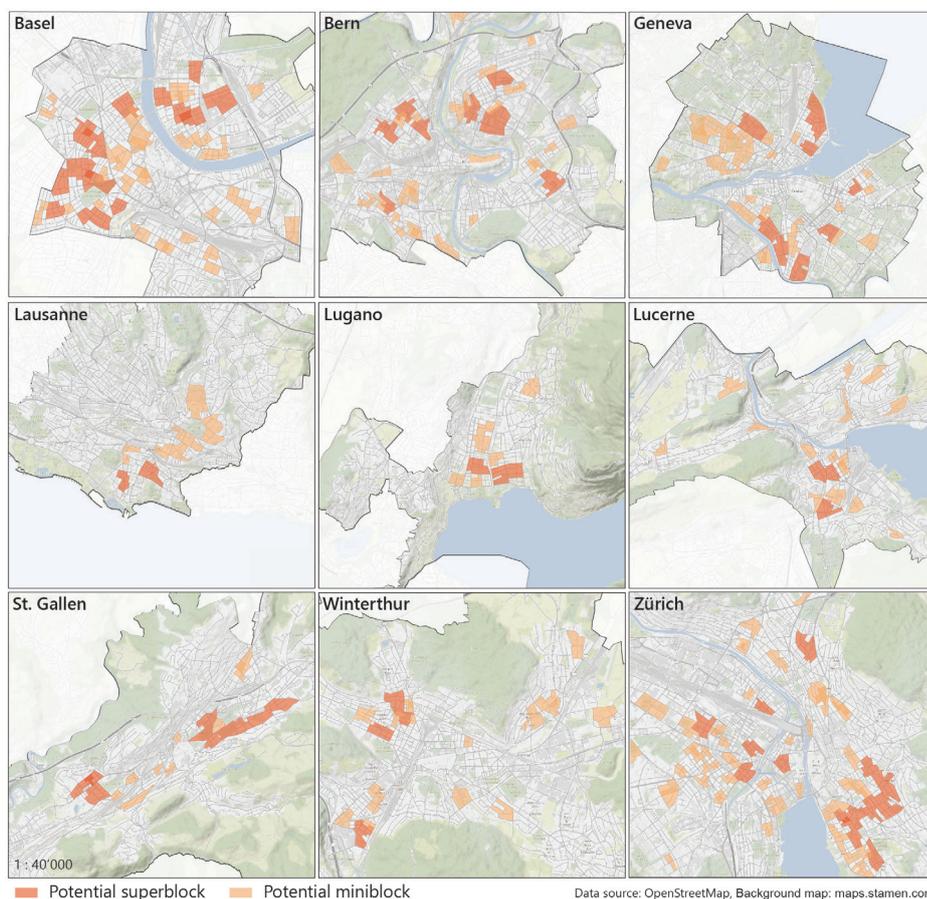


Abbildung 20: Computergestützte Simulation möglicher Superblock (3x3) und Miniblock (2x2) Standorte in Schweizer Städten.
Quelle: Eggimann (2022b)

Aufschluss gibt, welche Standorte sich mehr oder weniger eignen. Für einen möglichen Umsetzungsprozess wird die Akzeptanz, die durch die Beteiligung der Bevölkerung erreicht werden kann, betont. Bei der Kommunikation ist wichtig aufzuzeigen, dass ein Superblock nicht einem Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr gleichkommt.

- **Hutter (2023)** zeigt für potentielle Superblock-Standorte in Luzern auf, dass die Berücksichtigung bestehender Tiefgaragen und Parkhäusern in der Nähe eines Superblocks den Rückbau von Parkplätzen ermöglichen.
- **Marion und Zaugg (2022)** haben eine Eignungsbestimmung für ausgewählte Gebiete in Basel anhand einer Nutzwertanalyse unter Berücksichtigung eines Kriterienkatalogs vorgenommen (z.B. klimatische Situation, Sozialraum, Grünraumsituation, Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsverteilung, Parkplatzauslastung).
- **Frei (2023)** analysiert für das Wettsteinquartier in Basel einen Superblock-Pilotversuch im Sinne eines Verkehrsexperiments. Um Verzögerungen durch Einsprachen zu verhindern, wird der Vorschlag gemacht, den Pilotversuch für die Maximaldauer von sechs Monaten als Baustelle mit der dafür nötigen Signalisation durchzuführen.
- Im Rahmen verschiedener Bachelorarbeiten (zum Beispiel **Khajjamian, 2023; Kleb, 2023; Pires, 2023**) wurden für Bern verschiedene mögliche Superblocks ausgearbeitet und mithilfe von Nutzwertanalysen mögliche Standorte evaluiert oder Vorschläge zur planerischen Umsetzung gemacht (siehe **Abbildung 21** und **Abbildung 22**). Superblocks wurden dabei v.a. als Instrument angewendet, um bereits vorhandene Instrumente, wie Fussgängerzonen und Begegnungszonen (siehe **Kapitel 2**) umzusetzen. Die Arbeit von Pires zeigt auf, dass unter Einbezug der Erdgeschossnutzung die Verkehrsführung von der typischen Verkehrsführung innerhalb eines Superblock abweichen kann.

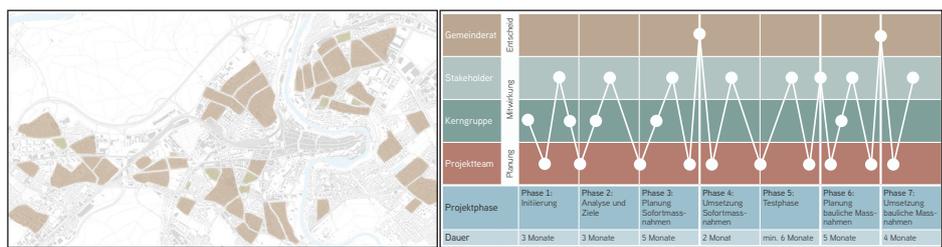


Abbildung 21: Vorschlag für mögliche Superblock Standorte (links), Musterablaufs- und Partizipationskonzept aus einer Bachelorarbeit von Kleb (2023) (rechts).

Quelle: Kleb (2023)

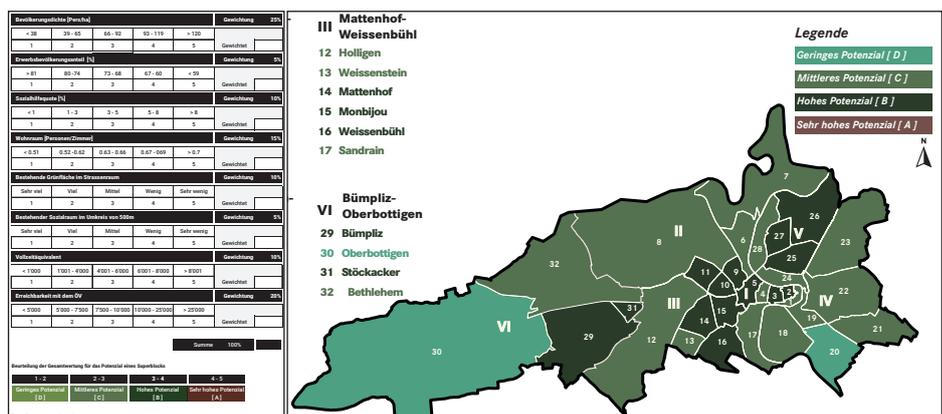


Abbildung 22: Kriterien und Ergebnisse einer Nutzwertanalyse für Bern aus einer Bachelorarbeit von Khajjamian (2023).

Quelle: Khajjamian (2023)

4.2 Praktische Erwägungen

Das Konzept des Superblocks wird in vielen Schweizer Städten diskutiert. Interviews mit Experten und Expertinnen aus Ämtern der Städte Lausanne, Zürich, Bern und Basel geben uns Aufschluss darüber, wie und ob sowohl dieses Instrument als auch andere Projekte zur Neugestaltung des öffentlichen Raums in die Mobilitätsstrategien der jeweiligen Stadt passen.

Der Begriff des «Superblocks» wird nicht immer als für den Schweizer Kontext als passend empfunden. Weder der Begriff «Super» noch «Block» (auf Deutsch im Sinne eines Wohnblocks oder einer geometrischen Einheit) sind im Einklang mit der Vision von Schweizer Städten. Es geht also mehr darum, wie die allgemeinen Ideen und die Ziele des Superblock Konzepts auf die örtlichen Verhältnisse des jeweils typischen Bestandes und Bebauungsmusters adaptiert werden können, so dass analoge Wirkungen entfaltet werden.

Eine Herausforderung bei der Planung von Strassentransformationsprojekten besteht darin, Orte zu bestimmen, an denen der grösste Effekt erzielt werden kann und es stellt sich die Frage, wer von getroffenen Massnahmen profitiert (Anguelovski et al., 2023). Eine kürzliche Studie zu Superblocks in Wien hat aufgezeigt, dass in benachteiligten Quartieren die positiven Auswirkungen höher sein können als in wohlhabenden (Brenner et al., 2023).

4.2.1 Genannte Ziele des Superblocks

Für die befragten Experten und Expertinnen sind Superblocks aus mehreren Gründen interessant (Abbildung 23).

Verkehrsberuhigung: Verkehrsfreie Quartierkerne

Die Verhinderung von Durchgangsverkehr innerhalb von Stadtvierteln ermöglicht es einerseits, die Attraktivität und Sicherheit für den Fussverkehr zu fördern. Andererseits können alternative Strassenraumnutzungen interessante Quartierskerne schaffen. Die Einschränkung des Verkehrs steht auch im Einklang mit dem Ziel der Verringerung der Treibhausgasemissionen durch eine starke Reduktion des Strassenverkehrs.

Aufenthaltsqualität, gelebte Nachbarschaft: Sicherheit, Zugänglichkeit Fussverkehr, Attraktivität der Strassen

Der Superblock stösst auf Interesse, da dieser mit Zielen der Stadtentwicklung übereinstimmt, insbesondere der Erhöhung der Attraktivität von verdichte-



Abbildung 23: Schlüsselkriterien für Superblocks basierend auf den durchgeführten Interviews.

ten Zentren und Quartieren für Fussgänger- und Fussgängerinnen. Nebst der Verhinderung des Durchgangsverkehrs, sind Superblocks für Quartiere besonders interessant, da Schulwege sicherer gestaltet werden können (in der Nähe von Schulen werden Massnahmen priorisiert). Superblocks sind aber auch dort interessant, wo dadurch Geschäfts- und Vereinstätigkeit stimuliert oder Treffpunkte in Quartieren entstehen.

Klimaanpassung: Begrünung und Kühlung der Stadt

Das Fördern von Grünflächen, Biodiversität, Bäumen oder Wasserelementen ist im Zusammenhang mit Superblocks ein entscheidendes Ziel. Der Platzmangel für urbane Begrünung in dicht besiedelten Quartieren macht Superblocks zu Katalysatoren für solche Ziele. Weitere zu erwartende Vorteile von Superblocks sind die Reduktion der Verkehrsbelastung, Verbesserung der Luftqualität oder Reduktion von Wärmeinseln.

4.2.2 Stand der Überlegungen in Schweizer Städten

Obwohl in einigen Städten bereits punktuell Projekte umgesetzt oder umfassende Konzepte erarbeitet wurden (z.B. das Wettsteinquartier in Basel, **Abbildung 24**), gibt es kein veröffentlichtes Gesamtkonzept, welches expliziten Bezug auf Superblocks nimmt. Trotzdem sind Superblocks ein aktuelles und präsent Thema (vgl. *Kapitel 2.3*), und verschiedene Städte bereiten sich darauf vor, sich in Bezug auf das Instrument «Superblock» zu positionieren, häufig in Verbindung mit politischen Vorstössen, Motionen, Petitionen oder Anfragen von Bürger und Bürgerinnen. In den kommenden Monaten dürften in mehreren Schweizer Grosstädten Studien und Konzepte veröffentlicht werden.

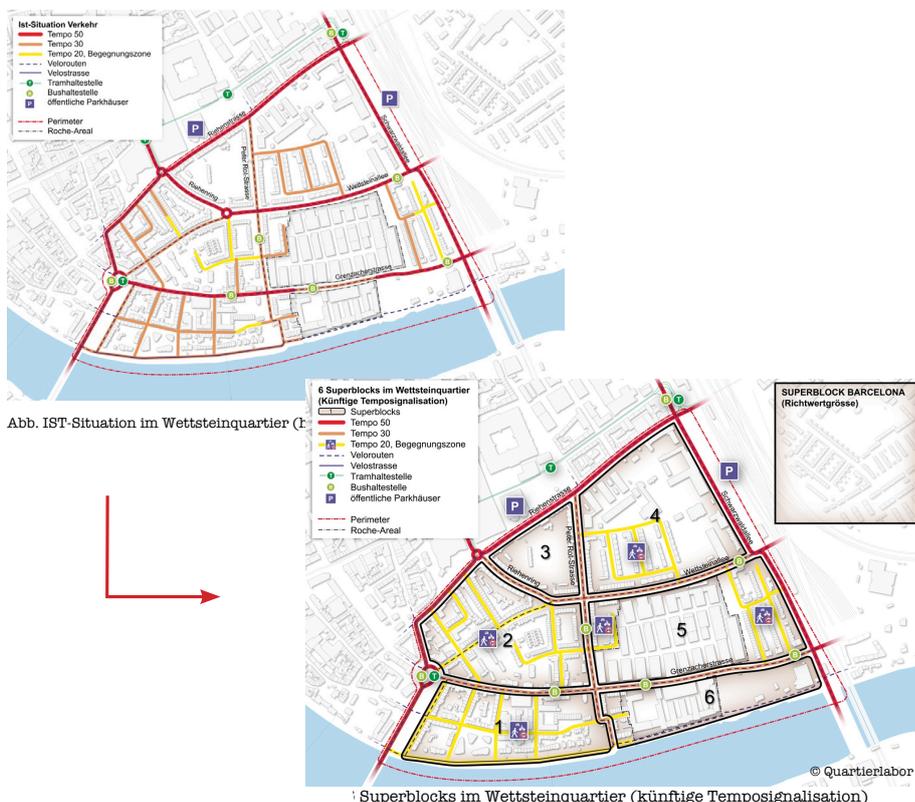


Abb. IST-Situation im Wettsteinquartier (2019)

Abbildung 24: Vorschlag eines Mobilitätskonzepts des «Quartierlabors» in Anlehnung an das Superblock-Konzept für das Wettsteinquartier, Basel. Quelle Wirz und Keller (2022)

Zurzeit werden temporäre Umgestaltungen im Strassenraum in der Schweiz dokumentiert (Maret et al., 2023). Neue Vorgehensweisen, wie etwa Massnahmen im Bereich der taktischen Stadtplanung, auch im Zusammenhang mit dem Konzept des Superblocks, sind wichtige Schritte zur Neugestaltung von Quartieren. Diese ermöglichen es, eine Neugestaltung in der Praxis zu testen und Massnahmen mit der betroffenen Bevölkerung zu diskutieren. Beispiele sowohl aus der Schweiz als auch aus dem Ausland zeigen, dass Partizipation und Kommunikation sehr wichtige Erfolgsfaktoren darstellen.

Aus dem fachlichen Austausch am Forum der **Städtekonferenz Mobilität (2023)** geht auch hervor, dass die Bewertung von Projekten und ihren Auswirkungen noch lückenhaft ist und weiterer Erforschung bedarf (insbesondere die sozialräumlichen, klimatischen, wirtschaftlichen Auswirkungen usw.).

5 Analyse und Empfehlungen

5.1 Bedingungen für den Erfolg von Projekten

Die im Rahmen dieses Projektes durchgeführten Analysen haben interessante Ansätze für zukünftige Projekte aufgezeigt.

Integrierte Planung

Ein Schlüssel-element bei der Projektplanung ist die Berücksichtigung und das Abstimmen von Massnahmen mit der Strassennetz-Hierarchie und gegebenenfalls neue Projekte mit einer Überarbeitung des Verkehrskonzepts (einschliesslich des öffentlichen Verkehrs) zu verknüpfen. Dabei ist das Ziel die integrierte Neugestaltung des öffentlichen Raums und die Planung von Mobilitätsmassnahmen, welche die Öffentlichkeit einbezieht und mit einer Begrünungsstrategie, einschliesslich der Bewirtschaftung von Oberflächenwasser, einhergeht.

Arbeiten an der Vision für die Zukunft

Es ist zentral, ein Bild und eine Vision des angestrebten Endzustandes zu haben und dieses klar zu kommunizieren. Basierend auf den durchgeführten Interviews beinhaltet diese Vision:

- mehr Bäume und begrünte Flächen in der Stadt
- mehr Platz für Fussgänger und Fussgängerinnen im öffentlichen Raum, welcher zur Fortbewegung und zur sozialen Interaktion genutzt und so das Quartier belebt werden kann
- die Bekämpfung urbaner Hitze
- die Erhöhung der Sicherheit für den Fussverkehr, insbesondere für spezifische Gruppen wie Kinder, ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Insbesondere bei einer schrittweisen Umsetzung oder temporären Massnahmen hilft das Vorhandensein einer Vision um aufzuzeigen, was zusätzlich noch weiterentwickelt werden muss (**Abbildung 25**).

Berücksichtigung der Bevölkerung und Mittragen von Projekten

Implementierte Projektbeispiele haben aufgezeigt, dass diejenigen Projekte die höchste Chance haben akzeptiert und genehmigt zu werden, die von der Bevölkerung und insbesondere von Anwohnern und Anwohnerinnen getragen werden. Es geht also darum, Überzeugungsarbeit zu leisten und eine politische Mehrheit zu finden, die das Gesamtkonzept und die Umsetzung unterstützt, um geplante Ziele zu erreichen.

Lange bevor über die Finanzierung und Umsetzung abgestimmt wird, sollte die Bevölkerung (Anwohner und Anwohnerinnen und Gewerbetreibende) von der umzusetzenden Idee überzeugt sein. Ein partizipativer Prozess im Quartier ist unumgänglich und sollte so früh wie möglich in Gang



Abbildung 25: Die Vision (oben links) und realisierte Übergangslösung (oben rechts) für die Strasse Consell de Cent, Barcelona. Die untere Reihe zeigt Abbildungen des heutigen Ist-Zustandes. Quelle: © Ajuntament de Barcelona (2023)

gesetzt werden. Dieser muss sich an lokalen Initiativen orientieren, um z.B. Sicherheitsbedenken aufzunehmen, auch wenn sich dadurch nicht zwingend alle Widerstände gegen ein Projekt vermeiden lassen. Ein Beispiel eines aus dem Quartier vorgeschlagenen Prozessablaufes mit verschiedenen Akteuren zur Erarbeitung eines Superblock-Konzepts zeigt **Abbildung 26** am Beispiel des Wettsteinquartiers in Basel.

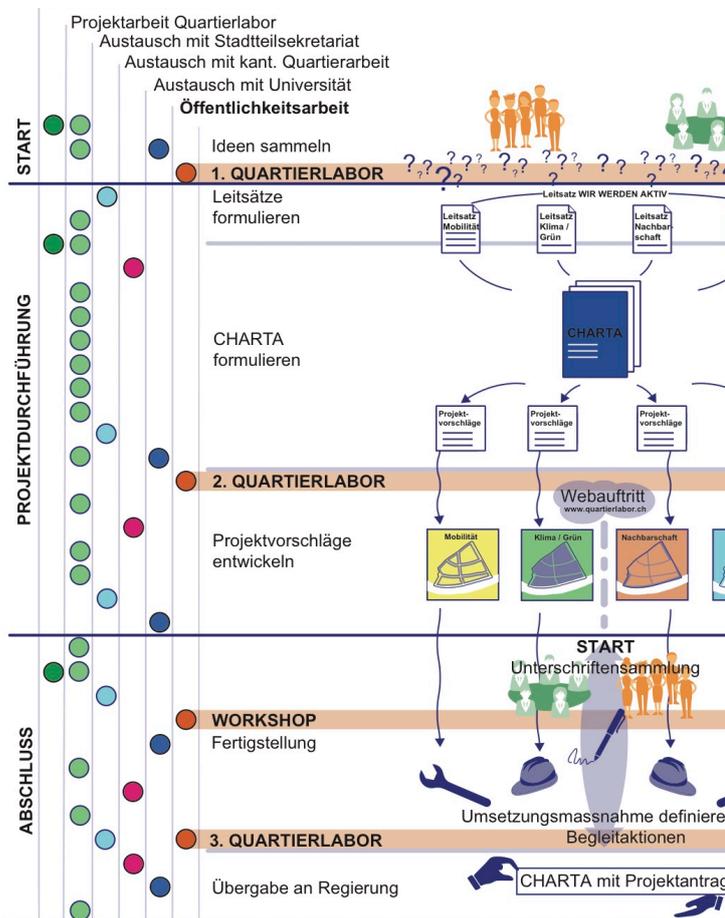


Abbildung 26: Gesamtübersicht über den rund 1.5-jährigen Prozess zur Erarbeitung eines Konzepts und einer Charta für einen Superblock in Basel (Wettsteinquartier). Quelle: Wirz und Keller (2023)

5.2 Hindernisse

Die Umsetzung von Strassenneugestaltungen in der Schweiz trifft immer wieder auf den Widerstand verschiedenster Akteure. Das Bundesamt für Strassen hat Antworten auf die häufigsten Widerstände für Begegnungszonen formuliert (Steiner et al., 2013). Einige dieser Widerstände gelten auch für andere Arten der Neugestaltung des öffentlichen Raums:

- Widerstand von Gewerbetreibenden aus Angst vor dem Ausbleiben von Kundschaft
- Widerstand von Anwohnern aus Angst vor Lärm
- Widerstand betreffend dem motorisierten Individualverkehr und Angst vor Fahrzeitverlängerung des öffentlichen Verkehrs
- Sicherheitsbedenken von Eltern und Lehrern
- Furcht vor Unachtsamkeit von Lenkern motorisierter Fahrzeuge
- Kosten

Zu diesen Hindernissen können die von den Städten zusätzlich identifizierten Widerstände hinzugefügt werden (*Kapitel 2.3*), insbesondere wird befürchtet:

- das Risiko von Einsprachen, auch bei temporären Umgestaltungen
- dass sich der rechtliche Rahmen und Normen oder Planungsvorschriften, die für eine Strassenneugestaltung erforderlich wären, langsamer entwickeln. Dies betrifft generell die Gestaltung des öffentlichen Raums, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die Förderung des Baumbestandes, die Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten oder die Förderung der Biodiversität.
- Parkvorschriften, die in vielen Fällen beim Abbau oberirdischer Parkplätze zugunsten von neu geschaffenem öffentlichen Raum eine Rechtfertigung erfordern.

Diese Hindernisse müssen für den in Abschnitt 5.1 beschriebenen Prozess berücksichtigt, und es müssen Antworten darauf gefunden werden.

5.2 Ausblick und Fazit

Diverse Trends und Entwicklungen haben Einfluss darauf, wie die zukünftige Strassennutzung in der Schweiz aussehen wird: Die fortschreitende Urbanisierung, bauliche Verdichtung, Veränderungen im Mobilitätsverhalten (z.B. Modalsplit) oder Auswirkungen des Klimawandels auf die urbane Wohnqualität verändern die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Strassenraum.

Unsere explorative Studie hat aufgezeigt, dass Städte Projekte verfolgen, die drei Hauptelemente integrieren: die Verkehrsberuhigung, die Anpassung an den Klimawandel und die Steigerung der Aufenthaltsqualität und der sozialen Interaktion im Quartier. Auch hat die Studie diversen Forschungsbedarf aufgezeigt, von der Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen, über Auswirkungen von Massnahmen bis hin zur Gestaltung von partizipati-

ven Prozessen. Die Bedingungen für die Umsetzung solcher Projekte müssen verbessert und diverse Herausforderungen bewältigt werden:

- Vereinfachte Vorschriften können die Erprobung neuer Instrumente und Experimente fördern. Beispiele dazu sind Schulstrassen oder zeitlich begrenzte (Jahres- oder Tageszeit) Massnahmen zur alternativen Strassennutzung. Rückmeldungen aus Schweizer Städten verdeutlichen, dass das Experimentieren mit neuen Instrumenten, wie etwas mit Velostrassen, noch nicht in den gesetzlichen und regulatorischen Rahmen der Schweiz passen.
- In Schweizer Städten werden als Strategie bei der Umgestaltung des öffentlichen urbanen Strassenraums immer häufiger Übergangslösungen eingesetzt (Maret et al., 2023). Dieser temporäre Aspekt kann herausfordernd sein, dann etwa, wenn eine vorübergehende Neugestaltung mit beschränktem Aufwand Bewohner und Bewohnerinnen davon überzeugen muss, dass sich eine Veränderung lohnt, auch wenn ein Übergangprojekt vielleicht nicht die gleiche Qualität wie die endgültige Realisierung erreicht (Begrünungsmassnahmen werden z.B. in Pilotphasen nicht vollständig realisiert). In solchen Fällen und bei grösseren Umgestaltungen ist es essenziell, Raum für den Dialog zu schaffen, um Massnahmen und die Vision zu erläutern. Insbesondere sollte vor einer Umgestaltung auf die Anliegen aller Betroffenen, insbesondere auf diejenigen der Anwohner und Anwohnerinnen oder Gewerbetreibenden eingegangen werden, um die Zustimmung für das Projekt zu erhöhen.
- Massnahmen müssen klar kommuniziert und erläutert werden: Es hat sich gezeigt, wie wichtig es ist, den Anwohnern und Anwohnerinnen das Konzept zu erklären, zum Beispiel anhand von Informationsmaterial in verschiedenen Sprachen oder Führungen vor Ort (Franta, 2023).
- Projekte, die aus dem Quartier hervorgehen und initiiert werden (z.B. das Wettsteinquartier in Basel), sollten zwingend in Planungsprozesse und Konzepte integriert werden, um gegenüber der übergeordneten Planungsebene Bestand zu haben und entsprechend koordiniert und mit anderen Konzepten und Vorhaben abgestimmt werden zu können.
- Die koordinierte Planung von Projekten ermöglicht Synergien, wie zum Beispiel die gleichzeitige Strassenumgestaltung im Rahmen einer Sanierung des Untergrundes oder des Ausbaus von Wärmenetzen. Oder die Renovation eines Schulhauses könnte auch die Umgestaltung der Zugangsstrassen zur Schule beinhalten, welche sich positiv auf die Nachbarschaft auswirkt.
- Die Realisierung von Projekten zur Umgestaltung des Strassenraums verursacht finanzielle Kosten. Es ist daher essentiell, dass die notwendigen finanziellen Mittel in die Budgetplanung der Städte aufgenommen werden, damit diese für Massnahmen zur Verbesserung der urbanen Hitzesituation, für die Entsiegelung von Flächen oder die Einführung eines neuen Oberflächenwassermanagements bereitstehen.

6 Literatur

- Ajuntament de Barcelona, 2014.** Sustainable urban mobility plan of Barcelona (2013-2018). Barcelona.
- Ajuntament de Barcelona, 2013.** Barcelona green infrastructure and biodiversity plan 2020. Barcelona.
- Aldred, R., Verlinghieri, E., 2020.** LTNs for all? Mapping the extent of London's new Low Traffic Neighbourhoods.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, 2020.** InnoRAD-Factsheet 4/6. Berlin.
- Anguelovski, I., Honey-rosés, J., Marquet, O., Anguelovski, I., 2023.** Equity concerns in transformative planning : Barcelona's Superblocks under scrutiny scrutiny. *Cities Heal.* 00, 1–9. <https://doi.org/10.1080/23748834.2023.2207929>
- Barthélémy, S., 2018.** Les 5 raisons de la fermeture définitive du pont de pierre aux voitures [WWW Document]. Rue89Bordeaux. URL <https://rue89bordeaux.com/2018/07/5-raisons-fermeture-definitive-pont-de-pierre-aux-voitures/> (accessed 10.16.23).
- Bazzanella, L.L., 2022.** Wie sich die Zürcher den Röntgenplatz erkämpften [WWW Document]. Hellozurich. URL <https://www.hellozurich.ch/de/aktuell/roentgenplatz.html> (accessed 6.12.23).
- Brenner, A.-K., Haas, W., Rudloff, C., Lorenz, F., Wieser, G., Haberl, H., Wiedenhofer, D., Pichler, M., 2023.** How Experiments with Superblocks in Vienna Shape Climate and Health Outcomes and Interact with the Urban Planning Regime. *SSRN* 2, 54–59.
- BXL, 2023.** Rues scolaires [WWW Document]. URL <https://www.bruxelles.be/rues-scolaires> (accessed 7.10.23).
- Changing Cities, 2023.** Kiezblocks [WWW Document]. URL <https://www.kiezblocks.de/>
- Christe, P., Develey, L., Crettenand, A., Barbey Horvath, J., Delacrétaz, Y., 2022.** Zones de rencontre dans les quartiers commerçants. Berne.
- Clarke, R., 2022.** School Streets: Putting Children and the Planet First; A Political Economy Analysis of the Rise of School Streets in Europe and around the World.
- Croce, A., 2011.** Le Zones Trafic Limité (ZTL) [WWW Document]. URL <https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/files/resources/A-CROCE-ZTL-Italie.pdf> (accessed 10.17.23).
- DeRobertis, M., Tira, M., 2016.** The Most Widespread Traffic Control Strategy You've Never Heard Of: Traffic-Restricted Zones in Italy. *Ite* 44–49.
- Die Grünen Favoriten, 2023.** Supergrätzl [WWW Document]. URL <https://favoriten.gruene.at/news/lebensraum/supergratzl/> (accessed 7.10.23).
- Eggimann, S., 2022a.** Expanding urban green space with superblocks. *Land use policy* 117, 106111. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.106111>
- Eggimann, S., 2022b.** The potential of implementing superblocks for multifunctional street use in cities. *Nat. Sustain.* <https://doi.org/10.1038/s41893-022-00855-2>
- Frei, J., 2023.** Nachhaltiges und klimagerechtes Wettsein-Quartier: Handlungsempfehlungen für den Superblock-Pilotversuch. OST - Ostschweizer Fachhochschule.
- Frey, H., Graser, A., Leth, U., Lorenz, F., Millionig, A., Richter, G., Rudloff, C., Sandholzer, F., Wieser, G., 2020.** SUPERBE. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, Austria.
- Gemassmer, J., Hagedorn, H., Heidenreich, Ma., Heinlein, P., Janssen, I., Jantzen, E., Keiper, F., Kraudzun, T., Lechner, I., Lemkühler, S., Schneidemsser, D., Sorensen, R., Stimpel, R., 2023.** Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks.
- Gemeinderat Stadt Zürich, 2022.** Protokoll 46. Sitzung des Gemeinderats von Zürich.
- Hickman, R., 2021.** LTNs and Lefebvre. *T. Ctry. Plan.* 365–367.
- Hutter, S., 2023.** Welchen Beitrag kann die Umsetzung von Superblocks zur Klimaadaptation der Stadt Luzern leisten? ETH Zürich.
- Kantons- und Städtenwicklung des Kantons Basel-Stadt, 2023.** «Summeregge» [WWW Document]. URL <https://www.entwicklung.bs.ch/grundlagen/nachhaltigkeit/Summeregge.html> (accessed 10.16.23).
- Khajjamian, S., 2023.** Superblocks für Bern. Potenziale, Konzepte, Umsetzungsempfehlungen. OST Ostschweizer Fachhochschule.
- Kleb, P., 2023.** Superblocks für Bern Potenziale, Konzepte, Umsetzungsempfehlungen. OST Ostschweizer Fachhochschule.
- Maret, F., Leuba, J., Regli, P., 2023.** Aménagements temporaires (fr) Temporäre Gestaltungen (de) (Hrsg. Fussverkehrschweiz, Zurich). Zürich, Switzerland.
- Marion, R., Zaugg, M., 2022.** Machbarkeitsprüfung von Superblocks in Luzern und Basel Inhaltsverzeichnis. Fachhochschule Nordwestschweiz.
- Office fédéral des routes, 2023.** Tarification de la mobilité [WWW Document]. URL <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobility-pricing.html> (accessed 10.17.23).
- OFROU; Mobilité piétonne Suisse, 2019.** Diagnostic et aménagements piétons. Berne.
- Pires, A. do C., 2023.** Superblocks für Bern. Potenziale, Konzepte, Umsetzungsempfehlungen. OST Ostschweizer Fachhochschule.
- RTS, 2016.** Les péages urbains, un bilan mitigé malgré des baisses effectives du trafic [WWW Document]. URL <https://www.rts.ch/info/>

- monde/7193781-les-peages-urbains-un-bilan-mitige-malgre-des-baisses-effectives-du-traffic.html (accessed 10.17.23).
- Rue de l'Avenir, 2023a.** Zone 30 - Historique [WWW Document]. URL <https://rue-avenir.ch/themes/generalites-zones-30-2/historique-2/> (accessed 7.18.23).
- Rue de l'Avenir, 2023b.** Aménagements et types de route [WWW Document]. URL <https://rue-avenir.ch/themes/generalites-zones-30-2/mise-en-oeuvre/types-de-route/> (accessed 7.18.23).
- Rueda, S., 2019.** Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelona's Case, in: Nieuwenhuijsen, M., Khreis, H. (Eds.), Integrating Human Health into Urban and Transport Planning. Springer, Cham, Switzerland.
- Schön, S.J., 2023.** Potenzialanalyse einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Implementierung von Superblocks in Luzern. ETH Zürich.
- Schweizerischer Städteverband, 2022.** Stadtentwicklung und Lärm: Tempo 30 muss in Städten zur Norm werden [WWW Document]. URL <https://staedteverband.ch/1054/de/stadtentwicklung-und-larm-tempo-30-muss-in-staetten-zur-norm-werden?share=1> (accessed 11.27.23).
- SenMVKU, 2023a.** Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen. Steckbrief Nr. 2. Version 1.1. Berlin, Germany.
- SenMVKU, 2023b.** Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen. Steckbrief Nr. 4 Version 1.1.
- Stadt Luzern, 2023.** Pop-up Parks [WWW Document]. URL <https://www.stadt Luzern.ch/projekte/zentraleprojekte/26296> (accessed 10.16.23).
- Stadt Wien, 2023.** Supergrätzl Favoriten [WWW Document]. URL <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraeztzl-favoriten> (accessed 7.13.23).
- Stadt Wien, 2021.** Superblocks - Piloitstudie - Supergrätzl Volkertviertel.
- Stadt Zürich, 2023.** «Brings uf d'Strass!» [WWW Document]. URL https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/temporaere_nutzungen/brings_uf_d_strass.html (accessed 10.16.23).
- Städtekonferenz Mobilität, 2023.** Öffentlicher Raum im Kontext der Mobilität. Herbstforum der Städtekonferenz Mobilität [WWW Document]. URL https://skm-cvm.ch/cmsfiles/231109_resume_colloque_de.pdf (accessed 11.29.23).
- Stadtplanung Wien, 2022.** Supergrätzl Favoriten [WWW Document]. URL <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraeztzl-favoriten> (accessed 7.10.23).
- Stadtrat Stadt Luzern, 2021.** Postulat 137. Potenzial von Superblocks für Luzern prüfen [WWW Document]. URL https://www.stadt Luzern.ch/_docn/3335467/Postulat_137.pdf
- Steiner, R., Zehnder, C., Dubuis, A., Grünauer, C., Fässler, J., Matter, J., Schori, Ka., Rolf, A., 2013.** Begegnungszonen - eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung. Bern, Switzerland.
- SVI, 2021.** Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen?
- Thomas, A., Furlong, J., Aldred, R., 2022.** Equity in temporary street closures: The case of London's Covid-19 'School Streets' schemes. Transp. Res. Part D Transp. Environ. 110, 103402. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103402>
- Tiegs, S., 2023.** Wie Kiezblocks manche Wohnviertel entzweien [WWW Document]. rbb24. URL <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2022/12/kiezblocks-poller-kreuzungen-berlin-kontroverse-debatte.html> (accessed 7.12.23).
- Ulrich, L., 2022.** Supergrätzl Wien Favoriten - Kiezblock Berin Marheinekeplatz [WWW Document]. URL <https://www.youtube.com/watch?v=m-FlITzqRBWY> (accessed 7.10.23).
- Waltham Forest Council, 2023.** Blackhorse village map [WWW Document]. URL <https://enjoywaltham-forest.co.uk/wp-content/uploads/2015/03/Blackhorse-Village-map.pdf> (accessed 6.27.23).
- WHO, 2020.** Stockholm Declaration. Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030. Stockholm
- Wirz, N., Keller, C., 2022.** Die Stadt als Labor: Partizipation auf neue Art und Weise gestalten. Das Quartierlabor Wettsein. Bern..