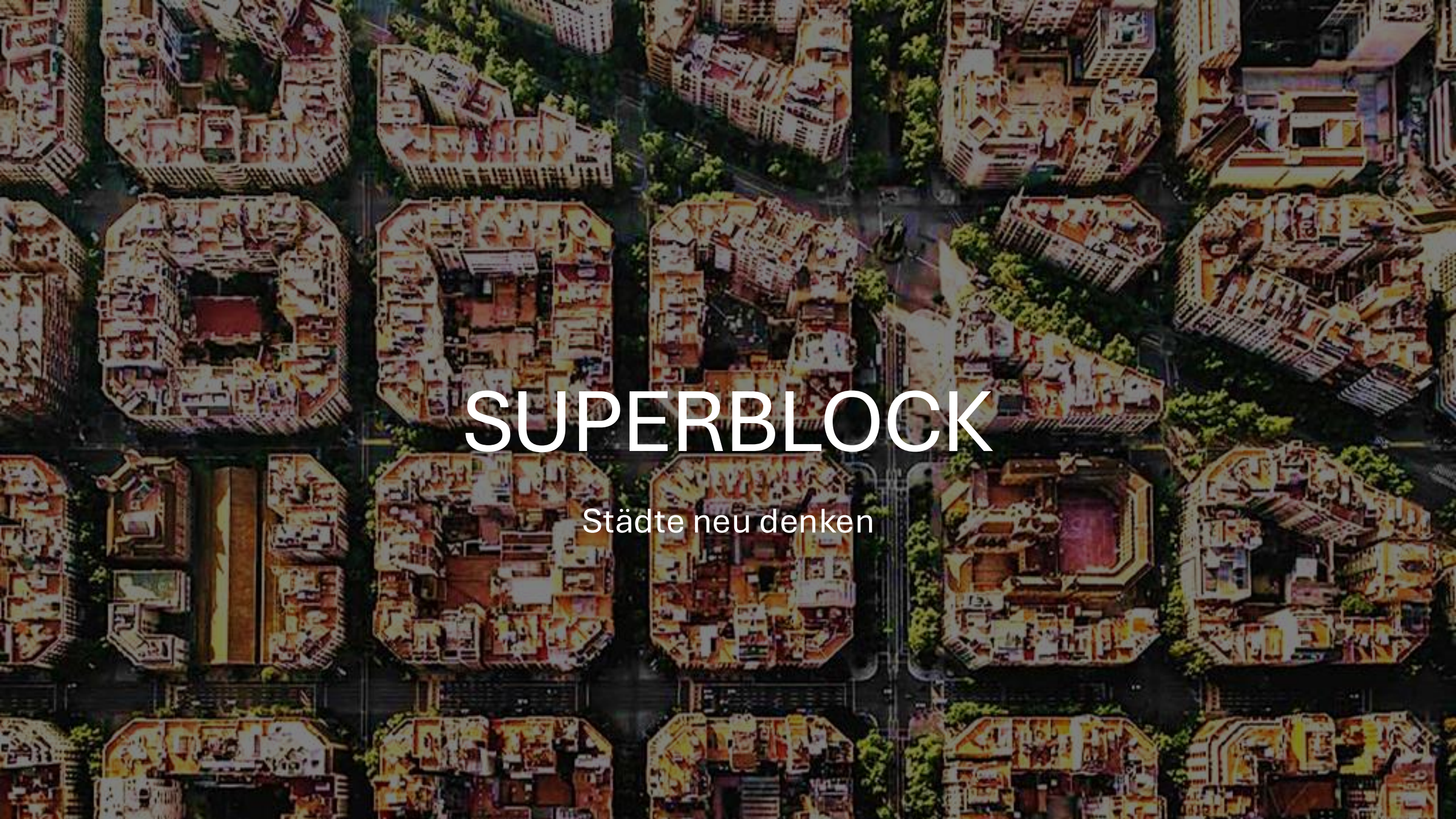


An aerial photograph of a city grid, likely Berlin, showing a dense arrangement of multi-story buildings in various colors (red, yellow, brown, and grey). Green spaces and trees are interspersed between the building blocks. The overall tone is slightly desaturated with a warm, vintage feel.

SUPERBLOCK

Städte neu denken

BASEL

48 Parkplätze weg - Melissa chillt im Superblock auf der Strasse

Am Samstag startete das Superblock-Pilotprojekt im St. Johann-Quartier. Viele Anwohnende zeigen sich begeistert: weniger Autos - mehr Platz zum Verweilen.

von Samuel Rockenbach, Tanja Opas

Publiziert 19. August 2025, 15:51

abo+ STADTPLANUNG

Ein Hauch Barcelona: Stadt Luzern prüft ein neues Verkehrsregime beim Neubad

Im Kleinmatt-Gebiet könnte ein sogenannter Superblock entstehen: Die Stadt Luzern prüft nun ein Verkehrsregime, das mehr Platz für Grün und weniger für Autos lässt.

850 90

Abo Was gilt künftig wo in Basel?

Die grosse Superblock-Übersicht

Ab Herbst will Basel-Stadt im Matthäus- und im St.-Johanns-Quartier autofreie und begrünte Strassenblocks testen. Das müssen Sie zur geplanten Verkehrsführung wissen.

Anja Sciarra
Publiziert: 21.03.2024, 06:52

46

Wegen Superblock im St. Johann

«Das ist eine Katastrophe» – Da-Gianni-Wirt in grosser Sorge

Gastgeber Piero La Rosa befürchtet, noch vor Ende des einjährigen Superblock-Tests schliessen zu müssen.

Katrin Hauser
Publiziert: 16.08.2025, 07:06

182

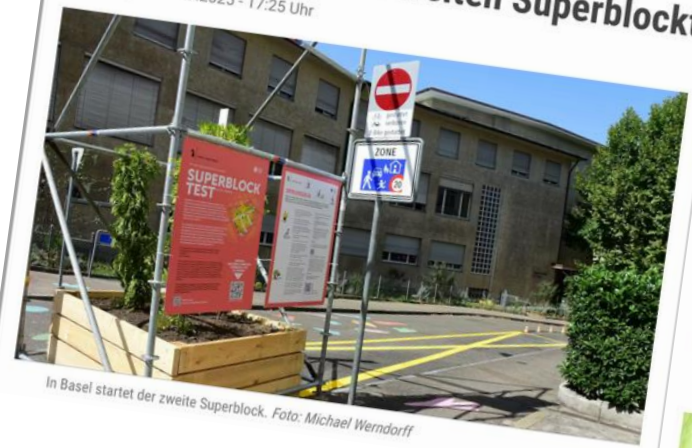
Die Oberbadische

Lörrach > Basel & Region > Basel startet den zweiten Superblocktest

Klimapolitik

Basel startet den zweiten Superblocktest

red/pm 12.09.2025 - 17:25 Uhr



In Basel startet der zweite Superblock. Foto: Michael Werndorf

Zweiter Basler Superblock-Test startet im Matthäusquartier

Keystone-SDA Regional
Basel, 10.09.2025 - 15:44

In Basel startet am Samstag der zweite Superblock-Test – diesmal im Matthäusquartier. Die erste Anlage im St. Johannquartier läuft seit Mitte August.



«Info-Punkt» Superblock Test Matthäus. - Kantons- und Stadtentwicklung

3. JUNI 2024 | GEMEINDERAT, DIREKTIONEN

Testlauf für ersten Berner Superblock im Murifeld

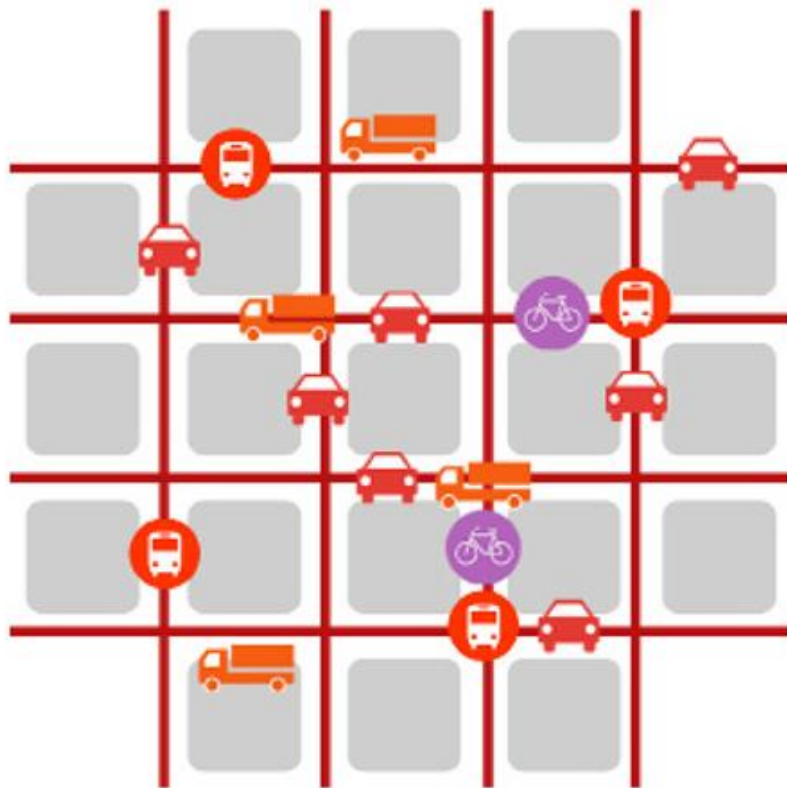
Die Stadt Bern will das Konzept eines sogenannten «Superblocks» testen. Quartierbewohnende und Gewerbetreibende können ihre Bedürfnisse einbringen und mitentscheiden, wie sie den Strassenraum nutzen und gestalten wollen. Für ein ergebnisoffenes Pilotprojekt im Murifeldquartier hat der Gemeinderat einen Kredit von 295'000 Franken gesprochen.

Inhalt

- Was ist ein Superblock?
- Superilles – das Vorbild aus Barcelona.
- Warum sich insbesondere Jahrhundertwende-Quartiere für Superblocks eignen.
- Wie der MIV zur Daseinsgrundfunktion wurde.
- Was sagt die Wissenschaft?
- Argumente für Post-Car-Metropolen.
- Warum Basel Superblocks einrichten sollte / muss?
- Zivilgesellschaft – was kann ich tun?

SUPERBLOCKS MODEL

Current Model



Superblocks Model



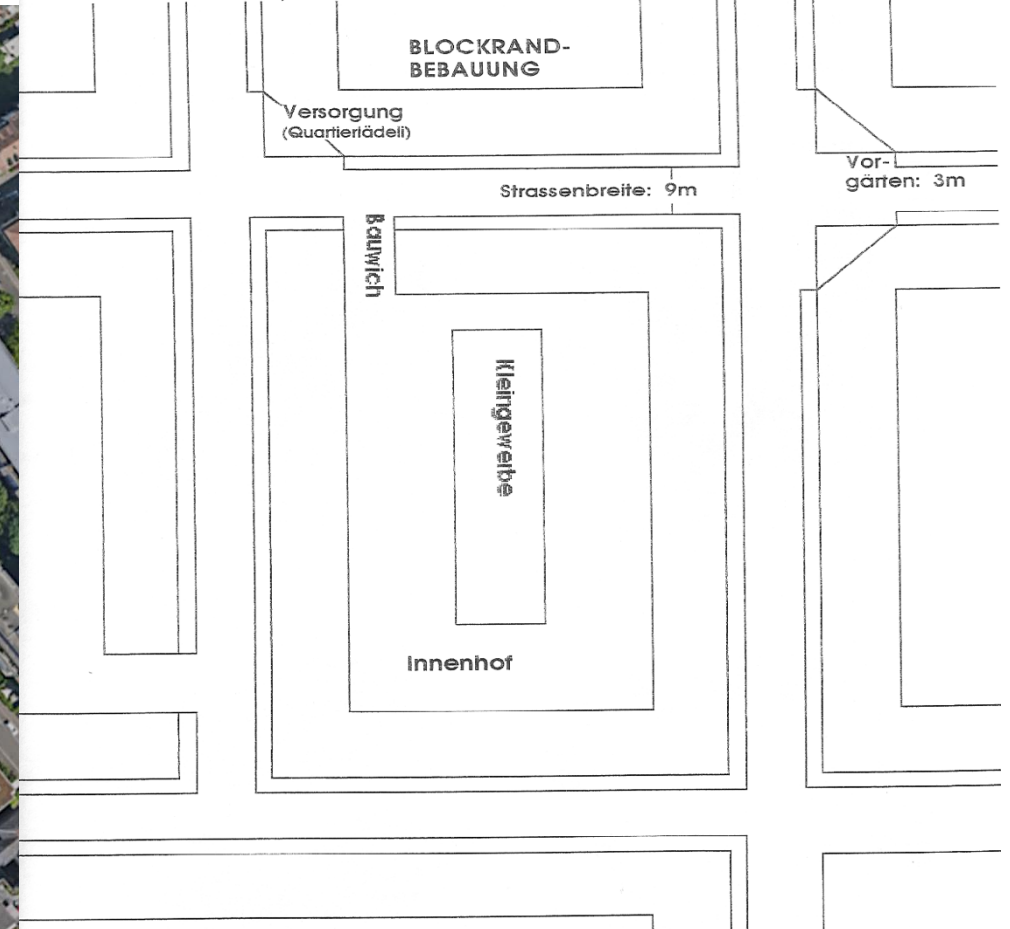
- | | | | | | |
|---|--|---|------------------------------|---|--|
|  | PUBLIC TRANSPORT NETWORK |  | PRIVATE VEHICLE PASSING |  | DUM PROXIMITY AREA |
|  | BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE) |  | RESIDENTS VEHICLES |  | ACCESS CONTROL |
|  | BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION) |  | URBAN SERVICES AND EMERGENCY |  | BASIC TRAFFIC NETWORK |
|  | FREE PASSAGE OF BICYCLES |  | DUM CARRIERS |  | SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY) |

Übergeordnetes Ziel:
Ganz Barcelona als Superblock
organisieren und
als erste **Post-Car-Metropole** der
Welt zu etablieren!

- Das kühne Ziel Barcelonas: 500 «Superilles»
- Mehr als 60% der bisher von Autos genutzten Strassen für andere Nutzungen frei machen.
- 70% der rund 1,6 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner wohnen in Superblocks.
- Die private Autonutzung von 1,19 Millionen Fahrten pro Woche auf 230'000 reduzieren.
- Damit würde Barcelona zur ersten Post-Car-Metropole der Welt – einer Grossstadt, in der die meisten Strassen nicht für Autos sind und die meisten Menschen keines haben.

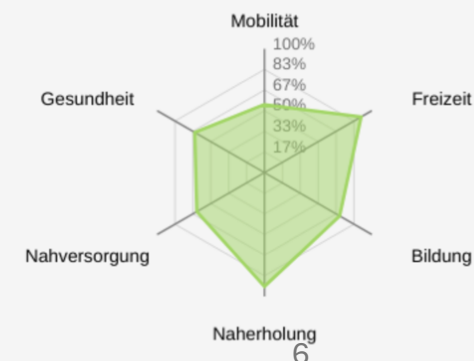
Blockrandbebauung:

Die Struktur der Jahrhundertwende-Quartiere ist zeitgemäss und für die Einrichtung von Superblocks geeignet!



Was ist eine 15-Minuten-Stadt?

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt kommt aus dem stadtplanerischen Kontext und beschreibt eine Stadt, in der alle Wege des Alltags in weniger als 15 Minuten bestritten werden können. Dabei sollen nachhaltige Verkehrsmittel genutzt werden: Die Strecken werden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt. Hierfür braucht es eine gleichmäßige Verteilung der Stationen des Alltags über die gesamte Stadt. Unsere Karte macht diese Erreichbarkeit sichtbar. Mehr zum Konzept in diesem [sehr guten Artikel](#).



Offener Birsig in Basel, linkes Ufer (1886)

<https://www.verschwindenesbasel.com/der-birsig-um-1886?lightbox=dataitem-il6t27l92>

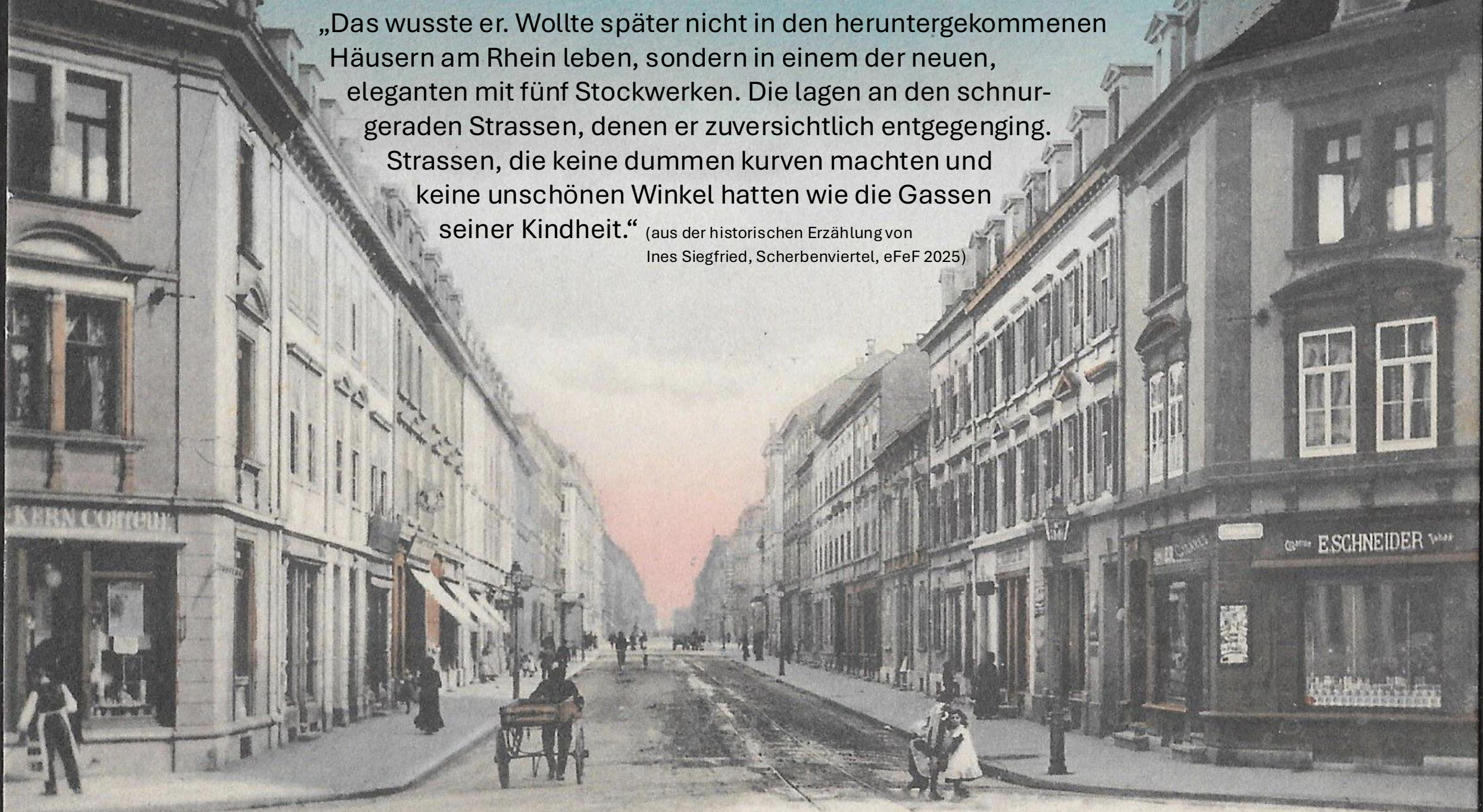
Durch die starke Bevölkerungsentwicklung
als Folge der Industrialisierung entstanden
in den Mietskasernen oft unhalt-
bare hygienische und soziale
Verhältnisse, aber auch eine
prekäre Wohnungsnot.

Neue Quartiere entstehen.



„Das wusste er. Wollte später nicht in den heruntergekommenen Häusern am Rhein leben, sondern in einem der neuen, eleganten mit fünf Stockwerken. Die lagen an den schnurgeraden Strassen, denen er zuversichtlich entgegenging. Strassen, die keine dummen kurven machten und keine unschönen Winkel hatten wie die Gassen seiner Kindheit.“

(aus der historischen Erzählung von
Ines Siegfried, Scherbenviertel, eFeF 2025)



Basel - Feldbergstrasse

Zürich 1950



Basel 1950

Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr prägen
das Strassenbild.

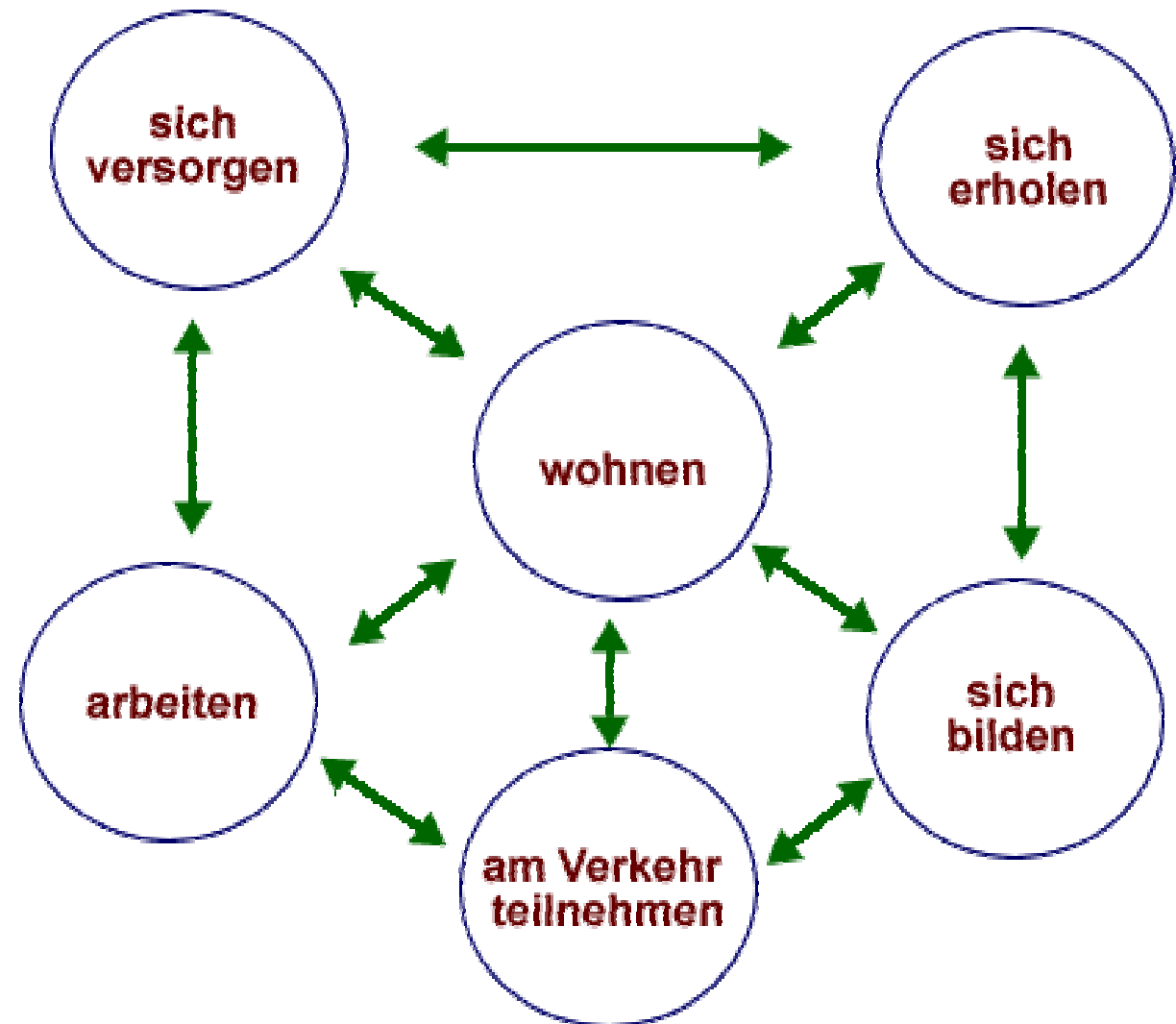


Ein Arbeiter stösst einen Karren mit Abfall, das aus Abwasserschächten stammt, über die mittlere Rheinbrücke von Gross- nach Kleinbasel im Jahre 1899.
Ein Jahr zuvor wurde das erste Automobil in der Schweiz zugelassen.



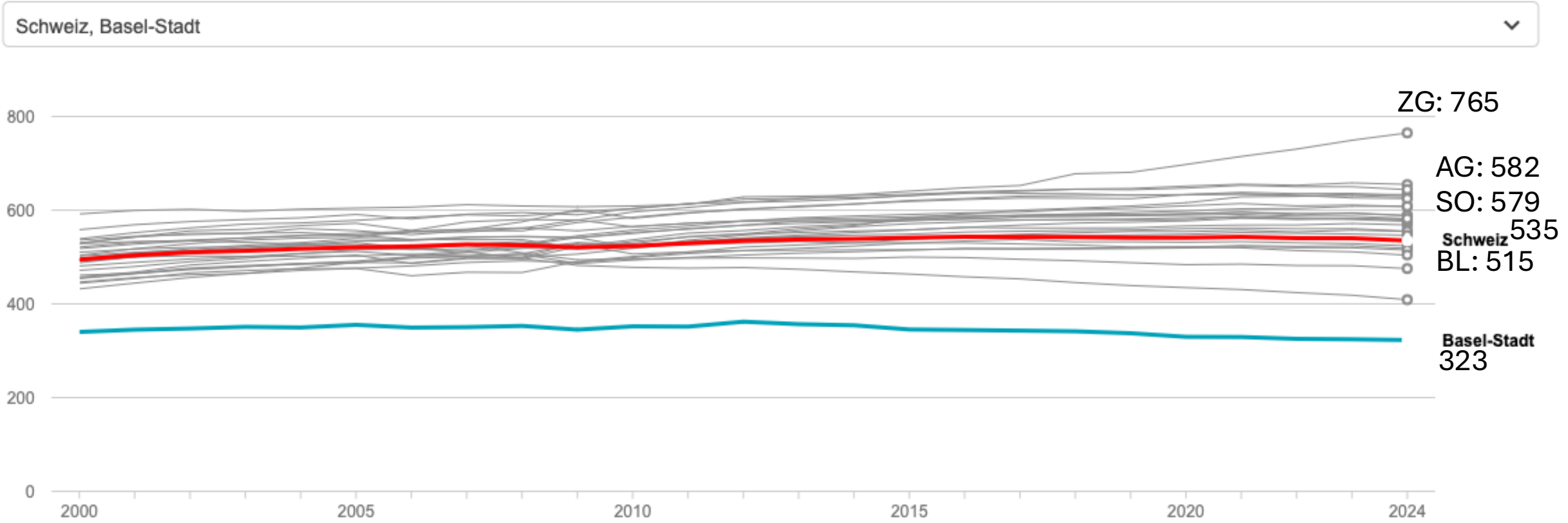
Die „langen 50er-Jahre“

„Am Verkehr teilnehmen“ mutiert zur Grunddaseinsfunktion!



Motorisierungsgrad nach Kanton

Anzahl Personenwagen pro 1 000 Einwohner/-innen



Hinweise: ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember des jeweiligen Vorjahres. Der Zulassungskanton eines Fahrzeugs wird anhand der Adresse des Halters bzw. der Halterin bestimmt und somit nicht anhand der Angaben auf dem Kontrollschild. Die Adresse des Halters oder der Halterin entspricht dabei nicht immer dem tatsächlichen «Standort» eines Fahrzeugs. So ist beispielsweise bei Unternehmen mit mehreren Niederlassungen zum Teil nur der Hauptsitz als Halteradresse registriert. Entsprechend können Kantone, in denen sich die Hauptsitze von Unternehmen mit grossem Fahrzeugpark (ganz besonders Autovermieter und Carsharing-Unternehmen) befinden, gemessen an ihrer Einwohnerzahl viele Fahrzeuge aufweisen.

Stand der Daten: 30.09.2024

Quelle: BFS – Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP), Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP); BFS, ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ)

gd-d-11.03.02.01-02

© BFS 2025

Was sagt die Wissenschaft



Machbarkeitsprüfung von Superblocks in Luzern und Basel

Bachelor-Thesis im Studiengang Bauingenieurwesen

Betreuer:	Prof. Dr. Alexander Erath
	Leiter des Fachbereichs Verkehr und Mobilität
Expertinnen:	Dr. Milena Scherer
	Co-Leiterin Mobilität, Stadt Luzern
	Nina Schweizer
	Projektleiterin Verkehrs- und Mobilitätsplanung, Rapp AG

Muttenz, 19.08.2022

Institut Bauingenieurwesen Hofackerstrasse, 30 T +41 61 228 55 55 www.fhnw.ch
4132, Muttenz

Expanding urban green space with superblocks

Sven Eggimann¹

Urban Energy Systems Laboratory, Swiss Federal Laboratories for Materials Science and Technology, Empa, Dübendorf, Switzerland

Expanding urban green space with superblocks

Sven Eggimann¹

Urban Energy Systems Laboratory, Swiss Federal Laboratories for Materials Science and Technology, Empa, Dübendorf, Switzerland

ARTICLE INFO

Keywords:
Urban greening
Blue-green infrastructure
Superilla
Sustainable planning
Urban heat island
Densification

ABSTRACT

The Barcelona superblock is an urban neighbourhood transformation strategy, with which car-based traffic is redirected away from streets that are inside a 3 × 3 urban block configuration. This urban design concept promises opportunities for alternative street use such as the transformation of street space into urban green space. The potential to foster urban green space due to superblock design is however unclear, particularly outside of the original Barcelonan context. Concerning urban densification, fostering urban green space is particularly relevant to achieving dense and green cities. In this study, potential superblocks are identified in all major Swiss cities and the current urban green space is quantified. This analysis reveals distinct differences of superblock opportunities and urban green space between different cities and allows pinpointing opportunities for expanding urban green space. Considering the nine largest Swiss cities, between 3% and 18% of the current street network was simulated to be potentially suitable for superblock implementation to transform the streetscape and increase urban green space. The variation of current urban green space coverage across all potential individual superblock sites that have high urban density ranges considerably from a few percentages to above 30%. The presented results allow the exploration of urban green space opportunities at street and block-level arising from superblocks in Switzerland. For example, when considering a citywide superblock implementation scenario, the potential street area is relatively high for Basel whilst at the same time showing relatively low current availability of urban green space. For creating detailed design or transformation strategies based on the explored superblock sites, more integrated analysis to evaluate potential benefits as well as disservices of such urban transformation is required.



Superblocks – ein Forschungsschwerpunkt an der FHNW

Innosuisse-Förderung für Superblock-Projekt von Axel H. Schubert

Wie gelingt das gute Leben innerhalb planetarer Grenzen? Axel H. Schubert entwickelt mit dem Verein Grüne Superblocks und der FHNW als Forschungspartnerin Strategien, um autoarme Stadtquartiere breit umzusetzen – ausgewählt beim Innosuisse geförderten Innovation Booster Future Urban Society.

Innovation Booster Future Urban Society: ausgewählt in der Kategorie «Die Stadt der kurzen Wege»

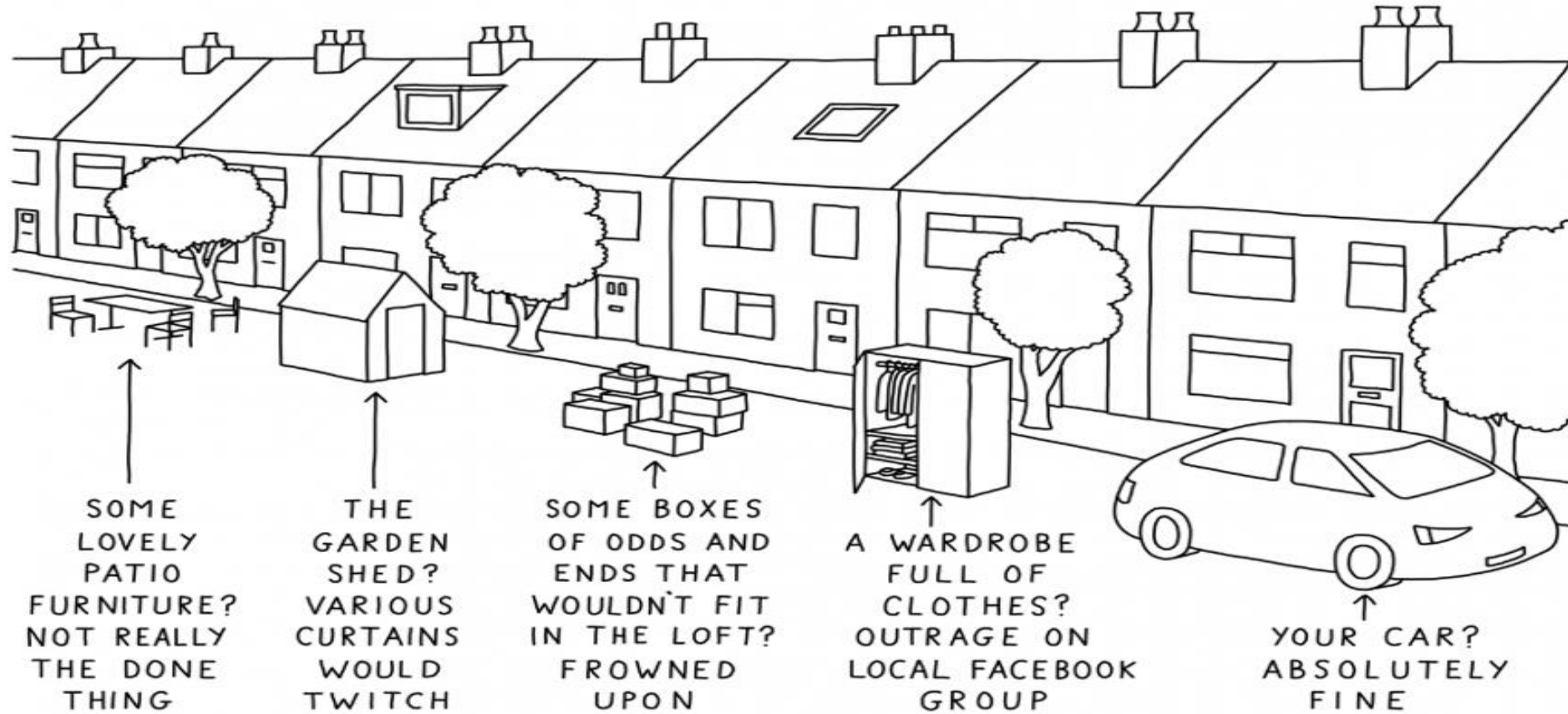
Axel H. Schubert, Fachbereichsleiter für Nachhaltige Raumentwicklung am Institut Nachhaltigkeit und Energie am Bau INEB | FHNW, gehört mit seinem Projekt «Superblock-Mainstreaming» zu den Auserwählten des diesjährigen Calls des von Innosuisse geförderten Innovation Boosters Future Urban Society. Wir gratulieren ihm und dem Verein Grüne Superblocks herzlich zur erfolgreichen Einreichung – mit der FHNW als Forschungspartnerin. Das Projekt wurde im Rahmen der Challenge **«Die Stadt der kurzen Wege»** ausgezeichnet und zählt damit zu den innovativen Ideen, die durch den Booster in ihrer Umsetzung fachlich und finanziell unterstützt werden.



Foto: Lucas Linder, Verein Grüne Superblocks Basel

STORAGE

OF PRIVATE PROPERTY IN THE STREET



I'M SORRY - THE PARKED CARS MEAN THERE JUST ISN'T ANY ROOM



Warum schliessen sich immer mehr Städte der Welt dem Konzept „Post-Car-Metropole“ an?

Gesundheit:

Global:

7 Millionen Tote/Jahr durch Luftverschmutzung (WHO),

Schweiz:

Allein durch Feinstaub rund 2200/Jahr (ARE).

Ca. 200 Hitzetote im Hitzejahr 2025.

Klimawandel:

Mitteltemperaturen 2024

Global:

Wärmstes Jahr seit Beginn der Aufzeichnungen (1850),
1,6 °C über dem vorindustriellen Durchschnitt (1850–1900).

Schweiz:

2,8 °C über dem vorindustriellen Durchschnitt (1850–1900)

Sicherheit:

Global 2023:

1,3 Mio. Tote im Straßenverkehr (WHO)

Schweiz 2023:

236 Tote im Straßenverkehr (ASTRA)

Basel 2023/2024:

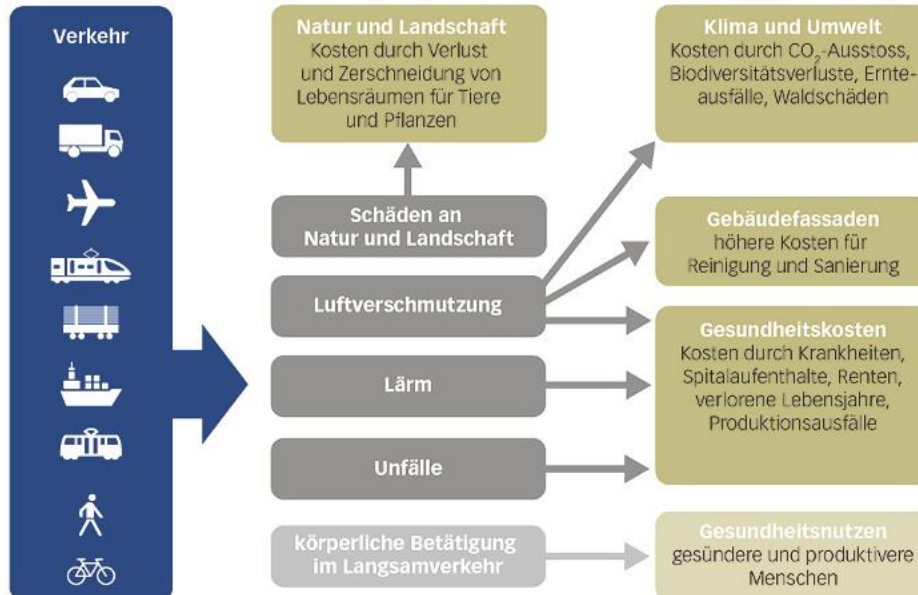
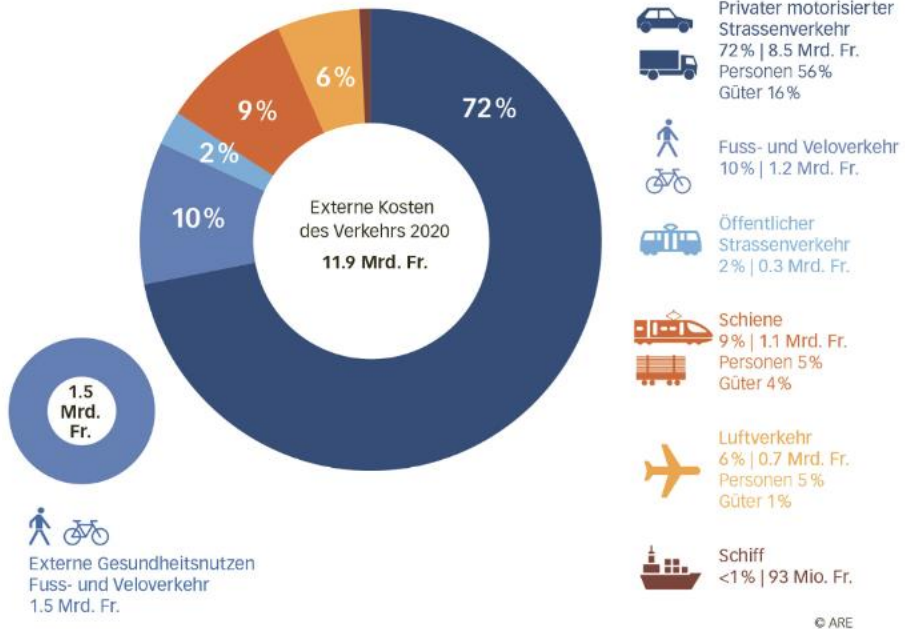
3/5 (KPB)

Sozio-Demografischer Wandel:

Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung steigt - Alterseinsamkeit nimmt zu.

Aber auch steigende Vereinsamung bei Jugendlichen!





Umweltschäden von 6 Milliarden Franken pro Jahr

Ittigen, 28.06.2022 - Die Mobilität der Schweizer Bevölkerung richtet jährlich Schäden in Milliardenhöhe an. Sie fallen vor allem bei der Umwelt und beim Klima, aber auch bei der Gesundheit an. Laut den neusten Berechnungen des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE für 2019 hat der Verkehr zum Beispiel Ernteauffälle von 233 000 Tonnen Lebensmittel verursacht.

Pro Kopf verursacht der Verkehr in der Schweiz durchschnittlich 1600 Franken sogenannte externe Kosten. Gemeint sind damit jene Folgen der Mobilität, welche die Allgemeinheit oder künftigen Generationen tragen müssen. Sie belaufen sich für 2019 auf insgesamt 14 Milliarden Franken. Für den grössten Teil dieser Schäden (9,8 Milliarden Franken) ist der motorisierte Privatverkehr auf der Strasse verantwortlich. Dahinter folgen als weitere Verursacher unter anderem der Flugverkehr, der Schienenverkehr und der Fuss- und Veloverkehr.

Die Schäden treten in ganz unterschiedlichen Bereichen auf, zum Beispiel:

- Schäden durch den Anteil des Verkehrs am Klimawandel von knapp 2,9 Milliarden Franken.
- Verlorene oder zerstückelte Lebensräume für Tiere und Pflanzen durch Strassen, Schienen und Flughäfen. Sie führen zu Schäden von jährlich 1,2 Milliarden Franken.
- Ein jährlicher Ernteaufschlag von 94 000 Tonnen Getreide und 139 000 Tonnen Gemüse und Früchten. Die Kosten dafür belaufen sich auf insgesamt 56 Millionen Franken.
- 39 300 Asthma-Tage bei Kindern wegen verschmutzter Luft sowie 17 500 verlorene Lebensjahre aufgrund von Krankheiten wie etwa Herz-Kreislauf- oder Atemwegserkrankungen, die durch Verkehrslärm oder Luftverschmutzung verursacht werden.

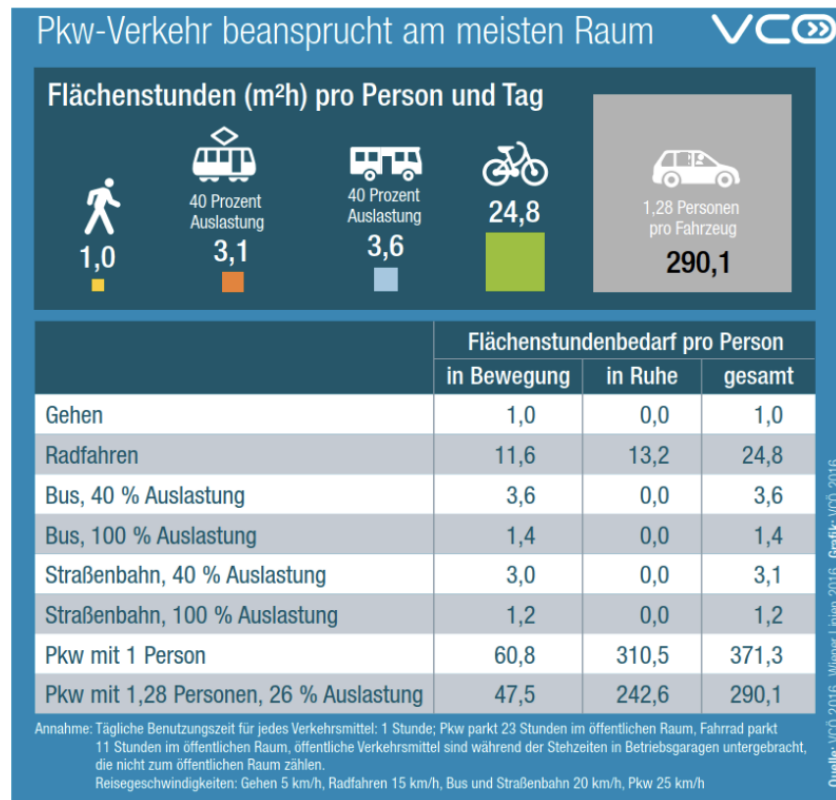
Flächeneffizienz verschiedener Verkehrsträger



VCÖ, 2016

«Eine Strassenbahn beansprucht eine Fläche von 85 m² und transportiert 145 Menschen – so viel wie 124 Pkw, die stehend eine Fläche von 950 m² benötigen. Wollen 50 Personen eine beliebige Strecke zurücklegen, benötigen sie in Bewegung zusammen zu Fuss eine Fläche von 50 m², per Fahrrad von 580 m², mit einem Bus 70 m² bzw. mit einer Strassenbahn 60 m² (jeweils vollbesetzt) und mit durchschnittlich besetzten Pkw (1.3 P/Fzg) 2'375 m². Nicht berücksichtigt ist hier, dass die Autos auch Platz zum Parken, meist im Strassenraum benötigen.»

«Für eine vollständige Bewertung ist auch die zeitliche Inanspruchnahme von Flächen im öffentlichen Raum massgebend: genutzte Fläche multipliziert mit der Anzahl der Stunden, in denen sich das Verkehrsmittel im öffentlichen Raum befindet.»



Quelle: VCÖ, 2016

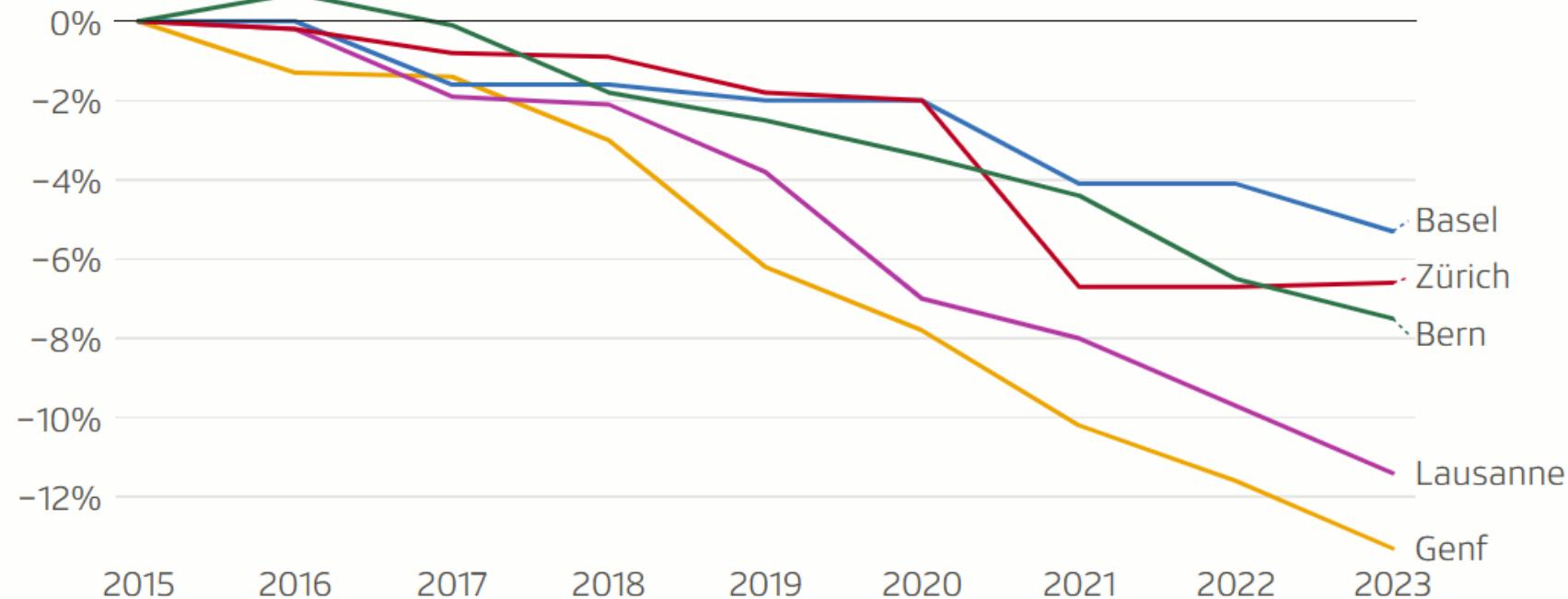
<https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-factsheet-2016-01-urbaner-verkehr-der-zukunft-sauber-und-platzsparend>

Parkplatzabbau in Basel nimmt stark zu - baizer.ch

18. März 2022 · Darunter leidet nicht nur die Bevölkerung, sondern gerade auch das Gewerbe.

Parkplatzabbau der fünf grössten Schweizer Städte in den letzten Jahren

Entwicklung seit 2015 in Prozent.



Zahlen zu Parkplätzen in öffentliche Tiefgaragen wurden nicht berücksichtigt.

Quelle: Städte/Kantone/Tagesanzeiger

Warum muss auch Basel eine „Post-Car-Metropole“ werden?

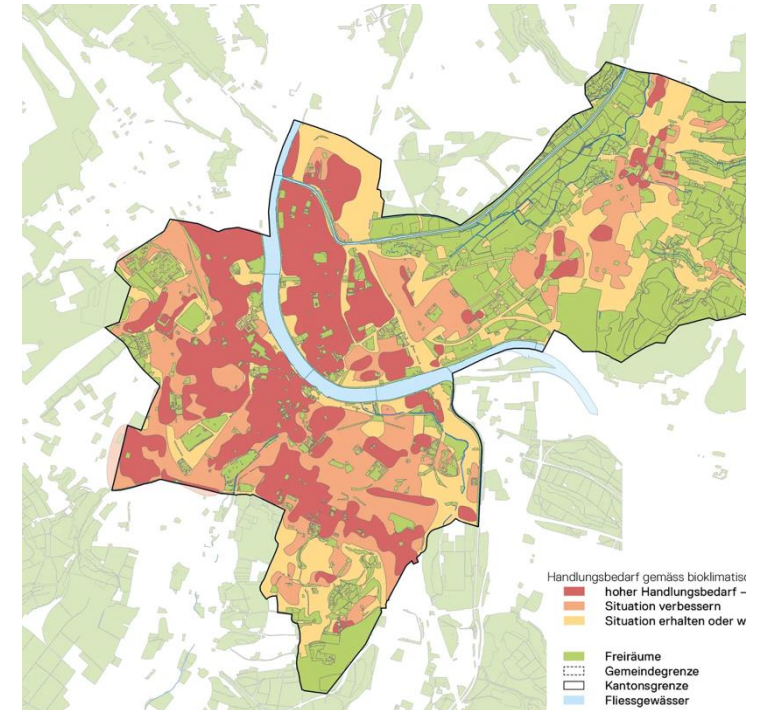


Die Resolution verweist auf die Grossdemonstration vom 2. Februar, die auch in Basel Jung und Alt auf die Strasse getrieben hat mit dem Anliegen, dem Klimaschutz mehr Gewicht zu geben.

bild: keystone

Basel ruft als erste Schweizer Stadt den Klimanotstand aus

Stadtklimakonzept



ABSTIMMUNG

Zwei-Drittel-Ja: Kanton Basel-Stadt soll bis 2037 klimaneutral werden

Die Stimmbevölkerung des Kantons Basel-Stadt hat den Gegenvorschlag zur Klimagerechtigkeits-Initiative mit deutlicher Mehrheit angenommen. Nun wird in der Verfassung festgehalten, dass der Stadtkanton bis 2037 seine Treibhausgas-Emissionen auf Kantonsgebiet auf Netto-null zu senken hat.



Der erste Superblock der Schweiz ist Realität – wir hatten die Idee und haben die Umsetzung vorangetrieben

Hallo Lucas Linder,

Grünesuperblocks Basel hat Ihnen eine neue Nachricht zu dieser Petition "**Basel St. Johann: begrünt, klimafreundlich, lebenswert**" geschickt:

Liebe Freund:innen des grünen, lebenswerten Basels,

es ist so weit: Am Samstag wurde im Basel St. Johann der erste Superblock der Schweiz offiziell eingeweiht – ein Meilenstein für Basel und ein starkes Zeichen für die Verkehrswende und lebenswerte Quartiere!

Vor drei Jahren haben wir mit unser "Superblock" Petition den Stein ins Rollen gebracht. Seitdem haben wir mit viel Herzblut, zahlreichen Veranstaltungen, Infoaktionen, Dialog mit der Verwaltung, Wissenschaft und Politik sowie kontinuierlicher Vernetzungsarbeit mit dafür gesorgt, dass dieser Schritt möglich wurde.

Doch dieser Erfolg ist kein Endpunkt – sondern der Anfang.

Warum es jetzt richtig losgeht:

Der Klimawandel wartet nicht – Hitzesommer und Starkregenereignisse nehmen zu. Unsere Stadt und die Welt muss widerstandsfähiger und schnell klimafreundlicher werden.

Superblocks bieten Lösungen: Mehr Grünflächen, weniger Verkehr, mehr Raum für Begegnung und Leben im Quartier.

Eine Vision für ganz Basel: St. Johann macht den Anfang. Am 13. September eröffnet im Matthäus der zweite Superblock und wir können in vielen anderen Quartieren Superblocks verwirklichen – gemeinsam mit Dir!

Werde Teil der Bewegung!

Der Wandel gelingt nur, wenn er auf einer breiten, engagierten Basis steht. Dafür brauchen wir Dich – ob aktiv im Verein oder unterstützend als Mitglied.

Mach mit bei Grüne Superblocks Basel – für eine resiliente, lebenswerte Stadt für uns alle!

Jede Stimme, jede Idee, jede helfende Hand zählt. Gemeinsam können wir zeigen, dass Basel nicht nur die erste Stadt der Schweiz mit einem Superblock ist – sondern bald auch die engagierteste!

Jetzt Mitglied werden oder uns unterstützen:
gruenesuperblocks.ch/anmeldung-verein/

Fragen oder Ideen? Schreib uns:
kontakt@gruenesuperblocks.ch

Bewertung des Basler Modells

Das Basler Modell ist ein **mutiges und pragmatisches Experiment**, das im internationalen Vergleich eine hohe Dynamik aufweist, jedoch konzeptbedingte Schwächen im Bereich der Infrastruktur zeigt.

Stärken (Die Erfolge)

- **Konsequente Flächenrückgewinnung:** Durch die vollständige Eliminierung der Parkplätze in den Testzonen wurde das Kernziel der ESu-Kriterien – die Befreiung des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr – radikal und mutig umgesetzt.
- **Partizipation:** Die Einbindung der Quartierbevölkerung beim Bau der Module stärkte die lokale Identität und schuf echte soziale Treffpunkte allerdings ist die Gefahr durch den Rückbau diese wieder zu verlieren.

Schwächen (Die Defizite)

- **Fehlende bauliche Netztrennung:** Ohne physische Barrieren (wie Poller oder Diagonalsperren) bleibt das Fahrverbot für ortsfremde Autos software- und schilderbasiert. Dies führt im Alltag zu illegalem Such- und Durchgangsverkehr.
- **Keine echte Klimaanpassung:** Da die Strassen nicht aufgerissen werden durften, fehlt der wichtigste ESu-Zukunftseffekt: die echte Entsiegelung des Bodens (Schwammstadt-Prinzip) und tief wurzelnde, Schatten spendende Bäume. Mobile Töpfe sind im Sommer pflegeintensiv und kühlen das Mikroklima kaum.
- **Verlagerungseffekte:** Das harte Vorgehen beim Parkplatzabbau sorgt für einen subjektiven Verdrängungseffekt und möglicherweise temporär für erhöhten Parksuchdruck in den direkt angrenzenden Strassen, was zu politischem Zündstoff führt.

Fazit

Basel hat **keine echten Superblocks nach ESu-Ideal***, sondern eher „**Begegnungszonen Plus**“ auf Zeit geschaffen. Der Versuch liefert die notwendigen Daten, zeigt aber auch: Für einen dauerhaften Erhalt muss der Kanton von der mobilen Möblierung zu echten, baulichen Investitionen (Poller und Entsiegelung) übergehen.