

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry journal = Journal forestier suisse

Herausgeber: Schweizerischer Forstverein

Band: 175 (2024)

Heft: 5

Artikel: Schwammstadt und Superblock : neue Ansätze für die Umgestaltung von Quartieren

Autor: Stevanovic, Stefan / Eggimann, Sven

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1097105>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.05.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Schwammstadt und Superblock – neue Ansätze für die Umgestaltung von Quartieren

Stefan Stevanovic^{1,*}, Sven Eggimann²

¹ Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW, Wädenswil (CH)

² Jerusalem Center for Urban Innovation, The Hebrew University of Jerusalem, Jerusalem (ISR)

Abstract

Die Schwammstadt und der Superblock sind vielversprechende und sich ergänzende Konzepte für eine urbane Transformation von Quartieren und Städten, um Herausforderungen im Bereich Mobilität, Klimawandel oder Wassermanagement anzugehen. Eine kombinierte Umsetzung der Schwammstadt und des Superblocks eröffnet interessante Möglichkeiten, urbanes Grün zu fördern. Beide Konzepte werden aktuell in der Schweiz anhand von Pilotprojekten in mehreren Städten umgesetzt und getestet. Dieser Beitrag führt die beiden Konzepte kurz ein, diskutiert Beispiele aus der Schweiz und geht auf offene Fragen rund um die praktische Implementierung ein.

Keywords: urban green space, sponge city, superblock, planning, urban heat island
doi: 10.3188/szf.2024.0250

* Grüentalstrasse 14, CH-8820 Wädenswil, E-Mail stefan.stevanovic@zhaw.ch

Extrême Niederschlagsereignisse, urbane Hitzeinseln sowie hohe Temperaturen im Inneren von Gebäuden wie auch im Aussenbereich werden mit zunehmender Häufigkeit und Intensität zum Problem für Städte und Quartiere. Global betrachtet gehört die Schweiz zu jenen Ländern, die bei fortschreitendem Klimawandel die stärkste Zunahme an Kühlbedarf haben werden (Miranda et al 2023). Aufgrund der Herausforderungen durch die zunehmende Urbanisierung und die Notwendigkeit, die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren, streben Schweizer Städte nach neuen städtebaulichen Lösungen. Zwei Beispiele solcher Lösungen, die aktuell im Rahmen von Pilotprojekten umgesetzt werden, sind die Schwammstadt und der Superblock. Die beiden Konzepte sind primär städtebauliche Designs, die darauf abzielen, Räume so zu transformieren, dass die urbane Lebensqualität im öffentlichen Raum verbessert wird. Es sind innovative Lösungsansätze zur Förderung einer lebenswerten, gesunden und resilienten Stadt. In diesem Artikel werden die Prinzipien und aktuellen Tendenzen beider Konzepte kurz vorgestellt und anhand von Pilotprojekten in der Schweiz erläutert.

Das Konzept der Schwammstadt

Das Konzept der Schwammstadt stammt ursprünglich aus dem Jahr 1997, als der chinesische Forscher Kongjian Yu und sein Team die Hochwasserschutzkapazität von natürlichen Feuchtgebieten entlang von Flüssen als Schwamm bezeichneten.¹ Erst die Starkregenereignisse von 2012 in China führten jedoch zum Durchbruch des Konzepts. Als Folge dieser Ereignisse wurde 2015 im Auftrag des Ministeriums für Wohnungsbau und Stadt-Land-Entwicklung das Konzept der Schwammstadt in Wuhan und 15 weiteren Städten grossräumig angewendet. Die zunehmende Urbanisierung und Versiegelung der Oberfläche sowie veraltete Kanalisationssysteme galten als die Hauptursachen für häufige Schäden durch Überschwemmungen selbst bei geringen Niederschlägen. Bei der vorgeschriebenen Umsetzung des Konzepts gilt eine Stadt als Schwamm-

¹ Turenscape. o.J. «Sponge City». Theory and Practice. www.turenscape.com/topic/en/spongecity/index.html (Zugriff: 8.4.2024)



Abb 1 Schwammstadt-pilotprojekt mit Sickerasphalt und erweitertem Wurzelraum unter der Zufahrtsstrasse am Schosshaldenfriedhof in Bern. Foto: ZHAW/Fachgruppe Pflanzenverwendung

stadt, wenn 20 Prozent des Stadtgebietes 70 Prozent der Niederschläge absorbieren und nutzen.²

In Europa wird der Fokus des Konzepts Schwammstadt nicht nur auf Starkregeneignisse gelegt, sondern auch auf die Kühlung in Trockenperioden. So klassifiziert der Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) eine Stadt als Schwammstadt, wenn Regenwasser aufgenommen und zurückgehalten und dadurch bei Starkregeneignissen möglichst schadlos abgeleitet

werden kann.³ Durch die verzögerte Abgabe können Grünräume Wasser aufnehmen und für das Wachstum nutzen sowie für Kühlung in Trockenperioden sorgen.

- 2 Generalbüro des Staatsrates. 2015. Leitfaden zur Förderung des Baus von Schwammstädten. www.gov.cn/zhengce/content/2015-10/16/content_10228.htm (29.4.2024, chinesisch)
- 3 Glossar. Infoplattform Schwammstadt. sponge-city.info/glossar/
- 4 www.kuras-projekt.de/index.php?id=76 (Zugriff: 29.4.2024)

Baustein	Beschreibung	Primäre Funktion
Dachbegrünung	Intensiv oder extensiv begrünte Dachflächen	Rückhalt, Speicherung
Fassaden- und Wandbegrünung	Mit beispielsweise Kletterpflanzen begrünte Hausfassade	Kühlung
Regenwassernutzung	Sammlung und Aufbereitung für die weitere Verwendung, z.B. Bewässerung	Speicherung, Kühlung, Nutzung
Teilversiegelte Oberflächenbefestigungen	Einbau von teilversiegeltem Oberflächenmaterial, z.B. Rasengitter	Versickerung
Mulden- und Flächenversickerung	Oberflächliche Versickerung in Mulden und Flächen	Kühlung, Reinigung, Rückhalt, Speicherung, Versickerung
Schacht- und Rigolenversickerung	Versickerung über Sickerschächte oder unterirdische Systeme wie Rigolen	Speicherung, Versickerung
Kombinierte Versickerungssysteme	Versickerung über kombinierte Systeme wie Mulden-Rigolen-Systeme	Kühlung, Reinigung, Rückhalt, Speicherung, Versickerung
Künstliche Wasserflächen	Einleitung in offene Wasserflächen wie angestaute Teiche oder Gräben	Kühlung, Rückhalt, Speicherung
Dezentrale Regenwasserbehandlung	Reinigung über beispielsweise Filter am Strassenablauf oder Filterrinne	Reinigung
Retentionsbodenfilter	Reinigung mit bepflanztem Bodenfilter	Reinigung, Rückhalt
Regenrückhaltebecken	Rückhalt durch zentral angeordnetes Becken	Rückhalt

Tab 1 Übersicht von Schwammstadtbausteinen nach der KURAS-Methode.⁴

Das Design einer Schwammstadt beruht nicht nur darauf, den Untergrund wie einen Schwamm zu gestalten. Vorrangig soll das Regenwasser naturnah gereinigt werden und versickern. Dazu kommt die Rückhaltung, beispielsweise in offenen Wasserflächen. Weiter sind Schwammstadtbausteine in den Aussenräumen so zu gestalten, dass eine multifunktionale Nutzung der öffentlichen Flächen möglich ist (Tabelle 1). Das urbane Grün soll ebenfalls vom naturnahen Regenwassermanagement profitieren, um einen Beitrag zum Rückhalt, zur Speicherung und schliesslich zur Kühlung zu leisten.

Schwammstadt in der Schweiz – Fallbeispiel Bern

Auch die Stadt Bern beschäftigt sich intensiv mit Massnahmen zur Reduzierung von urbaner Hitze. Da diese eine gute Koordination zwischen Planung und Umsetzung erfordern, wurde die Fachgruppe Klimaanpassung⁵ ins Leben gerufen, um den fachlichen Austausch mit Städten, Fachorganisationen und Forschungseinrichtungen zu fördern. Eine zentrale Massnahme zur Kühlung von Städten sind grosse, schattenspendende Bäume, die gleichzeitig weitere Ökosystemdienstleistungen erbringen. Damit die Bäume während Trockenperioden genügend Wasser zur Verfügung haben und die zunehmenden Starkregenereignisse bewältigt werden können, ist der Ausbau von blau-grünen Infrastrukturen bzw. Schwammstadtbausteinen essenziell.

Für eine grossflächige Umsetzung von Schwammstadtbausteinen (Tabelle 1) im öffentlichen Raum ist eine formelle Verankerung in der Planung notwendig. Mit «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum»⁶ wurde ein Arbeitsinstrument geschaffen, das eine Vielzahl von Normen und Massnahmen umfasst. Es soll dazu beitragen, die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern und die Stadt Bern zukunfts-

fähiger zu machen. Die darin verankerten Planungs- und Gestaltungsprinzipien (z.B. Förderung von optimiertem Stadtklima für Gesundheit und Erholung) bilden die Grundlagen für mögliche funktionale Gestaltungen des öffentlichen Raums. Verschiedene Schwammstadtbausteine mit der Funktion, die Hitzebelastung zu reduzieren und Schäden durch Starkregenereignisse zu verhindern, können in die Planungsgrundsätze integriert werden.

Bisher konnten nur einzelne Pilotprojekte, teilweise auch auf privaten Grundstücken, nach den Schwammstadtnormalien umgesetzt werden, da die Planungsprozesse langwierig sind und es an Langzeiterfahrung fehlt. Ein wissenschaftlich begleitetes Pilotprojekt ist die Gesamtanierung des Schosshaldenfriedhofs in Bern, bei der für eine Teilfläche der Sanierung Schwammstadtbausteine entworfen und getestet wurden. Folgende Hauptmassnahmen wurden getroffen:

- **Teilversiegelte Oberflächen:** Auf der ursprünglich versiegelten Fahrbahn wurde ein unbefahrbarer Grünstreifen in Form einer Baumrabatte geschaffen. In die Fahrbahn wurde ein Sickerasphalt eingebaut. Die Parkplätze auf der Versuchsfläche wurden mit Rasenliner ausgestattet und mit verschiedenen krautigen Staudenmischungen bepflanzt (Tabelle 2). Im Gegensatz zur grasartigen Bepflanzung erbringen krautige Stauden eine bessere Kühlleistung und sind bei längeren Trockenperioden resilienter. Die durchlässigen Oberflächen reduzieren bei Starkregenereignissen die Abflussmenge und stellen den Bäumen mehr Wasser zur Verfügung.
- **Kombinierte Versickerungssysteme:** Um beste Bedingungen für die grosskronigen Sommerlinden (*Tilia platyphyllos*) in der Baumrabatte zu schaffen, wurde unter den Parkplätzen und Fahrbelägen ein überbaubares Substrat verwendet, das ausreichend Wurzelraum schafft. Das Regenwasser kann durch die Oberfläche in diesen Untergrund versickern und gespeichert werden. Das Substrat enthält neben grosskörnigem Schotter auch Blähschiefer, der den Wasserrückhalt verbessert. Um das Wurzelwachstum gezielt unter die überbaute Fläche zu leiten, wurden ausserdem im Substrat sogenannte Nährstofflinsen, bestehend aus einem Biokohle-Kompost-Gemisch, eingebaut. Der gebrochene, verzahnte Schotterkörper gewährleistet, dass die Baumwurzeln im Untergrund ausreichend Raum und Luft erhalten.

Die Forschungsgruppe Pflanzenverwendung der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) installierte 16 Wurzelrohre innerhalb und ausserhalb der Nährstofflinsen, um zu testen, ob die Wurzeln aktiv unter den Belag wachsen.

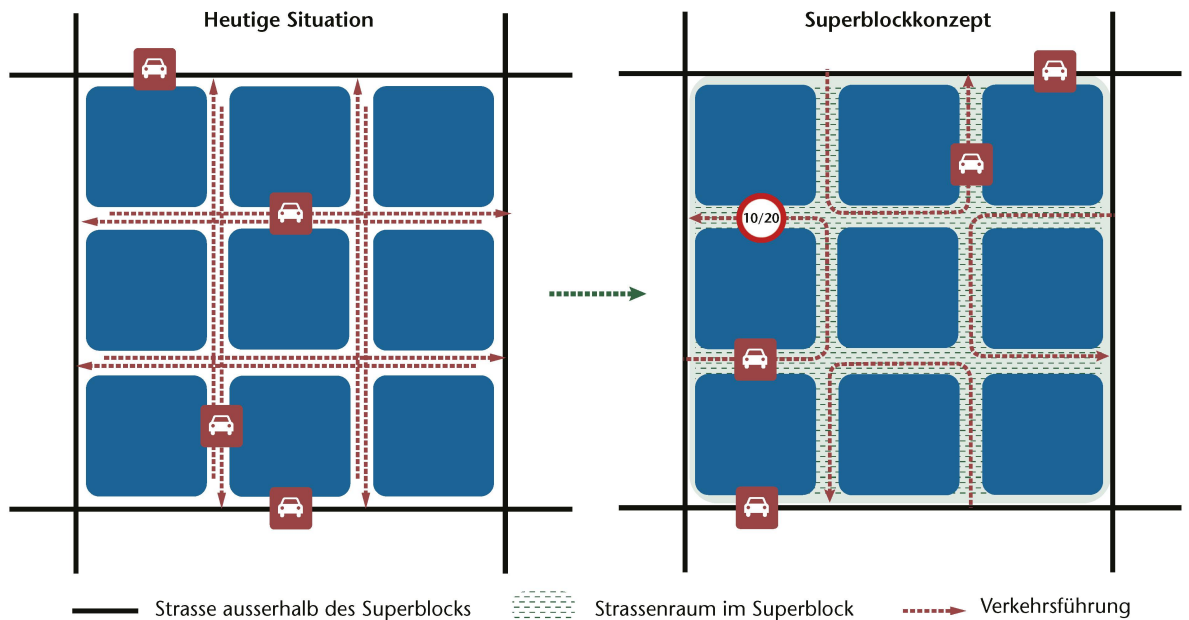
Lateinischer Name	Deutscher Name
<i>Bellis perennis</i>	Gänseblümchen
<i>Geranium sanguineum</i>	Blutroter Storchschnabel
<i>Gypsophila repens</i>	Kriechendes Gipskraut
<i>Trifolium repens</i>	Weiss-Klee
<i>Sedum album</i>	Weisse Fetthenne
<i>Sedum acre</i>	Scharfer Mauerpfeffer
<i>Acinos arvensis</i>	Feld-Steinquendel
<i>Plantago media</i>	Mittlerer Wegerich
<i>Prunella vulgaris</i>	Kleine Braunelle
<i>Campanula rotundifolia</i>	Rundblättrige Glockenblume
<i>Thymus serpyllum</i>	Sand-Thymian
<i>Potentilla verna</i>	Frühlings-Fingerkraut
<i>Hieracium pilosella</i>	Kleines Habichtskraut

Tab 2 Übersicht der Kräutermischung für die Parkplätze am Schosshaldenfriedhof. Quelle: verändert nach Heinrich & Messner 2012.

5 www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/tvs/stadtgrun-bern/entwicklung-und-realisierung/fachgruppe-klimaanpassung (Zugriff: 1.7.2024)

6 www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren (Zugriff: 1.7.2024)

Abb 2 Strassenführung ohne und mit Superblock (rechts). Im Superblock wird der Durchgangsverkehr verhindert, wobei die Erreichbarkeit jedes Ortes grundsätzlich erhalten bleibt. Quelle: entwicklung.bs.ch



Die Wasserdurchlässigkeit von Sickerspalt und Rasenliner wird mit 20 Bodensensoren überwacht und dokumentiert.

Mit solchen innovativen Pilotprojekten werden in Bern neue Erkenntnisse hinsichtlich des Umgangs mit Schwammstadtbausteinen gewonnen, die in «Bern baut» einfließen und das Prinzip der Schwammstadt grossflächig im öffentlichen Raum verankern sollen.

Das Konzept des Superblocks

Der Superblock (oder Katalanisch superilla) wurde in den 2000er-Jahren von Salvador Rueda für Barcelona mit dem Ziel entwickelt, die Verkehrssituation in der Stadt zu verbessern (Nieuwenhuijsen et al 2024). Im ursprünglichen schachbrettartigen Cerdà-Plan von 1855 wurden für Barcelona grosse Strassenzüge mit grünen Plätzen an Kreuzungen geplant, um eine optimale Luftzirkulation und hohe Lebensqualität zu ermöglichen. Mit dem Aufkom-

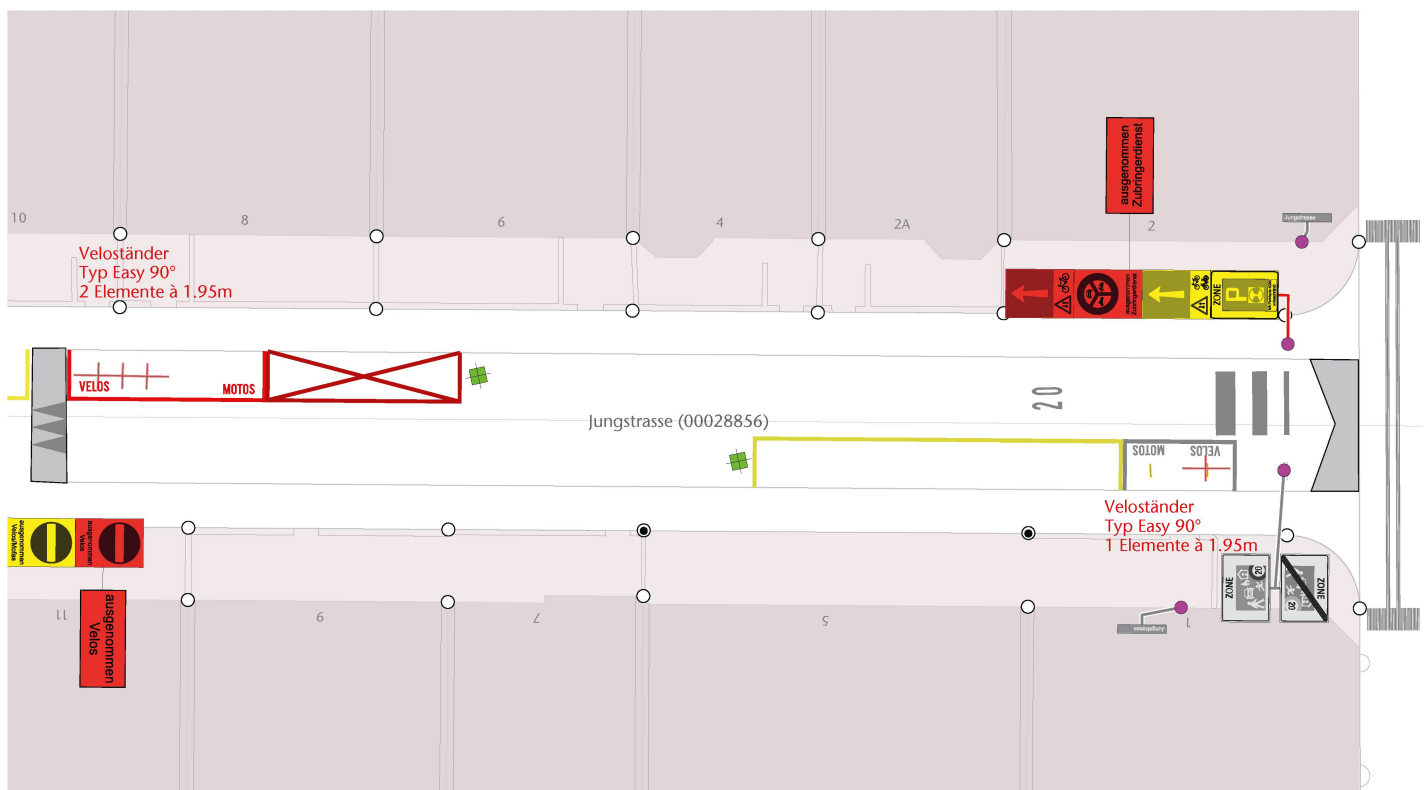


Abb 3 Ausschnitt aus dem Verfügungsplan für den Superblock im St.-Johann-Quartier in Basel, der beispielhaft geplante verkehrliche Massnahmen aufzeigt. Quelle: entwicklung.bs.ch

men des motorisierten Individualverkehrs wurde dieses Prinzip vernachlässigt, und der Verkehr nahm bald grosse Teile des öffentlichen Raums ein, was zu hoher Lärm- und Luftverschmutzung führte. Zwischen 2016 und 2019 wurden die ersten drei Superblocks in Barcelona umgesetzt. Bei diesem Konzept werden jeweils 3 mal 3 Wohnblöcke zusammengefasst und mithilfe von Umleitungen möglichst vom Durchgangsverkehr befreit. Zudem werden im Superblock die Strassenführung, die Strassengestaltung und die Strassenhierarchie verändert und ein Tempolimit von 10 oder 20 km/h für den motorisierten Individualverkehr eingeführt (Abbildung 2).

Ergänzende Massnahmen, beispielsweise die Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, gehen mit der Umsetzung von Superblocks einher. Der durch den Superblock gewonnene Strassenraum wird umgestaltet, um mehr Grünraum und Platz für soziale Interaktion zu schaffen. Obwohl der Superblock vor allem als Verkehrsmassnahme initiiert wurde, stehen bei der heutigen Umsetzung auch Aspekte der Klimaanpassung durch Begrünung und die Verbesserung der Lebensqualität für Anwohnerinnen und Anwohner im Fokus. Auch schafft die repetitive Anwendung des Superblocks über grosse Teile der Stadt Achsen, die das urbane Grün besser vernetzen. Der Superblock ist also keine isolierte Einzelmassnahme, sondern ein Planungskonzept für ganze Quartiere und Städte.

Superblocks in der Schweiz

Der Superblock aus Barcelona wird – teilweise unter anderem Namen – auch andernorts getestet, etwa in Deutschland («Kiezblock»), Österreich («Supergrätzl») und in der Schweiz. Das generelle Prinzip des Superblocks kann flexibel interpretiert und angewendet werden, falls eine Stadt keine perfekte quadratische Struktur aufweist (Eggimann 2022). Explorative Studien haben für die Schweiz aufgezeigt, dass der Superblock ein interessantes Instrument ist, um urbane Grünräume zu fördern. Der Superblock war kürzlich auch Thema an der Städtekonferenz Mobilität (Barbey et al 2024). Aktuelle Diskussionen zeigen, dass der Begriff «Superblock» nicht überall überzeugt und dass angepasste Konzepte und Terminologien verwendet werden (z.B. «Klimaquartier» in der Stadt Luzern oder «Quartierblock» in Zürich).

Einige Schweizer Städte haben sich entschlossen, Pilotprojekte umzusetzen. So plant beispielsweise die Stadt Basel im St.-Johann- und im Mathäusquartier je ein Superblockexperiment für die Dauer von einem Jahr (Abbildung 3). Dabei wird keine permanente Begrünung vorgenommen und der öffentliche Raum nur innerhalb von aufgelösten Parkplätzen umgestaltet. Da eine temporäre Umge-

staltung bauliche Massnahmen erschwert und keine grösseren Grünflächen (z.B. Baumpflanzungen oder Entsiegelung) vorgenommen werden können, kommen typischerweise Pflanztröge oder Hochbeete zum Einsatz. Nebst einer klaren Kommunikation, dass dies nicht der anzustrebende Endzustand eines Superblocks ist, stellt sich auch die Frage nach dem Aufwand und dem Ertrag. Beispiele, z.B. aus Wien, haben gezeigt, dass eine reduzierte Umsetzung in Pilotprojekten von der Bevölkerung auch kritisch aufgenommen werden kann, da die angestrebte Wirkung – bei der Verkehrslenkung oder der Transformation des Strassenraums – nicht erreicht wird. Auch stellt sich die Frage nach spezifisch für den Superblock optimierten Grünraumelemente. Die verschiedenen Beispiele in der Schweiz zeigen auch auf, dass das Konzept des Superblocks auch dazu genutzt wird, bereits existierende Instrumente wie die Tempo-30-, die Begegnungs- oder die Fussgängerzone vermehrt umzusetzen.

Fazit

Die Konzepte der Schwammstadt und des Superblocks wurden als Reaktion auf die zunehmende Urbanisierung, Verkehrsüberlastung, Umweltverschmutzung und den Klimawandel entwickelt. Beide Instrumente bieten innovative Lösungsansätze zur Schaffung nachhaltiger, lebenswerter und resilienterer Städte, die sich an die Bedürfnisse ihrer Bewohnerinnen und Bewohner anpassen und gleichzeitig Umweltprobleme angehen.

Das Konzept des Superblocks legt den Fokus auf die Verhinderung von Durchgangsverkehr und auf die Umgestaltung von Strassenräumen, die unter anderem das Fördern von urbanem Grün ermöglicht. Für das Konzept der Schwammstadt werden häufig Strassenzüge zu Grünflächen, Aufenthaltsorten oder Fussgängerzonen umgenutzt. Beide Konzepte fördern längerfristig die soziale Interaktion und gemeinschaftliche Aktivitäten, sei dies durch mehr Platz für den Fussverkehr, Sitzgelegenheiten im urbanen Grün, Gemeinschaftsgärten oder Wasserspiele. Mehr Raum für Aufenthalt und Begegnung können zudem zu einem verstärkten Gemeinschaftsgefühl und erhöhter Nachbarschaftsinteraktionen verschiedener Altersgruppen und sozialen Schichten führen (Nelson et al 2024). Beide hier diskutierten Ansätze erlauben es, den urbanen Strassenraum zu transformieren und ihn vermehrt nicht motorisierten Fortbewegungsmittel zur Verfügung zu stellen. Typischerweise wird der Fokus auf den öffentlichen (Strassen-)Raum gelegt, wobei auch grosses Flächenpotenzial auf privaten Grundstücken vorhanden ist und entsprechende Instrumente und Massnahmen eine gemeinsame Betrachtung ermöglichen sollten. Die Umsetzung der Konzepte auf pri-

vaten Grundstücken ist jedoch mit diversen Herausforderungen verbunden. So ist in Zusammenhang mit Schwammstadtprojekten gesetzlich häufig ungenügend geregelt, wie Regenwasserabflüsse von privaten Flächen in den öffentlichen Raum (oder umgekehrt) genutzt oder abgeleitet werden können. Eine Berücksichtigung von privaten Grundstücken schreckt mit dem derzeitigen hohem Planungs- und Abklärungsaufwand häufig ab.

Die kombinierte Anwendung beider Konzepte eröffnet neue interessante Möglichkeiten, urbanes Grün zu fördern. Beide Konzepte sorgen für mehr multifunktionale (Strassen-)Räume zur Verbesserung der Lebensqualität in Quartieren. Der Superblock schafft mehr Raum für Umgestaltungen, die Schwammstadt liefert die Bausteine für die Umgestaltungen. Auch wenn der Superblock vor allem auf den Strassenraum fokussiert, wo nicht alle Bausteine der Schwammstadt (wie z.B. die Begrünung von Fassaden und Dächern) eingesetzt werden können, ergänzen sich die beiden Konzepte. Weniger versiegelte Flächen bedeuten mehr Chancen für urbanes Grün, und eine Integration der Schwammstadt in das Konzept des Superblocks eröffnet die Möglichkeit, dass sich dieses grossflächig entwickeln kann. Städtische Gebiete werden dadurch resilienter und verringern die Risiken als Folge von Überhitzung und Starkregenereignissen. Mehr Bäume schaffen ein verbessertes Mikroklima und verstärken Naturerlebnisse in dicht besiedelten Städten. Mehr innerstädtische Erholungsräume könnten auch den Nutzungsdruck auf Wälder in Stadtnähe reduzieren.

Partizipation ist eine wichtige Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche (einzelne oder kombinierte) Anwendung des Schwammstadt- und des Superblockkonzepts. Anwohner und Anwohnerinnen sollten daher früh in Planungs- und Gestaltungsprozesse eingebunden werden, beispielsweise durch Workshops, Befragungen und Diskussionen. Damit kann die Planung an lokale Bedürfnisse angepasst

Ville-éponge et superîlot – de nouvelles approches pour la transformation des quartiers

La ville-éponge et le superîlot (superbloc) sont des concepts prometteurs et complémentaires pour une transformation urbaine des quartiers et des villes, afin de relever les défis en matière de mobilité, de changement climatique ou de gestion de l'eau. Une mise en œuvre combinée de la ville-éponge et du superîlot ouvre des possibilités intéressantes pour promouvoir les espaces verts urbains. Ces deux concepts sont actuellement mis en œuvre et testés en Suisse dans le cadre de projets-pilotes menés dans plusieurs villes. Cet article présente brièvement les deux concepts, discute d'exemples suisses et aborde les questions en suspens concernant la mise en œuvre pratique.

werden. Die beschriebenen Pilotbeispiele aus der Schweiz unterstreichen zudem die Wichtigkeit einer wissenschaftlichen Begleitung, um positive und potenziell negative Effekte zu untersuchen und zu quantifizieren. Die Frage nach den besten Standorten für Schwammstadt- oder Superblockprojekte erfordert transparente Entscheidungsprozesse und Kriterien, um deren Akzeptanz zu verbessern. Für die Entsiegelung von Strassenraum oder Baumpflanzungen sind bauliche Massnahmen notwendig. Wenn solche bei temporären Projekten nicht möglich sind, lässt sich die gewünschte Wirkung oft nur ansatzweise aufzeigen. Dies gilt es bei der Kommunikation mit der Bevölkerung und bei der Auswertung zu berücksichtigen. ■

Eingereicht: 23. Mai 2024, akzeptiert (ohne Review): 11. Juni 2024

Literatur

- BARBEY HORVATH J, DELACRÉTAZ Y, EGGIMANN S (2024) Urbane Strassenraumnutzung in der Schweiz. Explorative Studie zu verschiedenen Instrumenten mit Fokus auf den Superblock. Bern: Städtekonferenz Mobilität. doi: 10.5281/zenodo.10728258.
- EGGIMANN S (2022) The Potential of Implementing Superblocks for Multifunctional Street Use in Cities. *Nat Sustain* 5: 406–14. doi: 10.1038/s41893-022-00855-2
- HEINRICH A, MESSER UJ (2012) Staudenmischpflanzungen: Praxis – Beispiele – Tendenzen. Stuttgart: Ulmer. ISBN 978-3-8001-7586-4
- MIRANDA ND, LIZANA J, SPARROW SN, WATSON PAG, WALLOM DCH, ET AL (2023) Change in cooling degree days with global mean temperature rise increasing from 1.5°C to 2.0°C. *Nat Sustain* 6: 1326–1330. doi: 10.1038/s41893-023-01155-z
- NELSON JR, KIM JE, STUHLMACHER M, WON Y, KIM Y (2024) Is the Grass Greener or the Water Bluer? Drivers of Local Park Visitation Patterns in Phoenix, Arizona. *Urban Forestry & Urban Greening* 95: 128325. doi: 10.1016/j.ufug.2024.128325
- NIEUWENHUIJSEN M, DE NAZELLE A, CIRACH PRADAS M, DAHER C, DZHAMBOV AM, ET AL (2024) The Superblock Model: A Review of an Innovative Urban Model for Sustainability, Liveability, Health and Well-Being. *Environ Res* 251: 118550. doi: 10.1016/j.envres.2024.118550

Sponge city and superblock – new approaches to redesigning neighbourhoods

Sponge cities and superblocks are promising and complementary concepts for the urban transformation of neighbourhoods and cities in order to tackle challenges of mobility, climate change and water management. A combined implementation of the sponge city and superblocks opens up interesting opportunities to promote urban greenery. Both concepts are currently being implemented and tested in pilot projects in several cities in Switzerland. This article briefly introduces the two concepts, discusses examples from Switzerland and addresses open questions relating to their practical implementation.