

# Barcelona schmeißt die Autos aus der Stadt, um die Stadt vor dem Kollaps zu retten

Barcelona kämpft gegen schlechte Luft, vollgeparkte Flächen, Unfälle von Fußgängern - mit einem radikalen Experiment: In vielen Straßen ist Autoverkehr verboten, geparkt werden darf dort auch nicht mehr. Wie kann das funktionieren?



Mehr Bäume, mehr Bänke, mehr Platz: Barcelona setzt auf autofreie Superblocks.

©Ajuntament de Barcelona

#



**Katharina Grimm >>**

Wirtschaftsredakteurin

[>> Zur Autorensseite](#)

Barcelona ist wohl einer der absoluten Touristen-Favoriten der vergangenen Jahre. Allerdings hinterlässt die Flut der Besucher ihre Spuren: Bei vielen [Sehenswürdigkeiten](#) - wie dem Park Güell von Antoni Gaudí - gibt es nur noch lange Warteschlangen zu sehen. Und der Stadtstrand entwickelt sich ab dem späten Frühjahr zur überfüllten Partymeile. Doch so sehr sich die Einwohner der Stadt auch über Touristen ärgern - das wirkliche Problem ist hausgemacht.

Denn Barcelona kämpft wie viele andere Großstädte mit den Auswirkungen urbanen Lebens: Die Luftqualität ist schlecht, laut einer [Studie](#) sterben jährlich 3500 Menschen durch verschmutzte Luft. Die Vorgaben der EU zur Luftreinheit hat Barcelona nie erreicht - allein 1200 Todesfälle könnten durch die Einhaltung der vorgeschriebenen Werte für Stickstoffdioxid verhindert werden, so [eine weitere Studie](#). Dazu kommt der Lärm des Verkehrs. Rund 61 Prozent der Einwohner von Barcelona lebt mit einem höheren Lärmpegel als den gesetzlich als gesund geltenden. Ein weiteres Problem: Eine Vielzahl an Verletzten und Toten im Straßenverkehr. Mehr als 9000 Unfälle passieren dort jährlich.

#

## Barcelona ist nicht grün genug

Die wenigen Grünflächen ermuntern darüber hinaus wenig zur Bewegung in der stickigen Stadt. In der City gibt es nur 2,7 Quadratmeter Grünfläche pro Einwohner. Zum Vergleich: In London sind es 27 Quadratmeter, in Amsterdam mehr als 87. Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt neun Quadratmeter pro Kopf an Grünflächen. Auch das ist ein Grund, warum es in Barcelona meist drei Grad wärmer ist als im Umland, manchmal sind es sogar neun Grad. Ohne Grün heizt die Stadt sich merklich auf. Und der Mangel an Bewegungsfläche zeigt eine weitere unerfreuliche Wirkung: Inzwischen ist jedes fünfte Kind in Barcelona übergewichtig.

Dass es so nicht weitergehen konnte, war schnell klar. Die Verantwortlichen haben [☞ einen radikalen Plan aufgestellt](#), um diesen Zustand zu ändern - und setzen auf die so genannten Superblocks.

#

## Stadtteile autofrei gestalten

Die finden vor allem in den am stärksten belasteten Stadtteilen Anwendung. Einer davon ist Eixample, ein Areal, das im 19. Jahrhundert entstand, um mehr [☞ Lebensraum für die Menschen in der Stadt](#) zu bieten. Mehr Wohnungen, mehr Grün - so der Plan. Inzwischen hat der Verkehr das als Gitternetz geplante Viertel vollkommen verstopft. Also wird der Verkehr nun aus einer Vielzahl von Straßen verbannt. Dafür nutzen die Planer die Block-Struktur des Stadtteils (und weiterer Viertel, die auch Superblocks bekommen haben oder noch angeschlossen werden). Immer drei Wohnblöcke werden in der Länge und Breite jeweils zu einem Superblock vereint. Innerhalb der Superblöcke sind Autos weitgehend tabu. Nur Anwohner und Gewerbetreibende dürfen hineinfahren, allerdings nur mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h - und nur um zu den Tiefgaragen zu gelangen oder Ware auszuliefern. "Autos nehmen 60 Prozent des öffentlichen Raums in der Stadt ein", sagte Barcelonas stellvertretende Bürgermeisterin für Städtebau Janet Sanz zur ["BBC"](#). "Sobald Sie diesen Raum neu verteilen und die Situation neu ausbalancieren, unterstützen wir Gruppen, die bis dahin keinen Zugang zu diesem Raum hatten."

#



Die innen liegenden Straßen werden für den Autoverkehr gesperrt, außerhalb der Blocks darf gefahren werden: So will Barcelona die schlechte Luftqualität in den Griff kriegen.

©bcnecologia

#

### Nahverkehr attraktiver machen

Barcelona verdrängt bei dem Block-Modell nicht nur einfach Autos aus den Nebenstraßen - das Prinzip ist ganzheitlich. So wurden die Strecken der Fahrradwege von 100 Kilometer auf 200 Kilometer verdoppelt. Jeder Bewohner eines Superblocks soll nicht weiter als 250 Meter zu einer Busstation gehen müssen. Und die Busse selbst sollen in einem Sechs-Minuten-Takt fahren. Außerdem gibt es ein Fahrkartenangebot: Für 40 Euro im Monat können Stadtbewohner in der gesamten Metropolregion den Nahverkehr nutzen.



Parkbänke statt Parkplätze: Barcelona drängt den Autoverkehr zurück.

©Ajuntament de Barcelona

#



Aktuell gibt es sechs Superblocks, in denen bis zu 6000 Menschen wohnen. Insgesamt sind elf in der Planungsphase. Geht es nach Salvador Rueda, Direktor der Behörde für Urbane Ökologie und Chefstrategie der Superblock, könnten es auch über 500 werden, sagte er dem Magazin " [Enorm](#)". Damit würden 70 Prozent der rund 1,6 Millionen Einwohner von Barcelona in einem "Superillas" (katalanisch für Superblock) wohnen - was einer Gezeitenwende gleich kommen würde. Damit würde deutlich die Mehrheit der Menschen in einer Umgebung wohnen, die nicht für den individuellen Autoverkehr gestaltet und funktionalisiert wurde, sondern die sich an die Bedürfnisse der Menschen anpasst.

Diese Zukunftsversion kann man schon heute im Kleinen beobachten, denn die kleinen Straßen der Superblocks laden zur Rückeroberung des urbanen Raums ein: Gemeinschaftliches Turnen auf der Straße, sogar eine Laufbahn gibt es innerhalb eines der Blöcke, Fahrrad fahren ohne Angst vor Autoverkehr, Sitzgruppen mitten auf der Fahrbahn.

#

## **Frühe Entwicklung der Superblocks**

Barcelonas Block-Modell hat eine lange Tradition. Schon 1958 kam der Architekt Oriol Bohigas auf den Gedanken, den Stadtteil Eixample neu zu strukturieren, um neue Mobilitätsideen umzusetzen. Der erste Superblock entstand 1993 in Barcelona, zehn Jahre später kamen zwei weitere dazu. Das erste Zwischenfazit: Der Fußgängeranteil nahm um zehn Prozent zu, der Anteil an Radlern um 30 Prozent, während der Autoverkehr um 26 Prozent sank. 2018 wurde ein weiterer Superblock fertiggestellt.

Die Einführung der Superblocks beim Stadtteil Poble Nou zeigt, dass die Stadt behutsam vorgehen muss: Im ersten Schritt werden die Mobilitätsangebote hochgefahren, die Geschwindigkeit innerhalb des Superblocks zunächst auf 30 km/h reduziert und die Fahrbahnbreite verkleinert. Kleine Bäume wurden in Kübel gepflanzt. Im zweiten Schritt wurde der urbane Raum gestaltet, mit Kinderspielplätzen und Picknick-Bänken. Fassaden wurden begrünt und mit Solaranlagen ausgerüstet. Gab es anfangs noch Gegenwehr gegen die autofreien Blocks, sind die Anwohner von Poble Nou inzwischen sehr zufrieden.

#

## Auto raus aus der Stadt

Klar ist: Barcelona will weniger Individualverkehr und mehr Öffentlichen Nahverkehr, mehr Fahrradfahrer, mehr Fußgänger. Das ist radikal und könnte sich doch zu einem Exportschlager entwickeln. Denn den Wunsch einer autofreien Innenstadt haben auch andere Verwaltungen - und scheuen sich doch vor dem Unmut der Autofahrer.



In den neuen Superblocks in Barcelona gibt es keinen Autoverkehr.  
©Ajuntament de Barcelona

#

Doch nun könnten sie von Barcelona lernen: Zum einen hat die Stadt schon früh angefangen mit der Rückeroberung urbaner Flächen vom Verkehr zu experimentieren und ist somit weiter als manch andere Stadt. Zum anderen zeigt Barcelona, dass ein konsequenter Wille offenbar funktioniert. Zum Jahreswechsel 2020 hat die Stadt ein striktes Verbot für ältere Autos erlassen. Wagen, die vor dem Jahr 2000 gekauft und Diesel, die vor 2006 zugelassen wurden, sind nun in der Stadt verboten. [📌 Ziel der Aktion:](#) Die Zahl der Autos in der Stadt innerhalb von drei Jahren um 125.000 und die Luftverschmutzung innerhalb von vier Jahren um 20 Prozent zu senken.

Bei Verboten sind Kritiker schnell alarmiert. Daher gibt es ein einjähriges Moratorium für Besitzer der nun verbotenen Fahrzeuge. Können sie nachweisen, dass sie weniger als 8000 Euro jährlich verdienen, bleiben sie von Strafen (bis zu 500 Euro pro Fahrt in die Stadt) verschont. Das gilt auch für Lieferwagen.

#