

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	17
		TOP:	18
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	19.01.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Oehler (ASW)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / pö		
Betreff:	"Barcelona Superblock im Stuttgarter Westen erproben" - Antrag Nr. 484/2020 v. 23.11.2020 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) ... vollständiger Betreff siehe unten		

Da aus technischen Gründen der Betreff nicht in ganzer Länge im oberen Feld wiedergegeben werden kann, wird er hier vollständig aufgeführt:

Betreff: **"Barcelona Superblock im Stuttgarter Westen erproben"**
- Antrag Nr. 484/2020 vom 23.11.2020
(Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei)
"Stuttgarter Superblocks: Weniger Verkehr, mehr Spiel- und Lebensraum"
- Antrag Nr. 494/2020 vom 27.11.2020 (SPD)
"Barcelona Superblock - Erfahrungen jetzt gewinnen"
- Antrag Nr. 517/2020 v. 07.12.2020 (90/GRÜNE)
- mündlicher Bericht -

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 15.12.2020, öffentlich, Nr. 503
Ergebnis: Vertagung

Die im Betreff genannten Anträge sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei-anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht.

Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Herr Oehler (ASW) berichtet im Sinne der Präsentation. Zu Folie 9 merkt er ergänzend an, Barcelona starte heute mit einer Hierarchisierung von Straßen, die es in Stuttgart bereits vor 30 Jahren gegeben habe (Tempo 30 zum Schutz von Wohngebieten). Insofern lägen in Stuttgart andere Voraussetzungen vor. Anhand Folie 21 betont er die Wichtigkeit des Parkraummanagements (PRM). Dabei seien die Aspekte der Verdrängung von Fahrzeugen sowie die Erreichbarkeit zu beachten. Man benötige ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept, das über ein Pilotprojekt untersucht werden könne. Bei Folie 22 weist er darauf hin, dass durch ein PRM zwar Pendlerverkehre verdrängt werden könnten, es aber weiterhin eine sehr hohe Auslastung des öffentlichen Raumes gebe. Es bestehe somit eine Konkurrenz zwischen der Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und den Parkmöglichkeiten für die Einwohnerschaft. In Beantwortung der Anträge zeige sich die Verwaltung offen für die Prüfung des Konzeptes (Folie 25). Explizit weist er auf den starken Eingriff in das tägliche Leben der Bewohner*innen hin und empfiehlt eine äußerst umfassende Bürgerbeteiligung. Aufgrund mangelnder personeller Ressourcen stehe das Projekt in Konkurrenz mit anderen Aufgaben. Denkbar sei die Zurückstellung von Maßnahmen aus dem Fußverkehrskonzept.

Wie alle weiteren Rednerinnen und Redner dankt StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) für den Vortrag. Er bestätigt die vielfältigen Problemstellungen, mit denen die Stadt Barcelona konfrontiert sei. Auch in Stuttgart müsse auf überbordenden Autoverkehr, Luftschadstoffe und Hitzewellen planerisch reagiert werden. In Barcelona habe man sich 2016 in der Agenda für nachhaltige Mobilität dafür entschieden, über den gesamten Stadtgrundriss das Konzept der Superblocks auszuweiten. 504 Superblocks sollen in zehn Jahren entstehen. Er betont den überschaubaren Aufwand; Barcelona kalkuliere für diesen Prozess mit Kosten von 38 Mio. Euro, was pro Block 75.000 Euro bedeute. Dadurch könnten Funktionen in den Stadtraum zurückgebracht werden, die durch den Übergang in die autogerechte Stadt verlorengegangen seien. Es entstehe Raum für Begegnung, Begrünung, Sport und Erholung. Planerische Maßgabe sei, von jedem Punkt in Barcelona innerhalb einer Minute Gehzeit einen Platz oder eine Parkanlage zu erreichen; zudem sollen 80 % der Straßenfläche durch Bäume verschattet werden, um der Hitzeproblematik zu begegnen. Die ersten Pilotblocks hätten eine Reduktion des Durchgangsverkehrs um 85 % gezeigt. Dies bedeute einen echten Modal Shift hin zum Umweltverbund und nicht nur eine Verlagerung des Autoverkehrs. Des Weiteren habe sich der Handel belebt und die Lebenserwartung der Einwohner*innen um 200 Tage gesteigert. Durch Superblocks würden 300 vorzeitige Todesfälle pro Jahr durch Lärm, Schadstoffe und Hitzestress verhindert.

Aus Sicht von Stadtplanern werde das Projekt mit großem Interesse begleitet. Viele Städte erprobten, wie das Modell adaptiert und in das jeweilige Verkehrsrecht übertragen werden könne. Als Beispiele nennt er Berlin, München und Wien. Der Stadtrat begrüßt die Initiative des Bezirksbeirates West, der eine große Bereitschaft signalisiere, das Konzept in Stuttgart zu erproben. Bezüglich der Finanzierung verweist er auf "überschaubare Summen". Er gehe davon aus, dass eine Umsetzung möglich sein werde, da zahlreiche andere Projekte aufgrund der Corona-Pandemie nicht gestartet worden seien, und hoffe auf mehrheitliche Zustimmung. Als letzten Aspekt spricht StR Ozasek die Hierarchisierung des Straßennetzes in Stuttgart an, was grundsätzlich positiv sei. Leider seien Anwohnerstraßen aber mit so vielen Parkplätzen wie möglich "vollgepackt" wor-

den. Es habe keine urbane Revitalisierung gegeben. An diesem Punkt setze Barcelona an und wolle einen tiefgreifenden Stadtformationsprozess erreichen, den er sich für Stuttgart ebenfalls wünsche.

Den Hinweis von Herrn Oehler, eine Machbarkeitsstudie sei nicht mehr notwendig, greift StRin Kletzin (SPD) auf. Sie sei der Meinung, dass dieser Begriff neu definiert werden müsse. Dies sei auch am Umgang mit dem IBA-Projekt Leonhardsvorstadt abzulesen, für das zunächst ein anderes Vorgehen vorgesehen war. Eine Machbarkeitsstudie müsse nicht mehr am Anfang eines Projektes stehen. Stattdessen werde zunächst in einer Partizipation die Akzeptanz innerhalb der Bürgerschaft abgefragt. Dies bedeute eine Weiterentwicklung, denn beispielsweise gebe es in Stuttgart Erfahrungen mit Verkehrsberuhigung. Einen zentralen Punkt werde die Frage der Parkierung darstellen. Die Bürger*innen seien es gewohnt, ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum abstellen zu können. Die Chance eines Superblocks sei das planmäßige, stufenmäßige Vorgehen, das für Stuttgart übernommen werden könne. Denkbar seien auch andere architektonische Strukturen als Basis.

StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) stimmt dem Vorschlag zu, ein Verkehrskonzept sowie ein Pilotprojekt zu erarbeiten, ohne eine vorhergehende Machbarkeitsstudie zu erstellen. Die Idee der Superblocks sei in Stuttgart "angekommen" und werde intensiv diskutiert. Es gebe in Stuttgart zwar schon sehr lange die Instrumente PRM, Einbahnstraßensystem und Tempo-30-Zone; man sei aber in diesen Maßnahmen steckengeblieben. Tempo-30-Zonen seien mit Autos überfrachtet und würden weiter durchfahren. Es gebe kaum tatsächlich verkehrsberuhigte Stadtteile. Viele Bürger*innen wünschten sich weniger Autoverkehr in ihrem Viertel, mehr Begrünung und Spielmöglichkeiten für Kinder. Als Beispiel nennt sie die Augustenstraße, durch die viel Verkehr fließe, obwohl ausreichend Parallelstraßen vorhanden seien. Wenn dort die Durchfahrt beschränkt würde, ergebe sich automatisch mehr Radverkehr. Es müsse unbedingt ausprobiert werden, was es bedeute, wenn der Autoverkehr auf die geparkten Fahrzeuge reduziert werde. Abschließend signalisiert sie vehemente Unterstützung für eine schnelle Umsetzung des Vorhabens.

Gegenüber StRin Dr. Lehmann merkt StR Kotz (CDU) an, auch Autos würden von Menschen genutzt, nicht nur Fahrräder. Am Beispiel der Grünflächen erklärt er, nicht alle Städte könnten miteinander verglichen werden. Stuttgart besitze den großen Schatz eines umliegenden Wald- und Weinberggürtels sowie viele kleinflächige Naherholungsecken im Stadtgebiet. Den Ausführungen von Herrn Oehler habe er entnommen, dass das Konzept eines Superblocks auch eine Verlagerung von Verkehr bedeute. Nicht alle Bewohner*innen eines Superblocks verkauften ihr Auto. Aus diesem Grund bedeute es eine spannende Frage, wie ein Bürgerbeteiligungsprozess aufgesetzt werde und wie die Reaktionen speziell der Bürger*innen, die mit den Auswirkungen von Verkehrsverlagerungen konfrontiert werden, ausfielen. Um mehr öffentlichen Raum für die Anwohner*innen zu schaffen, müsse vor allem der stehende Verkehr entfernt werden. Wenn nun das Konzept eines Superblocks im Westen getestet und Stellplätze gestrichen würden, steige der Parkdruck in den umliegenden Straßen. Somit müsse ein Superblock von einer Tiefgarage begleitet werden, die die verdrängten Fahrzeuge aufnehmen könne. Dieses Kriterium müsse in den weiteren Untersuchungen betrachtet werden. Kritisch sieht er den Vorschlag, die Finanzierung aus "ähnlichen" Projekten zu bewerkstelligen. Er schlägt vor, Mittel aus der Parkierungsrücklage dafür zu verwenden. Unter diesen Maßgaben könne er das Vorhaben unterstützen.

Den Äußerungen von StRin Kletzin und StR Kotz kann sich StR Serwani (FDP) vollumfänglich anschließen. Die Akzeptanz der Bewohner*innen der Superblocks müsse unbedingt gegeben sein; es müssten auf jeden Fall Parkmöglichkeiten für Anwohner*innen geschaffen werden. Der Stadtrat plädiert für ein stufenweises Vorgehen und verweist auf die Einführung der Einbahnregelung im Nordbahnhofviertel, die mit Problemen behaftet gewesen sei.

Mehr Freiraum und Grünflächen begrüßt StR Schrade (FW), gibt aber zu bedenken, dass mit einer Verkehrsverlagerung gerechnet werden müsse. Die Situation müsse in einem Superblock neu organisiert werden. Die Durchführung einer Bürgerbeteiligung sei essenziell und könne eventuell auch ein ablehnendes Ergebnis bringen. Des Weiteren plädiert er für Quartiersgaragen, um gewisse Verbesserungen zu erreichen. Unter diesen Aspekten könne er weiteren Untersuchungen zustimmen.

StR Goller (AfD) hält die Städte Stuttgart und Barcelona für nicht vergleichbar. Der Anteil der Grünflächen und die Luftqualitäten divergierten deutlich. Der Stadtteil Eixample sei aus der Not in der Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden und nicht gleichzusetzen mit einer "normalen" europäischen Stadt. Durch die Einrichtung eines Superblocks in Stuttgart werde Verkehr verdrängt und generiere neue Problematiken. Um Fahrzeuge an der Oberfläche zu entfernen, dürfe nicht mit Verboten gearbeitet, sondern müssten Angebote wie Quartiersgaragen geschaffen werden. Niemand dürfe zum Verkauf seines Autos gezwungen werden. Er gibt zu bedenken, dass weniger Autoverkehr dem Einzelhandel schade. Eine Bürgerbeteiligung sei unabdingbar, um der Einwohnerschaft die Vor- und Nachteile eines solchen Konzeptes darzustellen.

Für StRin Köngeter (PULS) ist ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel nur durch die Kombination von Push- und Pull-Faktoren zu erreichen. Verkehrsverlagerungen seien kein Argument, um ein solches Projekt abzulehnen. Parkender Verkehr nehme viel Fläche weg, die für die Bürger*innen anderweitig genutzt werden könne. Zustimmung äußert sie zu einer Bürgerbeteiligung, bei der nicht nur die negativen, sondern auch die positiven Effekte (Kühlungseffekte durch Grünflächen, mehr Aufenthaltsqualität, Spielflächen etc.) erläutert werden müssten. Superblocks böten neue Chancen; eine Umsetzung sei anzustreben.

Zur aktuellen Situation in Stuttgart-West nimmt BV Mellert (West) Stellung und erklärt, der Bezirksbeirat, der sich seit 1,5 Jahren mit der Thematik beschäftige, befürworte grundsätzlich ein solches Vorhaben. Bei der Umsetzung müssten die Bürger*innen sehr früh eingebunden werden. Es fänden derzeit bereits erste Gespräche mit Anwohner*innen statt. Er weist darauf hin, dass dieser Pilotversuch wie jede andere Neuerung Auswirkungen auf umliegende Bereiche haben werde. Die Aussprache habe sämtliche Argumente für und gegen das Vorhaben aufgezeigt, was er außerordentlich begrüße. Nun gehe es darum, die Möglichkeiten einer konkreten Umsetzung zu prüfen. Bezüglich der Finanzierung bevorzuge er freie finanzielle Mittel und nicht die Umschichtung von anderen Projekten, sei aber auch dazu bereit.

StRin Dr. Lehmann regt an, Mittel aus der Maßnahme "Theo autofrei" zu verwenden, die im vergangenen Jahr nicht stattgefunden habe.

In der Frage der Finanzierung fordert StR Ozasek von der Verwaltung mehr Kreativität. Er erwarte einen Vorschlag im Verwaltungsausschuss. Er schlägt vor, die personelle

Betreuung der Universität Stuttgart oder der Hochschule für Technik anzubieten, um die Fachverwaltung zu entlasten.

Laut BM Pätzold ist es nicht "trivial", Gelder umzuschichten oder von Projekten in anderen Stadtbezirken abzuziehen. Eine vorgeschaltete Bürgerbeteiligung sei zwingend notwendig, was in den kommenden Monaten angesichts der Pandemie jedoch nicht umsetzbar sei. Um das Projekt zum Erfolg zu führen, sei ein gewisses Engagement vonseiten der Bürger*innen unabdingbar. Es müsse "Lust" auf das Projekt gemacht werden. Der Vorsitzende schlägt vor, Anfangsgespräche zu führen und dann im Haushalt die notwendigen Mittel bereitzustellen. Die Universität habe das Thema zwar vorgestellt, sei aber auch nicht frei in der Nutzung von Personal und finanziellen Mitteln.

An BV Mellert richtet StR Goller die Frage, welche Ansätze es für den Einzelhandel gebe und welche anderen Projekte eventuell zurückgestellt würden, um die Finanzierung zu sichern.

BM Mellert erklärt, es habe bereits Gespräche mit Einzelhändlern und -händlerinnen im betreffenden Gebiet gegeben. Die Akzeptanz für das Projekt sei sehr groß, da sich die Geschäftsleute eine Verbesserung der Situation erwarteten. Flächendeckende Untersuchungen habe es noch nicht gegeben, was den Bezirksbeirat ohnehin überfordere. Er hoffe auf einen baldigen Eintritt in eine Pilotphase, um festzustellen, ob eine Umsetzung möglich sei.

Die Anzahl von Stellplätzen in Stadtgebieten allgemein spricht Herr Oehler an. Je urbaner und dichter die Strukturen seien, desto weniger Stellplätze seien vorhanden. Insofern seien Barcelona und der Stuttgarter Westen durchaus vergleichbar. In den letzten 30 Jahren sei es in Stuttgart nicht darum gegangen, Parkplätze wegzunehmen, sondern Wohnquartiere zu beruhigen und Durchgangsverkehr zu reduzieren. Mit einer Beteiligung von Universität oder Hochschule rechne er nicht. Er schlägt vor, in den Prozess einzusteigen und die Möglichkeiten der Finanzierung nochmals zu prüfen. Bei einer Beteiligung müssten alle Betroffenen und nicht nur die Befürworter*innen einbezogen werden. Er sagt zu, dass die Verwaltung Kontakt mit dem Bezirk aufbaut und das Beteiligungsformat in Gang gesetzt wird.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 3. Referat T
Tiefbauamt (2)
 4. BV West
 5. Stadtkämmerei (2)
 6. Rechnungsprüfungsamt
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS