



15.5.2023

Pressemitteilung: PULS fordert Nachbesserungen bei dem geplanten Superblock in S-West

Liebe Medienschaffende,

Hand aufs Herz: Würden Sie Ihre Kinder auf einer Straße spielen lassen, auf der Autos mit 30 km/h unterwegs sind? Oder sich darauf mit benachbarten Familien nachmittags zum Picknick treffen? Wohl kaum. Aber bei der Planung des Superblocks in der Augustenstraße werden – wie so oft in Stuttgart – derzeit mal wieder halbe Sachen gemacht. Ohne eine Begrenzung auf Schrittgeschwindigkeit wird die Stadt das zentrale Ziel eines Superblocks, öffentliche Verkehrsflächen zu demokratisieren und als sozialen Raum für Anwohner*innen und die Stadtgesellschaft nutzbar zu machen, eindeutig verfehlen. Als Fraktionsgemeinschaft PULS stellt sich uns daher die Frage, wie wir die Bürger*innen von der Sinnhaftigkeit und den Chancen eines solchen Verkehrsversuchs (mit Modellcharakter für andere Stadtbezirke) überzeugen wollen, wenn die Umsetzung derart inkonsequent und halbherzig erfolgt.

Da wir in der Planung einen dringenden Nachbesserungsbedarf sehen, haben wir als PULS mehrere Änderungen beantragt, um dem Konzept eines Superblocks zumindest etwas gerechter zu werden. So fordern wir neben einer Begrenzung auf Schrittgeschwindigkeit auch ein – bislang fehlendes – Verschattungskonzept, um die Aufenthaltsqualität gerade in den heißen Sommermonaten zu steigern und z.B. mit farbenfrohen Sonnensegeln optisch für ein stilbildendes Element mit Wiedererkennungswert zu sorgen. Des Weiteren sollen frei zugängliche Spielboxen für Kinder zu einer Belebung der Verkehrsflächen beitragen, die somit erkennbarer in einen öffentlichen Raum verwandelt werden.

„Die Demokratisierung des öffentlichen Raums gelingt so nicht“

„Für die Akzeptanz des Superblocks mag es wichtig sein, dass nicht von heute auf morgen alle Autos verbannt werden“, sagt PULS-Stadträtin Deborah Köngeter (Die Stadtisten). „Wenn allerdings so viele Autos verbleiben, dass kein deutlicher Mehrwert entstehen kann, wird das lediglich zum Ergebnis führen, dass die Menschen lange nach Parkplätzen suchen mussten – aber nicht dazu, dass sie ihre Nachbarn auf der Straße getroffen haben oder die Kinder auf der Straße Laufrad fahren konnten und Federball spielten. Raum für Menschen und Raum für Klimaanpassung gewinnen wir

nur, wenn andere Räume dafür freigemacht werden.“

Ebenso sieht es PULS-Stadtrat Christoph Ozasek, der bereits 2019 einen ersten Antrag für eine modellhafte Umsetzung des Barcelona Superblocks in den Gemeinderat einbrachte: „Die Verkehrsplanung will den Autonutzenden möglichst nichts wegnehmen. Die Demokratisierung des öffentlichen Raums gelingt so nicht“, so Ozasek.

Barcelona macht vor, wie es richtig geht

Klar ist: Um das große Potenzial eines Superblocks zu entfalten, müssen wir uns an der seit Jahren gelebten Praxis in Barcelona orientieren. Mit dem Modell „Barcelona Superblock“ verbannt Barcelona Autos mit einem genialen Konzept aus der Innenstadt: Statt Autolärm sind auf den Straßen spielende Kinder und Jugendliche zu hören. Eltern sitzen auf Bänken und genießen die Sonne, reden miteinander. Ausgehend vom „Urban Mobility Plan of Barcelona“ mit seinem „Superblock“-Konzept wurden einige Stadtviertel radikal autofrei gemacht. Kreuzungen und Straßen sind nun eine Begegnungsstätte für Anwohner und Passanten. Der Verkehr wird um den Superblock herumgeleitet. Im Inneren gilt Tempo 10, Fußgänger*innen und Radfahrende haben Vorrang. Anwohner und Lieferanten können mit Pkw oder Lieferfahrzeugen durch die Blöcke fahren, der übrige Verkehr bleibt draußen. Autofahrende können nicht durch den ganzen Block fahren, sondern immer nur um einzelne Teilblöcke. Und sie können immer nur links abbiegen. Die frei gewordenen Flächen – wie ehemalige Kreuzungen – sind nun Spielplätze oder Fußballfelder. Statt großer Straßen sollen bei den Superblöcken Fahrrad- und Fußwege ausgebaut werden. Dadurch fällt es Anwohnern leichter, auf ihr Auto zu verzichten. Experten sehen in diesem Konzept ausschließlich Vorteile und ziehen es als Referenzprojekt für innovative Quartiersentwicklung heran.

Wir finden: Es wäre mehr als bedauernd, wenn die Stadt Stuttgart schon beim ersten Modellversuch – dem weitere folgen sollen – mit einer derart inkonsequenten Umsetzung die große Chance verspielt, die Bürger*innen von diesem sinnvollen und die Lebensqualität aller steigernden Konzept zu überzeugen.

Über eine Berichterstattung oder ein Aufgreifen unseres in dieser Mail angehängten Antrags auf Ihren Kanälen würden wir uns sehr freuen und stehen für Rückfragen selbstverständlich gerne zur Verfügung!

Herzlich
Frank Rudkoffsky

Kontakt:

Deborah Köngeter
Christoph Ozasek

deborah.koengeter@stuttgart.de
christoph.ozasek@stuttgart.de

0177 / 889 12 81
0151 167 438 39

Oder natürlich gerne in unserer Geschäftsstelle – wir freuen uns.