



STELLUNGNAHME zum Antrag	Vorlage Nr.:	2020/0208
Die LINKE-Gemeinderatsfraktion	Verantwortlich:	Dez. 6
Erstellung eines Karlsruher "Superblock"-Konzepts nach dem Modell von Barcelona		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	30.06.2020	16	x	

Kurzfassung

In Karlsruhe wurden bereits in der Vergangenheit und werden auch zukünftig einzelne Elemente der "Superblöcke" umgesetzt.

Ein isoliertes "Superblock"-Konzept ist allerdings wegen der unterschiedlichen Stadtstrukturen und Ausgangslagen nicht vorgesehen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeinsparungen)	
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>				
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/>				
Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:				
<input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu				
IQ-relevant	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja
				Korridor Thema: durchgeführt am abgestimmt mit

Das "Superblock"-Konzept aus Barcelona ist der Verwaltung bekannt. Durch die Mitgliedschaft beim internationalen Städtenetzwerk EUROCITIES befindet sich die Verwaltung im stetigen Austausch mit dem Fachkollegium aus über 140 europäischen Großstädten. Das letzte Mobility-Forum von EUROCITIES wurde letztes Jahr mit großem Erfolg in Karlsruhe veranstaltet.

Das "Superblock"-Konzept wurde in Barcelona als ein Teilelement eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans beschlossen und wird seitdem in einzelnen Quartieren getestet. Durch die dortige Blockstruktur mit schachbrettartig angelegtem Straßennetz wird das Konzept genutzt, um einzelne Stadtquartiere mit geeigneter Umfeldnutzung zu verkehrsberuhigen und den gewonnenen Raum einer erhöhten Aufenthaltsqualität zuzuführen. Der Autoverkehr wird auf dem umliegenden Straßennetz gebündelt. Der Erfolg dieses Konzepts ist stadtwweit daher in hohem Maß davon abhängig, inwieweit es gelingt, den Autobesitz insgesamt zu reduzieren und den Modal Split in Richtung umfeld- und umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verändern.

Im Gegensatz zu den Strukturen in Barcelona ist in Karlsruhe kein kleinräumiges schachbrettartiges Hauptstraßennetz vorhanden, das für ein gleichartiges Konzept geeignet wäre. In Karlsruhe ist das Straßennetz bereits seit Jahrzehnten so weit hierarchisiert, dass in den Wohngebieten - auch in der Südstadt - grundsätzlich Tempo-30-Zonen eingerichtet wurden und der Durchgangsverkehr auf den Achsen Ruppurrer- und Ettlinger Straße gebündelt wird. Am Werderplatz ist die Durchfahrt bereits heute unterbunden und die Querschnitte der inneren Quartiersstraßen erlauben im Gegensatz zu den breit dimensionierten ehemaligen Hauptverkehrsstraßen in Barcelona auch keine großflächigen Umnutzungen. Ebenso sind geringere Zonengeschwindigkeiten als Tempo 30 in Deutschland strikten Einsatzkriterien im Straßenverkehrsrecht unterworfen.

Insofern - und das ist auch die Einschätzung der meisten kommentierenden Experten - sind "Superblöcke" kein Allheilmittel. Es muss geschaut werden, was situationsbedingt Sinn ergibt und integrierte Lösungen andenken. Dabei sollten die unterschiedlichen Ansätze wahrgenommen und geschaut werden, wie man sie zu einem verkehrsmittelübergreifenden Konzept verbinden kann. In diesem Sinne werden in Karlsruhe auch einzelne Elemente der "Superblöcke" bereits genutzt, so z.B. die verkehrsberuhigten Quartiersstrukturen mit Konzentration der Parkierung am Quartierseingang (auf Höhe des ÖPNV) bei der Konzeption zum nachhaltig mobilen Stadtteil "Zukunft Nord". Die Verwaltung wird auch zukünftig davon Gebrauch machen, ein reines "Superblock"-Konzept ist aus den genannten Gründen aber nicht vorgesehen.