



Niederschrift

38. Plenarsitzung des Gemeinderates
26. April 2022, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

16.

Punkt 16 der Tagesordnung: IQ Leitprojekt Öffentlicher Raum und Mobilität, Reallabore
Vorlage: 2022/0123

Punkt 16.1 der Tagesordnung: Reallabor – Nördliche Karlstraße verlängern
Antrag: CDU
Vorlage: 2022/0123/1

Beschluss:

Der Planungsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und der Gemeinderat stimmt zu.

Abstimmungsergebnis:

Verwaltungsvorlage: Mehrheitliche Zustimmung (36 JA-Stimmen, 2 Nein-Stimmen)
Antrag CDU: Keine Abstimmung

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 16 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Planungsausschuss am 7. April 2022.

Da gibt es auch einen Antrag der CDU-Fraktion dazu, und wir haben eine neue Beschlussvorlage aufgelegt, die aber, glaube ich, den Aspekt schon jetzt aufnimmt, so, wie er auch ursprünglich mündlich mal zugesagt war.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Wir freuen uns, dass diese geplanten Reallabore in der Karlstraße und dem Passagehof jetzt in diesem Sommer endlich stattfinden können, nachdem sie ja eigentlich auch schon früher geplant waren. Gerade die Transformation der nördlichen Karlstraße greift eigentlich ziemlich konkret einen Antrag von uns GRÜNEN aus dem Sommer 2019 auf, wo wir eben genau eine Umgestaltung dieses öffentlichen Raums gefordert hatten. Es ist wirklich an der Zeit, dass die Fußgängerzone den Sprung über die Karlstraße hinüber schafft, denn so können Europaplatz und die Kaiserstraße, sowie auch Ludwigsplatz und Stephanplatz endlich attraktiver miteinander verknüpft werden. Wir hoffen deshalb, dass mit diesem Reallabor nun der Stein ins Rollen gebracht wird und wir für die Zukunft der Innenstadt daraus eben auch etwas mitnehmen können. Eine attraktive Gestaltung und Nutzung des Passagehofs ist ebenfalls

überfällig. Hier werden wir sicher erleben können, wie viel wertvoller man den öffentlichen Raum nutzen kann, wenn man diesen aus der Perspektive der Fußgänger*innen denkt und wahrnimmt. The Human Scale City ist ja quasi auch der Leitspruch von Jan Gehl, dessen Büro wir beauftragt haben, dieses Projekt ÖRMI hier in Karlsruhe mit umzusetzen, und genau das eigentlich sind diese Felder, wo wir auch erleben, was es dann in der Realität bedeutet.

Das bedeutet aber zum Beispiel auch, und das sage ich als leidenschaftlicher Radfahrer, dass gerade die Plätze und Höfe in der Innenstadt zwar gut erreicht werden müssen mit dem Rad, dass dort Abstellmöglichkeiten geschaffen werden müssen, aber dass das eben keine Strecken für den schnellen Durchgangsverkehr sind. Diese Diskussion gab es ja jetzt im Passagehof, und das ist auch in der aktualisierten Vorlage noch mal aufgegriffen worden. Anders verhält es sich aber dann doch ein bisschen mit der Karlstraße, denn diese ist auch seit dem alten Radverkehrskonzept von 2005 als Hauptradroute definiert in Nordsüdrichtung. Hier wünschen wir uns schon auch, dass mit dem Reallabor da ein Lösungsvorschlag geliefert wird, wie denn hier eine Radwegeverbindung, die bis heute nicht existiert, dann umgesetzt werden kann. Es ist gut, dass die Verwaltung mit der aktualisierten Vorlage jetzt auch die Wünsche der Anleger berücksichtigt hat, beispielsweise einen längeren Zeitraum für den Lieferverkehr und eben auch die Verlängerung des Zeitraums der Reallabore. Somit hat sich wahrscheinlich auch der CDU-Antrag in diesem Punkt erledigt. Allerdings ist noch ein kleiner Punkt drin auch neu hinzugekommen, und zwar die Freigabe dieser beiden Räume, Reallabore für den Anliegerverkehr. Das war in der ursprünglichen Vorlage noch nicht drin enthalten, und da wird es sicher schwierig zu überprüfen, wer denn Anlieger ist und wer nicht. Deswegen sollte auf jeden Fall mit physischen Barrieren komplett gearbeitet werden, dass diese Räume eben nur erreicht, aber nicht durchfahren werden können, denn das Ordnungsamt wäre wahrscheinlich nicht personell in der Lage, diese Räume dann auch noch zu überwachen. Das erleben wir tagtäglich in der Kaiserstraße, wo es eben leider auch heute schon nicht funktioniert. Alles in allem freuen wir uns auf die Ergebnisse der Reallabore, auf die Begleitung durch die Hochschule Karlsruhe und der beauftragten Planungsbüros und sind auf den Sommer gespannt.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Schon unser Änderungsantrag hat ja signalisiert, dass wir mit dieser Vorgehensweise, die ja bundesrepublikweit eigentlich auch jetzt üblich ist für solche Probleme, dass wir mit dieser Vorgehensweise einverstanden sind. Wir lassen das gerne jetzt mal auch wirklich in real prüfen und haben ja zur Kenntnis genommen, dass auch die Verwaltung eine Verlängerung dieser Testzeit zustimmt. Das soll kein Ergebnis vorwegnehmen, Herr Kollege Löffler. Nach dem Reallabor müssen wir erst mal analysieren und dann eventuell alles wieder zurückbauen. Das muss uns auch klar sein. Wichtig ist nämlich, dass wir gesicherte Erkenntnisse bekommen, dass dieser Weg der richtige ist, und unter Umständen müssen wir auch noch mal verlängern. Das weiß ich gar nicht. Wenn ich übersehe, dass beispielsweise in Mannheim ein Reallabor ein Jahr geht und wir jetzt hier um Wochen uns ringen und in Mannheim dieses Jahr um ein Jahr verlängert wird, dann ist es schon möglicherweise zu kurz gesprungen, wie wir da an die Sache gehen. Wesentlich ist, dass die Anlieger mitbeteiligt werden, dass wir ein Monitoring bekommen, nicht nur eine Bewertung von irgendwelchen Sachverständigen, die ich hochschätze, aber auch ein Monitoring darüber bekommen, was die Anlieger und die Geschäftsleute, die ja dort auch Erfolg haben sollen, was die uns zurückspiegeln.

Ich hoffe, dass es der Verwaltung gelingt, die Baumaßnahmen im Passagehof soweit einzuschränken, zusammen natürlich mit den betroffenen Eigentümern, dass dort wirklich das umgesetzt werden kann, was wir uns da vorstellen an Beruhigung. Da müssen auch die Fahrradfahrer übrigens mitmachen. Also, wie es in der Vorlage heißt, die Fahrräder müssen in reduzierter

Geschwindigkeit fahren. Können die nicht auch mal absteigen, wenn es darum geht, hier in diesem Bereich eine Beruhigung einzuführen? Also, diese absolute Priorität der Schnelligkeit und Zügigkeit des Fahrradverkehrs müssen wir nicht überall hochhalten, zumal wir so, so, so viele andere Alternativen haben. Also, von daher bitte ich das noch einmal zu relativieren. Was die Haltestellenverlegungssituation angeht, will ich mich hier gar nicht verbreiten. Da verweist die CDU-Fraktion uneingeschränkt auf die Stellungnahme des Bürgervereins Stadt-Mitte.

Stadtrat Zeh (SPD): Endlich kommt das IQ-Projekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt ÖRMI tatsächlich auch mal zur praktischen Umsetzung, da doch durch Corona bedingt in den letzten beiden Jahren da nicht viel für die Öffentlichkeit gelaufen ist. Wir beschließen gleich zwei Reallabore, die sicherlich unterschiedliche Ansätze haben, aber es ist halt ein Spannungsfeld zwischen Fußgängern, Aufenthaltsqualität, Radfahrern, Autofahrern, Parken, Anlieferung und so weiter, was irgendwo gelöst werden muss.

Die SPD-Fraktion ist sehr optimistisch, dass es im Passagehof tatsächlich eine neue Aufenthaltsqualität geben kann. Es bietet genügend Raum. Es geht auf Kosten von ein paar Parkflächen, das ist ganz klar, aber es muss einmal mehr Grün reinkommen, könnte natürlich immer wenn es tatsächlich dauerhaft umgestaltet wird, auch mehr Wasser sein. Auch was notwendig ist, ist natürlich dauerhaft Spielplätze zu schaffen. Die fehlen ja in der Innenstadt, der nächste wäre dann Kirchplatz Sankt Stephan. Ansonsten ist am Europaplatz nichts drum herum. Daher glaube ich, dass hier eine wirkliche Aufenthaltsqualität im Passagehof tatsächlich auch geschaffen werden kann. Es bietet ja mit dem Jazzclub und der Kinemathek, kommunalem Kino, auf der einen Seite Kultureinrichtung. Es ist auch viel Gastronomie.

Spannender wird das Ergebnis, und die Frage ist natürlich auch, wie Ergebnis dann gemessen wird, mit dem Reallabor Karlstraße. Man sieht natürlich, viele Fußgänger wollen vom Europaplatz in die Kaiserstraße oder auch etwas südlicher, Waldstraße, sieht man, wie viel Radfahrer auch hier queren, um in der Waldstraße dann weiter in Richtung Sophienstraße zu gehen. Sicherlich, und das wird das Spannende sein, wo gehen die Radfahrer hin, und deshalb haben wir ja im Planungsausschuss auch darauf gedrängt, dass nicht nur in den Sommerferien dieses Reallabor stattfinden kann, sondern jetzt wie die Verwaltung vorschlägt, tatsächlich bis in den Oktober rein, weil natürlich die Schulen, Bismarck-Gymnasium sage ich jetzt mal, oder die Hochschule für Wirtschaft und Technik ganz im Norden natürlich sehr viel Radfahrverkehr in dieser Nordsüdachse haben. Auch Autofahrer fahren hier noch, das ist eine der Nordsüdachsen über die Kaiserstraße auch für Autofahrer demnächst, und deshalb ist natürlich die Frage nach einem Anliegerverkehr tatsächlich wichtig. Es hat auch viele Geschäfte, ich sage jetzt mal, der neue Saturn ist da ja an der Ecke, mit komplexem Anlieferungsverkehr.

Die Frage, wie das Reallabor dann tatsächlich ausgeht, die ist spannend und natürlich auch, kann die Breite so eingeschränkt werden, dass dort die Straßenbahnhaltestelle in die Mitte geht, muss auch beantwortet werden. Unsere Verkehrsexperten meinen ja, die Radfahrer würden so eine Zickzacklinie über die Douglasstraße dann als Radroute fahren. Ich bin mal wirklich gespannt, ob das so da ist. Die Vorlage sieht auch vor, dass natürlich Taxifahrer oder auch Stellplätze für Menschen mit Behinderung berücksichtigt werden. Auch das ist natürlich ein wichtiger Input. Wir unterstützen die beiden Reallabore.

Stadtrat Cramer (KAL/Die PARTEI): Ich möchte nur etwas zum Passagehof sagen. Meine Fraktion möchte hier eine absolute Lanze für die Fußgänger brechen, und zwar sind wir der Meinung,

dass im Passagehof Fahrräder, also Fahrradfahrer, absteigen müssen. Wir akzeptieren nicht, dass auch der Passagehof sozusagen als Fahrradstrecke genutzt werden darf, sondern wir erwarten, dass der Passagehof und letztendlich wäre es da natürlich konsequent, auch in der Passage selber, in der Kaiserpassage selber, dass dort Radfahrer absteigen und in manierlicher Form ihr Fahrrad schieben.

Stadtrat Høyem (FDP): Ich war letzte Woche in meiner Heimatstadt Kopenhagen, und dann habe ich ein Bier auf dem Rathausplatz getrunken und dann habe ich ein bisschen überlegt, was Herr Professor Gehl für die Entwicklung Kopenhagens bedeutet hat, weil als junger Mann war ich Taxifahrer in Kopenhagen und habe so die Stadt richtig gesehen und bemerkt und Gehl, Herr Professor Gehl, hat eine große Entwicklung für unser Kopenhagen durchgesetzt. Dann habe ich gleichzeitig gedacht, warum irritierten eigentlich meine GRÜNE Kollegen mich so sehr hier im Gemeinderat, weil die wollen doch etwas, was wir in Kopenhagen erreicht haben, und dann habe ich gedacht, das ist wunderbar, dass Herr Gehl jetzt auch einen Einfluss hier in Karlsruhe bekommt. Dann habe ich noch einmal überlegt, Herr Löffler, warum Sie und Ihre GRÜNEN Kollegen so oft eigentlich erreichen wollen, was wir in Kopenhagen erreicht haben, und trotzdem irritieren Sie mich ganz oft in unserer Debatte. Dann habe ich die Lösung gefunden. Das ist, weil wir kein Reallabor durchgeführt haben, weil oft sind GRÜNE Ideen in diesem Rathaus Schreibtischideen, Ideen mit Autohass und Schreibtischideen, aber das Reallabor ist die Möglichkeit, für GRÜNE Ideen sich in der Realität zu beweisen, konfrontiert zu werden mit der Realität und konfrontiert zu werden mit den Bürgervereinen, was man dort meint. Deshalb freue ich mich über diesen Reallaborversuch.

Am Ende wird klar die Entscheidung hier getroffen, im Gemeinderat, dieses ist nur ein Versuch, aber es ist eine Möglichkeit, dass sogar ich mit GRÜNEN Ideen mich versöhnen kann, wenn diese GRÜNEN Ideen mit der Realität konfrontiert werden und nicht nur Schreibtischideen werden. Deshalb denke ich, dass dieser Passagehof sehr gut wird. Es ist selbstverständlich, was sowohl Herr Cramer als auch Herr Pfannkuch gesagt haben, das Radfahrerverbot soll dort sein. Das ist es auch in Kopenhagen. Im Passagehof wollen wir, klar, nicht Radfahrern erlauben dort zu fahren. Wir stimmen diesem Reallabor zu, weil es wirklich eine Prüfung mit Realität wird, und das ist gut und gesund, und dann kommt es hier zurück, und dann können wir im Gemeinderat darüber abstimmen. Eine autofreie Innenstadt ist nicht unser Traum, und das ist ganz bestimmt auch nicht die Realität in meiner Heimatstadt Kopenhagen, aber dass Herr Gehl einen Einfluss sowohl in Kopenhagen als auch in Karlsruhe hat, das freut mich.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Lieber Herr Kollege Høyem, ich glaube, da liegt ein kleines Missverständnis. Dieses Reallabor ist ein Euphemismus. Da wird etwas eingeführt, was dann weiterbetrieben werden soll. Es ist nicht vorgesehen, das Reallabor dann noch mal zurückzubauen. Das hat ja Herr Pfannkuch auch gesagt. Eventuell müssen wir das alles wieder zurückbauen. Das heißt, es ist jetzt schon klar, dass wir nicht, dass der Gemeinderat nicht davon ausgeht, dass da irgendetwas zurückgebaut wird. Das heißt, de facto wird mit der Einrichtung dieses Reallabors die Karlstraße für die Autofahrer dichtgemacht, und deswegen stimmen wir dagegen, denn das war eins der Argumente, mit dem überhaupt die Kombilösung damals durchgesetzt wurde. Wir haben in Karlsruhe sehr wenige Nordsüd-Durchfahrmöglichkeiten, und eins der Argumente für die Kombilösung war, dass eben diese Durchfahrmöglichkeit in Nordsüdrichtung dann besser funktioniert. Wenn wir jetzt, nachdem wir das alles für viel Geld gebaut haben, diese Durchfahrmöglichkeit Karlstraße, übrigens genau entgegen den Interessen des Bürgervereins Innenstadt, abschaffen, dann haben wir praktisch den Bürgern wirklich was vorgemacht, denn das

war ein Argument dafür, dass die Kombilösung überhaupt eine Mehrheit gefunden hat. Ich frage mich schon, wieso überhaupt die Bürgervereine gehört werden in den Vorberatungen, wenn dann am Ende völlig egal ist, was sie dazu sagen. Der Bürgerverein Innenstadt hat darauf hingewiesen, dass die jetzige Regelung, dass nur in eine Richtung die Karlstraße durchfahren wird, schon ein Kompromiss ist, und jetzt soll sie gar nicht mehr durchfahren werden können. Das ist wirklich nicht nachzuvollziehen.

Wir haben in der nicht-öffentlichen Beratung im Vorfeld, und ich darf sagen, was wir selber gesagt haben, neun Gründe genannt, weshalb die Karlstraße Durchgangsverkehr weiterhin beherbergen kann, weshalb die Kfzler weiterfahren können, denn das Argument, die Straßenbahn könnte dann auf dem Europaplatz nicht anhalten, ist definitiv falsch. Wenn man die Straßenbahnhaltestelle bis in die Kurve hinein auslegt, dann kommt man zurecht, ohne dass man in der Karlstraße eine Straßenbahnhaltestelle einrichten muss. Diese Einrichtung der Straßenbahnhaltestelle ist ja der ursprüngliche Grund dafür gewesen, dass es hieß, man müsste die Karlstraße dichtmachen. Wir haben noch viele weitere Gründe genannt. Es ist nicht erforderlich, die Karlstraße für den Individualverkehr, für den motorisierten Individualverkehr zu schließen. Deswegen sollte das auch nicht in einem Reallabor gemacht werden. Wir stimmen dagegen.

Stadtrat Bimmerle (DIE LINKE.): Also, erst mal ist es zu begrüßen, und es ist ein guter Moment oder ein wichtiger Moment, dass wir in die praktische Umsetzung kommen. Da diskutieren wir ja schon lange drüber, wie eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes aussehen könnte, und es ist, glaube ich, immer schön, wenn man sieht, dass wir von diesen abstrakten Diskussionen, wie könnte es sich auswirken, tatsächlich zu einem nachweisbaren Effekt vielleicht führen, worauf wir dann basierend unsere Entscheidung treffen.

Das ist doch etwas, dem ich widersprechen möchte. Niemand sagt, dass es unbedingt so kommen muss. Nur haben wir natürlich einzelne Erwartungen daran, und meine Erwartung ist, dass wir einen positiven Effekt sehen werden beim Passagehof und bei der Karlstraße an der Stelle. Was ich auch ehrlich gesagt nicht ganz nachvollziehen kann, ist dieses Schattenboxen mit dem Radverkehr. Als Anwohner beim Passagehof muss ich feststellen, dass ich bisher nie eine schlechte Aufenthaltsqualität durch zu viele Radfahrer wahrgenommen hätte, sondern das hatte ganz andere Gründe, und da freut es mich besonders, dass wir im Passagehof hier etwas machen, weil es, glaube ich, eine wunderbare Lage ist mit sehr viel Potenzial, was wir dazu erschließen und vielleicht auch mit relativ wenig Aufwand einen schönen, sogar, einen Zufluchtsort in der Stadt schaffen können, eine Wohlfühloase. Das ist das, worum es auch geht in der Umgestaltung des öffentlichen Raumes, und das hat auch nichts damit zu tun, dass es um Autohass geht oder um blind zu sagen, das Auto ist dran schuld, sondern es geht darum, wie können wir gerechten öffentlichen Raum verteilen und ich glaube, da haben wir mit dem Herrn Gehl auch einen guten Ansprechpartner, und es ist allen, glaube ich, ganz klar, dass es keine einfache Lösung gibt für die Umgestaltung des öffentlichen Raumes, aber es ist gut, dass wir damit anfangen.

Etwas, was mich ein bisschen besorgt hat, war oder ist tatsächlich die Länge dieses Projektes. Wir werden sehen, ob das ausreicht und genügend wissenschaftliche Erfahrung jetzt zu sammeln daraus, das werden wir dann im Laufe des Projektes sehen oder nach der Evaluation, ob das ausreicht, wenn wir noch ein zusätzliches Projekt brauchen oder eine Erweiterung des Projektes, um mehr Erkenntnisse zu sammeln. Letztendlich freuen wir uns darauf, als Fraktion da

erste Ergebnisse zu sehen und einen ersten Eindruck mitzubekommen, wie vielleicht eine autofreie Stadt oder eine teilweise autofreie Stadt aussehen könnte.

Der Vorsitzende: Also, Sie reden ja beide schon über Ihre Wunschergebnisse. Jetzt lassen wir es doch so stehen, und dann gucken wir, was am Ende rauskommt.

Stadtrat Wenzel (FW|FÜR): Ich will Ihr letztes Wort, Herr Oberbürgermeister, aufgreifen. Ich hoffe, dass dann am Ende dieses Prozesses es auch tatsächlich ergebnisoffen ist, denn wir haben hier nämlich zwei Projekte. Die Karlstraße, soweit ich mich jetzt erinnern kann, ist die einzige Nordsüdquerung zwischen der Adlerstraße und dem Kaiserplatz. Es gibt sonst keine Querung und das wird natürlich sehr, sehr spannend. Wir sind natürlich dafür, dass wir es testen werden, aber wir sind auch dafür, dass wir dann auch wissen, welches Ergebnis welche Auswirkungen letztendlich hat, denn es kann auch das Ergebnis haben, und das befürchte ich, dass der Zurückbau des Autoverkehrs an dieser Stelle, so wie es der Bürgerverein befürchtet, nicht kommen darf. Also, deshalb nehme ich Ihr Wort ernst, es soll ergebnisoffen sein, und wir müssen natürlich dann auch wissen, nach welchen Gesichtspunkten wir dann entsprechend handeln. Das muss hier dem Gemeinderat vorgelegt werden und nicht Nägel mit Köpfen gemacht werden.

Das zweite Reallabor, wo ja Anwohner Herr Bimmerle ist, ist der Passagehof. Das ist da eine ganz andere Hausnummer, und da haben wir auch, und zumindest ich, die Einbringung, dass das radverkehrsfrei sein soll, im Planungsausschuss ja auch beraten, und ich denke, das ist auch ein ganz wichtiges Argument, denn die Änderung, die wir ja vorliegen haben, sagt, und das halte ich für nicht realisierbar, mit reduzierter Geschwindigkeit. Dann ist es besser, so, wie es Kollege Cramer es fordert und auch die FDP, absitzen und schieben. Es ist noch niemand einen Zacken aus der Krone gefallen, wenn man das Fahrrad ein paar Meter schiebt, und ich denke, das ist auch dann ein Gewinn für das Reallabor im Passagehof. Denn es soll dort ja gesehen werden, dass es viel für Fußgänger macht. Das andere Gute, was ich gesehen habe, die Forderung, die Anlieferungszeiten im Passagehof auf 14:00 Uhr zu verlängern, da sollten wir in der Stadt auch überlegen, ob man das nicht in Zukunft auch an anderen Stellen macht. Es ist nämlich tatsächlich so, bis 11:00 Uhr ist es für den Fuhrverkehr, der von auswärts kommt, manchmal fast unmöglich. Alles in allem sehen wir das als ein sehr spannendes Projekt, was auf uns zukommt. Wir sind auch für alles offen, was dann folgen wird, und jetzt schon draus schließen, dass Wünsche erfüllt werden, halte ich viel zu früh.

Stadtrat Müller (CDU): Lassen Sie mich vielleicht diesbezüglich noch mal ergänzen für die CDU-Fraktion, das, auch was mein Kollege Herr Pfannkuch schon mal angeführt hat. Ja, wir müssen tatsächlich darüber nachdenken, und da mache ich dann schon den Schulterchluss zu dem, was gesagt wurde, zum Reallabor im Passagehof, dass wir klar nicht immer den Vorrang vor allem den Fahrradfahrern hier einräumen, sondern die Verkehrsarten vom schwächsten Verkehrsteilnehmer, nämlich dem Fußgänger her denken müssen, und hier bietet sich eben genau dieses Reallabor im Passagehof an. Deswegen plädieren wir genauso wie die Vorredner auch, dass wir darauf drängen, in diesem Reallabor dann auch umzusetzen, dass die Fahrradfahrer eben dann auch absteigen und sich sozusagen gleichsetzen mit dem schwächsten Verkehrsteilnehmer, dem Fußgänger, in einem Areal, in einer Zone, die letztendlich auch prädestiniert ist, als Fußgänger dort zu weilen bzw. dort zu funktionieren und zu beschreiten.

Der Vorsitzende: Ja, vielen Dank. Ich mache Ihnen den Vorschlag an dieser Stelle, dass wir, weil es steht im Text drin, dass dort Fahrradabstellplätze gebaut werden sollen, die von beiden Seiten mit reduzierter Geschwindigkeit angefahren werden und dass wir Ihnen jetzt hier zusagen, dass wir versuchen es so zu konstruieren, dass es keine Durchfahrtsstraße für Radfahrer wird und dass die Fahrradabstellflächen, die brauchen sie dort nämlich, denn es kommen ja Leute mit dem Fahrrad, dass die so konstruiert sind, dass man sie möglichst direkt nach der Einfahrt dann auch dort erreicht. Sollten wir feststellen, dass dann zu schnell gefahren wird, Herr Müller, oder rücksichtslos gefahren wird, dann behalten wir uns vor, dass wir dann entsprechende Vorgaben machen. Vielleicht kommen wir auch zu dem Ergebnis, weil die Fahrradabstellflächen, ich habe jetzt im Moment keine Idee, wo die genau sind, aber vielleicht kommen wir auch zu dem Ergebnis, dass man sofort diese Lösung ergreifen muss. Lassen Sie uns das noch mal prüfen, und wir teilen es Ihnen dann mit, weil in der Tat der Passagehof an der Stelle ein Gewinn vor allem für den öffentlichen Raum und den Aufenthalt sein muss und nicht für die Mobilität, und zwar jetzt nicht, weil wir gegen die Fahrradfahrer sind, jetzt fangen wir nämlich eine ganz komische Diskussion an, sondern weil wir sagen, wir wollen den Passagehof als Aufenthaltsraum vor allem auch für Kinder gestalten. Aber wir müssen auch realistische Lösungen anbieten und deswegen Durchgangsverkehr erschweren oder verunmöglichen, okay, aber das andere Thema machen wir abhängig von der Platzierung der Abstellflächen. Wenn es gut erreichbar ist, finde ich, kann man das auch tolerieren.

Die Verlängerung auf 14:00 Uhr machen wir jetzt. Ich möchte nur kritisch anmerken, dass Sie im Passagehof eventuell auch Mittagstische anbieten. Also, es ist auch dort eventuell interessant, sich mittags aufzuhalten, und dann müssen wir dauerhaft noch mal diskutieren, ob wir das dann mit dem Anlieferverkehr bis 14:00 Uhr wirklich gut finden. Wir brauchen irgendwann andere Lieferkonzepte als dass jeder, der von außen kommt, mit seinem Lieferwagen da selber reinfährt, sonst kriegen wir das Problem sowieso nicht in den Griff, egal wie wir da jetzt agieren.

Stadträtin Fenrich (AfD): Vielleicht jetzt was zu meiner persönlichen Empfindung, wie Sie vorhin erwähnt haben. Ich persönlich fahre seit 60 Jahren Fahrrad in der Innenstadt, alles mit dem Fahrrad. Meine Kollegen, der Herr Schnell, der Herr Dr. Schmidt, sind auch Radfahrer in der Innenstadt. Das, was Sie jetzt vorgegeben haben, dass Sie das kontrollieren wollen im Reallabor, das sage ich Ihnen hier, das wird so nicht klappen. Wenn Sie sehen, was in der Erbprinzenstraße passiert, wie das auch gut besucht ist von Fußgängern und wie man da als langsam, sehr langsam, fahrender Fahrradfahrer gefährdet wird, geschnitten wird, dann kann ich mir gut vorstellen, wie das auf einer Strecke in der Karlstraße von der Amalienstraße bis zur Münze dann auch aussieht. Ich glaube, ich habe das auch schon mal angesprochen und habe dafür geworben, dass man da den kommunalen Ordnungsdienst auch mal hinschicken muss, genauso wie in der Erbprinzenstraße, genauso wie in den Anlagen, genauso wie auf den Fußwegen. Es ist immer dasselbe, und es sind keine persönlichen Empfindungen, Herr Oberbürgermeister, viele Leute beschwerten sich und ich sage, gehen Sie ins Rathaus und sagen Sie, wie Sie das empfinden. Vielleicht ändert sich dann was. Die Politik kann hier, zumindest was meine Fraktion angeht, wahrscheinlich da nicht durchdringen, aber das ist die Realität.

Der Vorsitzende: Ich möchte nur darauf hinweisen, dass meine Begrifflichkeit, dass es Ihrem persönlichen Empfinden entspricht, sich nicht auf den Radverkehr bezog, sondern auf die entsprechenden Äußerungen von Ihnen zum Konzept der Wirtschaftsförderung. Beim Thema Radverkehr habe ich zu Ihnen bisher noch überhaupt nichts gesagt, nur einfach, dass wir da nicht in

einer falschen Schublade landen. Genau das werden wir ja jetzt erproben bei dem Reallabor, wie sich das vor allem auch mit den Radfahrern in der Karlstraße verhält, und das wird sicherlich am Ende noch eine spannende Diskussion werden.

Jetzt kommen wir damit, der CDU-Antrag hat sich erledigt, wenn ich es verstanden habe,

(zustimmendes Nicken auf Seiten der CDU)

jetzt kommen wir hier zur Abstimmung, und ich bitte um Ihr Votum. – Damit haben wir eine übergroße Mehrheit dafür. Vielen Dank, dass wir da so einvernehmlich in eine solche Reallabordurchführung gehen.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
10. Mai 2022