



Niederschrift

64. Plenarsitzung des Gemeinderates
14. Mai 2024, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

Punkt 11 der Tagesordnung: Themenfelder Fuß- und Radverkehr
Ergebnisse der Gespräche mit den Initiatoren des Fuß- und Radentscheids
Vorlage: 2024/0284

Punkt 11.1 der Tagesordnung: Themenfelder Fuß- und Radverkehr
Ergebnisse der Gespräche mit den Initiatoren des Fuß- und Radentscheids
Änderungsantrag: AfD
Vorlage: 2024/0284/1

Punkt 11.2 der Tagesordnung: Themenfelder Fuß- und Radverkehr
Ergebnisse der Gespräche mit den Initiatoren des Fuß- und Radentscheids
Interfraktioneller Ergänzungsantrag: GRÜNE, SPD, KAL/Die PARTEI/DIE LINKE.
Vorlage: 2024/0284/2

Punkt 11.3 der Tagesordnung: Themenfelder Fuß- und Radverkehr
Ergebnisse der Gespräche mit den Initiatoren des Fuß- und Radentscheids
Änderungsantrag: CDU
Vorlage: 2024/0284/3

Beschluss:

Aus den Reihen des Gemeinderats ergab sich der Wunsch, mit den Initiatoren des „Fuß- und Radentscheides Karlsruhe“ (FuR) Gespräche über deren Anliegen zu führen. Ziel war es, Schnittmengen aus den politisch beschlossenen Zielen des Programms für Aktive Mobilität und den Interessen des Bürgerbegehrens zu ermitteln. Als Ergebnis wurden gemeinsam und einvernehmlich die unter Ziffer 2 dargelegten fünf Themenfelder für den Fuß- und Radverkehr priorisiert sowie ein Vorgehen für die nächsten Jahre entwickelt.

Der Gemeinderat stimmt dieser Priorisierung in der Verkehrsplanung des Fuß- und Radverkehrs in Karlsruhe zu und beauftragt die Verwaltung, die Umsetzung in die Wege zu leiten.

Abstimmungsergebnis:

Beschlussvorlage

(geändert durch Antrag 2024/0284/2): mehrheitliche Zustimmung (30 Ja, 16 Nein)

Änderungsantrag AfD:	mehrheitliche Ablehnung (3 JA, 42 Nein)
Änderungsantrag CDU:	mehrheitliche Ablehnung (13 JA, 33 Nein)
Interfraktioneller Ergänzungsantrag:	mehrheitliche Zustimmung (27 JA, 19 Nein)
Geschäftsordnungsantrag:	mehrheitliche Ablehnung (17 JA, 27 Nein)

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 11 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Planungsausschuss am 18. April 2024.

Und ich darf Herrn Bürgermeister Fluhrer um eine kurze Einführung bitten.

Bürgermeister Fluhrer: Lassen Sie mich zunächst unseren Dank an die Initiatoren des Fuß- und Radentscheids, Herr Reichert ist auch auf der Empore, ausdrücken, für die konstruktiven Beratungen und Gespräche. Wir haben damals gemeinsam ausgemacht, dass, auch wenn der Rad- und Fußentscheid rechtlich nicht zulässig ist aus unserer Sicht, wir trotzdem bei 24.000 Unterschriften in die Gespräche gehen und einfach einmal ausloten, wo sind die Schnittperspektiven. Und was wir, zumindest im Vorfeld, auch immer behauptet haben in Vorgesprächen, die Zukunftsperspektive, ganz grundsätzlich für Karlsruhe, deckt sich im Wesentlichen. Was uns tatsächlich unterscheidet, sind Fragen der Radikalität der Umsetzung, der Umsetzungsdynamik und die zeitliche Machbarkeit. Wir müssen uns als Verwaltung, im Gegensatz zu einem Bürger, der das frei wünschen kann, an Handlungswirklichkeiten, Lebenswirklichkeiten für uns richten, wie Haushalt, Personal und so weiter und auch Prozesse. Und das haben wir gemeinsam ausgelotet. Wir haben aber, denke ich, trotzdem noch ein habhaftes Papier als Ergebnis, was wir Ihnen heute vorlegen möchten, wo wir sagen, wir können uns gut vorstellen und würden es auch empfehlen, dass wir gemeinsam in die nächsten ein, zwei, drei Jahre gemeinsam so einsteigen, dass wir bei den anstehenden Aufgaben, die Sie auch schon beauftragt haben, nämlich eine Netzerweiterungsplanung für den Fuß und für den Radverkehr, die Initiatoren einbinden. Das heißt natürlich nicht, dass wir alle bisherigen Stakeholder, Sie wissen, wir haben Forum für Aktive Mobilität und große Prozesse, exkludieren, sondern die sind natürlich weiter integriert, zudem eine weitere Beteiligungsschnittstelle, aber das exkludiert natürlich nicht die bisherigen involvierten Personen und Kreise.

Wir haben inhaltlich überlegt, dass wir sehr konkret werden können, wenn wir Sichtfelder an Kreuzungen gemeinsam besprechen. Da gibt es auch Vorschläge, an welchen Kreuzungen man Sichtfelder optimiert. Das ist auch ein Thema, an dem wir arbeiten müssen. Wir können uns auch sehr gut vorstellen, dass wir Querungen über die Straßen aktivieren, weil wir wollen auch gerade die aktive Mobilität, was Fuß und Rad angeht, optimieren. Das heißt, Querungen müssen gerade für Fußgänger optimiert werden in Karlsruhe. Das steht an. Da gibt es auch konkrete Vorstellungen, wo das sein kann.

Wir haben aus unserer Sicht identische Vorstellungen zu Planungsstandards. Ich sage gleich, in der Umsetzung sind wir in der Unterschiedlichkeit. Und wir haben uns auch hier verpflichtet, öffentlich transparent zu berichten, im Planungsausschuss beispielsweise, sodass auch die Öffentlichkeit alles nachvollziehen kann. Und Sie entscheiden am Ende immer. Das ist eine Art Beteiligungsprozess, der hier vorangegangen wird oder vorangestellt wird, aber Sie bleiben Entscheider.

Ganz grundsätzlich, und das möchte ich noch einmal erläutern, warum wir nicht ganz deckungsgleich sind, ist die Transformation von Mobilität in einer Stadt nicht ganz einfach. Wir machen ja nicht ein komplexes Wirkungsgefüge mit einem Schritt, überführen das nicht in eine andere Systemebene, sondern wir drehen, wenn man so möchte, an ganz vielen unterschiedlichen Drehreglern mit unterschiedlichen Effekten. Und wenn man da dran dreht, dann ist es klug, das in einer Balance zu machen und sozusagen das über eine gewisse Dynamik und zeitliche Entwicklung zu vollziehen, beispielsweise dort, wo man eine Straße aufgräbt und eine Leitung ergänzt, dass man dort auch die Mobilität in der Oberfläche nachzieht und nicht apodiktisch sagt, jetzt möchte ich eine gewisse Idee dort, wo ich jetzt gerade anfangen, einfach durchsetzen, weil dann kneift es genau an dieser Stelle.

Ich mache ein Beispiel. Wenn Sie sich vorstellen, Sie optimieren eine Kreuzung und sagen, der Fuß- und Radüberquerende bekommt mehr Zeit, dann staut sich alles, was in der Querung dagegen läuft. So weit, so gut, wenn Sie an den IV denken. Jetzt kommt aber eine Straßenbahn. Ja, was heißt es dann? Heißt es, dass die ganze Kette an Straßenbahnen, Abfolgehaltestellen sich verzögern soll? Nein, das will man auch nicht. Also insofern sieht man schon an so einem kleinen Beispiel, so ganz einfach kann ich nicht ein idealtypisches Bild, das wir erreichen wollen, in jedem einzelnen Segment in Karlsruhe durchziehen.

Insofern sagen wir, und da stehen wir ganz grundsätzlich auch dafür, wir brauchen im Umsetzen, im einzelnen Detail eine größere Freiheit, weil wir in einem Handlungsrahmen operieren, der gegeben ist von Raum, Strukturen und Systemgeflechten, die vorhanden sind, und da brauchen wir Freiheit, Flexibilität. Das entbindet uns nicht von unseren Idealen. Und wir stehen natürlich, weil es auch immer hinterfragt wird, zu allen Regelwerken und Richtlinien. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswegen, VGSV beispielsweise, die E Klima 2022 als Empfehlung, das haben Sie selbst beschlossen im 20-Punkte-Programm vor Jahren schon. Das haben Sie erneuert als Beschluss im Programm Aktive Mobilität. Selbst die Straßenverkehrsordnung verweist auf diese Regelung, und das sind aktuelle Stände von Forschung und Praxis mit einer Ausrichtung auf die praktische Anwendung. Das beinhaltet natürlich auch unsere Arbeit. Wir stehen selbstverständlich klar zu diesen Richtlinien.

Darüber hinaus hat sich Karlsruhe klar positioniert. Das haben Sie selber so beschlossen. Ich darf es in Erinnerung rufen. Karlsruhe ist eine Stadt der Mobilitätswende, aktiv Vorreiter in Fuß- und Radverkehr. Und wenn Sie zurückschauen, Sie haben eine beispiellose Mobilitätsgeschichte in Karlsruhe geschrieben. Das ist unglaublich, was in den letzten 20 Jahren von Ihnen auch als Erfolg geschrieben wurde, und das führen wir natürlich fort. Wir sind führend in der Qualität des Straßenraums, des Stadtraums, der Radverkehrsplanung. Carsharing, Straßenbahnsystem. Wir wollen weiterschreiben, Modal Split von aktuell 55 Prozent, über Jahr 2030 65 Prozent, Jahr 2035 70 Prozent und auch die Verkehrsleistung, also die gefahrenen Kilometer von rund 50 Prozent auf rund 70 Prozent.

Wir stehen selbstverständlich für eine weitere kluge und sachgemäße, aber auch dynamische Prozesskette hin zu einer weiteren Optimierung für aktive Mobilität. Das heißt, die Qualität des Stadtraums ist die erste Priorität. Der Fußgänger, der Radler hat Priorität. Dann folgt logischerweise der öffentliche Personennahverkehr und dann der Individualverkehr. Dazu stehen wir, und wir glauben auch, dass das Package so stimmt und bitten aber, dass man nicht in jedem einzelnen Detail diese Priorität apodiktisch durchsetzen muss, sondern dass man da Freiheit hat. Sie wissen, wie oft wir das auch im Detail mit Ihnen diskutieren,

insofern herzlichen Dank. Wir empfehlen Ihnen ausdrücklich noch einmal diese Ergebnisse und denken auch, das ist auch ein gutes Signal an die vielen, die in Karlsruhe auch etwas gemeinsam mit uns bewegen möchten.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Vielen Dank möchte ich an der Stelle zunächst sagen, vor allem an die Initiatorinnen und Initiatoren des Fuß- und Radentscheids, die vor allem im Jahr 2023 über 20.000 Unterschriften gesammelt haben, was einfach, und das wiederhole ich gerne, bemerkenswert ist, dass es gelingt, Menschen, Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt dazu zu motivieren, positiv für eine positive Gestaltung der Mobilitätswende, des Klimaschutzes einzustehen und nicht nur in Kritik und in ablehnenden Bürgerentscheiden oder Ähnlichem sich zu Wort zu melden, wie es häufig in anderen Kommunen der Fall ist, sondern positiv die Zukunft mitgestalten zu wollen. Der Dank geht auch an die Verwaltung, die sich nach unserem Beschluss im Herbst dieser Gespräche angenommen hat, intensive Gesprächsrunden geführt hat. Es sind auch Zwischenstände kommuniziert worden im Planungsausschuss. Wir haben uns auch mit den Initiatoren des Fuß- und Radentscheids ausgetauscht, und uns ist auch da klar geworden, dass da vielleicht zwei unterschiedliche Welten ein bisschen aufeinandergeprallt sind.

Dann hat es jetzt dieses gute halbe Jahr gebraucht, diese Vorlage, diesen Kompromiss auch auszuhandeln, den wir sehr gerne unterstützen. Denn da sind einige Punkte drin, die gemeinsam, ausgehend von der gemeinsamen Absprungbasis, dem Programm für aktive Mobilität, dann noch einmal ein bisschen ausloten, wie es denn jetzt weitergehen soll, ein paar Punkte, die vielleicht noch oben drauf gekommen sind, konkretisiert worden sind, also gerade, dass wir uns das Thema Netzentwicklung angucken, dass wir auch bereit sind, das Radverkehrsnetz zu überarbeiten, denn das alte ist eben von 2005. Seitdem hat sich viel getan, hat sich viel Positives entwickelt. Deswegen ist es durchaus angebracht, da noch einmal einen Blick drauf zu werfen und dass wir tatsächlich auch sagen, wir wollen ein Fußverkehrsnetz. Das ist schon eine Sache, das hat nicht jede Stadt. Viele Städte haben Wegweiser, die mal hier und mal dort hinführen, aber ein zusammenhängendes Netz, die wichtigen Ziele zu Fuß miteinander zu verbinden, das ist schon noch einmal eine neue Aufgabe. Ich glaube, dafür hat es sich auch gelohnt, dass im letzten Jahr noch einmal ein bisschen mehr Druck reingekommen ist.

Viele kleinere Maßnahmen werden auch beschrieben, was die freien Sichtfelder angeht, Wünsche, die der Gemeinderat hat, die noch einmal aufgegriffen worden sind. Ich erinnere gerne an einen Antrag der KAL zu diesem Thema, den wir auch mit unterstützt haben. Da sind wir sehr froh, dass das jetzt auch weiter vorangetrieben wird.

Wir haben jetzt interfraktionell noch zwei Punkte mit einfließen lassen. Das eine ist eigentlich noch einmal mehr eine Konkretisierung bei den Querungen. Da geht es um die Frage, wie geht man eigentlich heran, wenn man Ampelprogramme an Kreuzungen plant. Wenn Sie jetzt in der Stellungnahme sagen, dass Sie das berücksichtigen, dann nehmen wir das gerne auf. Es hat ein bisschen dieses Stichwort vielleicht noch gefehlt, weil das immer wieder in den Diskussionen kam.

Und zum Letzten, wenn Sie sagen, dass Sie die E Klima tatsächlich schon als Regelwerk verbindlich eingeführt haben, dann ist der Antrag tatsächlich erledigt. Das war aus den bisherigen Beschlussvorlagen noch nicht so ganz klar, weil die neuer sind als das Programm für aktive Mobilität.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Ich bin Ihnen, Herr Bürgermeister Fluhrer, sehr dankbar für die Worte, die Sie jetzt doch noch einmal mit eigener Emotion hinzugefügt haben zu der Verwaltungsvorlage. In der Tat muss man sich fragen, was passiert wäre, wenn dieser Bürgerentscheid zulässig gewesen wäre. Dann wären wir überrollt worden mit Forderungen nach Beschleunigungen, denen wir in keiner Weise nach hätten kommen können. Viele Ihrer Argumente sprechen eindeutig gegen eine Bevorzugung dieser Initiatoren eines Prozesses, der nicht wirksam abgeschlossen werden konnte. Sie versuchen ein Zuckerbrot zu geben für eine Sache, die nach der Gemeindeordnung einfach, gottlob, nicht zulässig ist. Zunächst hat der Gemeinderat eigentlich sehr vernünftig das Gesprächsangebot ausgegeben, damit man mit den Initiatoren auch wirklich in Details gehen kann. Dann haben Sie fünf Themenfelder herausgearbeitet, jetzt in der Vorlage auch. Aber wenn wir ehrlich sind, fachlich ist da nicht viel Neues, nicht viel Überraschendes oder nichts, was nicht schon bekannt gewesen wäre.

Wenn wir jetzt den Änderungsantrag der GRÜNEN noch hinzunehmen, dann degenerieren wir den Gemeinderat zu Vorberatungsgremien. Das alles brauchen wir nicht. Wir haben ein Forum für aktive Mobilität, und dort sollte alles diskutiert werden. Es gibt also keinen Grund für eine institutionelle Bevorzugung dieser Gruppierung. Die CDU-Fraktion, wir sind der Meinung, dass der Rad- und die Rad- und Fußverkehrspolitik in Karlsruhe sehr vorbildlich läuft. Alle Interessengruppen sollten weiterhin gleichberechtigt über die Angelegenheit beraten können und auch zu Wort kommen. Da kann es keine Bevorzugung geben. Genau dieser Aspekt war im Grunde die tragende Rechtfertigung, warum unsere Rad- und Fußverkehrspolitik eigentlich auch so einen Erfolg hatte. Also es gibt keinen Grund für einen Sonderstatus dieser Initiatoren des Fuß- und Radentscheides. Er steht im Widerspruch zum bisher gleichberechtigten Austausch aller Interessensgruppen. Gerade deswegen waren wir bisher auch so erfolgreich. An diesem System sollten wir unbedingt festhalten.

Stadtrat Zeh (SPD): Die SPD begrüßt diese Einigung auf dieses Papier von der Verwaltung, die mit ihrem Sachverstand hier eingegangen ist und auch mit ihrer Umsetzerfahrung in konkreten Fällen, mit der Praxis und den Wünschen der Bürgerschaft, die auf der anderen Seite viel schneller kommen. Es ist auf jeden Fall ein Gewinn für die aktive Mobilität.

Fünf Themen der Zukunft haben Sie festgemacht. Einmal das Thema Netzentwicklung. Ich bin jetzt von Herrn Pfannkuch total überrascht, was er gerade sagt. Die Routendiskussion haben doch gerade Sie in der CDU aufgemacht mit der Kriegsstraße West, dass hier keine neue Radroute mehr notwendig sei. Das ist genau im Papier festgeschrieben, dass wir gemeinsam diskutieren, ob die Radrouten von 2002 noch die richtigen sind oder ob es eine bessere gibt. Aber die CDU ist auch eine Sondergruppe.

Das Zweite ist das Thema Sichtfelder. Hier ist das Thema Sicherheit für uns im Vordergrund. Die Sichtachsen kriegen hier tatsächlich die Verbesserung der Sicherheit. Wir wollen die Radunfälle und Fußgängerunfälle natürlich deutlich vermindern. Querung, auch das ist immer wieder ein wichtiges Thema, Herr Baubürgermeister Fluhrer hat es angesprochen. Gerade wenn noch die Straßenbahn - Durlacher Allee, Kaiserallee sage ich jetzt mal - durchfährt, gibt es nur wenige Querungsmöglichkeiten außerhalb der Haltestellen. Das werden wir sicherlich weiter diskutieren.

Planungsstandards, da bin ich auch zufrieden, dass hier bereits ein neuer E Klima-Standard, wo dann auch so etwas wie Bewässerung der Rezessionsräume - das E Klima gibt es schon seit 2022 - hier weiter berücksichtigt wird. Es sind die aktuellen Forschungsergebnisse, die da sind. Als Letztes natürlich auch das Thema öffentliche Beteiligung. Das ist auch ein wichtiges Zukunftsthema.

Uns ist bewusst, dass verschiedene Randbedingungen auch da sind, die das eine oder andere beschränken. Geld und Planungskapazität, das ist natürlich immer wieder der Fall. Wir wissen, wie lange die Radroute vom Durlacher Tor bis Hagsfeld gedauert hat aus diesen verschiedenen einzelnen Betreuungsgruppen. Die Details werden wir sicherlich im Einzelnen weiter prüfen. Wir haben uns auch einmal engagiert als SPD-Fraktion für mehr Querungen bei den Ampelschaltungen. Ich stand heute Morgen auch drei Minuten an einer roten Ampel, weil ich links abbiegen wollte und dreimal Straßenbahnen gekommen sind. Wir freuen uns auf die weitere Umsetzung des Papiers und stimmen gerne zu.

Stadtrat Høyem (FDP): Radfahrerpolitik und Autoverkehrspolitik als Gegensätze zu formulieren und einen Kampf in der politischen Landschaft darzustellen, ist nicht nur unglaublich altmodisch, es ist eine Stimme vom letzten Jahrtausend. Eigentlich ist es auch intellektuell peinlich und unter der Würde dieses Gremiums. Mit Parteipolitik hat es wenig zu tun. Die Radfahrerpolitik war die letzten mehr als 20 Jahre sehr geprägt von zwei sehr visionären liberalen Bürgermeistern, Herrn Eidenmüller und Herrn Obert. Wir haben glücklicherweise in Karlsruhe einen Verkehrsplan vorbereitet von vielen Akteuren und von diesem Gemeinderat entschieden. Leider hört man ganz wenig über diesen Plan für unsere gemeinsame Verkehrsentwicklung in Karlsruhe. Dass die Monopolzeitung in Karlsruhe sich zu einem Pamphlet für Radfahrerlobbyismus entwickelt hat, ist für mich als ehemaliger Journalist ganz bedrückend.

Herr Oberbürgermeister und Herr Bürgermeister Fluhrer, in dieser Mandatsperiode haben wir im Planungsausschuss nahezu die Türen für Bürgervereine und IHK und Architekten geschlossen. Gleichzeitig sollen wir Tür und Tor öffnen für die größte Lobbyorganisation in Karlsruhe, eine Lobbyorganisation, die sehr stark schon von politischen Fraktionen vertreten ist, bis nächsten Monat sehr stark. Ich war als Politiker nahezu 60 Jahre aktiv. Ich habe nichts gegen Lobbyismus, der oft ein sachkundiger Gesprächspartner ist. Aber wenn ein gewählter Gemeinderat und eine neutrale Verwaltung und eine prinzipiell freie Journalistik sich wegen zufälliger, kurzzeitiger parteipolitischer Mehrheitsverhältnisse für einen einseitigen, angepassten Lobbyismus einsetzt, statt den langfristigen gemeinsamen Plan für alle Bürger zu fördern, dann sieht man doch die Absicht und wird verstimmt.

Stadträtin Göttel (DIE LINKE.): An dieser Stelle erst einmal mit eigener persönlicher Bescheidenheit, ich bin hier nicht mit 24.000 Stimmen reingewählt worden. Ich glaube, das können nur sehr wenige von uns behaupten. Das heißt, hier diese Legitimation und Stimmen abzusprechen - die Unterschriften sind gültig -, alles besser zu wissen und einer Initiative zu erklären, für was es legitim ist, Politik zu machen und für was nicht, das ist nicht unsere Aufgabe als Gemeinderat, und das ist auch nicht die Aufgabe der Verwaltung.

Unsere Aufgabe ist es, Lösungen zu finden und Lösungen zu suchen. Das ist unsere Aufgabe. Wir haben hier einen Auftrag gekriegt, der von 24.000 Lobbyistinnen anscheinend eingebracht worden ist. Das sind ganz schön viele. Dann müssen wir jetzt Lösungen finden. Und das Schlimmste, was passieren kann in der Politik, und das habe ich in dem Weg, den

dieser Radentscheid davor genommen hat, sehr oft gehört, das bringt eigentlich gar nichts, ihr tut euch jetzt hier als Ehrenamtliche total einen aufopfern und Zeit investieren, aber am Ende ändert sich nichts. Das ist, glaube ich, nicht das Signal, das wir als Politik senden sollten, sondern unsere Aufgabe ist, Unterschriften zu sammeln, Unterschriften zu geben und so weiter und sich einzubringen und sich zu informieren. Das bringt was, das ändert was.

Ich glaube, das ist genau unser Auftrag heute. Und das ist in Teilen gelungen, nicht in allen. Aber dass wir jetzt hier reingehen, auch mit dieser Thematik Umlaufzeiten oder auch mit E Klima, das ist sicherlich ein Fortschritt, und dass ein Fortschritt in der Öffentlichkeit gesehen wird. Das ist auch eine Erwartung, die an uns da ist, wenn Leute einen unfassbaren Aufwand da rein investieren und sich engagieren und auch einen Zuspruch bekommen. Und das muss man hier einfach würdigen. Sie sagen immer, man kann nicht noch schneller sein und so weiter, aber ich glaube, es gibt schon ein paar Paradigmen, über die wir wirklich diskutieren können. Ein Paradigma, über das wir wirklich diskutieren können, ist die Frage, müssen wir wirklich immer warten, bis die tiefste letzte Leitung neu gemacht wird, oder gibt es nicht auch Stellen, wo man strategisch einfach von diesem wahnsinnig verzögernden Verfahren abweichen muss. Das ist für mich nach wie vor offen.

Stadtrat Wenzel (FW|FÜR): Politik lebt vom Kompromiss. So sollte es eigentlich sein. Diese Vorlage, die wir hier haben, ist ein versuchter Kompromiss. Deshalb haben wir auch auf einen Änderungsantrag verzichtet, obwohl ich es angekündigt hatte, denn sonst würde man diesen Kompromiss, den auch unser Bürgermeister Fluhrer versucht hat, in seinen Worten einzufangen, auseinanderzupflücken. Deshalb werden wir auch die Änderungsanträge, die diese Vorlage hier verändern würden, ablehnen. Wir halten die Vorlage zwar nicht für optimal, aber es ist ein Kompromiss. Und dieser Kompromiss beinhaltet einige Sätze, die für uns sehr wichtig sind. Ich kann aber noch nicht sagen, wie wir insgesamt abstimmen. Das ist eine Sache unter uns dreien. Jeder wird für sich abstimmen, sagen wir so.

Aber wichtig ist, letztendlich steht unter Punkt 2.3 Querung für den Fuß-, Radverkehr. Die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs soll keine Verlagerung des Kfz-Verkehrs ins Lebensnetz, in die Wohnquartiere zur Folge haben. Aus diesem Grund ist auch hier eine Einzelfallentscheidung nötig. Darum geht es, dass wir jeden Fall einzeln entscheiden. Bei Punkt 2.4, durch den begrenzten Straßenraum sind im Einzelfall Kompromisse nötig, um für alle am Verkehr Teilnehmenden einen nutzbaren Raum zu schaffen. Aus diesem Grund können keine pauschalen Maßnahmen zugesagt werden. Das wäre beim Änderungsantrag, pauschal können wir daher nicht mitgehen, und bei Punkt 2.5 steht auch eindeutig, darüber hinaus wird die Stadtverwaltung prüfen im Rahmen der vorhandenen personellen Ressourcen, die Information über Maßnahmen und Programme über Social Media, Internet, Stadtzeitung zu werten, die bestehenden Beschwerdemanagements. Aber wichtiger ist der erste Satz, die Stadtverwaltung sagt zu, dem Planungsausschuss alle zwölf Monate in einer öffentlichen Sitzung über die umgesetzten und in Planung befindlichen Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs zu unterrichten. Das ist für mich Grund, dem zuzustimmen, weil ich davon halte, dass es wichtig ist.

Wir müssen alle bedenken, die Verkehrswende entscheiden nicht wir oder NGOs oder Parteien, sondern die Bürger. Wir müssen aufpassen, dass die Verkehrswende durch Verbote und Gebote nicht zu einer 180-Grad-Wende wird. Wir haben in Karlsruhe Drais, wir haben Benz, wir haben gesehen, bis zu den 70er Jahren der Autoverkehr, wir haben die Wende gesehen zur lebbareren und urbanen Stadt, zum Fußgängerbereich, aber dort, wo der

Fußgänger durch die Radfahrer bedroht wird oder der Fußgänger zu Autos, ist es nicht gut. Deshalb sehe ich persönlich, und ich hoffe auch die Mitglieder meiner Fraktion, diesen Kompromiss als mittragbar.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Ich möchte Herrn Wenzel ein Stück weit zustimmen. In diesem Papier, was wir jetzt beschließen sollen, stehen wirklich einige gute Dinge drin. Und wir sind alle, oder die Jüngeren jedenfalls, in dieser Stadt nicht nur Fußgänger und Autofahrer, sondern auch Fahrradfahrer. Deswegen wollen wir diesem Papier auch zustimmen.

Allerdings gibt es einige Formulierungen, mit denen wir unsere Bedenken haben und denen wir so nicht zustimmen können. Die wollen wir einfach nur gestrichen haben, deswegen unser Änderungsantrag. Ich werde gleich noch darauf zurückkommen. Vom Prinzip her haben wir die gleichen Bedenken wie die CDU, nur machen wir es eben konkret an den Formulierungen fest, die wir gestrichen haben wollen.

Es kann nicht sein, dass hier ein Sonderstatus für die Initiatoren einer Unterschriftensammlung vergeben wird. Es haben 24.000 Menschen unterschrieben. Die Prüfung der Stadt hat aber ergeben, dass nur 17.000 dieser Unterschriften tatsächlich von Bürgern dieser Stadt sind. Also eigentlich ist die Zahl 24.000 falsch, man müsste von 17.000 sprechen. Jetzt haben wir das Problem, dass wir hier eine repräsentative Demokratie haben, deswegen machen wir auch gerade alle Wahlkampf, weil wir als Gemeinderäte hier wieder reingewählt werden wollen, und als Gemeinderäte vertreten wir die Interessen der Bevölkerung. Wenn dann eine Partei praktisch außerparlamentarisch eine Gruppierung an den Start bringt, wie die GRÜNEN es getan haben, die dann wahrscheinlich Unterschriften sammeln zu einem Thema, wo, muss ich sagen, sich viele gar nicht so gut auskennen. Offensichtlich haben viele von den Stadträten selber nicht gewusst, was wir alles schon beschlossen haben. Deswegen gehe ich davon aus, dass viele von denen, die da unterschrieben haben, auch nicht gewusst haben, was alles schon beschlossen ist. Es war sehr gut, Herr Fluhrer, dass Sie das gerade noch einmal vorgebracht haben in Ihren einführenden Worten.

Wir haben in den letzten Jahren schon sehr viel getan für den Fahrradverkehr hier in Karlsruhe. Es bestand nicht die Notwendigkeit, diese Unterschriften zu sammeln, und es besteht erst recht keine Rechtfertigung dafür, diesem Bürgerbegehren in irgendeiner Weise nachzukommen, zumal es, wie die Verwaltung bewertet hat, rechtlich unzulässig ist. Auch wenn es zulässig gewesen wäre, ist es nur ein kleiner Teil der Bevölkerung, der sich dafür ausgesprochen hat. Deswegen möchten wir in 2.1 die Passage gestrichen haben, wo die Initiatoren Sonderrechte bekommen und das Gleiche in 2.3, bei 2.5, 2.2 und 2.3 bleiben. Bei 2.4 ist es so, dass das, was hier steht, dass diese Empfehlungen von dem FGSV dazu führen, dass überall breite Radwege eingeführt werden müssen, die am Ende auch den Fußweg begrenzen. Deswegen möchten wir auch an der Stelle eine Streichung haben.

Stadträtin Fenrich (pl.): Was Herr Wenzel sagte von einem Kompromiss, was in dieser Beschlussvorlage zum Ausdruck käme, dem kann ich ehrlich gesagt nicht so ganz zustimmen. Sicherlich gibt es ein paar gute Ansätze, wenn man diese fünf Themenfelder sieht, aber allein wenn ich daran denke, dass von den Planungsstandards die Rede ist, dass die Stadt sich verpflichtet, mit den politischen Programmen und Entscheidungen des FGSV, also dieser Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V., diese zu berücksichtigen, dann muss ich Sie doch ganz ehrlich fragen, Herr Oberbürgermeister, ist dieser Verein eigentlich demokratisch legitimiert. Ich sehe das so, dieser Verein setzt sich zusammen, das

habe ich recherchiert, aus Mitgliedern von Ministerien, von Hochschulen, Ingenieurbüros und Baufirmen. Da gibt es doch in der Tat, wenn man das genau betrachtet, auch Eigeninteresse, zumindest kann man die nicht ausschließen. Ob das dann alles so im Sinn von den Fußgängern und Radfahrern und auch natürlich Autofahrern - die muss man auch berücksichtigen -, ist, das mag ich doch bezweifeln.

Von daher sehe ich an sich ein Problem, wenn die Stadt sich freiwillig den Richtlinien eines eingetragenen Vereins ohne zwingende Not unterwirft, das muss aus meiner Sicht nicht sein. Ich denke, wir haben Gesetze, wir haben Richtlinien, wir haben Standards, wir haben politische Beschlüsse natürlich hier auch aus dem Gemeinderat. Das ist insofern meines Erachtens ausreichend. Da braucht die Stadt sich nicht noch irgendwelchen Standards von eingetragenen Vereinen zu unterwerfen. Das muss in der Tat nicht sein, und ich kann mitgehen, was die CDU hier auch fordert. Warum sollte man die Radfahrer, wenn es jetzt 17.000 Berechtigte waren, warum sollte man sich denen unterwerfen? Klar sind die wichtig, das stelle ich nicht in Abrede. Aber die Stadt besteht nicht nur aus Radfahrern. Und wenn man immer dann noch die Fußgänger damit einbezieht, zu Fuß Gehende und Radfahrende, das habe ich auch schon einmal in der Vergangenheit gesagt. Dieses Zu-Fuß-Gehende ist so ein Feigenblättchen, denn wenn ich Fußgänger höre, welche Zusammenstöße, jetzt in Anführungszeichen, die mit Radfahrern haben, kann ich das nicht nachvollziehen und nicht bestätigen, dass die beiden Gruppierungen an einem Strang ziehen.

Bitte, Herr Oberbürgermeister, sagen Sie vielleicht noch etwas dazu, wenn man sich diesen Programmen und Entscheidungen dieses Vereins, dieses FGSV unterwerfen will, warum und wieso.

Der Vorsitzende: Ich möchte nur ergänzen, dass dort nicht drinsteht, dass wir uns dem unterwerfen, sondern dass wir sie berücksichtigen. Und eine Berücksichtigung bedeutet nach meinem sprachlichen Verständnis, dass man sich damit auseinandersetzt und da, wo man die Empfehlungen übernehmen kann, weil sie für den konkreten Fall sinnvoll sind, kann man sie übernehmen, und da, wo man sie vielleicht nicht übernehmen kann, kann man sie eben nicht übernehmen. Das Ganze wird im Einzelfall Ihnen dann auch noch einmal in den entsprechenden Ausschüssen vorgestellt. Das verstehe ich unter berücksichtigen. Insofern, und ich sage einmal so, ob jetzt immer die deutsche Industrienorm, die für irgendwas vorgegeben ist, auf demokratischen Beschlüssen aufbaut, da habe ich manchmal, wenn ich mir die entsprechenden Ausführungen des Brandschutzes angucke, durchaus meine Zweifel. Ich will damit nur deutlich machen, es gibt Fachgremien, und aus diesen Fachgremien gibt es Empfehlungen und diese Empfehlungen, die werden auch an anderer Stelle umgesetzt. Das ist jetzt kein undemokratischer oder auch ein irgendwie absurder Prozess.

Aber wir haben diese entsprechenden Änderungsvorschläge jetzt hier auf dem Tisch liegen. Dann können wir uns jetzt politisch verständigen, an was wir uns orientieren und an was nicht. Herr Stadtrat Schnell, das war noch eine Meldung?

Stadtrat Schnell (AfD): Ja, weil Sie jetzt gesagt haben „berücksichtigen“, aber da steht schon drin, Sie verpflichten sich, die Richtlinien und Empfehlungen zu berücksichtigen, also eine Verpflichtung. Wenn ich jetzt ein konkretes Beispiel nehme, auf der Blücherstraße ist der Radweg doch etwas schmal. Es gab damals gute Argumente, den doch so zu machen und nicht so breit, wie man ihn auch gerne hätte, da drüben auf der grünen Seite, um die ganzen Parkplätze dort verschwinden lassen zu können. Wir sehen eine Gefährdung dieses

Augenmaßes, das die Stadtverwaltung doch des Öfteren tatsächlich noch hat. Wir sehen das als Verschwinden, wenn das so umgesetzt würde, wie der Originaltext lautet.

Der Vorsitzende: Dann haben wir dann unterschiedliches Sprachverständnis.

Wir kommen zur Abarbeitung der Änderungsanträge. Es gibt eine Dimension, die sich mit dem Zugang der Vertreter des Themenfelds der Bürger, also dieser Umfrage beschäftigt. Da ist der weitergehende Antrag der AfD, und den würde ich jetzt hier zur Abstimmung stellen und bitte Sie um Ihr entsprechendes Votum ab jetzt – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Dann rufe ich auf den Änderungsantrag der CDU, den wir zwar für erledigt vorschlagen würden, aber ich habe den Wortmeldungen entnommen, dass das nicht so gesehen wird. Insofern stelle ich den jetzt hier zur Abstimmung und bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Herr Stadtrat Löffler, ich hatte jetzt Sie so verstanden, dass Sie mit unserer Stellungnahme zufrieden wären. Ich habe jetzt nicht ganz verstanden, ob damit der Antrag auch erledigt ist.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Wenn Sie das als Planungsstandard einführen, so wie Sie es schreiben, dann hat sich das erledigt. Wollt Ihr es abstimmen? Als interfraktioneller Antrag bin ich auch bereit, es abstimmen zu lassen.

Der Vorsitzende: Da wir von dieser harten Normierung, wie Sie sie vorschlagen, tendenziell dann abraten würden, würde ich jetzt aus der offenen Stellungnahme der Verwaltung eher den Vorschlag machen, dass Sie diesem Antrag nicht folgen.

Damit kommen wir zur Abstimmung. Und zwar ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Zustimmung. Damit ist die Beschlussvorlage der Verwaltung entsprechend des interfraktionellen Änderungsantrags verändert. Da kommen ja einige Punkte dazu.

Stadtrat Hofmann (CDU): Nur eine Verständnisfrage. Ist das rechtlich vielleicht überhaupt machbar? Denn Sie hatten uns damals gesagt, rechtlich ist es so nicht machbar, und mit so einer Formulierung jetzt sehe ich das durchaus wieder fraglich.

Der Vorsitzende: Es wird in der Konsequenz bei dem verbleiben, was Herr Bürgermeister Fluhrer dargestellt hat, dass wir nämlich in jeder Einzelfallsituation auf der Grundlage jetzt noch einmal normierter der entsprechenden Empfehlungen Ihnen einen Vorschlag zur Gestaltung machen. Ich gehe aber nach wie vor davon aus, dass feste Vorgaben der Straßenverkehrsordnung immer bindender sind als die Empfehlungen einer entsprechenden Organisation, denn das eine sind Vorgaben und das andere sind Empfehlungen, und darüber werden wir uns dann in jedem Einzelfall miteinander austauschen. Deswegen sehe ich jetzt an dieser Stelle, ehrlich gesagt, kein grundsätzliches rechtliches Problem.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Ich möchte vielleicht auch noch einmal ein bisschen zur Aufklärung beitragen. Ich weiß nicht, ob es Ihnen hilft, aber aus meiner auch beruflichen Erfahrung als Planer, der mit diesen Richtlinien arbeitet, ist es so, dass diese Richtlinien immer im Falle der physischen Nichtrealisierbarkeit ein Abweichen nach unten von diesen Standards

ermöglichen. Also wenn der Straßenraum nur zehn Meter breit ist, dann kann ich keinen Straßenraum planen, der elf Meter Platz beansprucht. Deswegen haben wir auch explizit diese Richtlinien, diese Empfehlungen als Planungsgrundlage beantragt und nicht, wie es beispielsweise in anderen Städten der Fall war, aus Stuttgart ist mir das Beispiel bekannt, die haben sozusagen Metermaße beschlossen und die dann in den Gemeinderatsbeschluss reingeschrieben, und diese Metermaße, die dann wirklich in Stein gemeißelt sind, die sind dann irgendwo physisch nicht mehr umsetzbar. Aber Planungsgrundlagen, sozusagen das, was die Absprungbasis ist, das ist umsetzbar. Dann ist es an der Stelle aus unserer Sicht für die Verwaltung vielleicht an der einen oder anderen Stelle ein bisschen ein größerer Erklärungsaufwand, wenn sie jetzt von den Empfehlungen der E Klima abweicht, die über die Empfehlungen der ERA in Teilen hinausgehen, nur als ein Beispiel.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Ich hätte jetzt schon gern gewusst, wie konkret das ist, was wir hier beschließen. Ich weiß, wie das in der Vergangenheit immer gelaufen ist. Da sind die GRÜNEN immer gekommen und haben gefordert, dass dann der Verkehrsraum, der für die Kfz übrig ist, nämlich die Straße, noch weiter eingeschränkt wird, damit diese Mindestmaße an Radweg und an Fußweg eingehalten werden. Und so wird es dann in Zukunft auch laufen und jetzt, nach diesem Beschluss, wenn wir ihn so fassen, noch viel stärker, weil Sie sagen, wir haben das beschlossen, dass wir auf der Basis dieser Regeln die Planung machen. Das wird bedeuten, dass immer dann, wenn ich die Straße noch schmaler machen kann, wird die Straße als Erstes noch schmaler gemacht werden, weil wir es jetzt hier heute so beschließen. So interpretiere ich das. Und wenn dem nicht so ist, dann würde ich Sie bitten, das jetzt klar zu sagen.

Der Vorsitzende: Ich kann Ihnen das jetzt nicht klar sagen. Ich kann nur auf den Änderungsantrag verweisen. Da steht, an signalisierten Querungsstellen wird eine Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs auch durch eine Verkürzung der Umlaufzeiten vorgenommen. Da müssen wir dann Ihnen darlegen, warum wir das im Einzelfall für nicht sinnvoll halten, weil dann die Abwicklung des Verkehrs an der Stelle möglicherweise gar nicht möglich ist. Und dann können Sie entscheiden, ob das nachvollziehbar ist oder nicht. Herr Fluhrer kann noch gerne ergänzen.

Und die zweite Sache ist, die Stadt Karlsruhe führt die E Klima der FGSV inklusive des Anhangs als verbindliche Planungsgrundlage ein. Das heißt, wir versuchen erst einmal, das, was dort empfohlen wird, auch umzusetzen. Wenn es aber vom Straßenraum her gar nicht geht, dann können wir es auch nicht umsetzen. Und dann haben Sie noch mehr Berechtigung nachzufragen, warum habt ihr es dann aber so umgesetzt zulasten dieser Lösung und nicht anders. Mehr ist es aus meiner Sicht grundsätzlich erst einmal nicht in der Konsequenz der Umsetzung. Die Antragsteller stellen sich durchaus eine gewisse Normierung vor, aber wir können nicht auf irgendetwas grundsätzlich rechtlich Vorgegebenes verzichten, bloß weil es diese Empfehlungen gibt. Es wird am Ende ein Aushandlungsprozess sein.

Bürgermeister Fluhrer: Vielleicht hilft es, dass wir gerne zusagen - die Planungen werden Ihnen vorgelegt zur Entscheidung -, dass wir noch einmal zurück rekurrieren, was ist die idealtypische Planungsvorgabe entsprechend den Richtlinien und wie ist man dann im Prozess abgewichen. Ich glaube aber, Sie müssen uns trotzdem die Offenheit geben, in dem Prozess Lösungen zu erarbeiten, denn tatsächlich ist es so, wenn wir diesen Beschluss jetzt hundertprozentig vorlegen, dann kriegen wir gar keine Lösung hin. Wir brauchen Kompromisse im Detail. Und dass wir natürlich den Idealen erst einmal folgen, das haben wir

zugesagt, das haben Sie sich auch als Gemeinderat schon verpflichtet. Insofern gelten diese Richtlinien für uns schon. Das war aber der Disput auch mit den Initiatoren, weil wir können nicht aus unserer Sicht schon etwas zusagen, was wir noch gar nicht einlösen können. Insofern ist es natürlich jetzt eine gewisse Verschärfung unserer Tätigkeit.

Ich schwitze jetzt auch hier schon ein bisschen, wie ich das nachher der Mannschaft erklären soll, aber wir sind ideell nicht auseinander. Aber in der Praxis funktioniert es halt bei uns ein Stück weit anders. Wir können das insofern auflösen, ohne dass es jetzt einen politischen Krampf gibt, indem wir das einfach transparent darlegen. Sie sehen das, Sie sehen unseren Weg. Wir können das nachvollziehen. Das ist auch immer begründbar. Wir machen das nicht, um zu mauscheln, sondern um Lösungen für Karlsruhe zu entwickeln. Das sagen wir zu, und dann sehen Sie es im Detail. Im Detail wird es auch konkret.

Der Vorsitzende: Um Ihr Beispiel konkret zu nehmen, Herr Stadtrat Dr. Schmidt, wir werden nicht uns so entscheiden, dass wir sagen, wir setzen alles idealtypisch um, und am Ende bleiben halt nur noch 50 cm Querung, um mit dem Auto durchzufahren. Das macht keinen Sinn. Sie haben, und das ist das Entscheidende, zum einen durch aktive Mobilität sowieso eine gewisse Perspektiven-Schärfung aus der Sicht der Fuß- und Radfahrer beschlossen, übrigens auch des ÖPNV, was dann gerade bei Ampelschaltungen manchmal in eine gewisse Kollision gerät. Herr Stadtrat Zeh hat auf ein solches Beispiel hingewiesen. Mir geht es auch öfter so. Und im Einzelfall durch die Veränderung der Beratungsfolgen, die wir mit Ihnen gerade erarbeiten, werden Sie sehr früh konzeptionell in diese Planung mit einbezogen.

Am Ende, glaube ich, hängt es davon ab, ob Sie in einer Kultur der gemeinsamen Wertschätzung dann diese Diskussionen führen oder ob Sie sich gleich wieder konkrete Ideologien um die Ohren schmeißen. Ich bin bisher eigentlich von der Diskussion heute in positiver Weise überrascht, weil es nicht zu dieser üblichen Verschärfung oder unterstellten Verschärfung der anderen Position geführt hat. Insofern finden wir hier vielleicht doch noch einen versöhnlichen Abschluss. Jetzt hat sich aber erst einmal der Herr Stadtrat Hofmann zur Geschäftsordnung gemeldet.

Stadtrat Hofmann (CDU): Ich muss jetzt ganz ehrlich sagen, aufgrund dieses Änderungsantrags und dem, was Sie jetzt gerade geschildert haben, wissen wir überhaupt nicht mehr, was da alles dranhängt. Dieser Antrag ist so mit diesen Verschärfungen unserer Meinung nach überhaupt nicht abstimmungsfrei. Wir bitten um Vertagung. Das können wir überhaupt nicht nachvollziehen, was in dem Bereich alles dranhängt in der Art und Weise. Sie haben selber Ablehnung empfohlen des Ganzen, dass das nicht aufgenommen wird. Sie hatten vorher gesagt, Sie gehen da rein. Meiner Ansicht nach ist das eine Art und Weise, ich glaube, wir haben wirklich auch probiert, konstruktiv uns einzubringen mit der ganzen Geschichte, aber ich glaube, so kommen wir da definitiv nicht weiter. Also wir bitten um Vertagung und noch einmal eine Vorstellung, was wirklich, wie Herr Bürgermeister Fluhrer gerade gesagt hat, alles dranhängt, bei welchen Bereichen das Ganze entsprechend zum Tragen kommt. Denn wenn es so ist, dass das wirklich nur eine beratende Sache ist, aber wir sehen das jetzt halt als wirklich enormes Bürokratiemonster, dass wir uns hier wieder aufhalsen, was den ganzen Prozess weiter verteuert und weiter in die Länge zieht.

Der Vorsitzende: Ich kann Ihrer Argumentation nicht ganz folgen. Es geht an dieser Stelle noch einmal um eine Konkretisierung, was Planungsgrundlagen ist oder was Planungsziel

ist. Und wir müssen Ihnen im Einzelfall darstellen, was wir von diesen Planungsgrundlagen berücksichtigen konnten und was nicht und ob wir dieses Ziel einer stärkeren Umlaufbeeinflussung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs nachkommen können oder nicht. Es wird bei Ihnen am Ende bei einzelnen konkreten Maßnahmen zu sehr unterschiedlichen Priorisierungen kommen. Aber das können wir heute durch was auch immer hier nicht klären. Und insofern verstehe ich, ehrlich gesagt, nicht so ganz, was uns jetzt der Zeitaspekt bringen soll, außer dass wir dann in vier Wochen wieder genauso hier sitzen.

Jetzt haben sich aber noch einige gemeldet. Wenn das okay wäre, würde ich die erst einmal drannehmen. Dann würde ich das als Geschäftsordnungsantrag hier zur Abstimmung stellen.

Stadtrat Wenzel (FW|FÜR): Ich muss den Herrn Hofmann noch ergänzen. In dem Ergänzungsantrag steht drin, die Stadt Karlsruhe führt die E Klima 2022 der FGSV inklusive des Anhangs, Steckbriefe. Da sind keine Anhänge drin im Antrag. Wir haben jetzt über etwas abgestimmt, das nicht...

(Zurufe)

Ja, das ist ja das. Da sind so viele Themen, die da drin sind. Darum finde ich den Antrag auf Vertragung richtig.

Stadträtin Fenrich (pl.): Ich finde, das, was Sie jetzt vorgetragen haben, hört sich in der Theorie ganz nett an, aber wenn man mal guckt, es gibt so viele Baumaßnahmen. Mir ist es aufgefallen, dem einen oder anderen hier im Saal vielleicht auch. Da wird irgendwas gemacht, da fallen zum Beispiel Parkplätze weg, da wird der Kreuzungsbereich vergrößert, also sprich freigehalten et cetera pp. Ich finde auch, man sollte das mehr konkretisieren. Das, was hier mit dem Ergänzungsantrag der GRÜNEN eingebracht worden ist, das ist so, man kann alles machen, aber man muss es nicht. Da bin ich doch der Meinung, dass die Stadtverwaltung gut beraten wäre, wenn sie das einigermaßen konkretisieren könnte und nicht so apodiktisch, wir gucken mal im Einzelfall. Das ist aus meiner Sicht theoretisch schnell gesagt, und in die Praxis wird es dann irgendwie umgesetzt. Die Stadträte werden doch dann im Einzelnen auch gar nicht unbedingt informiert, vielleicht bei größeren Sachen, aber doch nicht bei auch wichtigen kleineren Sachen. Ich schließe mich an das an, was der Kollege Hofmann gesagt hat. Man sollte das vertagen, man sollte wirklich noch einmal in sich gehen und wirklich einen Knopf daran machen, dass man sagen kann, das ist unsere Richtschnur, an der hangeln wir uns jetzt entlang, aber nebendran rechts und links, und dann machen wir es heute mal so und morgen mal so, das versteht auch der Bürger gar nicht. Ich würde dringend auch dafür stimmen, dass man das noch einmal überdenkt, noch einmal entsprechende Ausführungen dazu macht, und dann noch einmal entsprechend abstimmt. Denn wir haben jetzt abgestimmt und wissen in der Tat nicht, also die, die sich zumindest für den Antrag ausgesprochen haben, habe ich persönlich nicht, die wissen eigentlich gar nicht, was sie sich da eingekauft haben.

Der Vorsitzende: Also in der Beschlussvorlage unter 2.4 steht: „Mit den bestehenden politischen Programmen und Entscheidungen verpflichtet sich die Stadtverwaltung, die Richtlinien und Empfehlungen der FGSV und des Landes zu berücksichtigen.“ Das heißt, Sie haben von diesen Empfehlungen gewusst, Sie hätten sich über die Empfehlungen informieren können, und Sie haben schon ohne diesen Änderungsantrag für sich beschlossen, ob Sie

diese Empfehlungen als Berücksichtigung akzeptieren oder nicht. Der einzige Unterschied ist jetzt, dass durch den Änderungsantrag drinsteht, die sollen zur verbindlichen Grundlage der Planung gemacht werden. Damit kommt den von Ihnen bekannten Empfehlungen eine größere Verbindlichkeit zu. Im umgekehrten Fall können wir aber die Empfehlungen nicht umsetzen, wenn sie gegen ein anderes Recht verstoßen. Deswegen müssen wir Ihnen, genauso wie wir es vorher bei der Berücksichtigung auch gemacht hätten, erklären, warum wir sie dann an vielen Stellen doch nicht Ihnen empfehlen, sie umzusetzen.

Es gab von Ihnen bisher keine Kritik an der Vorlage, dass wie das jetzt noch definiert werden soll, welche Straßenbaumaßnahmen besprechen wir mit Ihnen vorher oder nicht. Das ist auch, glaube ich, nicht das Thema an der Stelle. Deswegen sehe ich ehrlich gesagt im Moment gar keinen erweiterten Vorberatungsbedarf oder dass Sie jetzt irgendwie überfordert werden, zu wissen, was damit jetzt passiert, zumal es Herr Löffler, glaube ich, so von seinem kulturellen Verständnis hier dargestellt hat, was uns doch auch als Stadtverwaltung an der Stelle ein bisschen dem entspricht, was auch in unserer Stellungnahme drin steht, wo wir sagen, wir können es eigentlich als erledigt betrachten.

Ich hätte mir an der Stelle auch, um hier einen größeren Konsens zu finden und nicht, um für mich zu klären, was bedeutet das, und deswegen war meine Empfehlung, es lieber abzulehnen, weil ich lieber eine noch breitere Mehrheit gehabt hätte für unsere Formulierung, die in der Konsequenz der Umsetzung aus meiner Sicht nicht viel anderes bedeutet. Genau diese Polarisierung wollte ich vermeiden. Das war der Grund, warum ich gesagt habe, man sollte ablehnen, nicht weil ich das fachlich nicht hätte überschauen können.

Stadträtin Böringer (FDP): Ich bin nur über etwas in der Vorlage gestolpert. Vielleicht können Sie dazu oder vielleicht Frau Erste Bürgermeisterin noch etwas sagen. Es gibt einen Satz, und zwar bei Punkt 2.5. Da heißt es, dieser Sonderstatus, da geht es um die Initiatoren des Fuß- und Radentscheids, wird für den Doppelhaushalt 2024/2025 zugesagt. Vielleicht können Sie dazu noch einen Satz sagen. Über diesen Satz bin ich gestolpert.

Der Vorsitzende: Eigentlich haben wir die Beratung schon abgeschlossen über die Vorlage. Jetzt fallen noch alle möglichen Fragen auf. Vielleicht kann Herr Fluhrer zu dem Doppelhaushaltsthema noch etwas sagen.

Bürgermeister Fluhrer: Wir haben natürlich überlegt, wir haben eine breite gesellschaftliche Sortierung an unterschiedlichen Stakeholdern, die bisher in der Mobilität beteiligt sind, aus unserer Sicht umfassend. Jetzt haben wir eine Sondergruppe, über die Sie unterschiedlich beraten, und wir haben gesagt, diese Sondergruppe kann nicht einen Sonderstatus auf Dauer haben, sondern es gibt jetzt ein bürgerliches Votum, und es gibt dadurch ein gewisses politisches Signal. Wir würden das sportlich aufnehmen, aber sinngemäß für einen Doppelhaushalt, der für uns absehbar ist. Wenn es ein halbes Jahr länger geht, wären wir nicht kleinlich. Gedacht ist aber, dass man die Punkte gemeinsam einmal mit den Initiatoren bespricht, und dann verlieren die auch wieder diesen Sonderstatus. Im Endeffekt wäre der Gedanke, sonst mache ich eine Bürgerumfrage, habe einen Sonderstatus, ein dauerhaftes Mitspracherecht. Um das für sie zu vermeiden, sondern das aufzunehmen sportlich, aber auch einzuordnen, so ist es gedacht, dass man das auch begrenzt.

Der Vorsitzende: So, wir sind immer noch im Abstimmungsprozess, wenn ich daran erinnern darf. Jetzt ist der Geschäftsordnungsantrag auf Vertagung, und den stelle ich jetzt hier zur Abstimmung. Bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Herr Stadtrat Hofmann, ich mache das normalerweise so, dass wenn Sie mir rechtzeitig sagen, Sie konnten wegen irgendwas nicht ausreichend vorberaten, hier konnten Sie es vorberaten, weil Sie die entsprechende Verordnung kennen. Sie kennen auch seit gestern schon oder seit heute Morgen den Änderungsantrag. Ich sehe hier jetzt nicht die Notwendigkeit.

Jetzt kommen wir zur veränderten Vorlage, und ich bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Zustimmung.

Damit gehen wir in eine erste Sitzungspause. Ich würde vorschlagen, dass wir es auf 20 Minuten begrenzen, und dann schaffen wir den Rest auch noch.

(Unterbrechung der Sitzung von 17:02 – 17:25 Uhr)

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
12. Juni 2024