

Stuttgart, 12.02.2019

Bürgerbegehren "für ein fahrradfreundliches Stuttgart" der Initiative "Radentscheid Stuttgart", Entscheidung über die Zulässigkeit und Zielbeschluss zum Radverkehr

Beschlussvorlage

| Vorlage an | zur | Sitzungsart | Sitzungstermin |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Verwaltungsausschuss Gemeinderat | Vorberatung Beschlussfassung | öffentlich öffentlich | 20.02.2019 21.02.2019 |

Beschlussantrag

1. Dem Ziel, Stuttgart zu einer echten Fahrradstadt zu machen, wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in den kommenden Haushaltsberatungen einen Vorschlag zur Umsetzung dieses Ziels, zur Erhöhung des Radetats und zu weiteren Projekten zum Ausbau der Radinfrastruktur zu machen.
3. Die für 2019/20 in der Umsetzung befindlichen Projekte und die dargestellten weiteren Projekte im Sinne der Ziele des Radentscheids werden unterstützt.
4. Der Antrag auf Zulassung eines Bürgerentscheids „für ein fahrradfreundliches Stuttgart“ der Initiative „Radentscheid Stuttgart“ wird zurückgewiesen. Das Bürgerbegehren wird für unzulässig erklärt.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, den Vertrauenspersonen des Bürgerbegehrens die Feststellung der Unzulässigkeit des Antrags durch Bescheid bekannt zu geben.

Begründung

Zu 1., 2. und 3.

Stuttgart soll eine Stadt des Fahrrads werden. Daher unterstützt die Stadt ausdrücklich die Ziele des Bürgerbegehrens den Radverkehr zu fördern und den Anteil des Radverkehrs in Stuttgart zu steigern.

Das Fahrrad ist für viele Wege in der Stadt das ideale Verkehrsmittel. Wir streben an, dass der Radverkehr 20 Prozent des gesamten Verkehrs ausmachen soll. Die Initiative von „Radentscheid Stuttgart“ und die gesammelten Unterschriften von über 30.000 Bürgern (m/w/d) sind für uns Mahnung und Ansporn, in den Bemühungen um die Verbesserung der Radinfrastruktur nicht nachzulassen und bei neue Themen zu aktivieren.

Um den Radverkehr weiter auszubauen und zu fördern haben die Stadt Stuttgart und der Gemeinderat in den letzten Jahren die finanziellen Mittel und Personalressourcen für den Ausbau der Radinfrastruktur konsequent ausgebaut.

Im letzten Doppelhaushalt wurde der Radetat deutlich erhöht und das Personal für den Radverkehr aufgestockt. Nimmt man alle Maßnahmen (Radpauschale, Ausbau Hauptradrouten, Radabstellanlagen, Lastenradförderung, zusätzliches Personal etc.) zusammen kommt man auf rund 7,4 Mio. EUR/Jahr und damit auf rund 12 EUR/Einwohner an Ausgaben für den Radverkehr (Anlage 1). Die mit GRDs 228/2017 auf den Weg gebrachten Projekte sind aktuell entweder bereits umgesetzt oder in der Umsetzung (Anlage 2a und 2b).

Diese Anstrengungen tragen erste, sichtbare Früchte. Der Radverkehr nimmt stetig zu. An den beiden zentralen Zählstellen auf der König-Karl Brücke und an der Böblinger Straße in Kaltental entlang der Hauptradroute 1 ist der Radverkehr von 2017 auf 2018 um 20 bzw. 26 % gewachsen.

Weitere wichtige Bausteine der Stuttgarter Radverkehrspolitik sind die Einführung des regionalen Leihradsystems „Regiorad Stuttgart“ mit 600 Fahrrädern und 150 Pedelecs sowie das überaus erfolgreiche Förderprogramm für private Lastenräder.

Für das Thema „Radschnellwege“ – insbesondere für den überregionalen Radpendelverkehr ein unerlässlicher Baustein – wird im Laufe des Jahres 2019 mit der laufenden Machbarkeitsstudie die Grundlage zur Umsetzung geschaffen.

Der Gemeinderat unterstützt mehrheitlich die Anstrengungen der Stadtverwaltung und hat dies am 11. Oktober 2018 im Rahmen der Anhörung zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit einer Selbstbindung für eine weitere deutliche Erhöhung des Radetat im kommenden Doppelhaushalt bekräftigt. Auch wurde die Unterstützung der Inhalte

des Radentscheids durch die Fraktionen bereits mit breiter Mehrheit in öffentlichen Veranstaltungen signalisiert.

Daher geht die Stadt Stuttgart davon aus, dass der Gemeinderat das gemeinsame Ziel von Stadt und der Initiative Radentscheid Stuttgart zu einer Fahrradstadt zu machen teilt.

Der Weg zu einer Fahrradstadt ist mit zahlreichen Herausforderungen verbunden und es gibt einige Schwierigkeiten zu überwinden.

So konnten z.B. die im vergangenen Haushalt geschaffenen Stellen aufgrund der Arbeitsmarktsituation erst kürzlich besetzt werden, tlw. sind immer noch Stellen offen. Ebenso sind aufgrund der guten Konjunktur und zahlreicher verkehrlicher Maßnahmen für alle Verkehrsarten die Planungs- und Umsetzungsbüros bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Dies führt bereits heute zu einer verzögerten Umsetzung aktueller Projekte.

Der grundsätzlich bestehende Zielkonflikt zwischen den Verkehrsarten und deren Flächenbedarf ist weiterhin vorhanden und tritt insbesondere in der Umsetzung der Projekte zu Tage.

So ist es eine falsche Annahme, dass für jede der Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gleichberechtigt immer mehr finanzielle Ressourcen und städtischer Raum zur Verfügung gestellt werden können. Dies trifft ganz besonders auf den engen Stadtraum Stuttgarts zu. Vielmehr gilt es, hier eine Entscheidung zu treffen. Ein Ausbau des Radverkehrs nach den Zielen des Radentscheids hat unweigerlich eine Veränderung des Straßenraums und der Steuerung des gesamten Verkehrs zugunsten des Radverkehrs zur Folge. Da eine räumliche und zeitliche Einschränkung des ÖPNVs und des Fußverkehrs für die Stadt nicht in Frage kommt, kann dies nur zu Lasten des ruhenden und fahrenden motorisierten Individualverkehrs geschehen.

Die Verwaltung ist sich dieser Herausforderungen wohl bewusst und möchte dennoch und aus voller Überzeugung den Weg zur Fahrradstadt nach den Zielen des Radentscheids Stuttgart beschreiten und mit einer Angebotsplanung den Radverkehr fördern.

Für die kommenden Haushaltsberatungen wird die Verwaltung einen Vorschlag machen wie eine Erhöhung der Mittel für den Radverkehr und des damit verbundenen Personals über die mittelfristige Finanzplanung gestaltet werden kann. Dies ermöglicht eine Verstetigung und verlässliche Planung der Projekte.

Immer in Verbindung mit dem politischen Willen, dem Fahrradverkehr auch in der konkreten Umsetzung der Einzelprojekte eine hohe Priorität zu geben.

Bisherige Maßnahmen

(Ziele 1-11 Ausbau des Fahrradverkehrs)

In den Anlagen 1a und 1b sind die Ausbaumaßnahmen der Radinfrastruktur dargestellt, die die Stadt aktuell bearbeitet.

Die finanziellen Mittel für die Radinfrastruktur und das dafür notwendige Personal wurden in den letzten vier Jahren verdoppelt (Anlage 1).

Darüber hinaus verfolgt die Verwaltung für 2019 neben den bisherigen Ausbaumaßnahmen für die Radinfrastruktur weitere Projekte mit höchster Priorität, die auch die Forderungen des Radentscheids unterstützen:

Zusätzliche Fahrradstraßen

(Ziel 1, 2, 3: Hauptradrouten für den Alltags- und Pendelverkehr anlegen)

Fahrradstraßen sind eine für den Radverkehr attraktive und vor allem sichtbare Radinfrastruktur. Dabei ist die Umsetzung nicht mit aufwändigen Infrastrukturumbauten verbunden, dies zeigt die Einrichtung der Fahrradstraße in der Tübinger Straße. Vor allem verkehrsrechtliche Fragen sind in der Planung zu klären.

„Mehr Fahrradstraßen“, insbesondere in der dichten Innenstadt, sind eine zentrale Forderung der Radfahrer.

Die Verwaltung erarbeitet derzeit eine Liste möglicher Fahrradstraßen erarbeitet. Ziel ist es 20 weitere Fahrradstraßen auszuweisen. Um eine rasche Umsetzung auf den Weg zu bringen, soll die Prüfung und Detailplanung durch ein externes Büro erfolgen. Dies könnte auch ein Modell für zukünftige Projekte werden. Eine Ausschreibung hierzu wird vorbereitet.

Projektsteuerung Radverkehrsprojekte

(Ziel 11: mehr Effizienz und Effektivität bei Planung und Umsetzung)

Vergabe einer einheitlichen Projektsteuerung für Fahrradprojekte:

Aufgrund der vielen Schnittstellen und des intensiven Abstimmungsaufwandes zwischen den beteiligten Fachämtern (Tiefbauamt, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Amt für öffentliche Ordnung) ist der Koordinierungsaufwand für jede einzelne Radverkehrsmaßnahme erheblich.

Vor dem Hintergrund der Vielzahl der Radverkehrsmaßnahmen schlägt die Verwaltung daher vor, einen externen Projektsteuerer für die Optimierung der Abläufe und die Dokumentation der Projektentwicklung zu beauftragen. Die Verwaltung soll hierdurch in ihren Aufgaben unterstützt, die Prozesse und Abstimmungen standardisiert und gestrafft werden. Zudem ist eine einheitliche Dokumentation aller Maßnahmen geplant. Es ist geplant, den Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik noch im 1. Quartal 2019 einzuholen.

Fortsetzung der Lastenradförderung

(Ziel 8: Radangebot und Radattraktivität fördern)

Die große und nach wie vor anhaltende Nachfrage nach dem im Jahr 2018 erstmalig aufgelegten städtischen Förderprogramm „E-Lastenräder für Stuttgarter Familien“ hat gezeigt, dass durch gezielte Kaufanreize die gewünschte Mobilitätswende aktiv unterstützt werden kann. So konnten mit dem auf 437.000 € erhöhte Budget rund 300 E-Lastenräder gefördert werden. Dies bedeutet, dass rund 300 Stuttgarter Familien ihre Wege zur Kita, Arbeit, zum Einkaufen und den Wochenendausflug etc. zukünftig mit dem E-Lastenrad statt mit dem Auto zurücklegen. Es ist von Seiten der Stadtverwaltung

daher geplant, das städtische Förderprogramm auch in den Jahren 2019 ff. in leicht modifizierter Form fortzusetzen.

Da allerdings die einmalig im Haushaltsjahr 2018 bereitgestellten Fördermittel ausgeschöpft wurden, sind zur Fortsetzung des Förderprogramms weitere Haushaltsmittel erforderlich. Eine Beschlussfassung dazu soll im März 2019 erfolgen. So könnten bspw. mit 500.000 € weitere rund 420 E-Lastenräder gefördert werden.

Zur Reduzierung von durch Zweitaktzweirädern verursachte Schadstoffbelastung ist auch in der Stadt Stuttgart die Einführung einer Umweltprämie für den Umstieg auf Elektrozweiräder geplant. Ein dazu bereits konzipiertes Förderprogramm soll ebenfalls im März 2019 in die politischen Gremien eingebracht werden.

Fortschreibung Radverkehrsplan

(Ziel 10: Monitoring und Fortschreibung der Radverkehrsplanung)

Das Radverkehrsplan aus dem Jahr 2008 wurde von einem externen Büro entwickelt. Daraus wurde u.a. das Hauptradroutenkonzept abgeleitet. Seither haben sich viele Randbedingungen verändert. Die deutliche Zunahme des Radverkehrs allgemein, die Anforderung von Pedelecs und Lastenrädern erfordern dringend eine Überarbeitung und Fortschreibung des Radverkehrsplans. Ebenso müssen die Anschlussstellen zu den Radschnellwegen aus den umliegenden Landkreisen geklärt werden. Die Machbarkeitsstudie für die Radschnellwege soll Ende 2019 vorliegen.

Die Stadtverwaltung schlägt vor, gemeinsam mit dem Radforum bereits 2019 die Inhalte der Ausschreibung zur Fortschreibung des Radverkehrsplans zu diskutieren.

Umsetzung Radgaragen in Wohngebieten

(Ziel 7: Radabstellmöglichkeiten verbessern)

Bereits im vergangenen Haushalt wurde die Entwicklung eines Konzepts für Radgaragen beschlossen. Dies wird seitdem durch Forderungen aus den Stadtbezirken unterstützt. Leicht zugängliche und sichere Abstell-Möglichkeiten sind die Grundlage für die Förderung und die Steigerung des Radverkehrs. Gerade in den Innenstadtbezirken gibt es meist keine direkt zugänglichen, sicheren und wettergeschützten Flächen zum Abstellen von Fahrrädern oder Pedelecs.

Daher hat die Verwaltung im vergangenen Jahr intensiv geprüft, wie die Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Radgaragen aussehen müssen. Insbesondere rechtliche Themen sind hier ausschlaggebend, da die Radgaragen im öffentlichen Straßenraum stehen.

Die Verwaltung wird bis zum Sommer Umsetzungskonzept erarbeiten und vorstellen. Die Mittel dafür wurden im letzten Haushalt bereitgestellt.

Radabstellanlagen um den Hauptbahnhof

(Ziel 7: Radabstellmöglichkeiten verbessern)

Im Bereich des Hauptbahnhofs gibt es zu wenig sichere Radabstellplätze. Insbesondere die Stuttgart21-Baustelle hat dieses Problem verschärft. Die Verwaltung sucht seit

längerem nach Möglichkeiten, hier ausreichende und sichere Radabstellplätze bereit zu stellen.

Die Verwaltung prüft geeignete Flächen sowohl in der Klett-Passage, als auch an anderer geeigneter Stelle. Für das Vorhaben stehen Gelder bereit. Die Planungen sollen bis spätestens zum Sommer abgeschlossen sein.

Kampagne Rad und Sicherheit

(Ziel 9: Stuttgart für den Fuß- und Radverkehr sensibleren)

Gegenseitige Rücksichtnahme ist das A und O, um in einem engen Verkehrsraum wie Stuttgart mit unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern mobil zu sein. Daher muss an vielen Stellen an der Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer gearbeitet werden. Autofahrer sollen auf die Rechte von Radfahrern hingewiesen werden, Fahrradfahrer sollen auf die Bedürfnisse von Fußgängern aufmerksam gemacht werden. Zentraler Aspekt einer solchen Kampagne sind Aktionen vor Ort in den Bezirken, insbesondere an Orten bei denen es immer wieder Konflikte zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern oder Fahrradfahrern und Autofahrern gibt. Die Polizei wird selbstverständlich eingebunden. Auch ist eine Einbeziehung von Interessenverbänden (z.B. Verkehrswacht, ADFC, ADAC u.a.) geplant.

Im Dezember 2018 wurde bereits eine Aktion zum Thema Sicherheit und Beleuchtung beim Fahrrad mit der Polizei und der Stadtverwaltung durchgeführt. Diese wurde sowohl von den Radfahrern aber auch von Stadtverwaltung und Polizei sehr positiv bewertet. Aufbauend auf diesem Ergebnis soll diese Kampagne weiterentwickelt werden.

Zu 4.

Frau Susanne Keller, Herr Thijs Lukas und Herr Frank Zühlke haben als Vertrauenspersonen zahlreicher weiterer Bürger (m/w/d) der Stadt Stuttgart und als Vertretung der Initiative „Radentscheid Stuttgart“ die Durchführung eines Bürgerentscheids „für ein fahrradfreundliches Stuttgart“ nach § 21 Abs. 3 Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) beantragt. Am 13. Dezember 2018 wurden die Unterschriftenlisten für das Bürgerbegehren übergeben.

Die Fragestellung des Bürgerentscheids soll lauten:

„Sind Sie dafür, dass die Stadt Stuttgart die folgenden 11 verkehrspolitischen Ziele umsetzt, soweit sie in den Wirkungskreis des Gemeinderats fallen und der Gemeinderat zuständig ist?“

1. Sichere Radverkehrsanlagen an 15 km Straße pro Jahr

Die Stadt Stuttgart schafft an Straßen ihrer Baulast mit Geschwindigkeiten über 30 km/h Radverkehrsanlagen, die vom Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr baulich getrennt sind. Dies setzt die Stadt jährlich an mindestens 15 km Straße um. Als Mindestmaße sind die in den für die Radverkehrsanlagen gültigen Regelwerken genannten Regelbreiten zuzüglich der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen vorzusehen.

2. 15 Kilometer attraktive Nebenstraßen pro Jahr

Die Stadt Stuttgart gestaltet jährlich mindestens 15 km Straßen im Nebenstraßennetz so um, dass diese für den Radverkehr attraktiver werden. Auf diesen Straßen minimiert die Stadt den Durchgangsverkehr, z.B. durch bauliche Maßnahmen. Straßen mit hohem Radverkehrsanteil werden bevorzugt umgestaltet.

3. Hauptradrouten für den Alltags- und Pendelverkehr anlegen

Die Stadt Stuttgart legt von den im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 vorgesehenen Hauptradrouten pro Jahr mindestens 33 km an. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

4. Mängel und Gefahrenstellen im Fuß- und Radwegenetz beseitigen

Die Stadt Stuttgart behebt unverzüglich Mängel und Gefahrenstellen an Radinfrastruktur ihrer Baulast. Bei Unfällen mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden untersucht die Stadt, inwiefern die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat. Anhand der gewonnenen Erkenntnisse verbessert die Stadt die betroffene Infrastruktur unverzüglich durch bauliche Maßnahmen.

5. Mindestens 31 Kreuzungen oder Einmündungen pro Jahr sicher gestalten

Die Stadt Stuttgart gestaltet mindestens 31 Kreuzungen oder Einmündungen pro Jahr um. Dabei werden zu Fuß Gehende und Radfahrende durch bauliche Maßnahmen vor Abbiegeunfällen besser geschützt. An Lichtsignalanlagen richtet die Stadt einen zeitlichen und räumlichen Vorlauf für Radfahrende ein. Zu Fuß Gehende und Radfahrende können nach möglichst kurzer Wartezeit in einem Zug über eine Kreuzung fahren bzw. gehen. Soweit möglich sorgt die Stadt zusätzlich an Knotenpunkten, Einmündungen und Grundstückseinfahrten für freie Sichtachsen.

6. Radverkehrsinfrastruktur pflegen

Die Stadt Stuttgart befreit die Radverkehrsanlagen konsequent von Verschmutzungen, Schnee und Hindernissen. Die Hauptradrouten werden gleichberechtigt mit den Hauptachsen des Kraftfahrzeugverkehrs geräumt.

7. Radabstellmöglichkeiten verbessern

Die Stadt Stuttgart verdreifacht die Anzahl der Radabstellplätze zum Bezugsjahr 2018 ab Wirksamkeit des Bürgerentscheids innerhalb von 3 Jahren. Neue Radabstellplätze werden sowohl in Wohngebieten, an ÖPNV-Haltestellen und an den Zielorten des Radverkehrs installiert. Soweit möglich, bieten die Abstellanlagen, an denen Fahrräder in der Regel über Nacht stehen, Schutz gegen Vandalismus und Fahrraddiebstahl.

8. Radangebot und Radattraktivität fördern

Die Stadt Stuttgart startet Kampagnen und Programme, um für mehr Fahrradfahren im Alltag zu werben. Die Stadt sorgt dafür, dass in jedem Stadtbezirk entleihbare E-Lastenräder bereitgestellt werden.

9. Stuttgart für den Fuß- und Radverkehr sensibilisieren

Die Bevölkerung wird von der Stadt Stuttgart über die Rechte und Pflichten aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im gegenseitigen Umgang informiert. Ein Schwerpunkt liegt auf der Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

10. Monitoring und Fortschreibung der Radverkehrsplanung

Ein jährlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von der Stadt Stuttgart erarbeitet und öffentlich vorgestellt. Das Radverkehrskonzept der Stadt wird weiterentwickelt, sodass eine langfristige und nachhaltige Verbesserung möglich ist.

11. Mehr Effizienz und Effektivität bei Planung und Umsetzung

Die Stadt Stuttgart schafft die organisatorischen und personellen Voraussetzungen dafür, dass die vorliegenden Ziele bestmöglich umgesetzt werden können.“

Ein Muster der Unterschriftenliste ist als Anlage 3 angeschlossen.

Eine Überprüfung der Unterschriften durch das Statistische Amt ergab mindestens 20.073 gültige Unterschriften von wahlberechtigten Stuttgarter Bürgern (m/w/d).

Gemäß § 21 Abs. 4 Satz 1 GemO hat der Gemeinderat über die Zulässigkeit eines Antrags der Bürgerschaft auf einen Bürgerentscheid (Bürgerbegehren) zu entscheiden. Er ist dabei auf eine reine Rechtsprüfung beschränkt, ein Ermessensspielraum besteht nicht.

Zur Frage der Zulässigkeit des beantragten Bürgerentscheids hat die Stadt Stuttgart einen Auftrag zur gutachterlichen Äußerung an die Rechtsanwälte Prof. Dr. Dolde, Dr. Porsch und Dr. Hangst der Anwaltskanzlei Dolde Mayen & Partner, Stuttgart, erteilt. Die beauftragten Rechtsanwälte kommen in ihrem Gutachten vom 21. Dezember 2018 (Anlage 4) zu dem Schluss, dass das Bürgerbegehren unzulässig ist.

Die Verwaltung schließt sich den Aussagen der gutachterlichen Äußerung an.

Zusammengefasst hat die Rechtsprüfung ergeben, dass das Bürgerbegehren insbesondere aus den folgenden Gründen unzulässig ist:

- a. Die Fragestellung ist aufgrund der Einschränkung „soweit sie in den Wirkungsbereich des Gemeinderats fallen und der Gemeinderat zuständig ist“ insgesamt nicht hinreichend bestimmt.
- b. Die folgenden Ziele sind auch für sich genommen nicht bestimmt genug:
 - Ziel 2 („15 Kilometer Nebenstraßen pro Jahr“),
 - Ziel 4 Sätze 1 und 3 („Mängel und Gefahrenstellen im Fuß- und Radwegenetz beseitigen“),
 - Ziel 6 Satz 2 („Die Haupttradrouten werden gleichberechtigt mit den Hauptachsen des Kraftfahrzeugverkehrs geräumt“),
 - Ziel 8 Satz 1 („Kampagnen und Programme, um für mehr Fahrradfahren im Alltag zu werben“),
 - Ziel 9 („Stuttgart für den Fuß- und Radverkehr sensibilisieren“) und
 - Ziel 10 Satz 2 (Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts, „sodass eine langfristige und nachhaltige Verbesserung möglich ist“).

- c. Ein Teil der Ziele gehört ganz oder teilweise zum übertragenen Wirkungskreis der Gemeinde (Ziel 1 für Radverkehrsanlagen an Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, Ziel 2 soweit die baulichen Maßnahmen zugleich Verkehrseinrichtungen sind, Ziel 3, Ziel 5 Sätze 3 und 4, Ziel 9) oder betrifft Geschäfte der laufenden Verwaltung (Ziele 4, 5 Satz 5, 6). Diese Ziele sind deshalb nicht bürgerentscheidsfähig. Bürgerentscheidsfähig ist nach § 21 Abs. 3 Satz 1 GemO nur eine Angelegenheit des Wirkungskreises der Gemeinde, für die der Gemeinderat zuständig ist.
- d. Die Ziele 1, 2, 3, 5 und 7 sind rechtswidrig. Ihre straßenverkehrsrechtliche Umsetzung erfordert eine Einzelfallprüfung. Die Erreichung der Ziele 1, 2, 3, 5 Sätze 1 und 2 und 7 ist aufgrund der genauen quantitativen und zeitlichen Vorgaben aus tatsächlichen und/oder rechtlichen Gründen objektiv unmöglich.
- e. Der Kostendeckungsvorschlag erfüllt die Anforderungen des § 21 Abs. 3 Satz 4 Var. 3 GemO nicht, weil er irreführend und die Kostenschätzung nicht nachvollziehbar ist.
- f. Die Ziele 8 Satz 2, 10 Satz 1 und 11 sind für sich betrachtet zulässig. Eine teilweise Zulassung des Bürgerbegehrens für diese Ziele scheidet aus, da es auf den Unterschriftenlisten für die einzelnen verkehrspolitischen Ziele keine separaten Kostenschätzungen gibt.

Ergänzend zur ausführlichen Darstellung im Gutachten soll nochmals auf die folgenden vier Punkte kurz eingegangen werden:

- Zu a.
Die Fragestellung eines Bürgerbegehrens muss in sich widerspruchsfrei, in allen Teilen inhaltlich nachvollziehbar und aus sich heraus verständlich sein. Dies ist hier nicht der Fall. Die Formulierung „soweit sie in den Wirkungskreis des Gemeinderats fallen und der Gemeinderat zuständig ist“ beschränkt die Fragestellung in nicht hinreichend bestimmter Weise. Für die Bürger (m/w/d) ist nicht aus der Fragestellung des beantragten Bürgerentscheids heraus erkennbar, inwieweit die verkehrspolitischen Ziele in den Wirkungskreis der Gemeinde fallen und der Gemeinderat zuständig ist. Diese Konkretisierung würde vertiefte Kenntnisse tatsächlicher Begebenheiten und rechtlicher Zusammenhänge erfordern, welche die Bürgerschaft nicht ohne Weiteres hat. Für die Unterzeichner (m/w/d) nicht leistbar ist z.B. die Abgrenzung zwischen Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht oder zwischen Straßenbaulast im eigenen und übertragenen Wirkungskreis. Es ist damit aus der objektiven Sicht der Unterzeichner (m/w/d) des Bürgerbegehrens nicht hinreichend bestimmt, über was genau abgestimmt werden soll.
- Zu d.
Ein Bürgerbegehren darf nur auf rechtmäßige Ziele gerichtet sein. Die 11 verkehrspolitischen Ziele bzw. deren Umsetzung müssen mit der Rechtsordnung vereinbar sein.

Das ist nur zum Teil der Fall: Soweit die Ziele 2, 3 und 5 Sätze 3 und 4 nur durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen umgesetzt werden können, sind sie rechts-

widrig. Es muss bei jeder Einzelmaßnahme ermittelt werden, ob die straßenverkehrsrechtlichen Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen, und eine Ermessensentscheidung getroffen werden. Die Ziele 1, 2, 3, 5 Sätze 1 und 2 und 7 enthalten genaue quantitative und zeitliche Vorgaben (z.B. Ziel 1: Schaffung von 15 km Radverkehrsanlagen pro Jahr bzw. von 45 km Radverkehrsanlagen in drei Jahren). Die Umsetzung dieser Ziele in diesem Umfang und diesem Zeitrahmen ist aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen objektiv unmöglich. Eine „geltungserhaltende Reduktion“ der Ziele scheidet aus, weil sie dem Wortlaut der Unterschriftenlisten und damit dem Willen der Unterzeichner (m/w/d) widerspräche.

- Zu e.

Die Rechtsprechung verlangt, dass der von Gesetzes wegen erforderliche Kostendeckungsvorschlag einen nachvollziehbaren Inhalt hat. An einem solchen nachvollziehbaren Kostendeckungsvorschlag fehlt es hier. Zwar wird von Gesetzes wegen keine separat aufgeschlüsselte Kostenschätzung für einzelne Ziele des gesamten Bürgerbegehrens verlangt. Die Kostenschätzung ist jedoch irreführend und in der Höhe nicht nachvollziehbar, weil sie sich zu Unrecht auf die Prüfung durch die Stadt Stuttgart beruft und die Bürger (m/w/d) darüber im Unklaren lässt, dass die Stadt Stuttgart die endgültigen verkehrspolitischen Ziele nicht geprüft hat. Im Übrigen schlägt die Unbestimmtheit der Fragestellung insgesamt und einzelner verkehrspolitischer Ziele (siehe u.a. lit a.) auf die Nachvollziehbarkeit der Kostenschätzung durch, so dass es bereits deswegen an einem nachvollziehbaren Kostendeckungsvorschlag mangelt.

- Zu f.

Eine Teilzulassung des Bürgerbegehrens für die einzelnen, möglicherweise abtrennbaren und an sich zulässigen Ziele des Bürgerbegehrens würde voraussetzen, dass der verbleibende Teil des Bürgerbegehrens alle Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllt. Es müsste einen auf diese Ziele bezogenen, separaten Kostendeckungsvorschlag für die einzelnen Ziele geben, der selbst den Anforderungen des § 21 Abs. 3 Satz 4 Var. 3 GemO genügt. Ohne eine solche Aufschlüsselung kann der Unterzeichner (m/w/d) die Kosten der einzelnen verkehrspolitischen Ziele nicht abschätzen.

Insofern unterscheidet sich die Sach- und Rechtslage von der eines ähnlichen Bürgerbegehrens in der bayerischen Stadt Bamberg. In Bayern gibt es das Erfordernis des Kostendeckungsvorschlages nicht. So wurde vor diesem Hintergrund der „Radentscheid Bamberg“ durch den Bamberger Stadtrat für teilweise zulässig erklärt.

Zu 5.

Die Entscheidung des Gemeinderats über die Zulässigkeit des Antrags ist den Vertrauenspersonen des Bürgerbegehrens durch die Verwaltung in Bescheidform bekannt zu geben. Gegen die Zurückweisung eines Bürgerbegehrens in der Form eines Verwaltungsakts kann nach § 21 Abs. 9 GemO i. V. m. § 41 Abs. 2 Kommunalwahlgesetz

(KomWG) Widerspruch eingelegt werden. Über den Widerspruch hat - nach einer Abhilfeprüfung durch die Stadt, für welche wiederum der Gemeinderat zuständig ist, - das Regierungspräsidium als Rechtsaufsichtsbehörde zu entscheiden (§ 41 Abs. 2 Satz 2 KomWG, § 119 Satz 1 GemO).

Hinweise zum weiteren Verfahren in den Gremien

Die Vertrauenspersonen des Bürgerbegehrens sind gem. § 21 Abs. 4 Satz 1 GemO vor der Entscheidung über die Zulässigkeit anzuhören.

Die Anhörung kann je nach Wunsch der Vertrauenspersonen entweder schriftlich vor der Gemeinderatssitzung oder mündlich in den Gremiensitzungen selbst erfolgen. Die Vertrauenspersonen haben signalisiert, dass sie mündlich angehört werden möchten.

Bei einer auf Wunsch der Vertrauenspersonen mündlich durchzuführenden Anhörung handelt es sich um eine verpflichtend vorgesehene Anhörung Betroffener gem. § 33 Abs. 4 Satz 2 GemO. Eine solche Anhörung hat außerhalb der Beratungen über den entsprechenden Tagesordnungspunkt stattzufinden; sie ist separat auf der Tagesordnung als eigener Punkt auszuweisen. Dies ist bereits vorsorglich vorbereitet; die Anhörung ist jeweils als separater Unterpunkt vor der sich anschließenden Beratung in den Tagesordnungen ausgewiesen. Die Vertrauensleute wurden auch bereits zu den Sitzungen des Verwaltungsausschusses und des Gemeinderats eingeladen.

Die mündliche Anhörung im Rahmen des separaten Punktes dient dazu, dass die Vertrauenspersonen ihre Auffassung vortragen können. Nachfragen sind möglich, eine Diskussion über das in der Anhörung geäußerte findet in dem Punkt der Anhörung aber nicht statt; die Anhörung ist ein separater Teil der Sitzung und gehört nicht zu den Beratungs- und Beschlussangelegenheiten. Die Anhörung schließt zudem keine Beteiligung der Vertrauenspersonen an der nachfolgenden Beratung (und Beschlussfassung) über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens mit ein; die Vertrauenspersonen müssen sich vor dem Eintritt in die Beratung jeweils wieder zurück in den Zuschauerbereich begeben.

Finanzielle Auswirkungen

-

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

-

Vorliegende Anfragen/Anträge:

-

Erledigte Anfragen/Anträge:

-

Fritz Kuhn

Anlagen

Anlage 1 - Übersicht Ausgaben für den Radverkehr 2018/2019

Anlage 2a - Sachstand Radprojekte

Anlage 2b - Liste Sachstand der Maßnahmen 2019

Anlage 3 - Unterschriftenliste des Bürgerbegehrens "für ein fahrradfreundliches Stuttgart"

Anlage 4 - Gutachten der Rechtsanwälte Prof. Dr. Dolde, Dr. Porsch und Dr. Hangst der Kanzlei Dolde Mayen & Partner vom 21. Dezember 2018 zum Bürgerbegehren

<Anlagen>