

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	159
		TOP:	3
	Verhandlung	Drucksache:	114/2022
		GZ:	SWU
Sitzungstermin:	24.05.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Hemmerich (ASW)		
Protokollführung:	Frau Klemm / pö		
Betreff:	Stuttgarter Qualitätsstandards für den Radverkehr - gemeins. Antrag Nr. 125/2022 vom 21.04.2022 (90/GRÜNE, SPD, Die FrAKTION,PULS)		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 29.03.2022, öffentlich, Nr. 82
 Ergebnis: Einbringung
 Unterausschuss STA + AKU Mobilität vom 29.03.2022, öffentlich, Nr. 6
 Ergebnis: Beratung
 Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 05.04.2022, öffentlich, Nr. 102
 Ergebnis: Vertagung
 Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 03.05.2022, öffentlich, Nr. 125
 Ergebnis: Zurückstellung

Beratungsunterlage ist die Mitteilungsvorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 17.03.2022, GRDRs 114/2022.

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Zunächst merkt der Vorsitzende an, er werde bei der anstehenden Aussprache auf die Einhaltung der 3-minütigen Redezeit achten. StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) hält dies

mit Hinweis auf den Gleichheitsgrundsatz und auf die langen Redezeiten der vorherigen Tagesordnungspunkte für falsch.

Herr Hemmerich berichtet im Sinne seiner Präsentation. Ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form mit Verweis auf die jeweilige Foliennummer wiedergegeben.

Die gemäß einem Ergänzungsbeschluss des Rates im Jahr 2019/2020 beauftragten Stuttgarter Qualitätsstandards (SQS) zur Radverkehrsförderung beinhalteten teilweise Aussagen zur baulichen Ausgestaltung, die erst in der Entwurfs- und Ausführungsplanung relevant werden (Folie 2). Das Straßenrecht und die Straßenverkehrsordnung (StVO) bildeten den generellen, bundesweiten Rechtsrahmen, während es für den Entwurf von Verkehrsanlagen ein technisches Regelwerk gebe, das in Deutschland federführend durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erstellt werde. Relevant für den Radverkehr sei die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA). Die SQS ermöglichen Dimensionierungen, die in der Regel über die Mindest- und Regelmaße von RASt und ERA hinausgehen. Gleichwohl formuliere auch das technische Regelwerk keine Obergrenzen und ermögliche es, die Mindest- und Regelmaße zu überschreiten. Darüber hinaus existiere, insbesondere für Radschnellverbindungen, ein eigenes, über RASt und ERA hinausgehendes Regelwerk des Landes Baden-Württemberg. Ein wichtiger, weiterer Aspekt seien die Anforderungen an die Verkehrsqualität des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen. Auch hier gebe es Regelwerke, von denen der Berichterstatter das Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) und die Richtlinie für Signalanlagen (RiLSA) hervorhebt (Folie 3). Anhand von Folie 4 erläutert Herr Hemmerich die etablierten Führungsformen wie auch neue, noch nicht ins Regelwerk aufgenommene Elemente der Radverkehrsanlagen, die jeweils mit den Sachkundigen Einwohnern (SKE) diskutiert worden seien (z. B. geschützte Radfahrstreifen, Piktogramm-Spuren). Bei der Anwendung von Schutzstreifen sei der Trend bundesweit rückläufig, in Stuttgart diskutiere man im Moment sogar darüber, diese überhaupt nicht mehr zu installieren. Danach kommt Herr Hemmerich auf die einzelnen Ziffern (1. bis 6.) zu sprechen (Folie 6).

Zu Ziffer 1. (Folie 7)

Hierzu nennt der Vortragende zunächst die Kategorisierung der Rad-Netze: Die übergeordneten Netze Radschnellwege-Netz und Hauptradrouten-Netz, untergeordnet die Ergänzungs- und Freizeitrouten. Letztlich solle im untergeordneten Netz jede Straße in der Tempo-30-Zone für den Radverkehr gut nutzbar sein. In der Folge führe dies zu einer differenzierten Vorgehensweise in den Standards und dazu, dass gewisse Führungsformen in manchen Straßenräumen von vornherein ausscheiden. So spreche man im untergeordneten Netz in Tempo-30-Zonen in der Regel über die Mischverkehrsführung in der Zone oder über eine Fahrradstraße, nicht aber über eigenständige Radwege. Herr Hemmerich weist nach einer Erläuterung der verschiedenen Punkte abschließend darauf hin, dass man nicht bei allen Radverkehrsanlagen den Höchststandard ansetzen könne.

Zu Ziffer 3. (Folie 9)

Herr Hemmerich nennt als Beispiel für einen wichtigen Ausnahmefall zur Verwendung von Schutzstreifen den "Vorbeifahr-Streifen" an einer Lichtsignalanlage. Grundsätzlich

weist er auf den vorhandenen, umfangreichen Bestand an Schutzstreifen in der Stadt hin (ca. 23 km), die man sukzessive und sorgfältig betrachten müsse.

Zu Ziffer 4. (Folie 10)

Die erwähnten 17 % der Einbahnstraßen, bei denen die Prüfung für einen Radverkehr in Gegenrichtung noch ausstehe, würden durch die Straßenverkehrsbehörde noch untersucht. Diese und die aus Sicherheitsgründen bisher bereits abgelehnten Einbahnstraßen (23 %) müssten im Einzelfall nach Priorität ihrer Verbindungsfunktion für den Radverkehr erneut begutachtet und ggfs. mit einem Radverkehrsprojekt "geheilt", z. B. durch Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse, und Schritt für Schritt aufgearbeitet werden.

Zu Ziffer 5. (Folie 11)

Für den Radverkehr müsse man aus Verwaltungssicht differenzieren und sich jeden Knotenpunkt einzeln anschauen. Es werde eine ausreichende Verkehrsqualität (Stufe D) für alle Lichtsignalanlagen der Stadt angestrebt, insbesondere für Fuß- und Radverkehr - letztlich müsse aber auch der Pkw-Verkehr berücksichtigt werden. In manchen Fällen werde der Radverkehr mit dem ÖPNV gleichgestellt und profitiere somit von dessen Priorisierung. In den Standards sei auch die Berücksichtigung des räumlichen bzw. zeitlichen Vorlaufs an Signalanlagen hinterlegt. Sollte - wie im Idealfall - nicht beides berücksichtigt und dem Radverkehr nur räumlicher oder zeitlicher Vorlauf gewährleistet werden, erfahre dieser eine gewisse Priorisierung - ein wichtiger Aspekt der Verkehrssicherheit, wie Herr Hemmerich betont.

Zu Ziffer 6. (Folie 12)

Grundsätzlich werde versucht, die Anzahl der Mittelinseln zugunsten des Verkehrsflusses zu reduzieren. Könne das nicht vermieden werden, strebe man die Überquerung für Radfahrer in einem Zug an.

Ihren Dank für die Ausführungen von Herrn Hemmerich äußern StRin Dr. Lehmann, StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), StR Serwani (FDP) und StR Dr. Mayer (AfD).

Mit dem Antrag habe man bekräftigt, dass der Radverkehr in Stuttgart Raum zur Entwicklung brauche, erläutert StRin Dr. Lehmann zu Beginn ihrer Ausführungen. Orientiert an den Gegebenheiten fordere der Antrag weder Unmögliches noch die Realität Missachtendes, zumal 50 % der heutigen Autofahrenden künftig das Rad nutzen wollten. Diese Zahl sieht StR Kotz (CDU) nicht. Sie sei vielmehr der in Umfragen entsprechend gezielt gestellten Fragen geschuldet und berücksichtige Faktoren wie Witterung nicht. Erste Voraussetzung für eine Zunahme des Radverkehrs, fährt StRin Dr. Lehmann fort, sei höchstmögliche Sicherheit mit einer breiten, bequemen Rad-Infrastruktur. Das bedeute für sie, bei einem Tempo von über 40 bzw. 50 km/h grundsätzlich von baulich von der Fahrbahn und dem Gehweg getrennten Radwegen ausgehend zu planen. Erst wenn sich das als nicht realisierbar herausstelle, solle die Verwaltung - wie bisher auch - mit den SKE ins Gespräch gehen und zunächst - am besten geschützte - Radstreifen und erst dann alternativ einfache Radstreifen diskutieren. Gleichwohl müsse nicht jede kleine Einzelmaßnahme mit den SKE besprochen werden. Einig seien sich alle Beteiligten, zu Zwecken der Überbrückung - nicht nur auf Hauptrad-, sondern auf allen Routen

- kurze Schutzstreifen in Kauf zu nehmen; längere hingegen müssten mit den SKE gegen andere Lösungen abgewogen werden. Ein Anliegen vieler Stadtteile sei die vorrangige Planung von Routen aus den Stadtteilzentren zu Freibädern oder Sportanlagen (Degerloch/Waldau, Möhringen/Freibad) zum Schutz für Kinder und Jugendliche und getrennt vom Fußverkehr. Auch wenn es sich dabei nicht um Hauptradrouten handele, sei eine qualitative und ggfs. vorrangige Planung zu überlegen. Die Stadträtin wünscht sich ein forcierteres Vorgehen der Verwaltung bei der Prämisse des Zielbeschlusses Radentscheid, dem Radverkehr an manchen Stellen Vorteile gegenüber dem Autoverkehr einzuräumen. So könnten bspw. Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden, indem schwierige Verkehrssituationen entsprechend bewertet und ggfs. abgeschwächt würden.

Sie finde den Vorschlag der Verwaltung, Mittelinseln in Einbahnstraßen zu verhindern bzw. zu minimieren, sehr gut, sagt StRin Schanbacher (SPD), wohingegen StR Pantisano betont, Unsicherheiten bei den Einbahnstraßenregelungen entstünden wegen uneinheitlicher Regelungen. Eine grundlegende Entscheidung, die die Fahrt in Gegenrichtung für Radfahrende in Einbahnstraßen erlaube, Sorge für Klarheit. StR Kotz spricht sich für eine pragmatische Betrachtung in größeren Zusammenhängen aus. Eine Öffnung von bisher für Fahrräder gesperrten Einbahnstraßen in Gegenrichtung sei nicht nötig, wenn es solche in unmittelbarer Nähe bereits gebe. Er unterstütze die Verwaltung in ihrem dahingehenden Pragmatismus. Bei der Planung von Einbahnstraßen für den Radverkehr kann StR Ozasek (PULS) weder einen Fortschritt noch Transparenz erkennen, so z. B. in Zuffenhausen, wo sich auch nach 10 Jahren Engagement der örtlichen Initiative kein Erfolg einstelle und nicht einmal eine offizielle Rückmeldung der Verwaltung vorliege. Politische Beschlüsse von Bezirken und Eingaben von Jugendräten dürften nicht weiterhin ins Leere laufen. StR Dr. Mayer kommt auf GRDRs 114/2022 "Stuttgarter Qualitätsstandards für den Radverkehr" vom 17.03.2022, hier: Ziffer 10, Öffnung von Einbahnstraßen, zu sprechen. Dort heiße es, Einbahnstraßen würden nur dann nicht in Gegenrichtung geöffnet, wenn zwingende Gründe entgegenstehen und "ggfs. mit Aufhebung von Parkplätzen". Für ihn aber gehöre der Wegfall von Parkiermöglichkeiten zu zwingenden Gründen gegen eine Öffnung. Über derart Grundlegendes könne man nicht mit den "nur zweifelhaft legitimierten Sachkundigen" in einer Arbeitsgruppe diskutieren. Vielmehr oblägen solche Entscheidungen der Verwaltung.

StRin Schanbacher fährt fort, einige in der Präsentation offen gebliebene Fragen müssten im weiteren Prozess einer Lösung zugeführt werden, während bspw. die Schutzstreifen-Problematik geklärt sei. Ein Wunsch seien Piktogramm-Spuren anstelle von Radschutzstreifen - hier müsse man die künftige Gesetzgebung, verbunden mit Tempo 30 km/h in der Stadt, abwarten. Sie erkenne wohlwollend die lösungsorientierte Herangehensweise der Verwaltung an bestehende Probleme. Ziel und Hintergrund des Antrags sei es, mit Blick auf die Verkehrswende ins Handeln zu kommen und die Rad-Infrastruktur im Ganzen auszurollen. StR Pantisano stimmt ihrer anschließenden Aussage zu, der Radverkehr müsse für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und unter der Prämisse "Respekt auf der Straße vom Schwächsten aus gedacht" gestaltet werden. Dazu sei es nötig, so die Stadträtin, die jeweilige Situation vor Ort zu betrachten und für gemeinschaftliche Lösungen Akzeptanz zu finden. Der Wunsch vor allem von Ehrenamtlichen sei es, von Beginn an in grundsätzliche und wichtige Entscheidungen einbezogen, aber von Kleinigkeiten entlastet zu werden. Dabei gehe es darum, ein für alle adäquates und leistbares, schlankes Verfahren zu wählen. So könnten bspw. manche Planungen vorab verschickt werden. Kämen dann keine Rückmeldungen, könne man von einer Akzeptanz ausgehen und Diskussionen vermeiden.

StR Pantisano erinnert an den Radentscheid und die Unterschriftensammlung, deren Ergebnis mit über 35.000 Unterschriften die Unzufriedenheit über die Art der Planung und Umsetzung des Radverkehrs und den Wunsch der Stadtbevölkerung spiegelt, in der Entwicklung des Radverkehrs voranzukommen. Er verwehrt sich gegen den Eindruck, die SKE nähmen eine proportional zu hohe Stellung in der Meinungsbildung ein, sagt er gegenüber StR Kotz. Dieser hatte zuvor geäußert, er tue sich schwer mit der seiner Ansicht nach extrem herausgehobenen Position der SKE in Sachen Radverkehr; man müsse deutlich zwischen den Rollen von Rat, Verwaltung und SKE unterscheiden. StR Pantisano fährt fort, die Verdrossenheit in der Stadt steigere sich, wenn der Eindruck entstehe, dass nicht von einer grundlegenden Mobilitätswende ausgegangen und Fuß- und Radverkehr nicht priorisiert würden. Der Maßstab für Radsicherheit in den Straßen sei, dass Kinder auf ihnen sicher seien und eben nicht den Gehweg nutzen müssten, was bei über Tempo 30 derzeit nicht der Fall sei. Ihm fehle bei der Verwaltung das Bewusstsein über diesen Missstand. Nutzungsansprüche sollten auf jeden Fall unter der Prämisse eines allem anderen nachgeordneten Anspruchs des motorisierten Individualverkehrs bewertet werden. Danach handle die Verwaltung derzeit nicht, was immer wieder Diskussionen auslöse, die letztlich das Misstrauen der Radinitiativen gegenüber der Stadtverwaltung ausdrückten. Er erwarte konkrete Angaben der Stadt, bspw. bei den Radschutzstreifen, welche Maßnahmen wann und mit welchen personellen und finanziellen Mitteln ergriffen würden. Bei Lichtsignalanlagen plädiere er für eine grundsätzliche Planung zugunsten der Priorität für Fußgänger*innen ohne lange Wartezeiten, wie in anderen europäischen Ländern auch. Zusammenfassend meint StR Pantisano, alle Beteiligten könnten sich mit generellen Tempo-Limits (30 km/h und weniger) die Arbeit erheblich erleichtern.

Die PULS-Fraktionsgemeinschaft, so StR Ozasek, sehe erhebliche Schwierigkeiten in der Operationalisierung der politischen Zielvorgaben seitens der Verwaltung, insbesondere, weil es keine klar zuständige Stelle gebe. Das Ziel 25 % Radanteil bis 2030 erkenne er in den vorgelegten Planungen ebenso wenig wie die Herstellung des Hauptradrouten-Netzes in entsprechender Qualität bis 2030. Mehrere Punkte des Ergänzungsbeschlusses seien überhaupt nicht in die Anwendung überführt worden, so bspw., dass laufende Planungen auf den bereits im Radentscheid angelegten deutlich höheren Standard angepasst werden. Bedauerlich sei, dass die Verständigung der Verwaltung mit den SKE zu einem Entwurf für die SQS nicht zustande gekommen sei. Man fordere politische Maßgaben zu Verkehrsplanung und Netzqualität in Stuttgart. Der Stadtrat wendet sich an Herrn Hemmerich und Herrn Oehler (ASW): Mit einer klaren Definition von Planungsverfahren werde die Verwaltung entlastet und gegenüber den Interessen der Bezirke und Anwohner*innen gestärkt. Bei Netzqualität und -ebenen gehe es um gesamtstädtische, überörtliche Belange und Pendlerverkehre, die deutlich höher gewichtet sein müssten. Seines Erachtens seien die von den Antragstellern aufgelisteten Punkte legitim und müssten so heute zur Abstimmung gestellt werden. Entscheidend sei zu Ziffer 1., ob die Bedeutung des "Höchststandards" von der Verwaltung richtig interpretiert werde. Sollte dem nicht so sein, müsse diese Ziffer ergänzt und präzisiert werden. Es gehe um einen geschützten Radfahrstreifen und einen baulich getrennten Radweg, die höchsten Standards der Führungsform. Für den Radschnellwege-Standard gebe es klare Vorgaben vom Ministerium im Sinne der Förderfähigkeit, die von der Stadt aber in ihren Planungen nicht angewendet werden, seiner Meinung nach jedoch Anwendung finden müssten. Im gesamten nachgeordneten Netz - und nicht nur auf den Hauptradrouten - müssten die noch vorhandenen Schutzstreifen einer Überprüfung unterzogen, ein höherwertiger Standard hergestellt und künftig gar keine Schutzstreifen

mehr geplant werden. Das sei in der Verschriftlichung der Verwaltung nicht klar herauszulesen. In Ziffer 3. des Antrags gehe es lediglich um kurze Abschnitte in Kreuzungssituationen, denen man ausnahmsweise zustimmen könne.

Als nicht zielführend bezeichnet StR Kotz die Diskussion. Die von StR Pantisano geäußerten Ziele führten zu einer extremen Verschlechterung der Mobilitätsmöglichkeiten von Autofahrenden, wenngleich er niemandem die Forderung nach völliger Autofreiheit unterstellen wolle.

Auch StR Serwani hinterfragt das Ziel der Diskussion, habe man diese doch bereits am 29.03.2022 ergebnislos geführt. Die heutigen Ausführungen der Verwaltung seien für ihn schlüssig und verständlich, und er schlage vor, dem zu folgen, zumal sich die Planungen ja stetig weiterentwickelten. Grundsätzlich wolle er weder die Verkehrsarten gegeneinander aufwiegen noch könne der Autoverkehr aus Stuttgart verbannt oder allem anderen untergeordnet werden. Wo Radwege sinnvoll seien, stimme er diesen zu, zumal sich, so wendet er sich an StR Pantisano, in den letzten Jahren sehr viel zugunsten des Radverkehrs verändert habe.

Radverkehr solle fraglos gefördert werden, sagt StR Dr. Mayer. Dass die Radfahrer-Lobby versuche, alle anderen Verkehrsmittel und -wege zugunsten der Radwege zurückzudrängen, sei zwar legitim, aber die Stadtverwaltung müsse sich an Regeln, Vorgaben und Priorisierungen halten. Er appelliere hier an die Verwaltung, ihrer Verantwortung gerecht zu werden. Insgesamt könne er den präsentierten Vorschlägen folgen.

Der Rat habe seither sehr fahrradfreundlich agiert, führt BM Pätzold aus. Er glaube, das sei notwendig, um eine Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern zu erzielen, da eine Neuordnung der Verkehrsflächen immer auch einen Eingriff mindestens in den persönlichen Bereich darstelle. An StRin Schanbacher gewandt, meint der Vorsitzende, mit festgelegten Standards erreiche man keine Beschleunigung im Prozess. Schließlich müsse im Einzelfall immer zwischen den verschiedenen Verkehrsarten abgewogen werden. Wie schwierig das ist, führt er beispielhaft am Vorrang von zu Fuß gehenden Schülern auf Schulwegen gegenüber Radfahrern aus. Mit der Mitteilungsvorlage habe man 26 Punkte für die Qualitätsstandards dargelegt, von denen 16 im Sinne des Ratsentscheids, 6 zur weiteren Diskussion, 3 mit der Möglichkeit der Ausnahmeregelung und lediglich 1 als von den SKEs abgelehnt markiert gewesen seien. Letzterer sei mit der heutigen Erklärung sogar geändert worden. Die komplexe und noch zu lösende Problematik der Lichtsignalanlagen und Kreuzungen werde die Stadt auch künftig beschäftigen. Natürlich, so betont er, sei Sicherheit im gesamten Straßenverkehr das höchste Ziel der - wohlgerneht fahrradfreundlichen - Verwaltung. Dazu könne jeder beitragen - seiner Ansicht nach nehme die Zahl der nicht besonders rücksichtsvollen Radfahrer leider zu, eine Folge des wiederum erfreulicherweise stetig steigenden Radverkehrs insgesamt. Er weist die Äußerung von StR Ozasek, die Verwaltung habe Planung nicht verstanden, und nimmt damit auch seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter explizit in Schutz. Verkehrsplanung sei vielfältig und müsse unter zahlreichen Aspekten betrachtet werden. Natürlich müsse man die SQS zügig voranbringen und umsetzen.

Herr Hemmerich ergänzt, an StR Pantisano gewandt, das Hauptproblem der Stadt stelle die riesige Verkehrsinfrastruktur im Altbestand dar, die aus Sicht der Fußgänger und Radfahrer als sehr negativ wahrgenommen werde. Hier sei die Verwaltung in Zusammenarbeit mit dem Rat und den SKE gefordert, Prioritäten in Abhängigkeit von Netzkatgorie und Verkehrssicherheit zu setzen. Veränderungen der Gegebenheiten erforder-

ten mitunter einen langen Vorlauf (Bsp. Hauptradroute 2). Die aktuellen Planungen stellen jedoch signifikante Verbesserungen für die Radfahrer in dieser Stadt dar, zeigt er sich überzeugt - schließlich seien an vielen Stellen bereits die Standards umgesetzt worden. Hinter dem von StR Ozasek kritisierten Radfahrstreifen in der Nürnberger Straße stehe die Fachverwaltung nach wie vor, zumal dieser vollumfänglich dem Standard des Landes entspreche.

Auf explizite Nachfrage des Vorsitzenden sagt StRin Dr. Lehmann zunächst, ihre Fraktion interpretiere die Ausführungen von Herrn Hemmerich als Zustimmung zu den im vorliegenden Antrag formulierten Forderungen. Die Auffassungen von Verwaltung und Antragstellern lägen nicht weit auseinander. Im weiteren Verlauf stellt sie dann fest, strittig seien noch die Ziffern 1. und 2. des Antrages, wobei aus ihrer Sicht darüber nicht abgestimmt werden müsse. BM Pätzold bestätigt, diese Ziffern und ihre Präzisierung habe man zur Kenntnis genommen, die Vorgehensweise dargestellt und werde die Ausführungen des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik (STA) dazu mitnehmen. In der anschließenden Diskussion darüber, ob die Ziffern 1. und 2. des Antrags abgestimmt werden sollen, führt der Vorsitzende gegenüber StR Ozasek aus, die Verwaltung werde wie beantragt eskalierend nach unten planen (Ziffer 1.) und habe den in der Aussprache präzisierten höchsten Qualitätsstandard zur Kenntnis genommen. Zu Ziffer 2. habe man zugesagt, bei wichtigen Projekten Abweichungen vom Höchststandard in der Planungsphase in den Arbeitsgruppen zu besprechen. Bei kleinen Projekten werde man im Sinne einer schnellen Umsetzung handeln. Aus Sicht der Verwaltung habe man mit dem Vortrag und der Präsentation die weitere Vorgehensweise im Sinne des Antrages dargestellt und sehe daher den Antrag als erledigt an. StR Ozasek genügt das nicht, er besteht darauf, die Hinderungsgründe für den Höchststandard müssten dargelegt werden und damit Transparenz für ein kooperatives Planen und Entwickeln der Netzqualität geschaffen werden. Darauf sei die Verwaltung im vorangegangenen Vortrag mit Verweis auf die zeitlichen Verzögerungen durch ein solches Vorgehen nicht eingegangen. Daher sehe er einen Dissens zwischen den antragstellenden Fraktionen und der Fachverwaltung. Man wolle, dass die Verwaltung konsequent im Höchststandard operiere und bei Abweichungen mit den SKE in den Arbeitsgruppen diskutiere. Das bekräftigt StR Pantisano. BM Pätzold sieht den Dissens nicht: Die Verwaltung habe zugesagt, Gründe für die Abweichung vom Höchststandard darzulegen. Manchmal würden Begründungen zwar leider nicht akzeptiert, dies sei aber Teil des Diskurses und liege in der Natur der Sache. Aus Sicht der Verwaltung werde man entsprechend dem Antrag (Ziffer 2.) verfahren. Für jegliche Kleinmaßnahme aber sei das nicht möglich, da damit die Geschwindigkeit der Umsetzung sinke. Über große Maßnahmen (Nürnberger Straße, Hauptradroute 2) berate man ohnehin in den zuständigen Gremien.

StR Ozasek präzisiert, man sehe erhebliche Defizite in der Planungsphilosophie, und die Mitteilungsvorlage der Verwaltung habe die Antragsteller nicht zufriedengestellt. Deshalb und um sicherzustellen, dass so geplant werde, wie es für die Zukunft erforderlich ist, habe man sich im vorliegenden, interfraktionellen Antrag aufgestellt. Im Sinne einer echten Fahrradstadt sollten konkurrierende Nutzungsansprüche eben nicht mehr gegeneinander aufgewogen werden. So sehe er mit Erstaunen Priorisierungen (Vorangplanungen) für landwirtschaftlichen Verkehr (Mähdrescher-Netz) im Vergleich zu Tausenden potenziellen Rad-Pendlerinnen und -Pendlern, was der Vorsitzende mit dem Hinweis auf die Nahrungskette und damit notwendiger Bewirtschaftung von Flächen sowie Transferverkehre landwirtschaftlicher Maschinen widerlegt.

Während StR Peterhoff (90/GRÜNE) Ziffer 1. und 2. des Antrags nach der Klärung der offenen Fragen in der vorangegangenen Aussprache völlig unkritisch sieht, ist StR Pantisano noch nicht klar, wie mit dem mehrheitlichen Antrag nunmehr umgegangen werde, der deutlich den Willen der Antragsteller dokumentiere: Der Höchststandard müsse bei allen Netzen auf aktuell gültiger Rechtslage angesetzt werden. Die Antragsteller uneinig hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise sieht StR Kotz. Auch StR Serwani hinterfragt das weitere Vorgehen, möchte aber im Falle einer Abstimmung jede Antragsziffer getrennt votiert wissen.

Der Vorsitzende ruft, einem mündlichen Antrag von StR Ozasek folgend, den im Betreff genannten Antrag auf und lässt über die Ziffern 1. und 2. abstimmen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt Ziffer 1. und Ziffer 2. des Antrags bei 9 Ja- und 6 Nein-Stimmen mehrheitlich zu.

Anschließend stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von der GRDRs 114/2022 und von den Ausführungen der Verwaltung Kenntnis genommen. Damit ist der im Betreff genannte Antrag erledigt.

Zur Beurkundung

Klemm / pö

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat T
Tiefbauamt (2)
 5. Stadtkämmerei (2)
 6. Amt für Revision
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. *CDU-Fraktion*
 3. *SPD-Fraktion*
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
 5. *FDP-Fraktion*
 6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand