

## **A u s z u g**

aus der Niederschrift der 35. Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom  
04.03.2021

---

Behandelt in öffentlicher Sitzung

**8.            Bürgerantrag "Fahrradstraßen auf dem inneren Anlagenring sowie zwei Fahrradstraßen-Achsen durch die Innenstadt" sowie Antrag auf Bürgerversammlung zu diesem Verhandlungsgegenstand** **STV/2673/2021**

---

**Antrag:**

„Der Magistrat stellt die Zulässigkeit des Bürgerantrags ‚Fahrradstraßen auf dem inneren Anlagenring sowie zwei Fahrradstraßen-Achsen durch die Innenstadt‘ sowie des Antrags auf Bürgerversammlung zu diesem Verhandlungsgegenstand fest. Der Magistrat führt innerhalb von zwei Monaten eine Bürgerversammlung durch und überweist den Bürgerantrag zur Beratung und Entscheidung an die Stadtverordnetenversammlung.

Der Antrag hat den Wortlaut:

*Der Magistrat der Stadt Gießen wird aufgefordert, alle erforderlichen Mittel (finanziell, organisatorisch, planerisch etc.) bereitzustellen bzw. zu entwickeln, um folgende Vorhaben voranzutreiben:*

- 1) *Die Einrichtung von Zwei-Richtungs-Fahrradstraßen auf den inneren Fahrspuren des Anlagenrings (ohne ‚KFZ frei‘), spätestens 6 Monate nach Annahme dieses Antrags.*
- 2) *Die Schaffung sicherer Querungspunkte über die äußeren beiden Fahrspuren, sowie Vorrang für Radfahrende an den Kreuzungen entlang der Anlagenring-Fahrradstraße.*
- 3) *Die Einrichtung von zwei Innenstadtachsen als Fahrradstraßen (Vorschlag: Neuen Bäume - Neustadt & Bahnhofstr. – Walltorstr.) mit Einbahnstraßen-Regelung für Autos nach dem Vorbild Neustadt (‚Bus und Rad frei‘), als einjähriges Verkehrsexperiment, spätestens 3 Monate nach Annahme dieses Antrags.*
- 4) *Es wird spätestens alle zwei Monate über die in der Zwischenzeit entwickelten und umgesetzten Maßnahmen sowie noch erforderliche Maßnahmen öffentlich informiert.*

*Begründung: Der Radverkehr ist die dominierende Verkehrsart auf den genannten Strecken, bzw. ist es zu erwarten, dass dies alsbald der Fall sein wird (z. B. durch Bündelung parallel verlaufender Achsen nach dem Umbau, sowie den Plänen der Stadt Gießen zur Klimaneutralität).“*

**Die Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen stellen den nachstehenden ersetzenden Änderungsantrag:**

„1. Die Stadtverordnetenversammlung begrüßt das Ansinnen des Bürgerantrags, mehr Platz für den Radverkehr in unserer Stadt zu schaffen.

2. Die Stadtverordnetenversammlung stellt fest, dass die Verkehrswende für das Ziel, bis 2035 klimaneutral zu sein, eminent wichtig ist und nur gelingen kann, wenn neben dem Radverkehr der ÖPNV und der Fußgänger\*innenverkehr gefördert werden.

3. Die Stadtverordnetenversammlung fordert den Magistrat auf

- innerhalb von 6 Monaten einen mindestens einjährigen, fachlich begleiteten Verkehrsversuch zu realisieren, der am Anlagenring in jeder Richtung eine (mindestens drei Meter breite) Spur ausschließlich für den Fahrradverkehr freigibt. Dabei ist gleichzeitig der Linienbusverkehrs adäquat einzuplanen.
- umgehend ein den Versuch begleitendes Gutachten in Auftrag zu geben, welches untersuchen soll, wie die Hälfte des Anlagenrings für Radfahrer\*innen zur Verfügung gestellt werden kann.  
In dem Gutachten sollen alle im Raum stehende Varianten (Zwei-Richtungs-Fahrradstraßen auf den inneren Fahrspuren des Anlagenrings mit und ohne Einbahnstraßenregelung für den Autoverkehr, eine durchgehende, baulich getrennte Fahrradspur auf jeder Seite des Anlagenrings, etc.) untersucht und bewertet werden. Zudem soll das Gutachten eine Empfehlung für eine Variante geben. Das Gutachten hat auch den Vorrang des Linienbusverkehrs (ÖPNV) zu berücksichtigen bzw. mit einzuplanen.

*Das Gutachten ist der Stadtverordnetenversammlung zeitnah, vor dem Ende des Verkehrsversuchs vorzulegen, damit sie entscheiden kann, welche Variante geplant und umgesetzt werden soll.*

- die zwei Innenstadtachsen Neuen Bäue – Neustadt und Bahnhofstraße – Walltorstraße sind innerhalb von drei Monaten im Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuches als Fahrradstraße einzurichten. Der Parksuchverkehr ist in diesem Bereich durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.
- alle zwei Monate über die in der Zwischenzeit entwickelten und umgesetzten Maßnahmen des Antrags sowie noch erforderliche Maßnahmen öffentlich im Rahmen des Bau- und Verkehrsausschusses zu informieren. Das Ergebnis der Verkehrsversuche und des Gutachtens sind in einer Bürgerinformations- und -diskussionsveranstaltung vorzustellen und zu diskutieren.“

Die CDU-Fraktion stellt **folgenden Initiativantrag:**

„Der Magistrat wird beauftragt, die Vorschläge des Bürgerantrags in den laufenden Prozess zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes aufzunehmen.

*Der Magistrat wird darüber hinaus gebeten, wegen der Aufnahme der Vorschläge des Bürgerantrags auf eine beschleunigte Fertigstellung des Verkehrsentwicklungsplanes hinzuwirken.“*

An der Aussprache beteiligen sich Herr Jenschke (Initiator des Bürgerantrages), die Stadtverordneten Nübel, Riedl, Dr. Speiser, Geißler, Dr. Greilich, Möller, Biemer, Koch-Michel, Oberbürgermeisterin Grabe-Bolz und Bürgermeister Neidel.

Auf Antrag des **Stv. Dr. Brinkmann** wird der Redebeitrag der Oberbürgermeisterin wörtlich protokolliert.

**Oberbürgermeisterin Grabe-Bolz:** *„Herr Stadtverordnetenvorsteher, meine sehr geehrten Damen und Herren. Heute beraten wir den vorliegenden Bürgerantrag Fahrradstraße auf dem inneren Anlagenring sowie verschiedene Änderungsanträge. Die Stimmung und die öffentliche Auseinandersetzung auf allen Kanälen kann man sagen, ist sehr aufgeladen. Sie ist so aufgeladen als ginge es um Sein oder Nichtsein. Deshalb möchte ich zunächst feststellen, ich unterstelle allen Stadtverordneten, die heute hier beraten und am Ende entscheiden, dass Sie dies zum Wohle Ihrer, unserer Stadt tun. Ich unterstelle das Allen, die hier sitzen. Zugegeben Verkehr ist immer ein Thema, was auflädt, was spaltet, wo die Meinungen wirklich oft extrem auseinander gehen und es ist ein Mega-Thema, was die Menschen beschäftigt. Vorgestern habe ich und das zu meiner eigenen Überraschung, im hr Hessentrend zur Kommunalwahl gesehen, dass Verkehr den Wählern wichtiger ist als Corona. Also ich war überrascht davon, aber Sie sehen, es ist ein sehr zentrales Thema, was die Menschen bewegt. Und weil dies offensichtlich so ist, weil Verkehr, Mobilität, Mobilitätsänderung offensichtlich die Menschen sehr bewegt, haben wir auch diesen Bürgerantrag heute vorliegen und ich muss sagen, ich bin sehr froh, dass die Bürgerbeteiligungssatzung doch so rege genutzt wird, denn das ist für mich ein Stück gelebte Demokratie.*

*Im Kern geht es aber im Bürgerantrag und auch bei dem Änderungsantrag Verkehrsversuch, nicht um und das finde ich wichtig zu betonen, es geht nicht um contra Auto und pro Fahrrad. Sondern es geht um die Ermöglichung der Mobilitätsvielfalt, der gerechten Aufteilung des Verkehrsraums, der Emissionsreduzierung, d. h. es geht natürlich auch in der Tat um die Stärkung des Fahrradverkehrs. Und ich kann das nicht so stehen lassen, Herr Geißler, was Sie gesagt haben, es ist nichts passiert in den letzten Jahren. Es ist auch in den letzten Jahren viel an Verbesserungen für den Fahrradverkehr unter Verkehrsdezernent Neidel geschehen. Auch vorher, Frau Speiser hat darauf hingewiesen, ist viel an Verbesserungen in den letzten Jahren geschehen. Und ganz aktuell denke ich an die Fahrradspur in der Grünberger Straße, bei der ich mich jetzt, wie viele andere auch, viel sicherer fühle. Und vom Brennofen bis zum Berliner Platz, ich glaube, wenn man vorher gefragt hätte, wird diese Verengung der Autospur zur Fahrradspur zu Rückstaus führen, es wäre bestimmt geunkt worden, es wird Rückstaus geben. Genauso in der Frankfurter Straße, in der ja auch eine Verengung vorgenommen worden ist. Das zeigt doch alles, wir sammeln viele Erfahrungen eben mit solchen Veränderungen und ich finde, wir sammeln sehr viele positive Erfahrungen. Und dies soll auch mit dem*

vorliegenden Änderungsantrag Verkehrsversuch erreicht werden. Es ist ein Antrag, der durchaus diese Komplexität dieses Vorhabens zur Kenntnis nimmt und auch mit beinhaltet. Deswegen ist es auch ein Änderungsantrag zum Bürgerantrag, weil zur Kenntnis genommen wird und bewusst wird, dass es sein sehr komplexes Vorhaben ist. Es geht nämlich nicht darum, hier in einem Hauruckverfahren Fakten zu schaffen. Und mit diesem komplexen Vorhaben müssen wir verantwortungsvoll umgehen, deswegen ist ja auch entsprechend formuliert, dass wir Experten bei der Planung, Umsetzung des Verkehrsversuchs einbeziehen. Das heißt uns zu begleiten, die Planungsumsetzung soll sehr sorgsam geschehen und gutachterlich geprüft werden, über verschiedene Varianten geprüft werden. Ich glaube, das könnte ein sehr gelingender und sehr verantwortungsvoller Umgang damit sein, wie wir den Innenstadtring auch anders aufteilen.

Niemand, niemand will den Innenstadthandel gefährden, oder Verkehrschaos erzeugen. Wir haben ja und das wurde schon genannt, wir haben eine sehr erfolgreiche Kampagne gemeinsam getragen gegen das Outletfactory Center. Das hat doch gezeigt, wir stehen zu unserem Innenstadthandel und wir stärken unseren Innenstadthandel. Und ich denke sogar, dass der Innenstadthandel durch solche Attraktivitätssteigerungen noch mehr gestärkt wird. Und wir wollen auch auf Niemanden verzichten, wir sagen nicht, wir wollen nur noch die Innenstadtbewohner mit den Fahrrädern, wir wollen und brauchen natürlich auch die Bürgerinnen und Bürger und die Besucherinnen und Besucher von außerhalb. Wie gesagt, ich könnte mir vorstellen, dass es sogar noch attraktiver wird, weil es werden weiterhin Besucherinnen und Besucher auch von außerhalb nach Gießen kommen können. Es wird ja nichts gesperrt, es wird nichts dicht gemacht, vielleicht geht es ein bisschen langsamer, das räume ich ein. Wobei, ich glaube schon, dass sich der Verkehr an Samstagen sehr verteilen wird. Also, wir brauchen auch zur Stärkung des Innenstadthandels und gerade in den Nach-Corona-Zeiten Attraktivitätssteigerung für mehr Besucherinnen und Besucher in der Innenstadt. Aber wir haben die Chance unsere Stadt und die Erreichbarkeit eben auch attraktiver und die Luft emissionsärmer zu machen. Das haben wir uns selber auch auf die Fahnen geschrieben, auch hier abgestimmt dafür, dies als gemeinsames Ziel wollen und uns den Herausforderungen der Zukunft stellen wollen. Ich glaube, dass kein Stadt- und Verkehrsplaner heute jemals noch so einen Innenstadtring planen würde. Das ist doch eine Verkehrspolitik, die einfach überholt ist und das wird auch in dem Verkehrsentwicklungsprozess deutlich, Herr Nübel hat ja schon darauf hingewiesen, wo sehr kritisch von dem autogerechten Innenstadtring gesprochen wird. Ich denke sogar, dass ein Verkehrsversuch sich hervorragend in den Verkehrsentwicklungsplan eingliedern kann, denn wir sind ja jetzt in einem Stadium, ich darf das auch sagen, denn der Plan wurde ja auch schon in den Agendagruppen vorgestellt, an dem das Analysestadium abgeschlossen ist. Die Zieldiskussion folgt und mit der Entwicklung von Szenarien begonnen wird. Was wäre das denn für ein gutes Szenario mit dem Rückenwind dieses Bürgerantrages den Innenstadtring so genau zu planen, wie es jetzt das Vorhaben des Änderungsantrages vorsieht.

Die Planungsphilosophie des Verkehrsentwicklungsplanungsbüros heißt, ‚Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich abwickeln und Verkehr vernetzen‘. Also, das passt doch hervorragend genau in diese Verkehrsentwicklungsplanung, was

jetzt hier an Vorhaben steht. Was wir tun müssen, das sehe ich, wir müssen die Ängste ernst nehmen. Veränderungen machen Angst, das zeigt die Historie. Ich habe mir mal die Mühe gemacht, nur mal schlaglichtartig zu gucken, was an Schlagzeilen da war, als die Plockstraße 1982 verkehrsberuhigt wurde: ‚Will man uns den Hahn abdrehen? – Gießener Einzelhandel ist besorgt, die Geschäftswelt sagt, dass die Innenstadt zu Tode beruhigt werden soll, in dem schon ohnehin knappen Parkraum, dass sich eine Verkehrsberuhigung mit einer ersatzlosen Streichung der Parkmöglichkeiten in der Plockstraße Existenz gefährdend auswirkt, sagt der Handel, schließlich, leben alle von einem vitalen Geschäftsleben und nicht davon, dass man sich verkehrsberuhigen lässt. Die Mehrzahl der Geschäftsleute der Plockstraße wenden sich entschieden gegen eine Umfunktionierung in eine Fußgängerzone und das könnte hier der Axel Pfeffer viel besser vortragen, ich übersetze es mal, das ist nämlich vom Schlammbeißer zur Verkehrsberuhigung Plockstraße, aber hier wird gesagt, ei, dass die Verkehrsberuhigung überhandnimmt und dass die Leute auch mit dem Auto gerade mal hinfahren können müssen, dass sich das alles Existenz gefährdend auf den Handel auswirkt und hier steht noch, dass die Parkplätze in der Plockstraße erhalten werden müssen, weil das die letzten vorm Seltersweg sind.‘

Also ich habe noch viel, viel mehr solcher Zeitungsartikel wirklich recherchiert als es um die Verkehrsberuhigung Seltersweg ging, als es um die Verkehrsberuhigung Plockstraße ging und heute ist die Plockstraße eine der schönsten Aufenthaltszonen in unserer Stadt geworden.

Und ich sage, man muss Ängste ernstnehmen, aber was man nicht ernstnehmen darf bzw. was mich ärgert ist diese Untergangsstimmung und diese Angstmacherei. Das ist ein Unterschied und deshalb denke ich, geht es darum mit denen, die Ängste haben, die Bedenken haben auch in den Prozess zu gehen. Natürlich soll der Handel in den Prozess mit einbezogen werden und zwar der Handel, die BID Vertreter, auch andere Handelsvertreter. Es gibt ja nicht ganz homogen den Handel, es gibt ja auch unterschiedliche Vertreter des Handels. Und mit all denen wollen wir doch in die Kommunikation gehen, die einbeziehen, wie viele andere Stakeholder in dieser Stadt, die unbedingt mit in die Planungen, Umsetzungen einbezogen werden müssen. Wichtig für diejenigen, die Bedenken haben, ist es, finde ich, einen Perspektivwechsel anzustoßen, sich vielleicht mal der Historie zu erinnern, aber auch einen Perspektivwechsel vorzunehmen, nicht in den Fokus zu nehmen die Risiken sondern mal die Chancen, die hier in dieser Möglichkeit liegen in den Fokus zu nehmen. Chancen für den Handel, Chancen für den Klimaschutz, Chancen für die Mobilität, Vielfalt, für eine moderne, dynamische, zukunftsfähige Stadt.

Wir sind eine attraktive Stadt und wir wollen noch attraktiver werden. Meine Damen und Herren, wie immer die Entscheidung heute ausgeht, mir wäre es ein Anliegen, dass wir die unterschiedlichen Haltungen, die hier da sind, respektieren und nicht gegeneinander aufstellen, sondern miteinander handeln zum Wohle unserer Stadt, denn Viele werden hier auch nach dem 14.03. sitzen und sich auf Augenhöhe begegnen und zusammen arbeiten wollen, viel Gutes für die Stadt beschließen wollen. In diesem Sinne, danke ich Ihnen für das Zuhören und meine Position ist, glaube ich, deutlich geworden.“

Der Redebeitrag des Bürgermeisters wird auf Antrag des **Stv. Jochimsthal** wörtlich zu Protokoll genommen.

**Bürgermeister Neidel:** „Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren. Da möchte ich als Verkehrsdezernent doch auch noch ein, zwei Gedanken dazu beitragen. Zunächst einmal möchte ich mich bei denjenigen bedanken, die die Sachlichkeit hier in der Debatte aufgebracht und erwähnt haben, dass in den vergangenen Jahren doch einiges für den Radverkehr getan wurde. Ich behaupte mal, in den vergangenen Jahren unter meiner Verantwortung ist so viel für den Radverkehr getan worden wie nicht zuvor. Ich kann Ihnen aus der Zeit berichten, es ist anstrengend, etwas für den Radverkehr zu erreichen. Es ist nicht einfach, es ist nicht damit getan, einen Eimer Farbe zur Hand zu nehmen, wie das teilweise polemisch behauptet wurde, und man könnte ja mal irgendwo was ab markieren und dann geht das schon. So einfach ist es nicht. Die Grünberger Straße wurde angesprochen, da haben wir Zahlen, Fakten aus der Planung für die grundhafte Sanierung der Grünberger Straße und haben hier eine Grundlage gehabt, Daten, Zahlen und Erhebungen gehabt, um zu wissen, in etwa was passiert, wenn wir diese Änderungen vornehmen. Und warum ist am Anlagenring in den vergangenen Jahren nix passiert? Weil es kompliziert ist, weil es nicht einfach ist mal eben ein bisschen Farbe in die Hand zu nehmen und irgendetwas ab zu markieren. Es ist kein Zufall, dass bisher nur an der Ostanlage Radverkehrsanlagen am Anlagenring installiert sind. Warum wurde das denn nicht vorher schon gemacht? Weil es kompliziert ist, weil die anderen Bereiche so eng gebaut sind, dass dort alleine durch eine Abmarkierung zwingend überall eine Fahrspur wegfällt. Und warum macht man das nicht so einfach, weil die Verkehrsbelastung da so hoch ist, dass es nicht verträglich ist, dass es zu Staus führen wird, dass es zu Ausweichverkehre führen wird, die in Wohngebiete ausweichen, wo wir ja auch keine Verkehrsbelastung haben wollen. Der Anlagenring hat nun mal eine Funktion der Bündelung des Verkehrs und der Verteilung des Verkehrs. Und wenn wir das nicht mehr zulassen durch eine Verengung, dann haben wir Effekte, die wir so eigentlich nicht wollen, so dass Wohngebiete ggf. belastet werden durch Ausweichverkehre. Man weiß das als Autofahrer, wenn es irgendwo nicht weitergeht, dann sucht man, wo komm ich denn weiter und dann biegt man rechts ab und versuche irgendwie am Stau vorbei zu kommen. Das könnte die Folge sein.“

Deshalb mein Appell und aus der fachlichen Betreuung dieser Fragen in den vergangenen Jahren die Einschätzung, wir sind jetzt am Verkehrsentwicklungsplan seit einem Jahr im Prozess, wir machen da gute Fortschritte. Ich hätte mir das auch schneller gewünscht, zum Teil war das auch durch Corona bedingt, dass Dinge sich verzögert haben, aber wir sind jetzt in eine Zieldiskussion eingestiegen und da ist natürlich eines von, ich glaube, fünf Oberzielen der Klimaschutz. Das wird natürlich ein wesentlicher Aspekt bei diesem Verkehrsentwicklungsplan sein. Das ist den Büros bewusst und das wird sich natürlich auch fachlich niederschlagen. Und ich möchte an der Stelle auch erwähnen, dieser Verkehrsentwicklungsplan wird betreut zusätzlich von einem Büro was explizit die Bürgerbeteiligung vorsehen soll. Auch das war uns ja wichtig, das wird in der Stadt hochgehalten und das muss sich natürlich auch im Verkehrsentwicklungsplan niederschlagen. Deshalb ist dort eigens ein Büro für engagiert, die das betreut. Hier haben schon Gespräche stattgefunden mit Akteuren in der Stadt. Es wird eine breite Basis geschaffen an Fakten, an Wissen, es gibt eine Onlinebeteiligungsmöglichkeit, um Fakten zu sammeln und daraus dann in politischen Prozessen in den Entscheidungsgremien zu Ergebnissen zu kommen. Hier haben wir

jetzt innerhalb kürzester Zeit einen Bürgerantrag der, so nehme ich das wahr, eigentlich nur die Befürworter des Bürgerantrages zu Wort kommen lässt. Die haben sich dafür ausgesprochen. Wurde denn mit denen gesprochen, die das kritisch sehen? Ich glaube, es bestand nicht die Möglichkeit zu sagen, ich will den Bürgerantrag nicht. Das nur mal so zum Verfahren. Es wurde nicht mit den BIDs gesprochen, wir haben es ja gelesen und ich habe es in Gesprächen auch mehrfach gehört. Auch mit anderen Akteuren, die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans einbezogen werden, wurden hier vorab keine Gespräche geführt. Von daher halte ich es für sachgerecht und fachgerecht, solche gravierenden Eingriffe in den Verkehr im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zu untersuchen, zu überprüfen. Wir erstellen hier ein Verkehrsmodell in dessen Rahmen oder auf dessen Grundlage Verkehrssimulationen möglich sind, wo man eben nicht Dinge im Live-Betrieb in der Stadt probieren muss, sondern wo man zumindest schon mal eine Abschätzung bekommt aufgrund von Simulationen, was passiert denn, wenn wir das machen. Wie muss man denn ggf. gegensteuern, was muss man denn für Maßnahmen ergreifen, um das, was man als Ziel erreichen will, zu ermöglichen?

Wir sollten das doch nicht nur auf den Anlagenring beschränken, das ist doch letztlich der Verkehr, der zusammengeführt wird in der Stadt. Da müssen wir doch weiter außen ansetzen und versuchen diesen Verkehr, der dort abzuwickeln ist, schon mal zu verringern, um dann in der Lage zu sein, hier auch Maßnahmen zu ergreifen, die für den Verkehr verträglich sind. Und das ist aus meiner Sicht hier alles zu kurz gekommen, alles zu übereilt. Natürlich ist es unbefriedigend dass Prozesse so lange dauern, aber sie dauern nicht ohne Grund, weil es einfach sinnvoll ist, Dinge zunächst mal fachlich fundiert zu beurteilen und dann auf den Weg zu bringen. Und dann auch ggf. in unterschiedlichen Szenarien auszuprobieren und zu sehen, wie verträglich es sich denn im Live-Betrieb. Natürlich ist eine Simulation nicht gleich die Realität aber man kommt dem schon mal viel näher und kann in etwa abschätzen, was passiert und kann, wie gesagt, ggf. noch andere Maßnahmen ergreifen, die das, was man sich als Ziel vorstellt und erreichen möchte, unterstützt. Deshalb halte ich es für sinnvoll, hier fachliche Beurteilungen mit in diesen Prozess reinzubringen und das zu untersuchen.

Der Bürgerantrag, ich habe es gelesen, und der Änderungsantrag, der sagt schon sehr konkret, was gewollt ist. 3 Meter sollen abgetrennt werden, ausschließlich für den Radverkehr, ausschließlich für den Radverkehr. Das ist eine Aussage und die Dauer des Verkehrsversuchs soll mindestens 1 Jahr betragen. Jetzt habe ich gehört, es soll ggf. auch nachgesteuert werden, in dem Antrag lese ich das nicht. Im Antrag steht, 3 Meter sollen auf jeder Seite abgetrennt werden und es soll ausschließlich für den Radverkehr der Fall sein. Damit muss man dann umgehen, das wird man sehen, wie sich das verträglich. Ich habe meine Zweifel und ich denke, man sollte es Fachleuten zunächst mal zur Beurteilung überlassen, um dann einen Versuch zu starten. Aber nicht erst den Versuch und dann es mit Fachleuten zu begleiten, das erscheint mir nicht angemessen. Deshalb der Appell, wir haben den Verkehrsentwicklungsplan, der kostet im Übrigen einen Haufen Geld, das sollten wir nicht in den Wind schießen, für eine so gravierende Maßnahme. Die, aus meiner Sicht, gravierendste verkehrliche Entscheidung, die in den letzten Jahren seit ich die Stadtentwicklung überblicke, getroffen werden soll und das macht man auf keiner fachlich fundierten Grundlage. Das halte ich für sehr gewagt und davor möchte ich Sie als Verkehrsdezernent warnen. Dankeschön."

**Stv. Geißler**, FW-Fraktion, beantragt, den Bürgerantrag in der Beratung bis nach der Kommunalwahl zu vertagen.

**Stv. Möller**, CDU-Fraktion, beantragt für die vorliegenden Änderungsanträge und dem Vertagungsantrag jeweils namentlich abstimmen zu lassen.

**Beratungsergebnis:**

Der Antrag auf Vertagung wird mehrheitlich abgelehnt (Ja: 17; Nein: 38; StE: 3 Stimmen).

Der Initiativantrag der CDU-Fraktion wird mehrheitlich abgelehnt (Ja: 28; Nein: 30 Stimmen).

Der ersetzende Änderungsantrag wird mehrheitlich beschlossen (Ja: 30; Nein 28 Stimmen).

Die Protokolle der drei namentlichen Abstimmungen sind der Niederschrift als Anlage beigefügt.

---

Bestätigung für die Richtigkeit des Auszuges:

gez. A l l a m o d e

Stellv. Schriftführerin