DRUCKSACHE G-20/266

B E S C H L U S S V O R L A G E

Dezernat / Amt	Verantwortlich	Tel.Nr.	Datum
V/Garten- und Tiefbauamt	Herr Uekermann	4600	11.11.2020

Betreff:

Rechtliche Zulässigkeit Fuß- und Radentscheid Freiburg
h i e r :
"Bürgerbegehren für ein fuß- und fahrradfreundliches Freiburg" sowie
"Bürgerbegehren für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring"

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. MOBI	18.11.2020		X	X	
2. BaUStA	25.11.2020		X	X	
3. HFA	30.11.2020	X		X	
4. GR	08.12.2020	X			X

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): nein

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: nein

Finanzielle Auswirkungen: nein

Beschlussantrag:

1. **Der Gemeinderat nimmt den Bericht zu den beiden Bürgerbegehren der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ gemäß Drucksache G-20/266 zur Kenntnis.**

2. **Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass das Bürgerbegehren auf Zulassung des Bürgerentscheids „für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring Freiburg“ der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ rechtlich unzulässig ist und weist dieses daher zurück.**

3. **Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass das Bürgerbegehren auf Zulassung des Bürgerentscheids „für ein fuß- und fahrradfreundliches Freiburg“ der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ rechtlich unzulässig ist und weist dieses daher zurück.**

4. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, mit den Vertrauenspersonen der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ über das weitere Vorgehen und die weitere Zusammenarbeit ins Gespräch gehen.

Anlagen:
1. Original Unterschriftenliste Bürgerbegehren für ein fuß- und fahrradfreundliches Freiburg
2. Original Unterschriftenliste Bürgerbegehren für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring
3. Rechtliche Bewertung des städtischen Rechtsamtes zu beiden Bürgerbegehren

1. Ausgangslage

Zwischen Juli und Anfang Oktober 2020 sammelte die Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ Unterschriften für zwei Bürgerbegehren zur Erreichung zweier Bürgerentscheide mit Forderungen zur Verbesserung der Situation des Fuß- und Radverkehrs in Freiburg. Ziel war es, die rd. je 12.000 Unterschriften zu erhalten, damit der Gemeinderat im November hierzu über die Zulässigkeit und Zulassung der Bürgerentscheide entscheiden kann und den oder die Bürgerentscheid/e dann zeitgleich mit der Landtagswahl in Baden-Württemberg am 14.03.2021 durchführen zu lassen.

Die beiden Bürgerbegehren haben die folgenden Inhalte:

Bürgerbegehren für ein fuß- und fahrradfreundliches Freiburg

Das Begehren listet 9 qualitative und quantitative Forderungen zur Verbesserung der Situation von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden in Freiburg auf. Dabei geht es um die Umgestaltung von Gehwegen, Neueinrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen, Umbau von Kreuzungen und Einmündungen, Neueinrichtung bzw. -gestaltung von Radwegen, Neueinrichtung von Radabstellplätzen, Einrichtung eines Online-Mängelmelders für Fuß- und Radwege, den Umgang mit Verkehrsunfällen sowie einen jährlichen Bericht der Verwaltung. Teilweise wird in den Forderungen festgestellt, dass die benötigten Flächen zwingend dem motorisierten Verkehr wegzunehmen sind bzw. dass Belange des Kfz-Verkehrs in einer Abwägung nachrangig zu bewerten sind.

Bürgerbegehren für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring

Das Begehren definiert einen Innenstadtring aus Rempartstraße – Holzmarkt – Wallstraße – Schlossbergring – Leopoldring – Friedrichring/-straße – Bismarckallee – Konrad-Adenauer-Platz und stellt eine Reihe von recht konkreten Umgestaltungsforderungen zur Veränderung der Fuß- und Radverkehrsführung in diesem Bereich auf. Neben der Neuanlage von Fuß- und Radverkehrsflächen sollen die Fahrbereiche für den Kfz-Verkehr deutlich reduziert und teilweise Verkehrsführungen vollständig verändert werden (z. B. am Greiffeneggring und Schwabentorring). Die genauen, sehr konkreten und weitgehenden Vorstellungen zum Innenstadtring der Initiative ergeben sich nicht aus dem Text auf der Unterschriftenliste, sondern aus einer separaten Broschüre „Fuß- und Fahrradring“, die z. B. auf der Homepage des Fuß- und Radentscheides abrufbar ist. Nach Erkenntnis der Verwaltung war die Broschüre in der Regel nicht bei der Auslage der Unterschriftenliste parallel einsehbar.

Die beiden Unterschriftenlisten mit den Forderungen im Wortlaut sind dieser Drucksache als Anlagen 1 und 2 beigefügt. In beiden Unterschriftensammlungen werden drei (gleiche) Vertrauenspersonen genannt, die im weiteren Verlauf als Ansprechpartner für die Verwaltung agieren können.

Die gesamten Unterschriften wurden von den Vertrauenspersonen am 17.10.2020 im Rahmen einer gemeinsamen Radtour im Stadtgebiet Herrn Baubürgermeister Prof. Dr. Haag übergeben.

2. Rechtliche Bewertung der beiden Bürgerbegehren

Die beiden beantragten Bürgerentscheide entsprechen nicht den Anforderungen des § 21 Gemeindeordnung (GemO) und sind daher rechtlich unzulässig. Mit dieser nicht politischen, sondern rein juristischen Beurteilung kommt die Verwaltung für die Freiburger Begehren zum gleichen Ergebnis wie die Stadt Stuttgart, die das dortige, dem Freiburger Fuß- und Radentscheid in vielen Punkten vergleichbare Bürgerbegehren auf Grundlage eines 82-seitigen Rechtsgutachtens einer renommierten Anwaltskanzlei ebenfalls als unzulässig einstufte.

Die Unzulässigkeit beruht insbesondere darauf, dass die begehrten Entscheide nicht die erforderliche Bestimmtheit aufweisen. Darüber hinaus sind die aufgestellten Forderungen tatsächlich nicht in dem geforderten Zeitrahmen umsetzbar. Die jeweiligen Kostendeckungsvorschläge sind ebenfalls nicht ausreichend.

Auch am Vorliegen weiterer Zulässigkeitsvoraussetzungen bestehen erhebliche Zweifel, so insbesondere, ob die Begehren jeweils nur „eine Angelegenheit“ im Sinne des § 21 GemO enthalten.

Zur detaillierten Begründung der Unzulässigkeit wird auf Anlage 3 zu dieser Drucksache verwiesen.

Aufgrund der Unzulässigkeit der begehrten Bürgerentscheide sind diese vom Gemeinderat für unzulässig zu erklären.

3. Fachliche Bewertung der beiden Bürgerbegehren

3.1 Allgemeine Bewertung

Das formulierte Ziel der Initiative, den Fuß- und Radverkehr (weiter) gezielt zu fördern und die Situation in Freiburg für die nicht-motorisierten Verkehrsarten weiter zu verbessern, wird von der Verwaltung vollumfänglich geteilt und unterstützt.
Viele der Anregungen und Forderungen spiegeln dabei grundsätzlich die verkehrspolitischen Ziele der Stadt wieder. Bei einer detaillierteren Betrachtung durch die Fachverwaltung sind allerdings Schwierigkeiten in der Umsetzbarkeit zu erkennen, da beispielsweise die quantitativen Forderungen auch bei einer enormen Erhöhung der personellen und finanziellen Kapazitäten in den Fachbereichen nicht in dem formulierten Zeitrahmen umsetzbar erscheinen. Beispielsweise fordert das Begehren den Umbau von mindestens 10 km Radwege pro Jahr. So nachvollziehbar aus Sicht einer schnellen und forcierten Radverkehrsförderung der Wusch

auch ist, ist ein Vergleich zu dem Volumen der letzten Jahre wichtig: Trotz des auch bislang großen Engagements und hohen Investitionen beim Radverkehr wurden vom Garten- und Tiefbauamt (GuT) in den letzten Jahren im Durchschnitt rund 1,5 km Radwege pro Jahr umgebaut. Auch wenn die Fachverwaltung im GuT personell massiv verstärkt und die Investitionsmittel in den kommenden Doppelhaushalten drastisch erhöht werden würden, muss realistisch betrachtet festgestellt werden, dass diese Forderung nicht umsetzbar wären. Dabei liegen die Grenzen des Machbaren zum großen Teil außerhalb der Einflusssphäre der Verwaltung: Es ist bereits heute bei deutlich kleineren Investitionsvolumen erkennbar, dass die Bauwirtschaft in der Region an ihre Grenzen stößt. Auf Ausschreibungen werden z. B. oftmals keine oder preislich völlig überzogene Angebote abgegeben. Ebenfalls würde eine Umsetzung dieser Forderung eine Vervielfachung der zu koordinierenden Baustellen im öffentlichen Straßenraum bedeuten, was auch im Hinblick auf viele private Baustellen, Leitungssanierungen, Breitbandverlegung etc. das Erschließungssystem noch weiter überlasten würde. Bereits bei den vielen Straßenbaustellen in den letzten fünf Jahren war die Belastbarkeit des Verkehrssystems an ihre Grenzen gekommen.

Bei den für die Umsetzung dieser Bauambitionen erforderlichen finanziellen Aufwendungen liegen der Bauverwaltung auch andere Erfahrungswerte vor – hier sind die Annahmen der Initiative aus Sicht des GuT deutlich zu niedrig geschätzt. Die Initiative geht entsprechend Anlage 1 von jährlichen Kosten i. H. v. 10,1 Mio. € für die Umsetzung des im Entscheid genannten Maßnahmenbündels im Fuß- und Radverkehr aus (also für Baumaßnahmen wie Personalkosten). Aufgrund der zuletzt umgesetzten Umbaumaßnahmen (Eschholzstraße bzw. Hans-Bunte-Straße) muss das Garten- und Tiefbauamt dagegen von Investitionskosten in Höhe von 4 Mio. € pro km laufende Straße und damit i. H. v. von rd. 20 Mio. € pro Jahr für „nur“ die genannten 10 km Radwege ausgehen. In dieser Finanzposition sind darüber hinaus die Kosten für die anderen im Entscheid genannten Maßnahmen noch nicht enthalten.

Die im Begehren aufgeführten baulichen Mindeststandards, die teilweise deutlich über die in Planungsempfehlungen oder -richtlinien genannten Angaben hinausgehen, erscheinen dem GuT in den vorhandenen (baulichen) Strukturen in Freiburg vielerorts nicht umsetzbar. So würde zum Beispiel der Mindeststandard in der Breite als zwingende Vorgabe bei Neueinrichtungen bedeuten, dass in der Konsequenz auf die Anlage möglicher Radinfrastrukturmaßnahmen in vielen Bestandsstraßenräumen verzichtet werden muss, wenn nicht in den Baum- oder Gebäudebestand massiv eingegriffen werden soll.

Konkret würde die klar definierte Forderung bezüglich der Geh- und Radwegbreiten von mindestens je 2,50 m unabhängig von der Örtlichkeit oder den Randbedingungen bei Umsetzung in den Freiburger Verhältnissen den Verlust vieler Straßenrandbäume bedeuten. Zum Beispiel hätte bei der aktuellen Planung der neuen Geh- und Radwege in der Tullastraße die Einhaltung der geforderten Wunschbreitenmaße die Entfernung fast sämtlicher alter Straßenbäume oder den Verzicht auf Verbesserungen für die nicht-motorisierten Verkehrsarten an dieser Stelle zur Folge.

Beim Thema Gehwegbreiten und der Beseitigung von Gehwegparken sieht die Verwaltung neben dem Potenzial zur Verbesserung der Situation für Zu-Fuß-Gehende leider auch ein hohes Konfliktpotenzial. Bereits heute besteht in den meisten Wohnquartieren ein hoher bis sehr hoher Parkdruck. Eine deutliche Reduzierung von Parkmöglichkeiten wird bei allen unzweifelhaften Vorteilen für Teile der Bürgerschaft auch massive Nachteile mit sich bringen, die das Potenzial haben, zu gesellschaftlichen Verwerfungen führen zu können. Dies wird bereits heute bei von der Verwaltung umgesetzten Maßnahmen mit Parkplatzverlust deutlich. Hier bedarf es neben der planerischen Grundlagenarbeit und einer gewissen Flexibilität in den Standards unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten auch einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit sowie eines Beschwerdemanagements, um zumindest bei einer Mehrheit in der Bevölkerung eine grundsätzliche Akzeptanz oder Verständnis für die Maßnahmen zu erreichen.

Zum Umgang mit der Thematik des Gehwegparkens bringt die Verwaltung parallel die Drucksache G-20/267 ein und macht darin neben einer detaillierten Aufbereitung einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen.

3.2 Bewertung der einzelnen Forderungen

Die neun konkret genannten Ziele des Bürgerbegehrens werden von der Verwaltung grundsätzlich unterstützt. Im Folgenden kommentiert bzw. bewertet die Verwaltung die neun Ziele und verdeutlicht, ob und wie sie in den nächsten Jahren umgesetzt werden können:

1. Sichere und barrierefreie Gehwege

Die Verwaltung unterstützt die bauliche Bereitstellung von sicheren und barrierefreien Gehwegen in der Neuanlage sowie beim Umbau im Bestand. Grundsätzliches Ziel ist unter Berücksichtigung der (baulichen) Randbedingungen eine Gehwegbreite von 2,50 m, wobei je nach Fußgängeraufkommen davon abgewichen werden darf. Ein quantitatives Ziel einer festgesetzten Gesamtlänge pro Jahr von 15 km ist aber im Hinblick auf erforderlich Planungsvorläufe, Bauzeiten und personelle wie finanzielle Kapazitäten nicht realisierbar.

2. Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen

Seit einigen Jahrzehnten plant und baut die Verwaltung grundsätzlich in allen Neubaugebieten sog. verkehrsberuhigte Bereiche und hat darüber hinaus mit dem Freiburger Spielstraßen-Konzept einen Sonderweg etabliert, um auch in Bestandsstraßen mit geringerem baulichen Aufwand (also bewusst auch ohne gestalterische Aufwertungsmaßnahmen wie Baumpflanzungen) entsprechende Straßen einzurichten. Sowohl das quantitative Ziel mit einer Gesamtfläche von 3.000 m² pro Jahr als auch die festgelegte hohe Gestaltungsqualität mit Bäumen sowie der grundsätzliche Ausschluss von motorisierten Individualverkehr sieht die Verwaltung – gerade bei der Umwandlung von Bestandsstraßen – kritisch und im Hinblick auf erforderlich Planungsvorläufe, Bauzeiten und personelle wie finanziellen Kapazitäten nicht realisierbar. Gerade das Freiburger Verkehrsberuhigungskonzept für Bestandsstraßen hat den Charme, dass es mit wenig baulichen Maßnahmen relativ schnell und kostengünstig umgesetzt werden kann.

3. Fußgängerfreundliche Kreuzungen

Auch die Verwaltung hat das Ziel, alle Kreuzungen in der Stadt fußgängerfreundlich und vor allem sicher zu gestalten. Dies gilt für Neuanlagen sowie beim Umbau im Bestand. Die quantitative Festlegung auf den Umbau von mindestens 20 Kreuzungen pro Jahr ist aber im Hinblick auf erforderliche Planungsvorläufe, Bauzeiten und personelle wie finanzielle Kapazitäten unter Berücksichtigung anderer Projekte zu bewerten. Aktuell werden in der Wiehre fünf Kreuzungen auf Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich Querbarkeit und Verkehrssicherheit untersucht und voraussichtlich noch in diesem Jahr umgestaltet. Zum weiteren diesbezüglichen Vorgehen wird an dieser Stelle auf Drucksache G-20/267 verwiesen.

4. Sichere Radwege

Die Verwaltung unterstützt vollumfänglich die Bereitstellung von sicheren Radverkehrsanlagen inkl. Radwegen in der Neuanlage sowie beim Umbau im Bestand. Unter den jeweiligen Rahmenbedingungen von Personal und Finanzausstattung wird daran seit über 40 Jahren gearbeitet. Mittlerweile hat die Stadt ein stolzes Radverkehrsnetz mit einer Gesamtlänge von fast 500 km – darunter rund 230 km reine Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Fahrradstraßen).

Eine pauschale Festlegung auf eine Mindestbreite von 2,50 m bzw. 4,0 m sieht die Verwaltung aufgrund der vorhandenen Baustruktur und Straßenbegrünung als in Freiburg grundsätzlich nicht umsetzbar bzw. angemessen an. Beispielsweise müssten zur strikten Umsetzung dieser Festsetzung in der aktuell zum Umbau anstehenden Tullastraße beidseitig im Grunde sämtliche Straßenbäume gefällt werden. Die quantitative Vorgabe einer festgesetzten Gesamtlänge pro Jahr von 10 km ist aber im Hinblick auf erforderliche Planungsvorläufe, Bauzeiten und personelle wie finanzielle Kapazitäten nicht realisierbar. Die sonstigen planerischen bzw. baulichen Vorgaben erscheinen grundsätzlich sinnvoll und sind im Planungsprozess zu berücksichtigen bzw. abzuwägen.

5. Durchgängiges und leistungsfähiges Radvorrangnetz

Die Stadt Freiburg arbeitet seit 2012 an der Herstellung von sogenannten Radvorrangrouten. Damit arbeitet die Verwaltung seit über 8 Jahren an einem entsprechenden Netz – daher unterstützt die Verwaltung dieses Ziel auch weiterhin. Allerdings sind auch hierbei die quantitativen Festlegungen auf fast 13 km pro Jahr mit einer Breite von 2,50 m bzw. 4,0 m im Hinblick auf erforderliche Planungsvorläufe, Bauzeiten und personelle wie finanzielle Kapazitäten nicht realisierbar. Auch wenn die genannten Breiten bei einem höheren Radverkehrsaufkommen sinnvoll erscheinen, sind sie aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen oftmals nicht umsetzbar. Beispielsweise würde bei der Radvorrangroute FR1 (Dreisamradweg) bei Umsetzung der komplette südliche Grünzug entlang des Flussbettes der 4,0-m-Regel zum Opfer fallen.

6. Sichere Radabstellplätze

Die Bereitstellung von attraktiven, sicheren und ggf. auch überdachten Radabstellplätzen verfolgt die Verwaltung seit Jahrzehnten. So wurden in den vergangen Jahren rund 1.000 neue Abstellplätze allein in der Innenstadt geschaffen. Auch am neuen SC-Stadion sind fast 4.000 Abstellplätze hergestellt worden.

Daher wird auch dieses Ziel grundsätzlich unterstützt. Die quantitative Festlegung auf den Neubau von mindestens 1.000 Radabstellplätzen pro Jahr sieht die Verwaltung kritisch, da je nach Umfeld und Flächenverfügbarkeit dieses Ziel nur mit hohem personellem Aufwand zu erreichen ist.

7. Fuß- und Radwegpflege

Die Stadt Freiburg arbeitet derzeit an einem stadtweiten digitalen Mängelmeldersystem. Sollten die personellen Kapazitäten im GuT entsprechend erhöht werden, ist eine inhaltliche Beantwortung von Anfragen innerhalb von vier Wochen möglich.

8. Sichere Infrastruktur

Bei schweren Unfällen mit Beteiligung von Zufußgehenden oder Radfahrenden findet grundsätzlich in enger Abstimmung der Fachbehörden u. a. der Polizei bzw. Staatsanwaltschaft eine Begutachtung der Unfallstelle und der möglichen Ursachen statt. Eine bauliche Verbesserung innerhalb von drei Monaten kann allerdings auch für die Zukunft nicht pauschal zugesagt werden.

9. Jährlicher Bericht

Bereits heute berichtet die Verwaltung regelmäßig an den Gemeinderat und entsprechende Gremien (wie den Mobilitätsauschuss oder die Fachgruppe Rad) über ihre Tätigkeiten und über umgesetzte bzw. geplante Maßnahmen.

4. Weiteres Vorgehen

Bei der nach eingehender Prüfung erfolgten Einstufung der beiden Bürgerbegehren als rechtlich unzulässig handelt es sich um eine juristische und nicht um eine politische Bewertung. Die Verwaltung hat auch bei ihren bislang insgesamt fünf persönlichen Gesprächen mit den Vertrauenspersonen der Initiative immer versucht deutlich zu machen, dass gemeinsame Ziele (wie der Klimaschutz sowie das Voranbringen einer weitergehenden Veränderung im Mobilitätsverhalten in Freiburg und in der Region) verfolgt werden. Diese Gespräche sollen jetzt und auf Grundlage der Drucksache G-20/258 fortgesetzt werden.

Ansprechpartner sind Herr Herffs, Garten- und Tiefbauamt, Tel.: 0761/201-4670, Herr Bornhauser, Dezernat V, Tel.: 0761/201-4011, sowie zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Herr Pfau, Rechtsamt, Tel.: 0761/201-1607.

- Bürgermeisteramt -

Bürgerbegehren für ein fuß- und fahrradfreundliches Freiburg

Die Unterzeichnenden beantragen einen Bürgerentscheid nach § 21 Absatz 3 der Gemeindeordnung von Baden-Württemberg zu folgender Fragestellung:

Sind Sie dafür, dass die Stadt Freiburg die folgenden neun verkehrspolitischen Ziele umsetzt, soweit sie in den Wirkungskreis der Gemeinde fallen und der Gemeinderat zuständig ist?

1. Sichere und barrierefreie Gehwege

Die Stadt Freiburg modernisiert bis 2025 jährlich mindestens 15 km Fußwege an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen auf folgenden Standard: Die Wege haben eine für den Fußverkehr nutzbare Mindestbreite von 2,5 m, wobei Baumscheiben angerechnet werden, wenn der Raum zwischen ihnen dem Fußverkehr zur Verfügung steht.

2. Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen

Die Stadt Freiburg gestaltet bis 2025 jährlich mindestens eine Fläche von 3000 m² oder mehr in einem Orts- bzw. Stadtteilzentrum, die zuvor dem motorisierten Verkehr zur Verfügung stand, so um, dass

- sie eine hohe Aufenthaltsqualität für Zufußgehende hat (z. B. durch Bäume und Sitzgelegenheiten) und
- die Nutzung durch motorisierten Individualverkehr – soweit rechtlich zulässig – baulich verhindert wird.

3. Fußgängerfreundliche Kreuzungen

Die Stadt Freiburg baut bis 2025 jährlich mindestens 20 Kreuzungen auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen um. Ziel sind insbesondere gut überschaubare, sicher angelegte Querungsstellen ohne Umwege und mit ausreichendem für den Fußverkehr reservierten Raum. Vorrang und direkte Wegführung für den Fußverkehr werden baulich hervorgehoben, z. B. durch Aufpflasterung, Pflanzgefäße oder Markierungsfarbe.

4. Sichere Radwege

Die Stadt Freiburg baut bis 2025 jährlich mindestens 10 km bestehender Radwege (eigenständige Radwege oder Radwege an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) auf eine nutzbare Mindestbreite von 2,5 m je Fahrtrichtung bzw. 4 m bei Zweirichtungsradwegen aus. Vorrang haben stark frequentierte Strecken sowie Strecken mit hohem Potential. Das Halten und Parken von Kraftfahrzeugen auf diesen Radwegen ist baulich zu erschweren. An Kreuzungen und Einmündungen wird baulich sichergestellt, dass der Radverkehr mindestens die gleiche Priorität erhält wie parallel fließender Kfz-Verkehr. Die Einrichtung von Radwegen erhält eine höhere Priorität als der ruhende Verkehr.

5. Durchgängiges und leistungsfähiges Radvorrangnetz

Die Stadt Freiburg richtet bis 2025 ein Radvorrangnetz mit einer Gesamtlänge von mindestens 64 km ein. Das Netz hat eine Mindestbreite von 2,5 m je Fahrtrichtung bzw. 4 m bei Zweirichtungsradwegen und eine Auslegungsgeschwindigkeit von mindestens 25 km/h. Bauliche Maßnahmen gewährleisten den zügigen Verkehrsfluss auf diesem Radvorrangnetz und weitestgehenden Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr, z. B. durch Aufpflasterung oder farbliche Kennzeichnung.
Bei den Forderungen 4 und 5 kann, wenn dies baulich erforderlich ist, auf 15 % der jeweiligen Gesamtlänge die Mindestbreite auf 1,85 m je Fahrtrichtung reduziert werden.

6. Sichere Radabstellplätze

Die Stadt Freiburg errichtet bis 2025 jährlich mindestens 1.000 neue Radabstellplätze auf Flächen, die bisher dem motorisierten Verkehr zur Verfügung standen. 50 % der neuen Stellplätze bieten Schutz vor Witterung, 20 % bieten ausreichend Raum für Fahrradanhänger oder Lastenräder, 10 % bieten erhöhten Schutz vor Diebstahl.

7. Fuß- und Radwegpflege

Die Stadt Freiburg stellt ein öffentliches Onlineregister für die Meldung von Mängeln am Fuß- und Radwegenetz zur Verfügung. Meldungen sind innerhalb von vier Wochen zu bearbeiten und die Ergebnisse zu veröffentlichen.

8. Sichere Infrastruktur

Bei schweren Unfällen mit Beteiligung von Zufußgehenden oder Radfahrenden untersucht die Stadt, inwiefern die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat. Ist das der Fall, leitet die Stadt innerhalb von drei Monaten Maßnahmen zur Verbesserung der betroffenen Infrastruktur ein. Die Maßnahmen sind zu veröffentlichen.

9. Jährlicher Bericht

Die Stadt Freiburg veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Umsetzungsstand der Zielvorgaben des Bürgerentscheids.

Begründung: *Die Stadt Freiburg investiert aus unserer Sicht zu wenig in den Fuß- und Radverkehr.*

Kostenschätzung: 10,1 Millionen Euro / Jahr
Kostendeckungsvorschlag: Erhöhung der aktuellen Mittel für den Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur um 10,1 Millionen Euro pro Jahr durch eine zusätzliche jährliche Kreditermächtigung über 10,1 Millionen Euro.

Als Vertrauenspersonen werden benannt:
Ingrid Marienthal, Arne-Torgersen-Str. 1, 79115 Freiburg
Jörg Isenberg, Carl-Kistner-Str. 58, 79115 Freiburg
Fabian Kern, c/o VCD, Wentzingerstr. 15, 79106 Freiburg

Die Unterzeichnenden berechtigen die Vertrauenspersonen, den Antrag im Falle eines Kompromisses zurückzunehmen oder ihn im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten abzuändern, soweit dies für die Zulässigkeit erforderlich ist.

Unterschriftsberechtigt sind Einwohner/innen ab 16 Jahren mit Hauptwohnsitz in Freiburg und deutscher oder anderer EU-Staatsbürgerschaft.

Damit Ihre Stimme zählt, muss **eine** Unterschriftenzeile vollständig ausgefüllt sein. Bitte verwenden Sie keine „Gänsefüßchen“ bei gleichen Inhalten in der Zeile über Ihrem Eintrag. Die Angabe des Geburtsdatums ist freiwillig, aber erwünscht.

	Name, Vorname	Geburtsdatum	Straße und Hausnummer	PLZ	Ort	Datum	Unterschrift
1					Freiburg		
2					Freiburg		
3					Freiburg		
4					Freiburg		
5					Freiburg		

Ausgefüllte Listen bitte bis zum 29.09.2020 an FR-Entscheid c/o VCD Regionalverband Südbaden, Wentzingerstr. 15, 79106 Freiburg schicken oder bei einer der auf www.fr-entscheid.de genannten Sammelstellen abgeben.

Anlage 1 zur DRUCKSACHE G-20/266

Bürgerbegehren für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring

Die Unterzeichnenden beantragen einen Bürgerentscheid nach § 21 Absatz 3 der Gemeindeordnung von Baden-Württemberg zu folgender Fragestellung:

Sind Sie dafür, dass die Stadt Freiburg – soweit dies in den Wirkungskreis der Gemeinde fällt und der Gemeinderat zuständig ist – unverzüglich, spätestens jedoch bis Ende 2024, einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring einrichtet, der die folgenden Eigenschaften erfüllt?

An der Rempartstraße – Holzmarkt – Wallstraße – Schlossbergring – Leopoldring – Friedrichring/-straße – Bismarckallee – Konrad-Adenauer-Platz:

Neubau oder Modernisierung von Radverkehrsanlagen mit folgenden Mindeststandards

- Mindestbreite von 2,50 m (Einrichtungsradweg) bzw. 4 m (Zweirichtungsradweg) und
- Auslegungsgeschwindigkeit von mindestens 25 km/h.

Auf der Wilhelmstraße und Belfortstraße:

- bauliche Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr und
- bessere Übersicht für Radfahrende und breitere Fußwege durch bauliches Verhindern oder Erschweren des Parkens und Haltens von Kfz.

Auf dem Schlossbergring:

- werden die beiden östlichen Fahrspuren in einen Zweirichtungsradweg mit Mindestbreite 4 m sowie in Gehwege umgebaut.
- Soweit möglich werden Straßenbäume gepflanzt.

Im gesamten Verlauf des Innenstadtrings:

- ist Barrierefreiheit für den Fußverkehr sichergestellt,
- werden einfache, möglichst ampelfreie Fußgängerübergänge errichtet,
- erschwert die bauliche Gestaltung unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge und
- ermöglicht die bauliche Gestaltung ein zügiges und bevorrechtigtes Befahren bei ca. 18-25 km/h, z. B. durch Aufpflasterung und Farbgestaltung.

Wenn dies baulich erforderlich ist, kann auf 5 % der Gesamtlänge des Innenstadtrings die Mindestbreite je Fahrtrichtung auf 1,85 m reduziert werden.

Begründung: *Die Stadt Freiburg investiert aus unserer Sicht zu wenig in den Fuß- und Radverkehr.*

Kostenschätzung: 1,1 Millionen Euro.

Kostendeckungsvorschlag: Erhöhung der aktuellen Mittel für den Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur um 1,1 Millionen Euro durch eine zusätzliche Kreditermächtigung über 1,1 Millionen Euro.

Als Vertrauenspersonen werden benannt:
Ingrid Marienthal, Arne-Torgersen-Str. 1, 79115 Freiburg
Jörg Isenberg, Carl-Kistner-Str. 58, 79115 Freiburg
Fabian Kern c/o VCD, Wentzingerstr. 15, 79106 Freiburg

Die Unterzeichnenden berechtigen die Vertrauenspersonen, den Antrag im Falle eines Kompromisses zurückzunehmen oder ihn im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten abzuändern, soweit dies für die Zulässigkeit erforderlich ist.

Unterschriftsberechtigt sind Einwohner/innen ab 16 Jahren mit Hauptwohnsitz in Freiburg und deutscher oder anderer EU-Staatsbürgerschaft.

Damit Ihre Stimme zählt, muss **eine** Unterschriftenzeile vollständig ausgefüllt sein. Bitte verwenden Sie keine „Gänsefüßchen" bei gleichen Inhalten in der Zeile über Ihrem Eintrag. Die Angabe des Geburtsdatums ist freiwillig, aber erwünscht.

	Name, Vorname	Geburtsdatum	Straße und Hausnummer	PLZ	Ort	Datum	Unterschrift
1					Freiburg		
2					Freiburg		
3					Freiburg		
4					Freiburg		
5					Freiburg		

Ausgefüllte Listen bitte bis zum 29.09.2020 an FR-Entscheid, c/o VCD Regionalverband Südbaden, Wentzingerstr. 15, 79106 Freiburg schicken oder bei einer der auf www.fr-entscheid.de genannten Sammelstellen abgeben.

Anlage 2 zur DRUCKSACHE G-20/266

Anlage 3 zur DRUCKSACHE G-20/266

- Rechtsamt -

Freiburg i. Br., 22.09.2020
App. 1607, Herr Pfau/Ba

Zulässigkeit des Fuß- und Radentscheids

Aktenvermerk:

Zusammenfassung

Die durchgeführten Bürgerbegehren zum Fuß- und Radentscheid („Bürgerbegehren für ein fuß- und fahrradfreundliches Freiburg“ sowie „Bürgerbegehren für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring“) sind unzulässig. Ein Bürgerentscheid kann daher nicht durchgeführt werden.

Dies beruht in erster Linie darauf, dass die Begehren nicht die für einen Bürgerentscheid erforderliche Bestimmtheit aufweisen. Darüber hinaus ist es nach Einschätzung des zuständigen Fachamts in tatsächlicher Hinsicht unmöglich, die aufgestellten Forderungen innerhalb der eingeforderten Zeiträume zu erfüllen.

1. Rechtlicher Rahmen

a) Entscheidung des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat nach § 21 Abs. 4 Satz 1 GemO über die Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens zu entscheiden. Ist das Bürgerbegehren nach den gesetzlichen Vorgaben zulässig, so muss der Gemeinderat entweder die in dem Begehren verlangte Maßnahme oder die Durchführung des Bürgerentscheids beschließen. Ist das Bürgerbegehren hingegen unzulässig, entfaltet es keine Bindungswirkung.

Nach § 21 Abs. 3 Satz 4 GemO muss das Bürgerbegehren die zur Entscheidung zu bringende Frage, eine Begründung und einen nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführbaren Vorschlag für die Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme enthalten.

b) Hinreichende Bestimmtheit der Fragestellung

Die zur Entscheidung zu bringende Frage muss sich dem Antrag nach mit hinreichender Eindeutigkeit entnehmen lassen. Das Bürgerbegehren muss eine konkrete, grundsätzlich abschließende Regelung der betreffenden Angelegenheiten beinhalten und darf sich deshalb nicht damit begnügen, nur grundsätzliche Vorgaben für eine Vielzahl künftiger, in ihrer jeweils maßgeblichen Fallgestaltung nicht übersehbarer Angelegenheiten zu machen (VG Stuttgart, Urteil vom 17.07.2009, Az. 7 K 3229/08, juris Rn. 77). Ein Bürgerentscheid dient nicht dazu, unverbindliche Meinungsumfragen zur Ermittlung des Bürgerwillens zu kommunalpolitischen Fragestellungen abzuhalten oder eine politische „Signalwirkung“ herbeizuführen. Auch eine resolutionsartige Meinungskundgabe kann nicht Ge-

genstand eines Bürgerbegehrens sein (VG Stuttgart, Urt. v. 17.07.2009, Az. 7 K 3229/08, juris Rn. 76).

Nach der Rechtsprechung muss sich die zur Entscheidung gestellte Frage mit „ja“ oder „nein“ beantworten lassen. Außerdem muss die Frage eindeutig formuliert, also hinreichend bestimmt sein.

Die hinreichende Bestimmtheit der Fragestellung eines Bürgerbegehrens ist von grundlegender Bedeutung. Die Bürgerinnen und Bürger müssen schon aus der Fragestellung erkennen können, für oder gegen was sie ihre Stimme abgeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ihre Mitwirkung sich nicht auf eine mehr oder weniger unverbindliche Meinungsäußerung oder die Kundgabe der Unterstützung bestimmter Anliegen beschränkt, sondern eine konkrete Sachentscheidung betrifft, der nach § 21 Abs. 8 Satz 1 GemO die Wirkung eines Gemeinderatsbeschlusses zukommt und die in den folgenden drei Jahren nur durch einen neuen Bürgerentscheid abgeändert werden kann (§ 21 Abs. 8 Satz 2 GemO). Deshalb muss es ausgeschlossen sein, dass ein Bürgerbegehren nur wegen seiner inhaltlichen Vieldeutigkeit und nicht wegen der eigentlich verfolgten Zielsetzung die erforderliche Unterstützung gefunden hat. Die Fragestellung muss daher in sich widerspruchsfrei, in allen Teilen inhaltlich nachvollziehbar und aus sich heraus verständlich sein (VG Karlsruhe, Beschl. v 29.08.2016, 9 K 3743/16, juris Rn. 32).

c) Wirkungskreis der Gemeinde und Zuständigkeit des Gemeinderats

Nach § 21 Abs. 3 S.1 GemO kann ein Bürgerentscheid nur für Angelegenheiten beantragt werden, die zum Wirkungskreis der Gemeinde gehören und für die der Gemeinderat zuständig ist. Vom eigenen Wirkungskreis der Gemeinde ist der übertragene Wirkungskreis zu unterscheiden. Überörtliche Angelegenheiten und Angelegenheiten, die in den Zuständigkeitsbereich eines anderen Hoheitsträgers fallen, sind einem Bürgerentscheid grundsätzlich nicht zugänglich.

Das gleiche gilt für solche Angelegenheiten, die in den Zuständigkeitsbereich des Oberbürgermeisters fallen. Hierunter fallen insbesondere Aufgaben, die die Gemeinde als Weisungsaufgabe ausübt (z.B. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen).

d) Keine rechtliche oder tatsächliche Unmöglichkeit

Ein Bürgerbegehren ist darüber hinaus dann unzulässig, wenn sich das Ziel des Begehrens auf eine objektiv unmögliche Maßnahme richtet (vgl. VGH München, Urt. v. 21.3.2012, Az. 4 B 11.221, juris Rn. 23). Eine solche objektive Unmöglichkeit kann rechtlich und oder tatsächlich bestehen. Dies folgt aus dem allgemeinen Rechtsgrundsatz, dass keine rechtliche Verpflichtung zu einer Leistung bestehen kann, die unmöglich ist. Ist es aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen objektiv unmöglich das Ziel des Bürgerbegehrens zu verwirklichen, verfolgt das Bürgerbegehren ein rechtswidriges Ziel.

Eine objektive Unmöglichkeit ist grundsätzlich gegeben, wenn die Verwirklichung der verkehrspolitischen Ziele zwangsläufig mit Planungsverfahren einherginge. Bei einem solchen ist nämlich zu beachten, dass es sich hierbei um Verfahren

handelt, die mit einer Abwägungsentscheidung einhergehen, welche nicht durch einen Bürgerentscheid vorweggenommen werden können.

e) Ausreichender Kostendeckungsvorschlag

Das Bürgerbegehren muss gemäß § 21 Abs. 3 Satz 4 GemO eine nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführbaren Vorschlag für die Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme enthalten. Dies erfordert eine Kostenschätzung und einen Finanzierungsvorschlag. Der Kostendeckungsvorschlag eines Bürgerbegehrens dient dem Zweck, den Bürgern in finanzieller Hinsicht die Tragweite und Konsequenzen der vorgeschlagenen Entscheidung deutlich zu machen. Da ein Bürgerentscheid die Wirkung eines Gemeinderatsbeschlusses hat und nur eingeschränkt abänderbar ist, muss der Kostendeckungsvorschlag den Bürger_innen die Verantwortung für die wirtschaftlichen Auswirkungen auf das Gemeindevermögen aufzeigen. Hinzu kommt, dass die Entscheidung eines/einer Unterzeichnenden, ob er/sie einem Bürgerbegehren beitritt oder sich im Rahmen des Bürgerentscheid positiv für die Verwirklichung der verlangten Maßnahme ausspricht, wesentlich auch von der Frage beeinflusst wird, welche Kosten durch diese Maßnahmen ausgelöst und letztlich die Bürgerschaft treffen werden (Kunze/Bronner/Katz, Gemeindeordnung für Baden-Württemberg, § 21 Rn. 20).

Dabei ist in der rechtswissenschaftlichen Literatur umstritten, ob bzw. inwieweit der Verweis auf die Kreditermächtigung ausreicht. Relevante Stimmen gehen dabei davon aus, dass ein bloßer pauschaler Hinweis auf die Aufnahme eines Kredits nicht ausreicht; vielmehr müsse im Sinne einer Priorisierung deutlich gemacht werden, welche anderen Maßnahmen dafür zurückstehen oder inwiefern erforderliche Mehreinnahmen generiert werden sollen (vgl. Hofmann VBlBW 2012, S. 371, 377 f,; Kunze/Bronner/Katz, a.a.O. §21, Rn. 20c.). Demgegenüber dürfte allerdings der Verweis auf eine Kreditaufnahme dann ausreichend sein, wenn die Kreditfinanzierung gemeindehaushaltsrechtlich genehmigungsfähig ist.

2. “Bürgerbegehren für ein fuß-und fahrradfreundliches Freiburg“

Das Bürgerbegehren ist unzulässig. Dieser Einschätzung liegen im Wesentlichen folgende Überlegungen zu Grunde:

- Die Ziele 1, 3 und 4 enthalten Ausbauvorgaben zu Fußwegen (Ziel 1), Kreuzungen (Ziel 3) und Fahrradwegen (Ziel 4) an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Die Forderungen erstrecken sich damit nicht ausschließlich auf den Wirkungskreis der Gemeinde, da sich die Ziele auch auf Landesstraßen beziehen, für die die Gemeinde nur innerhalb geschlossener Ortschaften zuständig ist. Zwar enthält das Begehren mit seinen einleitenden Einschränkungen auf „verkehrspolitische Ziele“, die „in den Wirkungskreis der Gemeinde fallen und [für] die der Gemeinderat zuständig ist“ insoweit eine Einschränkung, die erkennbar den Zweck verfolgt, das Begehren auf solche Themen zu reduzieren, die grundsätzlich bürgerentscheidsfähig sind. Hierdurch mangelt es dem Begehren aber an der erforderlichen Bestimmtheit, da für die Unterzeichnenden ohne vertiefte kommunalrechtliche Kenntnisse nicht erkennbar

ist, was Gegenstand des Begehrens ist. In der Gesamtschau wird das gesamte Begehren durch die vorangestellte Fragestellung hierdurch unzulässig.

- Die verkehrspolitischen Ziele 2,3,4 und 6 des Bürgerbegehrens entsprechen nicht den Anforderungen an die Bestimmtheit.

  - Ziel 2 enthält Vorgaben zum Ausbau verkehrsberuhigter Bereiche. Bei diesen soll eine „hohe Aufenthaltsqualität“ geschaffen werden. Die Schaffung einer „hohen Aufenthaltsqualität“ für Fußgänger beschreibt die geforderten Maßnahmen nicht hinreichend konkret. Selbst bei einer wohlwollenden Auslegung ist weder für Unterzeichnende noch für den Gemeinderat hinreichend erkennbar, welche Maßnahmen daraufhin zu erfolgen haben.
  - Ziel 3 enthält Vorgaben zum Umbau von Kreuzungen. Dabei soll das Ziel definiert werden, „insbesondere gut überschaubare, sicher angelegte Querungsstellen ohne Umwege und mit ausreichendem für den Fußverkehr reservierten Raum [zu bauen]. Vorrang und direkte Wegführung für den Fußverkehr werden baulich hervorgehoben, z.B. durch Aufpflasterung, Pflanzgefäße oder Markierungsfarbe.“ Mit dieser Formulierung ist nicht hinreichend konkret, in welcher Form und Umfang der „Umbau“ von Kreuzungen von statten gehen soll. Unklar ist ebenfalls, ab wann von einem Umbau der Kreuzung im Sinne des Ziels gesprochen werden kann und welche Vorgaben mindestens erfüllt sein müssen, um das Ziel zu erreichen. Auch eine bürgerbegehrenfreundliche Auslegung kann hier nicht über die Vieldeutigkeit des Ziels hinweghelfen. Auch die Einschränkung „insbesondere“ lässt das begehrte Maßnahmenpaket unbestimmt werden, da nicht erkennbar ist, durch welche Maßnahmen über die genannten hinaus die die Vorgaben des Ziels erfüllbar sind.
  - Ziel 4 enthält quantitative Vorgaben zum Ausbau von Radwegen. Dabei sollen „stark frequentierte Strecken sowie Strecken mit hohem Potential“ Vorrang haben. Dabei soll die Vorgabe gelten, dass das „Halten und Parken von Kraftfahrzeugen [...] baulich zu erschweren [ist]. An Kreuzungen und Einmündungen wird baulich sichergestellt, dass der Radverkehr mindestens die gleiche Priorität erhält wie der parallel fließende Kfz-Verkehr. Die Einrichtung von Radwegen erhält eine höhere Priorität als der ruhende Verkehr.“ Die Formulierungen „stark frequentiert“ und „hohes Potential“ sind nicht geeignet um hinreichend klar vorzugeben, welche Strecken in der Zukunft ausgebaut werden sollen.
  - Ziel 6 enthält quantitative und qualitative Vorgaben für die Errichtung neuer Radabstellplätze auf bisher dem motorisierten Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen. Für die Unterzeichnenden nicht hinreichend bestimmt ist dabei die qualitative Vorgabe eines „erhöhten Schutzes vor Diebstahl“.

- Die Ziele 1-4 sind nach Auffassung des Fachamts auch bei größtmöglicher Anstrengung durch die Verwaltung aufgrund der hohen Anforderungen tatsächlich nicht durchführbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere die Ausbauforderungen aufwändige Planungs-, Vergabe- und Bauverfahren voraussetzen, die nicht ohne entsprechenden zeitlichen Vorlauf realisierbar sind. Hieraus ergibt sich die Rechtswidrigkeit dieser Ziele.

- Der Kostendeckungsvorschlag enthält eine Kostenschätzung von 10,1 Mio EUR pro Jahr und schlägt vor, diese durch Kreditaufnahmen zu finanzieren. Das Garten- und Tiefbauamt rechnet hingegen allein für den Ausbau von 10 km neuer Radwege mit Kosten in Höhe von rund 20 Mio. EUR. Damit genügt der Kostendeckungsvorschlag nicht den Anforderungen an § 21 Abs. 3 S. 4 GemO, da zum einen die angenommenen Kosten wesentlich zu niedrig angesetzt sind und zum anderen ein pauschaler Verweis auf Kreditaufnahmen ohne Klärung der gemeindehaushaltsrechtlichen Zulässigkeit nicht ausreichend ist.

3. „Bürgerbegehren für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring“

Das „Bürgerbegehren für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring“ ist unzulässig. Dieser Einschätzung liegen im Wesentlichen die folgenden Überlegungen zu Grunde:

- Im gesamten Verlauf des Innenstadtrings soll „die bauliche Gestaltung ein zügiges und bevorrechtigtes Fahren bei ca. 18-25 km/h, z.B. durch Aufpflasterung und Farbgestaltung“ ermöglichen. Insbesondere die Umsetzungen eines „bevorrechtigtes Fahren“ ist ohne originäre straßenverkehrsrechtliche Anordnung kaum denkbar. Auch die Errichtung „möglichst ampelfreier“ Fußgängerüberwege eröffnet die Möglichkeit mit Lichtsignalanlagen zu arbeiten. Diese sind jedoch Signalanlagen iSd § 37 StVO und müssen im Rahmen einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung angeordnet werden, die eine einzelfallbezogene Ermessenentscheidung erfordern und für die keine Kompetenz des Gemeinderats besteht. Zwar enthält das Begehren mit seinen einleitenden Einschränkungen auf „verkehrspolitische Ziele“, die „in den Wirkungskreis der Gemeinde fallen und [für] die der Gemeinderat zuständig ist“ insoweit eine Einschränkung, die erkennbar den Zweck verfolgt, das Begehren auf solche Themen zu reduzieren, die grundsätzlich bürgerentscheidsfähig sind. Hierdurch mangelt es dem Begehren aber an der erforderlichen Bestimmtheit, da für die Unterzeichnenden ohne vertiefte kommunalrechtliche Kenntnisse nicht erkennbar ist, welche bürgerentscheidsfähigen Forderungen mit der Unterschrift verbunden sind. In der Gesamtschau wird das gesamte Begehren durch die vorangestellte Fragestellung hierdurch unzulässig.

- Die Maßnahmen zur Umgestalten des „Schlossbergrings“ und „im gesamten Verlauf des Innenstadtrings“ sind unbestimmt. Unbestimmt sind dabei insbesondere folgende Forderungen:

  - Für den Abschnitt Wilhelmstraße – Belfortstraße: „Bessere Übersicht für Radfahrende und breitere Fußwege durch bauliches Verhindern oder Erschweren des Parkens und Haltens von Kfz.“ – Es fehlt an einem klar definierten und objektiv erkennbaren Maßstab, was „bessere Übersicht“ bedeutet und in welchem Umfang dies zu einer Verhinderung/Erschwerung von KFZ-Parkierung führen soll.
  - Für den Abschnitt Schlossbergring: „soweit möglich werden Straßenbäume gepflanzt“ – es fehlt insofern ein Maßstab für die Frage, wann die Pflanzung möglich ist

  - Für den gesamten Abschnitt werden „einfache, möglichst ampelfreie Fußübergänge“ gefordert. Es ist nicht hinreichend deutlich, was hiermit gemeint ist.

- Die geforderten Vorgaben sind in Bezug auf den Schlossbergring und den Innenstadtring nach Einschätzung des zuständigen Fachamts im Hinblick auf die quantitativen Vorgaben, den gesetzten Zeitrahmen sowie die hohe Anzahl an im Streckenabschnitt befindlichen herausfordernden Knotenpunkten tatsächlich nicht umsetzbar und damit rechtswidrig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere die Ausbauforderungen aufwändige Planungs-, Vergabe- und Bauverfahren voraussetzen, die nicht ohne entsprechenden zeitlichen Vorlauf realisierbar sind.

- Der Kostendeckungsvorschlag genügt derzeit nicht den Anforderungen an § 21 Abs. 3 S.4 GemO, da zum einen die angenommenen Kosten nach Einschätzung des Garten- und Tiefbauamts wesentlich zu niedrig angesetzt sind und zum anderen ein pauschaler Verweis auf Kreditaufnahmen ohne Klärung der gemeindehaushaltsrechtlichen Zulässigkeit nicht ausreichend ist.

gez.

Pfau

TOP 32
(verbundene Debatte mit TOP's 33, 34 und 35)

Rechtliche Zulässigkeit Fuß- und Radentscheid Freiburg
h i e r :
"Bürgerbegehren für ein fuß- und fahrradfreundliches Freiburg" sowie
"Bürgerbegehren für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring"

Vortrag: BM Prof. Dr. Haag (Drucksachen G-20/266, G-20/266.1, G-20/258, G-20/265 und G-20/267).

Wortmeldungen:
Herr Kern, Vertrauensperson Fuß- und Radentscheid Freiburg
StRin Gräfin von Kalckreuth (interfraktioneller Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, JUPI, Eine Stadt für alle und Freiburg Lebenswert vom 07.12.2020 zu TOP 32; interfraktioneller Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, JUPI, Eine Stadt für alle, SPD/Kulturliste, FDP/BfF und Freiburg Lebenswert vom 07.12.2020 zu TOP 33 und interfraktioneller Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, JUPI, Eine Stadt für alle und Freiburg Lebenswert vom 07.12.2020 zu TOP 35)
StR Mohlberg
StR Schillinger
StR Rotzinger
StR Sumbert
OB Horn weist darauf hin, dass die modifizierte Ziffer 5 im interfraktionellen Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, JUPI, Eine Stadt für alle und Freiburg Lebenswert vom 07.12.2020 bei TOP 33 (Drucksache G-20/258) abzustimmen ist.
StR Orlando
StRin Schrempp
StR Dr. Huber (Antrag der AfD vom 04.12.2020 zu TOP 35)
StR Dr. Winkler
StR Moos
Herr Dr. Müller, Rechtsamt
StR Dr. Gröger
Stadtdirektor Hurst, Haupt- und Personalamt

Beschluss

I.
Ziffer 1 und 4 des interfraktionellen Antrags von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, JUPI, Eine Stadt für alle und Freiburg Lebenswert vom 07.12.2020 werden von der Verwaltung übernommen:

„Die unterzeichnenden Fraktionen/Stadträt_innen beantragen nachfolgend die Änderung des Beschlussantrags 1 und 4 (Änderungen kursiv):

„1. Der Gemeinderat nimmt den Bericht zu den beiden Bürgerbegehren der Initiative Fuß- und Radentscheid gemäß Drucksache G-20/266 *sowie die Stellungnahme des FR Entscheids* zur Kenntnis.

4. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, mit den Vertrauenspersonen der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ über das weitere Vorgehen und die weitere Zusammenarbeit in Gespräch zu gehen. *Über die Ausgestaltung der weiteren Zusammenarbeit ist im nächsten Mobilitätsausschuss in einer Druckvorlage schriftlich zu berichten.*““

II.

1. Der Gemeinderat nimmt den Bericht zu den beiden Bürgerbegehren der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ gemäß Drucksache G-20/266 sowie die Stellungnahme des FR Entscheids zur Kenntnis.

(einstimmig)

2. Der Gemeinderat nimmt die mündlichen Ausführungen der Vertrauensperson Fabian Kern in der Sitzung und die Stellungnahme der drei Vertrauenspersonen der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ gemäß der Anlage zur Drucksache G-20/266.1 zur Kenntnis.

(Mehrheitsbeschluss bei einer Gegenstimme und 6 Enthaltungen)

Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass das Bürgerbegehren auf Zulassung des Bürgerentscheids „für ein fuß- und fahrradfreundliches Freiburg“ der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ rechtlich unzulässig ist und weist dieses daher zurück.

(einstimmig bei 7 Enthaltungen)

3. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, mit den Vertrauenspersonen der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ über das weitere Vorgehen und die weitere Zusammenarbeit ins Gespräch zu gehen. Über die Ausgestaltung der weiteren Zusammenarbeit ist im nächsten Mobilitätsausschuss in einer Druckvorlage schriftlich zu berichten.

(Mehrheitsbeschluss bei einer Gegenstimme)

4. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, mit den Vertrauenspersonen der Initiative „Fuß- und Radentscheid Freiburg“ über das weitere Vorgehen und die weitere Zusammenarbeit ins Gespräch zu gehen.

(Mehrheitsbeschluss bei einer Gegenstimme und einer Enthaltung)

(modifizierter Beschlussantrag unter Berücksichtigung des von der Verwaltung übernommenen interfraktionellen Antrags)