

Antrag

der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, René Bochmann, Thomas Dietz, Dr. Malte Kaufmann, Jörn König, Edgar Naujok, Tobias Matthias Peterka, Bernd Schattner, Jan Wenzel Schmidt, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Die Stadt der kurzen Wege ideologiefrei entwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Diskussionen über Lebensräume sind normaler Ausdruck der Stadtentwicklung. Carlos Moreno wird in vielen Publikationen seit 2016 der Topos „15-Minuten-Stadt“¹ zugeordnet. Im Kern geht es dem französischen Stadtplaner beim sogenannten „Chrono-Urbanismus“² darum, Räume zu erzeugen, die allen Bewohnern innerhalb einer Viertelstunde Fußweg Zugriff auf wesentliche Lebensbedürfnisse – etwa Einkauf, Gesundheitsvorsorge, Bildung, Erwerbsarbeit, Begegnung oder Erholung – gewährleisten.

Es finden sich in Europa allerdings zahlreiche Vorläufer dieses Konzeptes innerhalb der letzten 100 Jahre, so als jüngeres Beispiel in Walter Gropius' Rede von 1947, in der dieser Großstädte durch geschlossene Nachbarschaften gegliedert sehen wollte und zugehörig entsprechende Wohnbezirke mit nicht mehr als 8.000 Menschen, die „im Allgemeinen nur Wege bis zu 15 Minuten“³ erfordern würden.

Freilich sprach Gropius angesichts massiver Kriegszerstörungen und eingebettet in den seinerzeit herrschenden Diskurs der autogerechten Stadtplanung. Das oben genannte Konzept des Chrono-Urbanismus stellt hierzu die Kontrastfolie dar, denn monofunktionale Stadträume sollen durch polyzentrische ersetzt werden, die „Nähe, Vielfalt, Dichte, Allgegenwärtigkeit“⁴ gewährleisten, Ein Motiv, das freilich in vorindust-

¹ Moreno, Carlos: Tagesspiegel Background - Porträt Carlos Moreno; URL: www.moreno-web.net/wordpress/wp-content/uploads/2020/12/Portrait-von-Carlos-Moreno-Tagesspiegel-Background.pdf; Zugriff am 22. Januar 2024.

² La Tribune: La ville du quart d'heure: pour un nouveau chrono-urbanisme; URL: www.latribune.fr/regions/smart-cities/la-tribune-de-carlos-moreno/la-ville-du-quart-d-heure-pour-un-nouveau-chrono-urbanisme-604358.html; Zugriff am 22. Januar 2024.

³ Hesselmann, Markus: Kurze Wege wollte schon Walter Gropius; in Tagesspiegel v. 19. Mai 2022; URL: www.tagesspiegel.de/berlin/die-15-minuten-stadt-ist-gar-keine-so-neue-idee-3400615.html; Zugriff am 22. Januar 2024. Die autogerechte Stadtplanung hatte bereits 1933 zu keimen, als auf dem vierten Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) die Teilnehmer auch die „Charta von Athen“ verabschiedeten, die unter anderem eine Entmischung des urbanen Gewebes forderte, um die Funktionen wohnen, arbeiten, sich erholen und sich fortbewegen zu separieren. Dies allerdings priorisierte in Zusammenhang mit dem Wachstumsparadigma des „Wirtschaftswunders“ den Autoverkehr, wovon die Verkehrsräume der deutschen Nachkriegsmoderne zeugen.

⁴ La Tribune: La ville du quart d'heure; a. a. O.

riellen Zeiten beziehungsweise organisch gewachsenen Städten Europas selbstverständlich war.

Das Leitbild der kompakten und durchmischten Stadt ist in Deutschland bereits seit rund 30 Jahren Gegenstand von Diskussionen. Es sollte helfen, die Fehlentwicklungen der Nachkriegsmoderne bis in die 1980er Jahre – etwa die sogenannte aufgelockerte Stadt, monotone unwirtliche Serienbauwerke, sogenannten Brutalismus oder Großsiedlungen auf der grünen Wiese – zu beenden. Im Themenfeld der Innenentwicklung steht bei der durchmischten kompakten Stadt unter anderem Nachverdichtung gegen räumliche Expansion, Feinkörnigkeit gegen Monofunktionalität, breite Nutzungsmöglichkeiten durch die Bewohner gegen konsumorientierte Investoreninteressen.

Generell geht es um eine „Rückkehr von Baublock, Korridorstraße und Parzellenbebauung“⁵ und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Gemeinhin steht für all dies und noch mehr die historische europäische Stadt, weshalb dieser Topos auch Einzug in die politischen Willensbildungen auf europäischer und nationaler Ebene hielt. Im Zuge der Agenda 2030 allerdings traten ab 2015 Vermutungen einer menschengemachten Klimaerwärmung auch in diesem Thema in den Vordergrund und die Summierung unter den plakativen Begriff 15-Minuten-Stadt führte zu einer Ideologisierung und entzweit seither die Bürger.

Die Kritik an der 15-Minuten-Stadt und diesbezüglich auch am Superblock – einer Adaption des Konzeptes mit Ursprung in Barcelona – stellt sich breit gefächert und tief gewurzelt dar. Wie oben erwähnt, fanden über verschiedene multilaterale wie globale Vertragswerke angeblich klimaschonende Restriktionen in die Europäische Union Eingang und wirken von dort aus über nationale Gesetzgebungen bis in die kommunale Ebene Deutschlands. Weder bei den „Sustainable Development Goals“ oder der „New Urban Agenda“, noch bei der „European Urban Initiative“ oder der „Leipzig Charta“ sind die Interessen der deutschen Bürger genügend berücksichtigt worden und unter dem Schlagwort „Transformation“⁶ wird verlangt, Vorgaben zur Verhaltensänderung beziehungsweise die massive Priorisierung wie Alimentierung bestimmter Technologien hinzunehmen.

Das im Raumordnungsgesetz normierte zentralörtliche System⁷ macht in Landesentwicklungs- und Regionalplänen bereits Vorgaben zur Sicherung der Daseinsvorsorge. Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte zeigen, dass die Befriedigung wesentlicher Lebensbedürfnisse zu Fuß entsprechende Einrichtungen voraussetzen. Diese können nicht planerisch verordnet oder künstlich implantiert werden. Vielmehr wächst ein solches Angebot nur aus einer organischen Nachfrage der Anwohner. Ferner ist nicht anzunehmen, dass Arbeitsstätten überwiegend innerhalb einer Viertelstunde erreichbar sind. Zum Beispiel ist in handwerklich orientierten Berufen, der Produktion oder im Liefergewerbe ein mobiles Arbeiten von zu Hause schwerlich möglich. Die zentrale Problemstellung der Erreichbarkeitsverhältnisse liegt auch nicht im städtischen, sondern im ländlichen Raum.

Die 15-Minuten-Stadt ist in der kritischen Öffentlichkeit mit den freiheitsbeschränkenden Maßnahmen – etwa Kontaktverboten oder Ausgangssperren – im Zuge der Handhabung des „COVID-19“-Virus verbunden. Beispielsweise sah die Führung des World Economic Forum (WEF) den Virus als Möglichkeit zum „Großen Neustart“⁸ an und auch die damaligen Bundesregierung nutzte die global synchronisierten Erzählungen

⁵ Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gesellschaft: Leitbilder der Stadtentwicklung; URL: www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/Leitbilder%20der%20Stadtentwicklung.pdf; Zugriff am 22. Januar 2024.

⁶ Bundesregierung: Was ist die Allianz für Transformation? URL: www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/allianz-fuer-transformation; Zugriff am 29. Januar 2024.

⁷ Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: Nationale Stadtentwicklungspolitik: Das zentralörtliche System Deutschland; URL: www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/raumentwicklung/raumordnung/zentrale-orte/zentrale-orte-trenner-langfassung.html; Zugriff am 29. Januar 2024.

⁸ Schwab, Klaus/Malleret, Thierry: COVID-19. Der Große Umbruch; New York: Forum Publishing; 2020.

dazu, angebliche Alternativlosigkeiten zu postulieren, um bislang unvorstellbare Eingriffe in die persönliche Lebensführung durchzusetzen.⁹ Vor dem Hintergrund des „Großen Neustarts“ ist es stimmig, seit Mai 2022 beim WEF lesen¹⁰ zu können, dass das eigene Heim (Wohnung oder Haus) und die unmittelbare Nachbarschaft zu zentralen Größen bei aller Stadtplanung werden müssten und, dass die in diesem Zuge zu erwartende kreative Zerstörung der Stadt ihrer Erneuerung gleichkäme. Ob die Menschen diese Zerstörung hinnehmen wollen, steht offenkundig nicht zur Disposition.

Ein weiterer wesentlicher Kritikpunkt an der 15-Minuten-Stadt sind die technischen Möglichkeiten, die Bewegung von Menschen anhand ihrer digitalen Endgeräte (E-Roller, Mobiltelefon, Auto etc.) viel kleinteiliger zu erkennen und zu protokollieren und damit deren Verhalten zu prognostizieren. Ein warnendes Beispiel hierfür ist das gescheiterte Experiment der automatischen Gesichtserkennung per Video-Überwachung am Berliner Bahnhof Südkreuz.¹¹ Die seitdem erfolgten technischen Weiterentwicklungen im Bereich der Künstlichen Intelligenz (KI) sollen zwar mit Hilfe eines risikobasierten Regulierungsansatzes in der europäischen KI-Verordnung hinsichtlich der biometrischen Fernidentifikation im öffentlichen Raum eingegrenzt werden, doch erfolgte dies nur halbherzig.¹²

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Bewohner von 15-Minuten-Städten am Betreten oder Verlassen ihrer Quartiere gehindert werden. Ein Beispiel bezogen auf private Pkw liefern die Verkehrsfilter¹³ im britischen Oxford, denn bestimmte Straßen können dort temporär mittels versenkbarer Poller gesperrt werden beziehungsweise überwacht, sodass deren Befahrung Strafgebühren nach sich zöge. Ferner lässt sich gerade an diesem Kritikpunkt ein weiterer entfalten, denn wie oben beschrieben, hat die Zurückdrängung des Autos aus den Stadträumen programmatischen Charakter im derzeitigen Forschungsdiskurs. Dies wird durch die kritische Öffentlichkeit ebenfalls als Bevormundung gedeutet.

Die Verkehrsblockaden durch sogenannte Klima-Aktivisten¹⁴ oder auch Agitationen gegen bestimmte Autoformate¹⁵ taten bislang ein Übriges dazu, das Verhalten freier Bürger moralisierend zu gängeln.

Ohnehin ist der derzeitige Fachdiskurs zu stark vorgeprägt durch die Erzählungen einer angeblich menschengemachten Klimaerwärmung. Nachhaltige Stadtentwicklungspolitik speist sich aber aus vielen zusätzlichen Einflussgrößen – etwa hoher Baukultur oder stabilem Gewerbe wie Handel – und nicht nur aus einer einzigen. Ferner ist der unterschwellig katastrophische Subtext der Erzählungen hinderlich dabei, einen tatsächlichen und natürlicherweise stattfindenden Wandlungsprozess der Umweltbedingungen politisch wie planerisch zu begleiten.

Sowohl die 15-Minuten-Stadt als auch der Superblock gelten als relevante Themen der Bundespolitik, die sowohl in europäischen als auch nationalen Forschungs- und För-

⁹ Anträge der AfD-Bundestagsfraktion im Zuge der größten Grundrechtseinschränkung seit 1949: BT-DS 19/22547, 19/22551, 19/23950, 19/23949, 19/20676.

¹⁰ World Economic Forum: The surprising stickiness of the 15-minute city; URL: www.weforum.org/agenda/2022/03/15-minute-city-stickiness; Zugriff am 29. Januar 2024.

¹¹ Netzpolitik.org: Biometrische Überwachung am Südkreuz – Zwischenbericht bleibt geheim; URL: <https://netzpolitik.org/2018/biometrische-ueberwachung-am-suedkreuz-zwischenbericht-bleibt-geheim>; Zugriff am 3. Mai 2024.

¹² Chaos Computer Club: Offener Brief – Biometrische Massenüberwachung stoppen; URL: www.ccc.de/de/updates/2024/offener-brief-biometrische-massenuberwachung-stoppen#:~:text=Der%20AI-%20Act%20verbiertet%20zwar,abstrakte%20Gefahr%20einer%20Straftat%E2%80%9D%20besteht; Zugriff am 3. Mai 2024.

¹³ Oxfordshire County Council: Traffic Filters; URL: www.oxfordshire.gov.uk/residents/roads-and-transport/connecting-oxfordshire/traffic-filters; Zugriff am 29. Januar 2024.

¹⁴ Letzte Generation: Unser Protestkonsens; URK: <https://letztegeneration.org/mitmachen/werte-protestkonsens>; Zugriff am 30. Januar 2024.

¹⁵ extinction rebellion: Warum Du deinen SUV abschaffen solltest; URL: <https://extinctionrebellion.de/og/potsdam/warum-du-deinen-suv-abschaffen-solltest>; Zugriff am 30. Januar 2024.

derprogrammen Beachtung finden. Während sich das BMWSB auf die Quartiers- wie Innenstadtentwicklung konzentriert und die Aufarbeitung vorhandener „Konzeptionen in Literatur und Praxis der Stadt der Viertelstunde“¹⁶ veranlasst, um Handlungsempfehlungen abzuleiten, beteiligt sich das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) seit Beginn des Jahres an der Entwicklung „nachhaltiger urbaner Mobilität, Zugänglichkeit sowie digitaler Konnektivität“¹⁷, hat aber auch an der Untersuchung von Superblock-Konzepten teil.¹⁸ Ergebnisse entsprechender Programme, die zusammengekommen mit rund 3,3 Millionen Euro gefördert sind, werden zwischen Ende 2024 und 2026 erwartet.

Eine zusammen mit jeweiligen Anwohnern entwickelte Nutzungsmischung und Stadt- oder Stadtteilentwicklung verfolgt auch in jüngsten deutschen Feldversuchen vordergründig die Ziele, die weitere Suburbanisierung der Freizeit-, Handels- und Dienstleistungsangebote zu vermeiden. Allerdings scheint sich dies zunächst in Maßnahmen zu „verkehrsarmen Raumstrukturen“¹⁹ – etwa mittels Diagonalsperren, Halteverboten oder Stadtmöblierungen – zu erschöpfen. Die Darmstädter „Heinerblocks“²⁰ beispielsweise sollen in der ersten Ausbaustufe darauf ausgerichtet werden, das Gehwegparken umzuorganisieren, eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen und den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Ende Oktober 2023 wiederum meldeten die Verantwortlichen von „Hamburg Superbüttel“²¹, dass zehn Parkplätze wegfallen, damit ein neuer Platz zur alternativen Nutzung freierwerden kann.

Beide Kommunenprojekte machen Anleihen beim oben genannten Superblock. Die Verantwortlichen der katalanischen Stadt Barcelona prägten seinerzeit das Konzept, das prinzipiell nur auf orthogonal angelegte Stadtgrundrisse anwendbar ist, denn bis zu neun Häuserblöcke werden zu einem einzigen zusammengefasst. Der Quell- und Durchgangsverkehr bleibt außerhalb des Superblocks und in dessen Inneren haben Anlieger-Pkw im Schrittempo, Fahrradfahrer und Fußgänger Vorrang. Durch diese Maßnahmen sollen Straßen zu erweiterten Wohnzimmern mit guter Luft und ohne Autoerläusche werden, in denen die Anwohner ins Gespräch kommen können.²²

Trotz massiver Probleme mit der Sicherheit in manchen Kiezbereichen, wie beispielsweise in den Bezirken Marzahn, Neukölln oder mit dem „Kriminalitätshotspot Görlitzer Park“²³ im Bezirk Kreuzberg, in dem 72.000 Polizeistunden pro Jahr anfallen, und trotz des dramatisch gescheiterten Experiments der verkehrsberuhigten Friedrichstraße,²⁴ treibt das Bundesland Berlin mit den sogenannten Kiezblocks eine Adaption des Superblock-Konzeptes voran. Dessen Befürworter hatten sich im Oktober 2023

¹⁶ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Die Stadt der Viertelstunde; URL: www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/refo/staedtebau/2023/stadt-der-viertelstunde/01-start.html; Zugriff am 29. Januar 2024.

¹⁷ Bundesregierung: Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD „Konzepte der 15-Minuten-Stadt und des Superblocks“ auf Bundestagsdrucksache 20/9948.

¹⁸ JPI Urban Europe Management Board: TuneOurBlock; URL: <https://jpi-urbaneurope.eu/project/tuneourblock/>; Zugriff am 29. Januar 2024.

¹⁹ Umweltbundesamt: Leitkonzept – Stadt der kurzen Wege; URL: www.umweltbundesamt.de/publikationen/leitkonzept-stadt-region-kurzen-wege; Zugriff am 22. Januar 2024.

²⁰ Stadt Darmstadt: Heinerblocks; URL: www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/aktuelle-projekte/heinerblocks; Zugriff am 29. Januar 2024.

²¹ Bezirksversammlung Eimsbüttel: Umgestaltung und Benennung Parnass-Platz; URL: www.hamburg.de/eimsbuettel/parnassplatz; Zugriff am 29. Januar 2024.

²² City of Barcelona: International Superblock Meeting. Agreement between Cities; URL: www.barcelona.cat/pla-superilla-barcelona/sites/default/files/2023-03/AgreementBetweenCities_ENG.pdf; Zugriff am 26. Januar 2024.

²³ Rundfunk Berlin-Brandenburg: Zaun um Görlitzer Park kommt wohl erst im Sommer- Bezirk und Senat weiter uneins; URL: www.rbb24.de/politik/beitrag/2024/01/berlin-senat-goerlitzer-park-kreuzberg-zaun-sommer-.html; Zugriff am 16. April 2024.

²⁴ Berliner Zeitung: Berlin: Die verkehrsberuhigte Friedrichstraße ist ein absoluter Reifall; URL: www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/berlin-die-verkehrsberuhigte-friedrichstrasse-ist-ein-absoluter-reifall-li.220454; Zugriff am 3. Mai 2024.

getroffen²⁵ und betonten die Vorteile, so verbessere sich die soziale Interaktion, Unfallzahlen sänken, lokales Gewerbe belebe sich. Durch weniger Lärm und Hitze verbessere sich die Luft. Es gelte, den Kiezblock mittels Blumenkübel, Verkehrsberuhigungen und Stadtmöblierungen erlebbar zu machen, denn in Städten herrsche bislang zu oft die Betrachtung von Verkehrsaspekten vor. Der Bezirk Berlin-Mitte wolle bis 2026 zwölf Kiezblocks einrichten.

Die Stadt Leipzig wandelt die Eisenbahnstraße in einen Superblock um. Der entsprechende Straßenraum werde aktuell überwiegend für den Autoverkehr vorgehalten und das Projekt mache „den Aufenthalt und die Mobilität aller, die Gesundheitsvorsorge und Klimafolgenanpassung sicht- und nutzbar.“²⁶ Der „Superblock Leipzig“ findet unter anderem Erwähnung in der Antwort der Bundesregierung²⁷ auf eine Kleine Anfrage der AfD-Bundestagsfraktion. Er ist auch Pilotprojekt im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklung seitens des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und wird zwischen 2021 und 2024 mit rund 330.000 Euro gefördert. Im Falle einer strategischen Einbettung zeugten erste Zwischenergebnisse von erfolgversprechenden Maßnahmen bei einer vorübergehenden Erprobung von Superblocks, um die Verkehrs- und Stadtentwicklung abstimmen zu können, so die Bundesregierung.

Zweifellos gehört zu einer Weiterentwicklung der europäischen Stadt, die Wohn- und Lebensqualität in Quartieren zu erhöhen. Die Umsetzung des Konzepts der 15-Minuten-Stadt oder auch des Superblocks mag im Einzelfall städtebaulich sinnvoll sein, kann aber schwerlich in den Rang eines generellen Leitbildes kommen. Vielmehr gilt es, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse von Klein-, Mittel- oder Großstädten Rücksicht zu nehmen. Ebenfalls ist die unmittelbare Verbindung des Topos „15-Minuten-Stadt“ mit Maßnahmen im Zuge der Agenda 2030 der Vereinten Nationen problematisch und es gilt auch sprachlich, die Spreu wieder von Weizen zu trennen. In diesem Zusammenhang bietet sich das tradierte und unideologische Sprachbild der Stadt der kurzen Wege an.

In jedem Fall verdient der ländliche Raum politische Priorität, denn beispielsweise sind Dörfer nah, unmittelbar wie fußläufig angelegt und verkörpern damit geradezu die Stadt der kurzen Wege. Hier muss viel eher der Schwerpunkt politischer Visionen und Maßnahmen liegen, die Räume und Nutzungen zu revitalisieren, eine verlässliche und kostengünstige digitale Infrastruktur zu gewährleisten, die Anbindung an Städte zu schaffen und dabei eine durchgehende Vernetzung aller Mobilitätsangebote und Verkehrsträger zu ermöglichen.

Auch einwohnerstarke Städte der kurzen Wege und zugehörige Quartiersentwicklungen dürfen sich nicht dezidiert gegen den rollenden oder stehenden Autoverkehr richten, sondern müssen diesen geschickt steuern. Quartiersgaragen oder ausgesprochen kostengünstige unterirdische Abstellmöglichkeiten sind in diesem Zusammenhang Parkverboten vorzuziehen. Der Individualverkehr muss allen möglich bleiben und dies kann selbstredend auch durch eine freiwillige Nutzung des Angebotes von Fahrzeugteil-Dienstleistern (sogenanntes Car-Sharing) ergänzt werden.

Wie oben ausgeführt, ist es schlicht nicht möglich, innerhalb eines 15-Minuten-Radius sämtliche Lebensbedürfnisse sämtlicher Anwohner zu befriedigen. Einen kritischen Blick verdienen auch die so häufig ins Bild gesetzten Begegnungs- und Kommunikationsmöglichkeiten im Stadtraum, denn es dürfte nicht jeder Anwohner permanent den

²⁵ Deutsches Institut für Urbanistik: Veranstaltungsbericht Internationales Städtenetzwerk diskutiert in Berlin über Superblocks; URL: <https://difu.de/nachrichten/internationales-staedtenetzwerk-diskutiert-in-berlin-ueber-superblocks>; Zugriff am 26. Januar 2024.

²⁶ Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: Nationale Stadtentwicklungspolitik; Neue Nähen – Superblock Leipzig; URL: www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/Shared-Docs/Projekte/Pilotprojekt/Post-Corona-Stadt/leipzig_neue_naeh.html; Zugriff am 29. Januar 2024.

²⁷ Bundesregierung: Antwort auf die Kleine Anfrage „Konzepte der 15-Minuten-Stadt und des Superblocks“; a. a. O.

Drang verspüren, zu kommunizieren oder sich niederzusetzen. Der individuelle Lebens-, Kommunikations- und Bewegungsraum eines Menschen ist definitiv größer gespannt und verlangt ein vielfältiges Angebot. Daher ist allen Tendenzen von Fremdbestimmtheit, verordneter Verhaltensänderung oder Kollektivismus auch in der Stadtentwicklungspolitik eine klare Absage zu erteilen.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. den Bundestag und die deutsche Öffentlichkeit zeitnah nach Abschluss der Forschungen zum Konzept der sogenannten 15-Minuten-Stadt über deren Ergebnisse zu unterrichten;
 2. künftig bei jedweder Befassung mit dem Thema das ideologiefreie Sprachbild der Stadt der kurzen Wege zu verwenden;
 3. eine etwaige gesetzgeberische Adaption der Städte der kurzen Wege nach Auswertung entsprechender Forschungsergebnisse stark differenziert anzulegen und die Länder und Kommunen in die Prozesse einzubinden;
 4. die Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von verbindlichen Einrichtungen der Daseinsvorsorge auch vor dem Hintergrund der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen in allen Teilräumen des Landes fortzuführen;
 5. künftige Planungsinstrumente zur Stadtentwicklung vollständig freizuhalten von ideologischen Zuspitzungen verschiedenster nicht-staatlicher Akteure der Klimaterzählungen im Zuge der Agenda 2030;
 6. die Instrumentierung zur Stadtentwicklung an folgenden Sachverhalten auszurichten:
 - a. unterschiedliche Konzepte für Groß-, Mittel-, Kleinstädte und insbesondere den ländlichen Raum entwickeln,
 - b. die konfliktfreie Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer anstreben,
 - c. den Individualverkehr allen möglich bleiben lassen,
 - d. weiterhin leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen vorhalten,
 - e. einen ideologisch zugespitzten Kampf gegen das Auto beenden,
 - f. behördlich angeordnete Zugangsbeschränkungen von Haus, Wohnung, Quartier oder Stadt auszuschließen beziehungsweise nur in Fällen des nationalen Notstands zuzulassen.

Berlin, den 27. September 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

