



## ABSTIMMUNGSFRAGE

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

Soll die Stadt Karlsruhe die folgenden sechs verkehrspolitischen Maßnahmen auf Landesstraßen innerorts, auf Kreisstraßen und Gemeindestraßen kontinuierlich und vorrangig umsetzen?

**Für die folgenden Maßnahmen gilt:** Innerhalb der nächsten sieben Jahre setzt die Stadt die folgenden Maßnahmen um. Dabei erfolgt die Flächenverteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNVs und bei Schonung des Baumbestands.

## 1. MEHR RAUM FÜR DEN FUSS- VERKEHR

Jährlich werden 3 km barrierefreie, mindestens 2,5 m breite Gehwege eingerichtet. Jedes Jahr wird ein Quartiersplatz für Aufenthalt und Kinderspiel zur Nutzung für den Fußverkehr umgestaltet oder hergestellt, sodass insgesamt 17.000 m<sup>2</sup> neue Aufenthaltsflächen entstehen. Radverkehr bleibt im Verlauf bisheriger Straßen auf 4,0 m breiten Korridoren zulässig.

## 2. MEHR RAUM FÜR DEN RADVERKEHR

Angelehnt an das städtische Radverkehrskonzept wird ein Haupttradrouthenetz vom Fußverkehr getrennt durchgängig ausgebaut. Jährlich entstehen 6 km Strecke. Dabei gelten folgende Standards: Die Radwege sind mit farbigem Asphaltbelag angelegt und so breit, dass zwei Lastenräder einander überholen können (im Regelfall 2,5 m, bei Zweirichtungsradwegen 4 m).

Auf Hauptverkehrsstraßen werden die Radwege im Regelfall geschützt eingerichtet und sind kontrastreich sowie ertastbar vom Gehweg getrennt. Abseits von Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt.

Der Radverkehr wird überall mit einem so großen Abstand zu parkenden PKW geführt (1,0 m), dass sich öffnende Türen keine Gefahr darstellen. Er wird nicht auf der Fahrbahenseite von Quer- und Schrägparkplätzen geführt. Kreuzungen werden entsprechend Punkt 4 gestaltet.

Abseits von Hauptverkehrsstraßen, insbesondere in Fahrradstraßen, prüft die Stadtverwaltung die Einrichtung von modalen Filtern zur Unterbindung des KFZ-Durchgangsverkehrs.



## 3. MEHR QUERUNGS- MÖGLICHKEITEN

An Kreis- und Gemeindestraßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen, deren Querungsmöglichkeiten weiter als 250 m auseinander liegen, wird jährlich eine weitere geschaffen. An anderen Straßen werden jährlich 7 neue Querungshilfen eingerichtet. All diese sind für Lasten-, Spezialräder und Fahrräder mit Anhängern geeignet.

## 4. SICHERE KREUZUNGEN UND EINMÜNDUNGEN

Jährlich werden 3 Kreuzungen oder Kreisverkehre mit Priorität auf Sicherheit und zügiges Vorankommen für den Fuß- und Radverkehr umgebaut.

Jedes Jahr werden an 30 Kreuzungen oder Einmündungen von Wohnstraßen freie Sichtfelder von 10 m ab Bordsteinkante geschaffen, z.B. durch bauliches Vorziehen der Gehwege („Gehwegnase“) und/oder Entfernen sämtlicher Sichthindernisse im öffentlichen Raum.

Pro Jahr wird bei 14 Kreuzungen/ Einmündungen ohne Ampel der Geh- und Radweg entlang der vorfahrtsberechtigten Straße erhöht über die Fahrbahn der untergeordneten Straße weitergeführt.



## 5. DIREKT UND ZÜGIG DURCH DIE STADT

Es werden Radvorrangrouten nach den in Nummer 2 genannten Standards eingerichtet.

### Ost-West:

#### Pfingzgau-Rhein-Route

Die Route führt von Durlach über den Otto-Dullenkopf-Park Richtung Innenstadt, durchquert im Bereich zwischen Moltkestraße/Schloss und Kriegsstraße die Stadt und führt über den Entenfang zum Lameyplatz. Von dort aus führt sie parallel zur Rheinstraße und Rheinbrückenstraße bis zum Radweg entlang der B 10 Richtung Wörth.

### Nord-Süd:

#### Weierfeld-Schloss-Route

Die Route bietet Anschluss an den Radschnellweg Karlsruhe-Ettingen. Von der Weierfeldbrücke führt sie entlang der Beiertheimer Allee Richtung Schloss zur Pfingzgau-Rhein-Route oder weiter zum Zirkel.

## 6. TRANSPARENZ

Die Stadtverwaltung berichtet jährlich in einer Dialogveranstaltung der Öffentlichkeit über den Fortschritt der Umsetzung der vorgenannten und zukünftigen Maßnahmen.

