

Vorlage Nr.: 2023/0980

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **ZJD**

Fuß- und Radentscheid Karlsruhe – Zulässigkeit und Bewertung des Bürgerbegehrens

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Hauptausschuss	12.09.2023	öffentlich	Vorberatung
Gemeinderat	19.09.2023	öffentlich	Entscheidung

Kurzfassung

1. Der Gemeinderat stellt die rechtliche Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens „Fuß- und Radentscheid Karlsruhe“ fest.
2. Im Sinne des Bürgerbegehrens beschließt der Gemeinderat nach Vorberatung im Hauptausschuss die Verwaltung zu beauftragen, sogenannte modale Filter zu prüfen und darüber hinaus jährlich im Rahmen von Dialogveranstaltungen die Öffentlichkeit über den Fortschritt der Umsetzung von Maßnahmen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zu informieren.
3. Der Gemeinderat ermächtigt die Verwaltung mit den Initiatoren des „Fuß- und Radentscheids“ in Gespräche über eine Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs im Stadtkreis Karlsruhe einzutreten, die Verwaltung wird die Ergebnisse dieser Gespräche auch den zukünftigen Planungen nach Möglichkeit zugrunde legen.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor Thema:
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

Erläuterungen:

1. Ausgangslage

Am Donnerstag, den 17. August 2023 wurden der Stadt Karlsruhe die Unterschriften zur Unterstützung des sogenannten „Fuß- und Radentscheids“ auf dem Marktplatz übergeben. Zusammen mit den Unterschriften wurde von den Vertrauenspersonen Elisabet Loris-Quint, Bjarne Rest und Michael Reichert ein schriftlicher Antrag auf Zulassung des Bürgerbegehrens bzw. Durchführung eines Bürgerentscheid eingereicht. Für das betreffende Bürgerbegehren war zum Einreichungszeitpunkt ein Quorum von mindestens 15.914 Unterschriften von Wahlberechtigten erforderlich. Zum Stand 7. September 2023 lagen 17.604 gültige Unterstützungsunterschriften vor. Damit ist das notwendige Quorum erfüllt.

Die Abstimmungsfrage des Bürgerbegehrens ist wie folgt gefasst:

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

Daneben erfolgt zunächst eine allgemeine Konkretisierung, die wie folgt gefasst ist:

„Innerhalb der nächsten sieben Jahre setzt die Stadt Karlsruhe die folgenden Maßnahmen um. Dabei erfolgt die Flächenverteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV und bei Schonung des Baumbestandes“.

Dem schließen sich insgesamt sechs Forderungen der Initiatoren an, die jeweils eigene Teilaspekte zur Fragestellung darstellen.

Die inhaltlichen Ziele des Bürgerbegehrens in Form von Kriterien sind aus dem hier als **Anlage 1** beigefügten Unterschriftenblatt zu entnehmen.

2. Rechtliche Bewertung des beantragten Fuß- und Radentscheides Karlsruhe

Bei der Prüfung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens handelt es sich um eine reine Rechtsfrage, die durch den Beschluss des Gemeinderats beantwortet wird. Die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens steht daher nicht im Ermessen des Gemeinderates und ist folglich auch keine politische Entscheidung des Gemeinderats. Insofern ist letztlich nur maßgeblich, ob das Bürgerbegehren zulässig ist oder nicht.

Das Bürgerbegehren entspricht nicht den Anforderungen des § 21 Gemeindeordnung (GemO) und ist daher rechtlich unzulässig. Dies betrifft insbesondere die von den Initiatoren gewählte offene Fragestellung, die sich letztlich nur als programmatische Festlegung darstellt und die Konkretisierung der einzelnen Maßnahmen letztlich der Stadt Karlsruhe überlässt.

Diese offene Fragestellung führt letztlich in mehrerlei Hinsicht zur Unzulässigkeit des gegenständlichen Bürgerbegehrens. Dies betrifft zum einen die tatsächliche und teilweise Undurchführbarkeit der Maßnahme und zum anderen die Abgrenzung zu den dem Bürgerbegehren entzogenen Pflichtaufgaben nach Weisung. Die Straßenverkehrsstelle des Ordnungs- und Bürgeramtes erfüllt die zuständigkeitshalber als Straßenverkehrsbehörde zugewiesenen Aufgaben im Bereich der StVO als weisungsgebundene Pflichtaufgaben im übertragenen Wirkungskreis. Dies bedeutet, dass diese Aufgabenerfüllung nicht Gegenstand eines Bürgerbegehrens sein kann. Erst bei einer Konkretisierung von Maßnahmen, sobald also konkrete Vorschläge zu baulichen Ausgestaltungen an bestimmten Örtlichkeiten vorliegen, kann bewertet werden, welche

rechtlichen Möglichkeiten die StVO zur Regelung beziehungsweise Lösung der konkreten Situation bereithält. Beispielfähig lässt sich bezüglich der im Bürgerbegehren erwähnten modalen Filter ausführen, dass erst dann, wenn konkrete Örtlichkeiten und der jeweils konkrete Zweck des Filters bekannt sind, fachlich-bauliche Lösungen auf ihre Zweckmäßigkeit der Entscheidung erörtert werden können. Sobald konkrete fachlich-bauliche Lösungsansätze vorliegen, können diese bezüglich der rechtlichen Umsetzbarkeit beziehungsweise Anordnungsfähigkeit geprüft werden. Die Anordnung selbst wiederum aber kann nicht Gegenstand einer plebiszitären Entscheidung sein.

Die offene Fragestellung führt aber auch dazu, dass das Bürgerbegehren inhaltlich nicht die notwendige Bestimmtheit aufweist. Schließlich weist das Bürgerbegehren auch keinen rechtlich durchführbaren Vorschlag zur Kostendeckung der begehrten Maßnahme auf. Die Einzelheiten der rechtlichen Prüfung lassen sich dem als **Anlage 2** beigefügten Aktenvermerk des Zentralen Juristischen Dienstes entnehmen.

Insofern ist eine nur programmatische Betrachtung des Fuß- und Radverkehrs aus rechtlicher Sicht für ein Bürgerbegehren nicht ausreichend. Auch vorliegend gerät die offene Fragestellung in Konflikt mit den Tatbestandsmerkmalen des Bürgerbegehrens. Da diese Frage in den jeweiligen Teilaspekten überwiegend nicht hinreichend konkret ist, stellte sie sich letztlich als zu unbestimmt, nicht umsetzbar, nicht bezifferbar und letztlich auch als nicht finanzierbar dar.

Sofern das Bürgerbegehren lediglich Prüfaufträge oder Informationsverlangen enthält, können diese aufgegriffen werden. Dies wurde in Ziffer 2 des Beschlussantrags berücksichtigt.

3. Fachliche Bewertung der Anliegen des Fuß- und Radentscheids

a) Allgemeine Bewertung

Das formulierte Ziel der Initiative, den Fuß- und Radverkehr (weiter) gezielt zu fördern und die Situation in Karlsruhe für die nicht-motorisierten Verkehrsarten weiter zu verbessern, wird von der Verwaltung vollumfänglich geteilt und unterstützt. In diesem Zusammenhang wird auf das durch den Gemeinderat am 26. November 2021 beschlossene Karlsruher Programm für Aktive Mobilität sowie die Informationsvorlage des Planungsausschuss vom 1. Dezember 2022 und den dortigen Maßnahmenkatalog verwiesen.

Es dürften inhaltlich erhebliche Gemeinsamkeiten zwischen den Interessenvertreterinnen und -vertretern des Bürgerbegehrens bzw. des Fuß- und Radverkehrs im Allgemeinen bestehen. Die Verwaltung nimmt diesbezüglich auch nicht wahr, dass die Interessenvertreterinnen und -vertreter mit den von der Stadt vorgestellten Maßnahmen unzufrieden wären oder diese für unzureichend halten. Es ist vielmehr der Eindruck entstanden, dass die Maßnahmen nicht schnell genug und nicht zügig genug umgesetzt werden.

Dies beruht aber letztlich auf teilweise komplexen Planungsschritten und Verfahrensabläufen. Bei der baulichen Umgestaltung des Straßenraums sind alleine für die Planungsleistungen von der ersten Grundlagenermittlung bis zum Baubeginn unter Beteiligung der Gremien und Beachtung der Haushaltsplanung und der Förderung der Maßnahmen zwei bis vier Jahre zu veranschlagen.

Im Sinne des Bürgerbegehrens nimmt die Stadtverwaltung gerne die Prüfung von sogenannten modalen Filtern sowie die Durchführung von jährlichen Dialogveranstaltungen auf. Darüber hinaus erbittet die Verwaltung vom Gemeinderat auch ein entsprechendes Mandat, um mit den Initiatoren des Fuß- und Radentscheides in entsprechende Gespräche eintreten zu können.

b) Fachliche Bewertung der einzelnen Forderungen

Zum geforderten Realisierungszeitraum von sieben Jahren und zur Kostenschätzung:

Die dargestellten Maßnahmenwünsche aus dem Fuß- und Radentscheid sind sehr pauschal formuliert und eine Bewertung daher kaum möglich. Allgemein ist zu beachten, dass jedes Bauprojekt und damit auch jedes Rad- und Fußverkehrsprojekt in mehreren Leistungsphasen ingenieurtechnisch zu planen und abzustimmen ist. Der Zeitraum von der konzeptionellen Vorplanung bis zur Ausführungsplanung kann bereits mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen können hinsichtlich Planung und Bauausführung nicht isoliert betrachtet werden. Stets sind die Belange der anderen Verkehrsarten und der Schienen- und Leitungsträger zu berücksichtigen.

Wie bei jeder Baumaßnahme ergibt sich im Zuge der Planung intensiver Abstimmungsbedarf. Bei anstehenden Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen oder allgemeinen Sanierungsmaßnahmen von Straßenabschnitten wird der Fokus für Verbesserungen nicht nur auf eine Verkehrsart gerichtet. Stattdessen wird der gesamte Straßenquerschnitt nach den heutigen Anforderungen und dem Stand der Technik umgestaltet. Der zum Teil beengte Straßenraum dient dabei nicht nur zur Abwicklung der vorhandenen Verkehrsarten, sondern erfüllt zahlreiche weitere Nutzungsansprüche wie z.B. dem ruhenden Verkehr (einschließlich Fahrradabstellanlagen), Außenbewirtung, Freiflächen, Grünflächen oder die Verkehrsausstattung (Beleuchtung, Sitzbänke, Mülleimer) und die Aufenthaltsfunktion. Insbesondere durch zusätzliche Versiegelung und den Baumbestand ergeben sich Zielkonflikte, die sich nur schwer und zeitaufwändig lösen lassen. Durch die Forderung nach Radwegbreiten, die über den gängigen Standards liegen, werden die Zielkonflikte verschärft, bzw. der bisherige Planungsspielraum zusätzlich eingeschränkt.

Bei der Ausführung der Baumaßnahmen wird stets versucht, Synergien zu nutzen und Baumaßnahmen in Absprache und unter Berücksichtigung der Belange von Schienen- und Leitungsträgern sowie des Busverkehrs gemeinsam und koordiniert auszuführen. Dies ist insbesondere mit Blick auf die verfügbaren finanziellen Mittel notwendig. Außerdem müssen Baumaßnahmen untereinander so koordiniert werden, dass die Funktionalität des Verkehrsnetzes erhalten bleibt.

Auch bei Maßnahmen, die scheinbar ausschließlich durch Markierungslösungen (zum Beispiel Fahrradstraßen) realisierbar wären, werden in der Praxis im Zuge des Planungsprozesses Abstimmungen mit den Leitungsträgern geführt, Sichtdreiecke geprüft und Verbesserungen von Quersungsmöglichkeiten für den Fußverkehr untersucht. Oft ergeben sich daraus bauliche Eingriffe im Straßenraum, die intensive Planungsleistungen und Abstimmungen erfordern. Dadurch ergibt sich auch bei scheinbar leicht umsetzbaren Maßnahmen ein hoher Zeitbedarf.

Aufgrund der beschriebenen Planungsabläufe und der Zusammenhänge in der baulichen Realisierung, erscheint eine Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen innerhalb des geforderten Zeitraums von sieben Jahren äußerst unwahrscheinlich.

Es ist davon auszugehen, dass die errechneten 172,8 Millionen Euro sich lediglich auf die Herstellung der reinen, isoliert betrachteten Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen beziehen und zwangsläufig zusätzliche Umbaumaßnahmen unberücksichtigt blieben.

Zu 1. Mehr Raum für den Fußverkehr:

Die Stadtverwaltung versucht grundsätzlich, Gehwege mit einer Breite von 2,50 Metern bei Neubaumaßnahmen oder bei Umbaumaßnahmen im Bestand zu realisieren. Aufgrund der oben beschriebenen Zielkonflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen zählt immer der individuelle Entwurf. Die Forderungen des Begehrens sind hier zu pauschal. Unklar ist z.B., ob niveaugleiche Mischverkehrsflächen (Verkehrsberuhigte Bereiche) den Anforderungen der Antragsteller genügen und Teil der geforderten 3 km Gehweg sein könnten.

Die Forderung nach Quartiersplätzen ist pauschal. Es werden keine konkreten Orte genannt, aus denen man einen Planungsaufwand ableiten könnte.

Grundsätzlich sind die Forderungen im Hinblick auf die erforderlichen Abstimmungen, Planungsphasen, Bauzeiten und personelle wie finanzielle Kapazitäten nicht bewertbar.

Zu 2. Mehr Raum für den Radverkehr

Die Verwaltung versucht grundsätzlich Radwege und Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 2,0m netto anzubieten. Dieses Maß ermöglicht das richtlinienkonforme Überholen eines Lastenrades durch ein Fahrrad bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen. Das Überholen zwischen zwei Lastenrädern ist ein seltener Fall, daher erscheint er als Bemessungsgrundlage für Verkehrsanlagen nicht brauchbar, denn die pauschale Forderung nach einer Breite von 2,5m verschärft die oben beschriebenen Zielkonflikte und verlängert den Planungsprozess.

Die Forderung, Radwege auf Hauptverkehrsstraßen im Regelfall geschützt einzurichten, bedeutet, „protected bike lanes“ einzurichten. Dies sind Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, die durch bauliche Maßnahmen (Poller, Borde, o.ä.) vom Kfz-Verkehr abgetrennt und von diesem nicht überfahrbar sind. Diese erfordern deutlich höhere Breiten als die bisher verwendeten Radfahrstreifen und führen ebenfalls zu einer Verschärfung der Nutzungskonflikte und den damit verbundenen Verzögerungen im Planungsprozess. Sie sind nur dort anwendbar, wo sie nicht vor dem ruhenden Verkehr verlaufen, da Parkplätze durch die bauliche Abtrennung vom Kfz-Fahrstreifen nicht mehr angefahren werden können.

Eine durchgängige Einfärbung der Radinfrastruktur wird von der Stadtverwaltung nicht als zielführend angesehen. Der Sinn der Roteinfärbung besteht darin, den Kfz-Verkehr auf Konfliktflächen mit dem Radverkehr hinzuweisen. Dieser Sinn geht durch eine durchgehende Einfärbung der Radverkehrsanlagen verloren.

Es wird gefordert, Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen, bzw. Schutzstreifen und ruhendem Verkehr zukünftig mit einer Breite von 1,0m auszuführen. Bisher wurde in Karlsruhe meist eine Breite von 0,5m netto angewendet. Dieses Maß hat sich bewährt. Die zukünftigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ werden eine Breite von 0,75m brutto fordern und dieses Maß wird dann bei Neuplanungen angewendet. Darüberhinausgehende Forderungen verschärfen die Nutzungskonflikte und verlängern die Abstimmungsprozesse.

Unter den genannten Gründen hält die Stadtverwaltung die Forderungen nicht für realisierbar.

Die Prüfung modaler Filter zur Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr abseits von Hauptverkehrsstraßen ist möglich. Eine Umsetzung ist aber von vielen Faktoren abhängig.

Zu 3. Mehr Querungsmöglichkeiten

Die grundsätzliche Einrichtung von Querungsstellen in einem bestimmten Abstand (hier: 250m) ist nicht zielführend. Querungsstellen sind dort sinnvoll, wo ein Bedarf besteht, bzw. Wege / Routen ankommen und kreuzen. Je nach Ort der Querungsstelle sind zudem die Randbedingungen zu prüfen, insbesondere welche Art einer Querungshilfe benötigt wird bzw. an der Örtlichkeit für sinnvoll erachtet wird. Querungsstellen können aus zahlreichen baulichen oder markierungstechnischen Lösungen bestehen, so können diese zum Beispiel durch eine Lichtsignalanlage, einem Fußgängerüberweg, einer Mittelinsel als Fahrbahnteiler oder aus vorgezogenen, baulichen Straßeneinengungen („Gehwegnasen“) hergestellt werden. Diese können jedoch nur dann eingerichtet werden, wenn es die örtlichen Gegebenheiten und Platzverhältnisse zulassen.

Die Stadtverwaltung arbeitet seit dem gemeinderätlichen Beschluss des „Programms für aktive Mobilität“ bereits an einer Liste mit neuen Querungsstellen. Zusätzlich soll auch der Bestand geprüft und gegebenenfalls ausgebaut werden. Im Zuge des geplanten Fußverkehrskonzeptes soll zudem ein Fußverkehrsnetz entwickelt werden. Mit Hilfe dieses Netzes können fehlende Querungsstellen identifiziert und eingeplant werden.

Eine pauschale Festlegung auf eine Mindestanzahl von Querungsstellen (hier: sieben pro Jahr) hält die Stadtverwaltung aufgrund der personellen und finanziellen Kapazitäten sowie des intensiven Abstimmungsbedarfs jedoch nicht für sinnvoll.

Zu 4. Sichere Kreuzungen und Einmündungen

Grundsätzlich werden bei Um- und Neubauten von Kreuzungen die Belange des Fuß- und Radverkehrs hoch gewichtet. Diese hängt allerdings auch von der Lage und Bedeutung des Knotenpunktes für die einzelnen Verkehrsteilnehmer ab. Bei Umbauten von Knotenpunkten werden alle Fahr- und Fußwegebeziehungen beachtet, die Signalsteuerung optimiert und auf ausreichend Aufstell- und Warteflächen geachtet.

Die Stadtverwaltung kümmert sich bereits aktiv um die Einhaltung der erforderlichen Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Einmündungen für alle Verkehrsteilnehmer. Ein erster Schritt wurde bereits vor einigen Jahren mit dem „Fairen Parken“ durchgeführt. Bei diesem Projekt wurde stadtweit das Gehwegparken auch unter den Gesichtspunkten Schulwegsicherheit und Sichtbeziehungen geregelt. Bei aktuellen Maßnahmen wird konsequent auf die Freihaltung der Sichtfelder geachtet, dies kann jedoch aber auch dazu führen, dass Grünbereiche zurückgebaut werden oder Bäume gefällt werden müssen. Dadurch entstehen auch für relativ kleine „Maßnahmen“ größere, zum Teil langwierige Abstimmungsbedarfe.

Aufpflasterungen in Bereichen von Einmündungen oder Knotenpunkten sind ein mögliches Gestaltungselement, welche aber nur im Zuge von Sanierungen oder größeren Umbauten sinnvoll sind, da auch bei Aufpflasterungen aufwendige Planungen insbesondere der Entwässerungssituation entstehen können. Die Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen ohne eine Problemsituation ist aus finanziellen und personellen Gründen daher nicht sinnvoll.

Angesichts der vorhandenen Ressourcen liegt der Fokus der Verwaltung auf der Umgestaltung von Kreuzungen, Einmündungen, usw., die unfallauffällig sind. Die quantitative Festlegung auf den Umbau von mindestens 33 bis 47 Kreuzungen pro Jahr ist im Hinblick auf erforderliche Planungsvorläufe, Bauzeiten und personelle wie finanzielle Kapazitäten nicht möglich.

Zu 5. Direkt und zügig durch die Stadt

Grundsätzlich besitzt die Stadt bereits ein umfassendes Radverkehrsnetz. Die Routen werden kontinuierlich für eine zügige Befahrbarkeit ausgebaut. Des Weiteren gibt es bereits mehrere Ost-West Verbindungen im Stadtgebiet und zusätzlich weitere leistungsfähige Verbindungen. Über die Durlacher Allee, die Cityrouten und die Sophienstraße kann beispielsweise zügig gefahren werden. Zusätzlich steht seit einigen Monaten die Kriegsstraße zu Verfügung, dort werden die noch fehlenden Abschnitte in den nächsten Jahren umgestaltet. Langfristig ist mit der Radsüdtangente eine fast kreuzungsfreie Verbindung zwischen Durlach und Grünwinkel geplant. Für einen Anschluss an die Radschnellverbindung RS10 ab der Weiherfeldbrücke in die Innenstadt bestehen bereits Ideen. Die Planung dazu wird zeitnah begonnen.

Zu 6. Transparenz

Bereits heute berichtet die Stadtverwaltung regelmäßig mit dem Jahresbauprogramm über die anstehenden Baumaßnahmen. Zusätzlich gibt es jährlich das nicht öffentliche „Forum für aktive Mobilität“, in dessen Rahmen über anstehende Planungen berichtet wird. Zu diesem Forum sind auch Verbände wie zum Beispiel der ADFC geladen und haben die Möglichkeit, eigene Tagesordnungspunkte zu melden und über diese zu diskutieren. Weitere Berichterstattung erfolgt zudem über die Presse, die Stadtzeitung, Social Media oder anderen regelmäßig initiierten Besprechungs-terminen wie die „Radverkehrsschau“ mit dem ADFC.

Darüber hinaus ist es denkbar jährlich im Rahmen einer Dialogveranstaltungen die Öffentlichkeit über den Fortschritt der Umsetzung von Maßnahmen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zu informieren.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Hauptausschuss

1. Der Gemeinderat stellt die Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens „Fuß- und Radentscheid Karlsruhe“ fest.
2. Im Sinne des Bürgerbegehrens beschließt der Gemeinderat nach Vorberatung im Hauptausschuss die Verwaltung zu beauftragen, sogenannte modale Filter zu prüfen und darüber hinaus jährlich im Rahmen von Dialogveranstaltungen die Öffentlichkeit über den Fortschritt der Umsetzung von Maßnahmen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zu informieren.
3. Der Gemeinderat ermächtigt die Verwaltung mit den Initiatoren des „Fuß- und Radentscheids“ in Gespräche über eine Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs Stadtkreis Karlsruhe einzutreten und wird die Ergebnisse dieser Gespräche auch den zukünftigen Planungen nach Möglichkeit zugrunde legen.