

1. Themenbereich Verkehr

1.1 **So genannte Nordtangente-Ost: Wie soll nach Ihrer Meinung eine Umfahrung von Hagsfeld aussehen? Zwei- oder vierspurige Straße? Zwei- oder vierspurige Wanne und Unterführung? Ebenerdiger oder kreuzungsfreier Anschluss an die Haid-und-Neu-Straße? Weiterführung bis Theodor-Heuss-Allee?**

CDU Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Eine Straßenverbindung im Süden von Hagsfeld auf der Trasse der Nordtangente-Ost wird von der CDU für erforderlich gehalten. Die CDU hält an dem bestehenden Bebauungsplan fest. Die Durchführung eines neuen Planverfahrens wird seitens der CDU nicht befürwortet, da dessen Ausgang und Dauer als völlig offen angesehen wird. Eine schnelle Entlastung für Hagsfeld würde dann in weite Ferne rücken.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die SPD hält einen zweistreifigen Weiterbau für ausreichend. Im ersten Bauabschnitt bis zur Haid-und-Neu-Straße. In einem weiteren Bauabschnitt bis zur Theodor-Heuss-Allee, damit Rintheim nicht belastet wird.

B90/Die Grünen Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig

Zweispurige (je eine Richtungsspur) kommunale Straße (als kleine Südumfahrung von Hagsfeld) mit nur zweispuriger Wanne unter der DB-Strecke Karlsruhe-Mannheim mit ebenerdiger Anbindung an die Haid-und Neu-Straße und dort endend. Die Anwohner der neuen Straße müssen mit modernsten Schallschutz-Maßnahmen geschützt werden. Die Planungen für die Nordtangente sind aufzuheben.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Wir sind für eine zweispurige Straße mit Anschluss an die Haid-und-Neu-Straße auf der Basis des Bebauungsplans.

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die Umfahrung von Hagsfeld soll nach Auffassung der Karlsruher Liste als zweispurige Straße mit zweispuriger Wanne und Unterführung der Bahnstrecke verlaufen, aber ebenerdig an die Haid- und-Neu- und an die Elfmorgenbruchstraße anschließen. Eine Weiterführung bis zur Theodor-Heuss-Allee lehnt die Karlsruher Liste ab: Zum einen aufgrund der vorhandenen Schutzgebiete (FFH-, Vogelschutzgebiet, LSG, Waldbiotop mit altem Eichenwald inkl. Vorkommen des Mittelspechtes) und der damit dokumentierten sehr hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit des Gebietes, zum anderen wegen des Lärms und des zusätzlichen Verkehrs für die Waldstadt.

Die Linke Niko Fostiropoulos

Die Straße sollte gerade so dimensioniert sein, dass sie ihre Entlastungsfunktion für Hagsfeld erfüllt, kein bisschen mehr. Wenn dazu 2 Spuren ausreichen, um so besser. Auf jeden Fall ebenerdig mit Anschluss an Haid-und-Neu-Straße. Sonst wird die Straße als Stadtautobahn noch weiteren MIV anziehen, was dann die folgenden Stadtteile auszuhalten haben.

Freie Wähler – BüKA Jürgen Wenzel

Mit den derzeitigen Planungen können wir uns nicht anfreunden. Wenn eine Fortführung des BAB-Anschlusses, dann nur zweispurig und kreuzungsfrei bis zur Haid-und-Neu-Straße.

1.2 Rheinbrücke: Lehnen Sie den Bau einer weiteren Rheinbrücke ab? Wenn nicht, welche Trasse befürworten Sie, soll diese Brücke an die B36 anschließen? Wie stehen Sie zu der damit verbundenen Zerstörung der „Waid“? Über welche Straßen soll der Verkehr zu dieser Brücke geleitet werden?

CDU Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Eine möglichst optimale Verkehrsinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für die Stärkung der Wirtschaftskraft und der Attraktivität unserer Stadt als Zentrum der TechnologieRegion. Die CDU hält die 2. Rheinbrücke für unabdingbar. Nur mit einer 2. Rheinbrücke kann Karlsruhe seiner Funktion als Oberzentrum gerecht werden. Eine Anbindung muss an die Südtangente erfolgen und an die B 36. Diese Trassenführung muss sowohl menschen- als auch umweltgerecht erfolgen.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Ja!

B90/Die Grünen Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig

Der Bau einer zweiten Rheinbrücke wird von allen Antwortenden abgelehnt, da er nur zusätzlichen Fernverkehr und damit zusätzliche Lärm- und Luftbelastungen in Stadt und Region bringen wird. Die im Gespräch befindliche Anbindung an die B36 mit der sogenannten Nordumfahrung von Knielingen und die Zerstörung der Waid macht deutlich, welche enormen Umwelt- und Naturschutzprobleme eine zweite Rheinbrücke auch auf badischer Seite nach sich ziehen wird.

Die Kapazität der beiden bestehenden Brücken reicht völlig aus, um den aktuellen und zukünftigen Bahn- und Auto-Verkehr zu bewältigen.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Wir haben im Gemeinderat den Bau einer zweiten Rheinbrücke auf Gemarkung Karlsruhe abgelehnt. Falls sie aber doch gegen den Willen der Stadt kommt, dann befürworten wir den Anschluss bis zur B 36.

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die Karlsruher Liste lehnt den Bau einer weiteren Rheinbrücke im Raum Karlsruhe, ebenso wie die Überlegungen zum Bau einer wie auch immer gearteten Nordumgehung von Knielingen (Teil der Nordtangente-West) ab, da hierdurch die Knielinger Rheinniederung in wesentlichen Teilen zerstört würde. Diese besitzt aber im Rahmen der Planungen zum Landschaftspark Rhein (Nördlicher Zugang zum Rhein in der Karlsruher Rheinniederung), als wertvolles Biotop (Sukzessionsgebiet Waid wurde in der „Konzeption zur Entwicklung und zum Schutz der nördlichen Oberrheinniederung“ der LUBW als naturschutzwürdig eingestuft) sowie als bedeutendes Erholungsgebiet für die Knielinger Bevölkerung eine sehr hohe Bedeutung.

Die Linke Niko Fostiropoulos

Wir lehnen den Bau einer 2. Rheinbrücke ab. Die jüngeren (sinkenden) Verkehrsprognosen geben nach unserer Kenntnis keine Argumentation mehr her. Versuche, über Verzögerungen bei der Renovierung der bestehenden Rheinbrücke, Sachzwänge für eine 2. Rheinbrücke zu schaffen, lehnen wir ebenso entschieden ab.

Freie Wähler – BüKA Jürgen Wenzel

Wir lehnen eine 2. Rheinbrücke auf Karlsruher Gemarkung ab!

1.3 Wie stehen Sie zu einem weiteren Ausbau des Baden-Airports?

CDU Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Als Oberzentrum und Zentrum der TechnologieRegion benötigt Karlsruhe einen Flughafen. Ein solcher ist – auch im Hinblick auf die Neue Messe – ein entscheidender Standortfaktor für die wirtschaftliche Zukunft der gesamten Region. Maßnahmen, die zu einer weiteren Stärkung des Regionalflughafens führen und damit letztlich auch einen nachhaltigen Effekt auf die wirtschaftliche Entwicklung in der Region haben, begrüßt die CDU ausdrücklich. Alle Pläne müssen auf die Belange der Bürgerinnen und Bürger sowie der Umwelt Rücksicht nehmen. Die Verwirklichung eines direkten Autobahnanschlusses zum Flughafen sowie von ÖPNV-Direktverbindungen halten wir für dringend erforderlich.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

- keine Antwort -

B90/Die Grünen Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig

Ein weiterer Ausbau des Baden-Airports wird abgelehnt. Die Entwicklung zu immer mehr hoch subventionierten Regionalflughäfen wird für falsch gehalten. Es kann nicht sein, dass die Stadt bei der derzeitigen Haushaltslage Millionen EUR für Flüge nach Mallorca verausgabt. Aus Klimaschutzgründen sollte alles versucht werden, den Flugverkehr weltweit zu reduzieren. Es ist ein klimapolitisch falsches Signal, wenn es im Rheintal fast so viele Flughäfen gibt wie ICE-Haltestellen.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Wenn es der Bedarf erfordert: einverstanden!

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die Karlsruher Liste hält einen weiteren Ausbau des Flughafens aus Gründen des Klima- und Landschaftsschutzes (Verbrauch von Freifläche für Anschluss an die Autobahn) für falsch. Daher haben wir bisher und werden auch zukünftig keinem Ausbau des Baden-Airports zustimmen.

Die Linke Niko Fostiropoulos

Der Baden-Airport ist keine kommunale Aufgabe. Die Stadt fördert ihn mit jährlich ca. 1,3 Mio. EUR, die besser woanders verwendet werden können. Wir fordern den Ausstieg der Stadt. Einen weiteren Ausbau lehnen wir ab.

Freie Wähler – BüKA Jürgen Wenzel

Wir stehen dem Ausbau des Flughafens ehr kritisch gegenüber, könnten uns aber einen Anschluss des Baden-Airports an den ÖPNV vorstellen.

1.4 Halten Sie die U-Strab weiterhin für eine vernünftige Lösung?

CDU Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Ja, allerdings nicht nur den Stadtbahntunnel in der Kaiserstraße, sondern auch den Umbau der Kriegsstraße, also die Kombi-Lösung als Gesamtpaket. Denn mit der Umsetzung der Kombi-Lösung wird die Karlsruher Innenstadt ein völlig neues, noch attraktiveres Gesicht erhalten und die ersehnte Erweiterung der City nach Süden in die Tat umgesetzt. Zugleich ist das Kombi-Paket ein Konjunkturprogramm und gibt wichtige Impulse für Karlsruhe und die gesamte Region.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die U-Strab in der Kaiserstraße gehört zum Projekt Kombilösung. Und die SPD ist die Urheberin der Kombilösung

B90/Die Grünen Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig

Die U-Strab war noch nie eine vernünftige Lösung. Allerdings ist es vor dem Hintergrund der städtischen Finanzsituation mittlerweile sogar unverantwortlich, die U-Strab zu realisieren, weil dadurch schmerzhaft Einsparungen an anderen Stellen vorgenommen werden müssen.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Ja. Mit der Mehrheit der Bevölkerung.

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die Untertunnelung der Kaiserstraße im Rahmen der Kombilösung wurde mit einem Bürgerentscheid von der Mehrheit der Bürger befürwortet. Die Karlsruher Liste fühlt sich an diesen Bürgerentscheid gebunden.

Die Linke Niko Fostiropoulos

Wir sind und bleiben Gegner der U-Strab. Der städtische Haushalt ist jetzt schon gefährdet. Von 2004 bis 2008 sind die Mehrkosten um 92 Mio. EURO gestiegen. Bis 2019 wird die KASIG bzw. die Stadt 173 Mio. EUR aufbringen müssen. Dass die Kosten weiter aus dem Ruder laufen werden, ist ausgemacht. Die Bürger/innen werden für dieses mittlerweile großwahnsinnige Projekt die Zeche zahlen müssen. Der Tunnel bringt durch Treppen und Fahrstühle neue Barrieren, v. a. für Bürger/innen mit Gepäck, mit Kindern, für ältere Menschen, für mobil Eingeschränkte.

Freie Wähler – BüKA Jürgen Wenzel

NEIN - wegen der unverhältnismäßig hohen, nicht beherrschbaren Kosten, der drohenden technischen Gefahren für die begleitende Bebauung, des geringen Nutzens für die eigenen Einwohner und der nicht wieder gutzumachenden Verunstaltung der Weinbrennerischen Kernstadt durch Tunnelmunde. Wir bieten ein Konzept an, das sich mit dem Umbau der Kriegsstraße und der sofortigen Entlastung der Kaiserstraße beschäftigt. Wir wollen die trennende Wirkung der Kriegsstraße aufheben und die Süd- und Südweststadt, mit Kongresshotel und Zoo näher an die Innenstadt anbinden und somit die derzeitige Konzentration auf die Kaiserstraße aufheben und den „Fächerstraßen“ mehr Gewichtung geben

1.5 Wann und wie soll der Umbau der Kriegsstraße (Kombilösung) realisiert werden, falls diese nicht gefördert wird oder das Geld nicht reicht?

CDU Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die Kombi-Lösung besteht aus zwei untrennbar miteinander verbundenen Teilen: Einerseits dem Stadtbahntunnel in der Kaiserstraße, andererseits der Umgestaltung der Kriegsstraße. Für diese Gesamtmaßnahme sind sowohl die Zuschüsse seitens des Bundes und des Landes wie auch der kommunale Anteil an der Gesamtfinanzierung gesichert.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Falls der Umbau der Kriegsstraße nicht gefördert werden sollte, gibt es keine Kombilösung mehr. Mit diesem Fall ist jedoch nicht zu rechnen.

B90/Die Grünen Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig

Der Umbau der Kriegsstraße soll möglichst bald realisiert werden. Sollten keine Bundesmittel fließen, soll die Straßenbahn in der Kriegsstraße ohne Autotunnel realisiert werden. Das ist ungleich kostengünstiger und angesichts langfristig sinkender Verkehrszahlen beim Autoverkehr auch realistisch.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Es gibt kein Anzeichen dafür, dass eine ausreichende Förderung ausbleibt.

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Bisher geht die Karlsruher Liste von einer Finanzierung des Umbaus der Kriegsstraße im Rahmen der Kombilösung unter Bereitstellung von Bundes- und Landesmitteln aus. Falls die Mittel für den oberirdischen Straßenumbau (Straßenbahntrasse steht nicht in Frage, nur eventuell der Straßentunnel) nicht bereitstehen, sollte die Stadt dies finanzieren (siehe KAL-Antrag vom Januar 2009)

Die Linke Niko Fostiropoulos

Wir sind für einen echten Rückbau der Kriegsstraße, mit Straßenbahntrasse – und ohne eine Stadtautobahn im Tunnel. Das ist viel preiswerter, entschleunigt den MIV und verbessert die Lebensqualität in der Innenstadt. Hier muss eine neue, bürger/innenfreundliche Planung her.

Freie Wähler – BüKA Jürgen Wenzel

Wie die Bürgerinnen und Bürger beim Bürgerbeteiligungsverfahren „City 2015 – Anschluss Zukunft“ erarbeitet – SOFORT!

1.6 Falls Sie bereits im Gemeinderat sind: Wie haben Sie zur Reihenfolge beim Bau der Kombilösung abgestimmt?

CDU Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die CDU-Fraktion hat sich für die Realisierung „erst Stadtbahntunnel, dann Kriegsstraßen-Umbau“ ausgesprochen. Beide Teilprojekte können aus bauphysikalischen und finanztechnischen Gründen nicht gleichzeitig verwirklicht werden. Zudem sprechen die bessere Fahrgastwirkung und die geringeren Betriebskosten dafür, mit dem Stadtbahntunnel zu beginnen.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die SPD-Fraktion hat für die Reihenfolge Kaiserstraße vor Kriegsstraße gestimmt.

B90/Die Grünen Antwort von Bettina Lisbach

Ich habe für eine vorrangige Umsetzung der Kriegsstraße gestimmt.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Wir haben der einzig realisierbaren Lösung zugestimmt: erst die Kaiserstrasse.

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die Karlsruher Liste hat den Antrag gestellt, dass die Umsetzungsreihenfolge bei der Kombilösung zuerst Kriegsstraßenumbau, dann Untertunnelung der Kaiserstraße sein soll. Leider hat sich dafür keine Mehrheit im Gemeinderat ergeben.

Die Linke Niko Fostiropoulos

Stadtrat Niko Fostiropoulos hat stets gegen die gesamte Kombi-Lösung gestimmt.

Freie Wähler – BüKA *Jürgen Wenzel*

Wären wir im Gemeinderat vertreten gewesen – wir hätten für den sofortigen Umbau der Kriegsstraße gestimmt!

1.7 Werden Sie sich für innerstädtische ÖPNV-Projekte wie die Anbindung weiterer Stadtteile (z.B. Pulverhausstraße, östliche Südstadt, Sudetenstraße) einsetzen?

CDU *Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)*

Die CDU setzt sich für eine konsequente Förderung des ÖPNV und dessen sinnvollen und machbaren Ausbau ein. Wir unterstützen daher gerade auch den innerstädtischen Ausbau und ein sinnvolles Miteinander von ÖPNV, Auto- und Radfahrern sowie Fußgängern in Karlsruhe.

SPD *Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)*

Ja, auf jeden Fall.

B90/Die Grünen *Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig*

Alle drei genannten Maßnahmen sind nötig, um die Straßenbahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Karlsruhe auszubauen. Nur mit komfortablen Verbindungen können Verlagerungen vom Autoverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel erreicht werden. Dazu sind auch weiterhin hohe Investitionen notwendig. Bei allen Maßnahmen ist bereits bei der Planung ambitionierter Lärmschutz zu berücksichtigen. Es wird befürchtet, dass diese Projekte auf die lange Bank geschoben werden, wenn alles Geld in die U-Strab fließt.

F.D.P. *Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)*

Ja.

KAL *Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)*

Die Karlsruher Liste steht für einen Vorrang des Umweltverbundes vor dem MIV. Daher werden wir uns auch weiterhin für einen Ausbau des ÖPNV in Karlsruhe einsetzen. Oberste Priorität haben die Schienenmittenerweiterung in Rintheim, die Verlängerung der Trasse von der Siemensallee in die Sudetenstraße (Anschluss „Knielingen 2.0“) und die Trasse vom Schlachthof über die Ludwig-Erhard-Allee zur östlichen Südstadt.

Die Linke *Niko Fostiropoulos*

Natürlich.

Freie Wähler – BüKA *Jürgen Wenzel*

JA! Wir wollen einen vernünftigen Ausbau des ÖPNV-Netzes von der derzeitigen Zentrallinienführung (Kaiserstraße) hin zu einer Maschennetzführung (Kriegsstraße, Baumeisterstraße usw.).

1.8 Welche Verbesserungen für Haltestellen werden Sie fördern, Barrierefreiheit (Wann? Notfalls auch ohne Zuschüsse?), sicherer Zugang?

CDU *Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)*

Den weiteren Ausbau der Barrierefreiheit halten wir für unabdingbar. Natürlich müssen die tatsächlichen und finanziellen Gegebenheiten beachtet werden. Der Ausbau kann daher nur nach und nach erfolgen. Die CDU setzt sich gerade auch für eine ständige Optimierung der Sicherheit und der Sauberkeit an Haltestellen ein. Der von der CDU-Fraktion beantragte Kommunale Ordnungsdienst wird zu weiteren Verbesserungen beitragen können.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die SPD ist der Motor der barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen bzw. von öffentlichen Einrichtungen.

B90/Die Grünen Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig

Barrierefreiheit und verbreiterte Bahnsteige sind wichtige Anliegen. Generell sind alle Haltestellen umzubauen, vorrangig die Haltestellen am Bahnhof und in der Nähe von Schulen sowie kulturellen Einrichtungen. Der Komfort und Sauberkeit an vielen Haltestellen sind zu verbessern, um die Attraktivität des ÖPNV weiter zu erhöhen. Wo Bedarf besteht, müssen überdachte Stellplätze für Fahrräder an Haltestellen eingerichtet werden.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Im Zuge des Baus der U-Strab werden alle Haltestellen barrierefrei. Wir begrüßen das.

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die Karlsruher Liste setzt sich im Gemeinderat und im Aufsichtsrat der VBK schon bisher und auch zukünftig für die Verbesserung für Haltestellen, der Gleisanlagen und der Bahnen/Busse ein. Auf Zuschüsse für Barrierefreiheit muss die Stadt nicht verzichten; hierfür gibt es Programme des Zuschussgebers. Ein viel größeres Problem ist die Einbindung umgebauter Haltestellen in den Stadtraum (siehe Kaiserstraße). In Fußgängerzonen führen barrierefreie Haltestellen logischerweise zu Behinderungen der Fußgänger. Ein möglichst sicherer Zugang zu den Haltestellen wird von uns befürwortet und sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit darstellen. Daneben sind das Bike & Ride-System (überdachte Stellplätze mit vernünftigen Radständern) und die Information der Fahrgäste bei Störungen zu verbessern.

Die Linke Niko Fostiropoulos

Was genau erforderlich ist, kann sicher mit dem Behindertenbeirat und anderen Organisationen mit entsprechenden Erfahrungen und Kenntnissen herausgefunden werden. Das sollte dann auch umgesetzt werden. Barrierefreiheit, so weit wie möglich, ist ein Grundrecht der Bürgerinnen und Bürger. Barrierefreiheit herzustellen, sollte eine primäre Aufgabe der Stadt sein.

Freie Wähler – BüKA Jürgen Wenzel

Grundsätzlich setzen wir uns dafür ein, dass Haltestellen Schutz vor Wind und Wetter gewähren und behindertengerecht sein sollten.

1.9 Welche Maßnahmen halten Sie für notwendig, um für Fußgänger und Radfahrer sichere Überquerungsmöglichkeiten von Kreuzungen und eine gleichberechtigte Ampelschaltung zu schaffen?

CDU Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die CDU setzt sich für ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und ständige Verbesserungen im Bereich der Verkehrssicherheit ein. Die gegenseitige Rücksichtnahme und besondere Vorsicht eines jeden Verkehrsteilnehmers haben für uns große Bedeutung.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

- keine Antwort -

B90/Die Grünen Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig

An vielen Schulen und Kindergärten sind zusätzliche Überquerungshilfen wie Fußgängerampeln und Zebrastreifen notwendig. Außerdem müssen die Kreuzungen frei von Sichthindernissen sein. Die Grünphasen für Fußgänger müssen an vielen Ampeln verlängert werden. Der "Grüne Pfeil" für Rechtsabbieger ist nur dort sinnvoll, wo keine Fußgänger gefährdet sind - also fast nirgendwo.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Das 10-Punkte-Programm für Radfahrer konsequent umsetzen und für Fußgänger ergänzen.

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Vorrangschaltung nicht nur für Straßenbahnen, sondern für den Umweltverbund. Wo immer machbar: Möglichkeit des Rund-Um-Grüns schaffen.

Die Linke Niko Fostiropoulos

Wir werden uns für die Maßnahmen einsetzen, die uns gute ExpertInnen vorschlagen. Unsere Aufgabe als gewählte StadträtInnen sehen wir darin, auf die richtigen Prioritäten zu achten: Vorrang für RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Bei Letzteren müssen Lösungen her, damit Kinder, ältere Menschen, Mütter und Väter mit ihren Kindern und/oder Kinderwägen, gehandicapte Bürger/innen ohne Stress und Gefährdung ihre Wege durch die Stadt zurücklegen können.

Freie Wähler – BüKA Jürgen Wenzel

Hier könnte man Unfallvermeidung durch geringere Rotzeiten erreichen. Eine intelligentere Ampelschaltung (z.B.: Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer – Verkehrsflussorientiert. Auch Fußgängerfurten (wie in der Durlacher Allee – Höhe Gottesauer Schloss) können zu Erleichterung führen.

1.10 Was wollen Sie tun, um die Lärmbelastung in Karlsruhe zu reduzieren?

CDU Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Mit dem ersten Maßnahmenpaket im Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP) liegt nun ein Maßnahmenbündel vor, das nach Auffassung der CDU sukzessive abgearbeitet werden muss. Insgesamt enthält der Entwurf des LAP zahlreiche Einzelvorhaben für aktiven und passiven Schallschutz, um Straßenlärm zu minimieren. Zudem enthält er Maßnahmen zur Reduzierung von Fahrgeräuschen der Straßenbahn.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

- keine Antwort -

B90/Die Grünen Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig

Verkehrsberuhigte Zonen, zusätzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine Verkehrspolitik, die auf die Förderung von ÖPNV, Rad und Zu-Fuß-Gehen setzt, sind hier die wesentlichen Stichpunkte. Es gilt, die im Lärmaktionsplan (LAP) festgelegten Lärmschutzmaßnahmen an den besonders belasteten Stellen in Karlsruhe so schnell wie möglich zu realisieren. Dort wo aktive Schallschutzmaßnahmen nicht greifen sollten passive Maßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern und -lüftern verstärkt bezuschusst werden.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Unsere Fraktion hat beantragt, einen Ideenwettbewerb auszuschreiben. Außerdem ist der Lärminderungsplan umzusetzen.

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die Karlsruher Liste befürwortet die zügige Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (Straße und Straßenbahngleise). Außerdem halten wir eine Verringerung des MIV im innerstädtischen Bereich für wünschenswert (siehe auch Frage 1.11, Maßnahmen zur Ausweitung von Fußgängerbereichen und zur Reduzierung von Parksuchverkehr). Die Stadt und der Deutsche Städtetag müssen aber auch bei der Deutschen Bahn auf mehr Lärmschutz drängen; nicht nur durch Lärmschutzwände, sondern auch durch Verbesserungen am rollenden Material.

Die Linke Niko Fostiropoulos

Die Senkung des Verkehrslärms hat Priorität. Dessen gesundheitsgefährdende Wirkung muss ernster genommen werden. Mehr Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, Spielstraßen, Temporeduzierungen und Fahrbahnverengungen, wo möglich. Im Einzelnen werden wir Vorschläge von VerkehrsexpertInnen anhören, s.o. Entsprechend der Verkehrsreduzierung muss das ÖPNV-Angebot weiter ausgebaut werden. Je fahrradgerechter die Stadt wird, desto mehr Bürger/innen werden auch bereit sein, bzw. Spaß daran haben, mit dem Rad in die Stadt zu fahren.

Freie Wähler – BüKA Jürgen Wenzel

Auf jeden Fall müssen die Fahrbahndecken auf den neuesten technischen Stand gebracht werden. Hier ist noch großes Potential vorhanden. Auch bei den Lärmschutzmaßnahmen sind Verbesserungen (wie Überbauungen und Bepflanzungen) noch nicht ausreichend ausgeschöpft. Eine wohnbautechnische Überbauung der Südtangente auf der Höhe der Günther-Klotz-Anlage, nach Schweizer Modell, wäre möglich. Eine solche Maßnahme könnte kostenneutral erfolgen.

1.11 Welche Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs wollen Sie umsetzen?

CDU Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die CDU will Karlsruhe zu einer noch fahrradfreundlicheren Stadt ausbauen. Zudem muss der ÖPNV konsequent gefördert und ausgebaut werden. Jedoch lehnen wir ideologisch begründete Maßnahmen ab, denn für die CDU sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt.

SPD Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

- keine Antwort -

B90/Die Grünen Zusammenfassung der Antworten von Bettina Lisbach, Alexander Geiger, Johannes Honné, Ute Leidig

Auf den Punkt gebracht: Keine zusätzlichen Straßenbaumaßnahmen wie zweite Rheinbrücke und Nordtangente, Erhöhung der Parkgebühren und Abschaffung der Brötchentaste. RadfahrerInnen und FußgängerInnen müssen durch attraktive und sichere Wege unterstützt werden. Der ÖPNV muss durch gemäßigte Fahrpreise und eine Erweiterung des Angebotes attraktiv gehalten werden. Evt. ist eine Ausweitung der „Stadtzone Karlsruhe“ um die „Zone Wörth“ sinnvoll, um ein attraktiveres Angebot für Pendler zu machen. Karlsruhe hat mit Stadtmobil ein sehr erfolgreiches CarSharing-Unternehmen für alle, die kein eigenes Auto brauchen. Deshalb sollten Stellplätze im öffentlichen Raum für CarSharing reserviert werden.

F.D.P. Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten) (Antwort von Tom Høyem)

Wir sind für die Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel und -arten. Ein einseitiges Feindbild gegenüber einer Verkehrsart haben wir nicht.

KAL Zusammenfassung der Antworten (alle Kandidaten)

Die Karlsruher Liste ist für einen weiteren Ausbau des ÖPNV, für die Förderung des Radverkehrs und für einen Ausbau von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen in der Innenstadt. Auch die Frage der Lage bzw. der Nutzung von Parkhäusern und den daraus sich ergebenden Anfahrtsverkehr z.B. in der Innenstadt sollte nach unserer Auffassung anders als derzeit gelöst werden. So könnten wir uns einen weitgehend MIV-freien (außer Anlieferverkehr) Zirkel vorstellen. Bestimmte Innenstadt-Parkhäuser (Beispiel Kreuzstraße) könnten nur noch den Anliegern dienen.

Zusätzliche Parkplätze im Innenstadtbereich wie derzeit durch den gegen die Stimmen der KAL angenommenen Bebauungsplan „Nordseite Marktplatz“ vorgesehen (Abriss des Volksbank- und langfristig weiterer Gebäude) halten wir für den falschen Ansatz.

Die Linke Niko Fostiropoulos

s. dazu 1.10. Welche Maßnahmen darüber hinaus wirksam und notwendig sind, werden wir, wie gesagt, bei VerkehrsexpertInnen oder über Beispiele von anderen Kommunen herausfiltern. Wichtig ist immer die politische Prioritätensetzung: Die Stadt als Arbeits-, Wohn- und Lebensort, die so gestaltet ist, dass die Bürger/innen darin gut leben und sich in der Stadt so autofrei wie möglich bewegen können. Wenn die Bürger/innen für sie wichtige Einrichtungen wie Geschäfte für den täglichen Bedarf, Kitas, Bürgerbüro, Spiel- und Bolzplätze usw. im Stadtteil vorfinden, werden sie viel mehr mit Rad, mit dem ÖPNV und zu Fuß unterwegs sein können.

Freie Wähler – BüKA Jürgen Wenzel

Das ÖPNV-Angebot, insbesondere der Nachtfahrplan, muss den Bedürfnissen angepasst werden. Vermehrter Einsatz von Minibussen mit geringer Taktzahl in den Nachtstunden am Wochenende.

Wir stehen hinter kleinstrukturiertem Handel und Gewerbe in den Stadtteilen, damit wollen wir dem Beschaffungsverkehr auf die Grünen Wiesen, in die Gewerbegebiete am Stadtrand und ins Umland entgegenwirken.

Zusammengestellt von Dr. Dirk-M. Harmsen, Hardtwaldfreunde Karlsruhe e.V.