



Per Rad durch die Stadt.

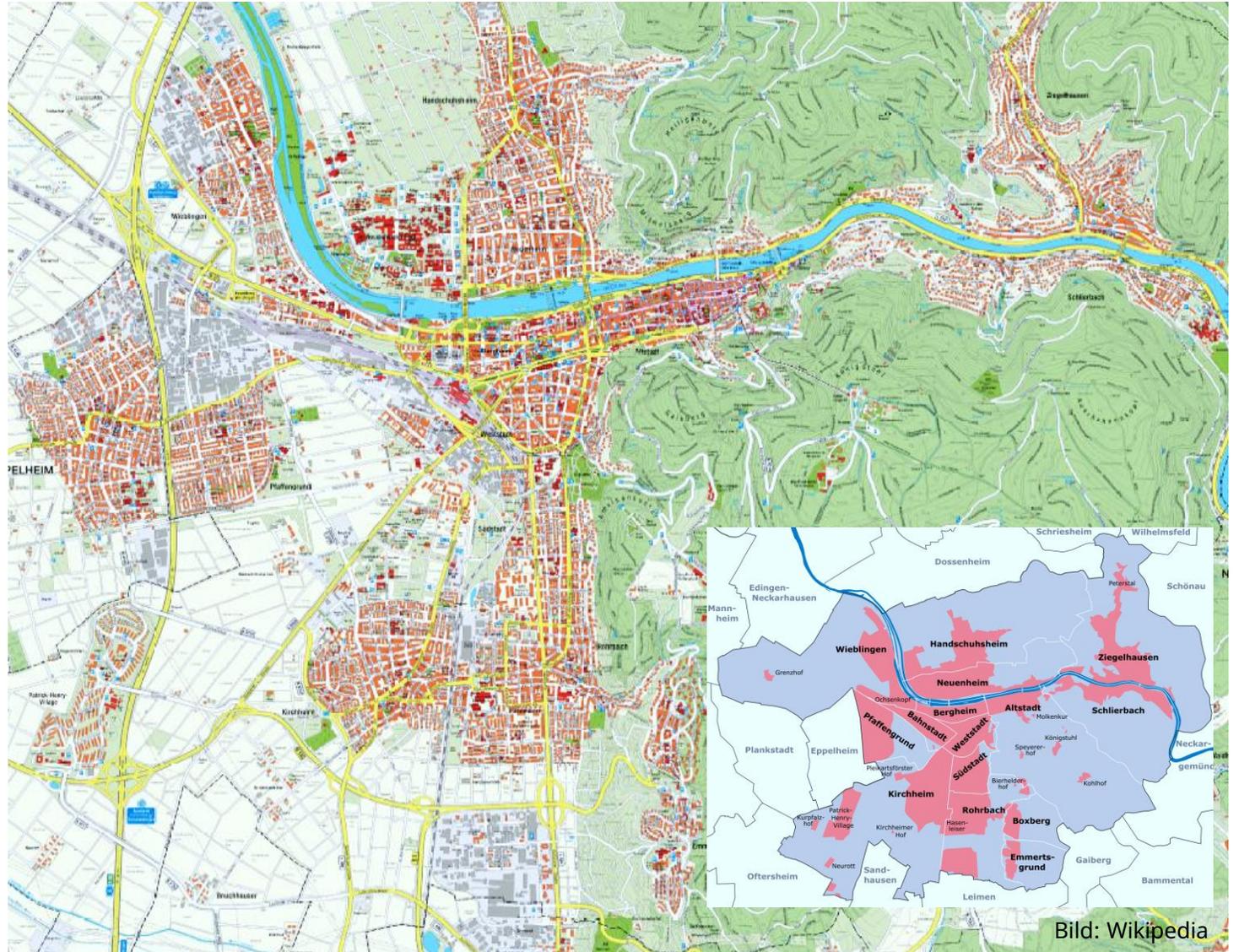
Ein Beispiel des Ausbaus von Radinfrastruktur in Heidelberg

Digitale Frühjahrstagung der NaturFreunde Deutschlands am 22.04.2023

Raoul Schmidt-Lamontain, Bürgermeister für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität

Heidelberg

- 160.000 Einwohner, 39.000 Studierende
- 63.000 Einpendler, 117.500 Arbeitsplätze
- 12 Mio. Besucher
- 1,4 Mio. Übernachtungen
- 109 km² Fläche, 30 Prozent besiedelt
- 71% der Wege im Umweltverbund
- Liegt zwischen Rheinebene und Odenwald



Ziele



Heidelberg verfolgt seit Jahrzehnten ambitionierte Klimaschutzziele. 2022 Aufnahme als eine von 9 Städten in Deutschland in die EU Mission „100 climate-neutral and smart cities by 2030“.

In der Folge Aktualisierung der Klimaschutzziele Heidelberg. Gemeinderatsbeschluss sieht vor, dass Stadt in allen Bereichen, in denen sie Einfluss hat, größtmögliche Anstrengungen unternimmt, um bis 2030 klimaneutral zu werden, vollständige Klimaneutralität nach BSKO-Bilanzierung bis spätestens 2040.

Parallel zum Bewerbungsprozess für die EU-Mission die Umstellung vom in Neuaufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan in einen Klimamobilitätsplan (Seit 2021 Pilotkommune in Baden-Württemberg)



By Jack Ewing

Published Feb. 28, 2021 Updated March 3, 2021

HEIDELBERG, Germany — Eckart Würzner, a mayor on a mission to make his city emission free, is not terribly impressed by promises from [General Motors](#), [Ford](#) and other big automakers to swear off fossil fuels.

Not that Mr. Würzner, the mayor of Heidelberg, is against [electric cars](#). The postcard-perfect city, in southern Germany, gives residents who buy a battery-powered vehicle a bonus of up to 1,000 euros, or \$1,200. They get another €1,000 if they install a charging station.

But electric cars are low on the list of tools that Mr. Würzner is using to try to cut Heidelberg's impact on the climate, an effort that has given the city, home to Germany's oldest university and an 800-year-old castle ruin, a reputation as a pioneer in environmentally conscious urban planning.



Eckart Würzner, the mayor of Heidelberg, in the historic City Hall. "If you need a car, use car sharing," he said. Felix Schmitt for The New York Times

Mr. Würzner's goal is to reduce dependence on cars, no matter where they get their juice. Heidelberg is buying a fleet of [hydrogen-powered buses](#), building a network of [bicycle "superhighways"](#) to the suburbs and designing neighborhoods to discourage all vehicles and encourage walking. Residents who give up their cars get to ride public transportation free for a year.

"If you need a car, use car sharing," Mr. Würzner said in an interview at Heidelberg's Baroque-style City Hall, which was nearly deserted because of the pandemic. "If you can't use car sharing because you're living too far outside and there is no mass transportation, then use the car, but just to the train station and not to downtown."

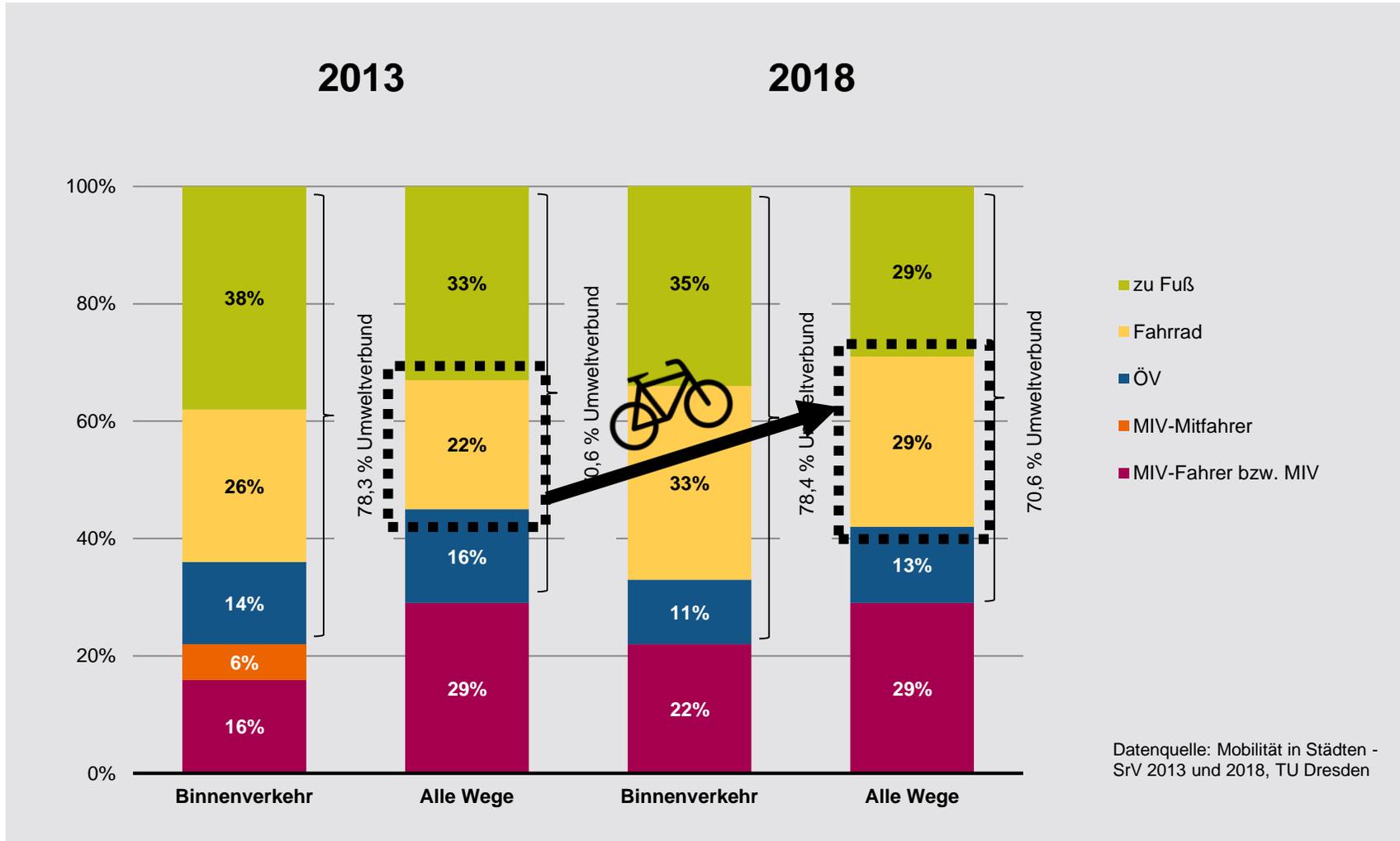
Heidelberg is at the forefront of a movement that is probably strongest in Europe but has a presence in plenty of communities around the world, including American cities like [Austin, Texas](#), and [Portland, Ore.](#) The pandemic has given many citizens a taste of what densely packed urban areas would be like without so much traffic, and they like it.

Vows of fossil fuel abstinence by carmakers in the last month, including G.M., Ford Motor and Jaguar Land Rover, are a tacit admission that they will no longer be welcome in cities at all unless they radically clean up their acts. Even then, the tide of history may be against them, as urban planners try to free up space now occupied by vehicles.



New York Times Artikel „The City Where Cars Are Not Welcome“, 28. Februar 2021

Bemühungen für den Radverkehr werden sichtbar



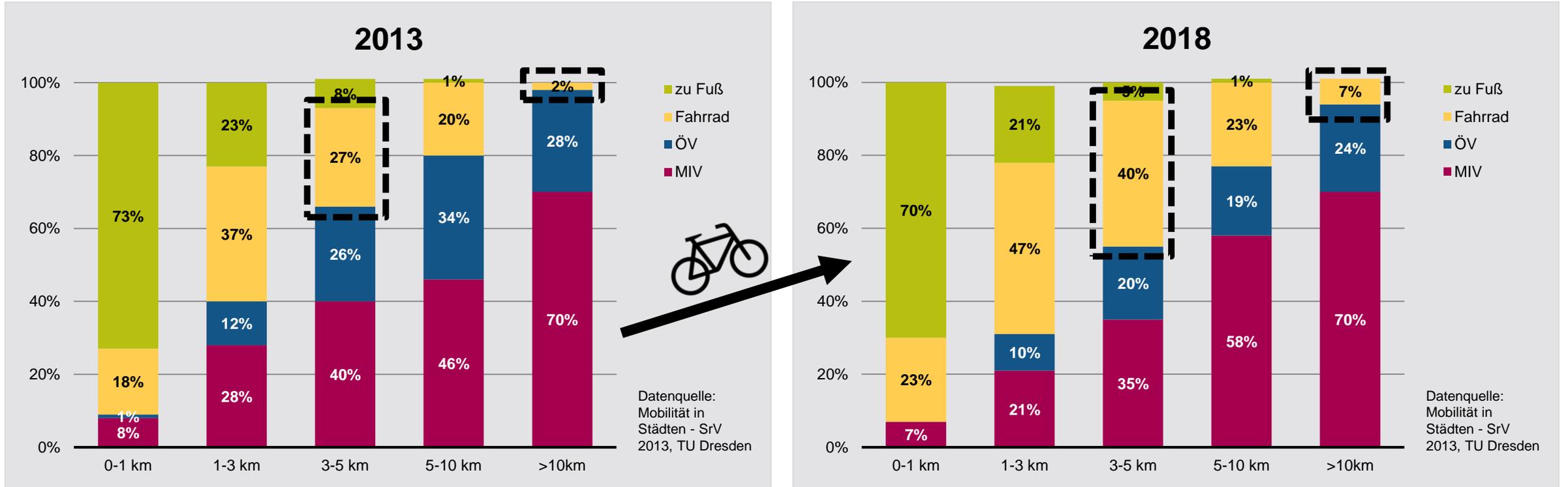
Das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten“ der TU Dresden wird alle fünf Jahre (begonnen 1972 als SrV „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“) in vielen Städten Deutschlands durchgeführt.

Sie dient der Ermittlung von Kennwerten und als Datengrundlagen der Verkehrsplanung auf Basis eines einheitlichen Erhebungsdesigns.

Andererseits lassen sich stadtübergreifende Trends der Mobilität unter Nutzung großer Stichproben erforschen.

Seit Januar läuft die Feldzeit des SrV 2023. Bis Anfang 2024 werden über 270.000 Menschen befragt.

Bemühungen für den Radverkehr werden sichtbar



...und das nicht nur auf den Kurzstrecken. Aufgrund der hohen Verfügbarkeit von e-Bikes und Pedelecs haben nun auch größere Distanzen ein deutlich höheres Potential für den Radverkehr. Eine interessante Entwicklung insbesondere für die belastenden Pendlerverkehre.

Warum Radverkehr und nicht Elektroautos?



Verkehr ohne Elektroautos

Verkehr mit Elektroautos

Radverkehr löst Probleme.

VSF
www.vsf.de

Foto: © stock.adobe.com

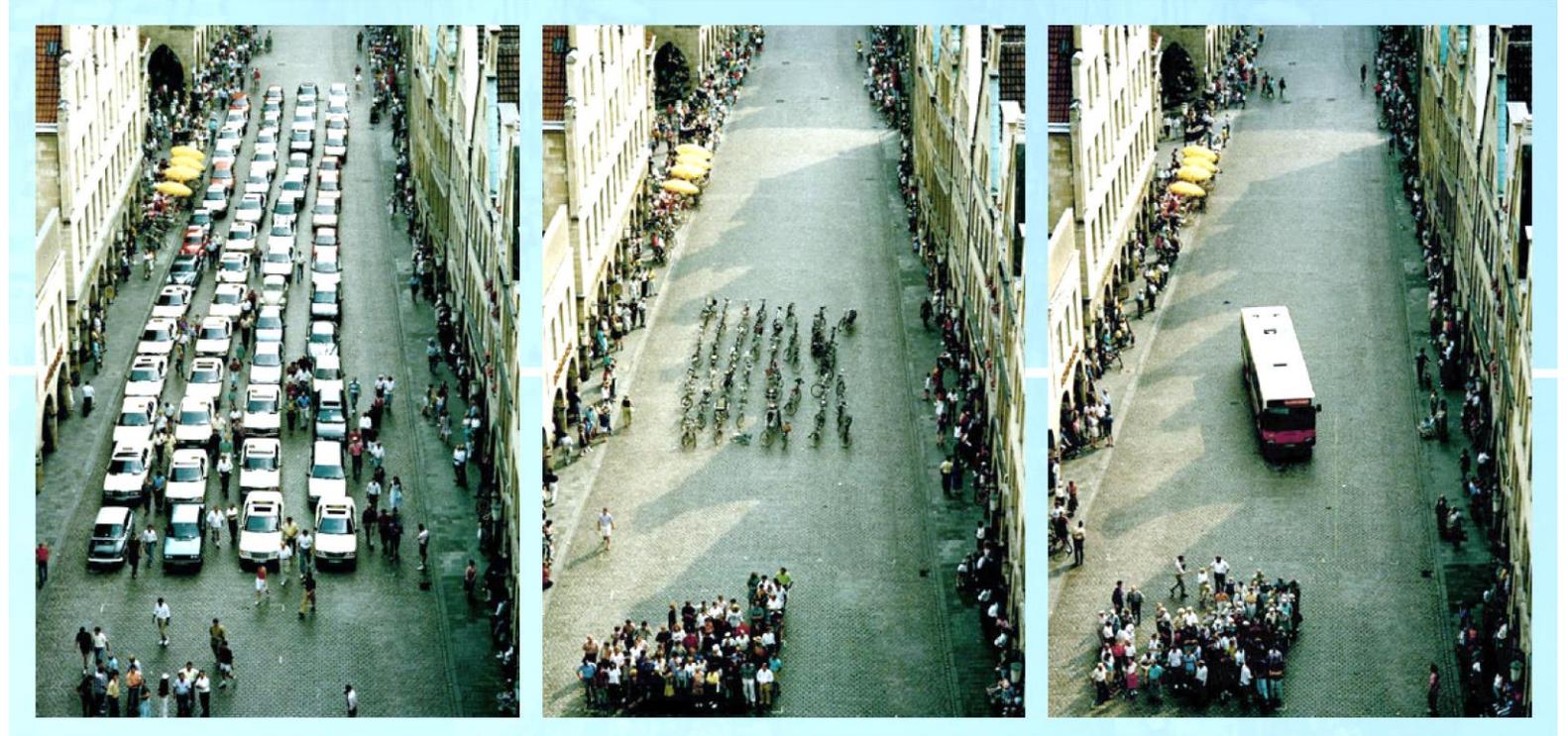


Bild: Stadtwerke Münster

Die Verlagerung zum Umweltverbund, die Mobilitätswende, ist nicht nur ein Beitrag zum Klimaschutz, sondern es geht auch um die Rückgewinnung des öffentlichen Raums.

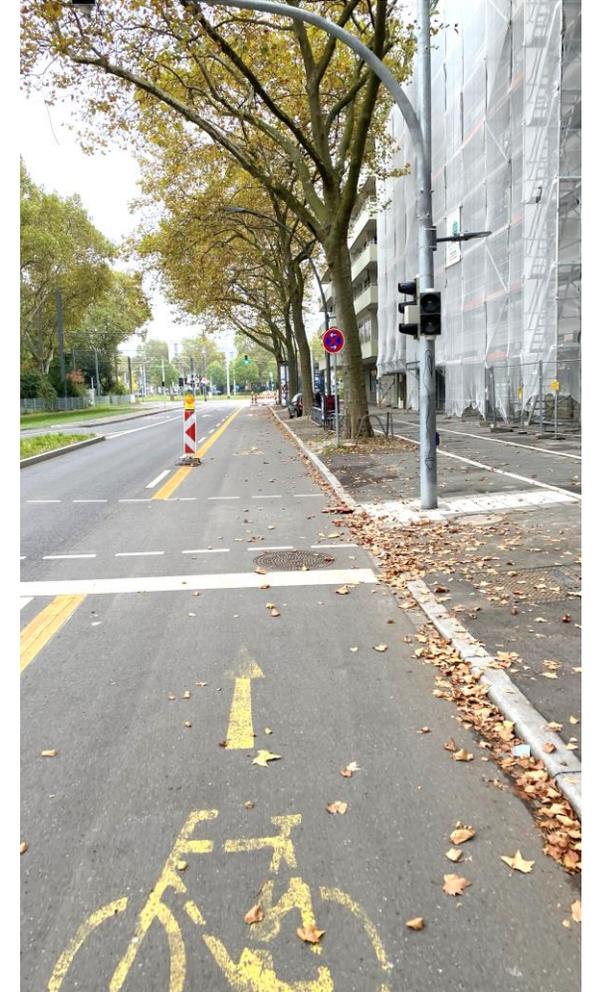
Fahrradstraßen



Gaisbergstraße in Heidelberg

Aufgrund der beengten Verhältnisse in Heidelberg ist es oft notwendig mit attraktiven Radverkehrsachsen ins Nebenstraßennetz auszuweichen. Hier ist eine umfangreiche Neuorganisation des Straßenraums notwendig, was oft mit hohen Konflikten einhergeht.

Verkehrsversuche



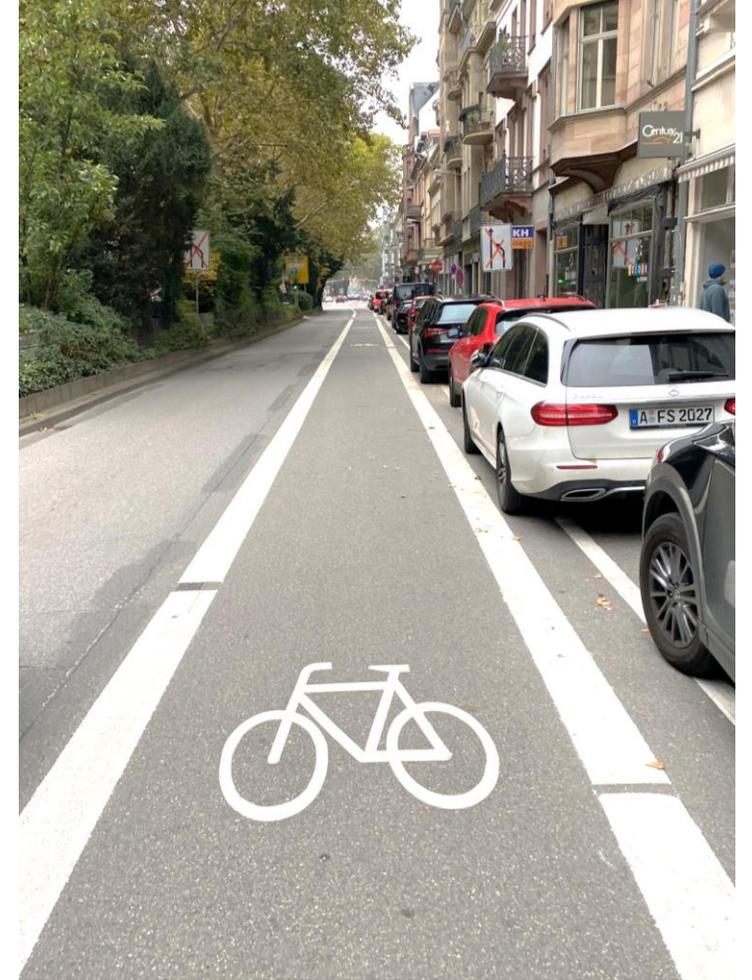
Während der Corona-Pandemie wurden erste Verkehrsversuche zur Umwidmung von Auto- in Fahrradspuren vorgenommen. Der erste Pop-Up-Radweg entstand zwischen Hauptbahnhof und Altstadt auf der Kurfürstenanlage.

Verkehrsversuche



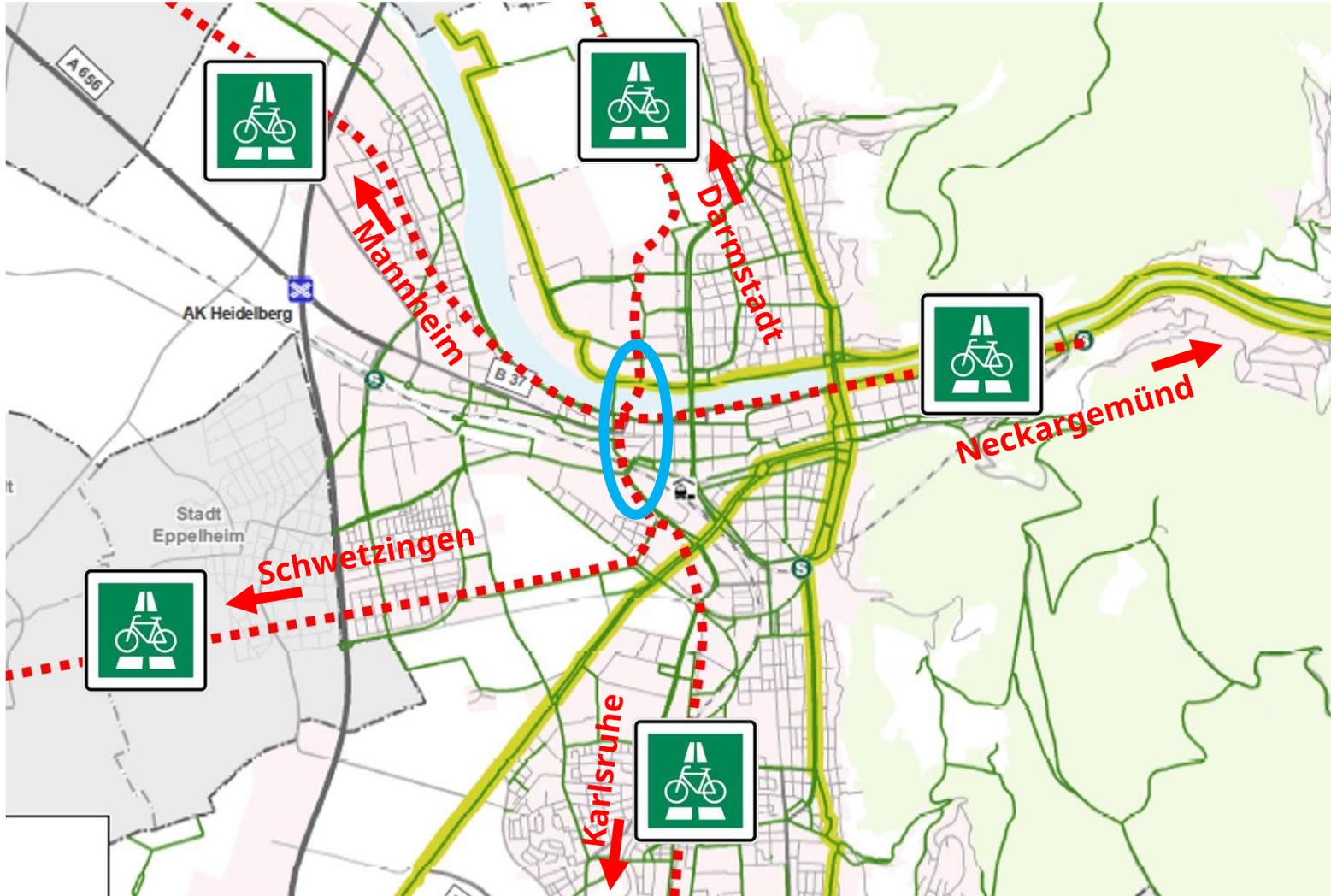
Neben innerstädtischen Verkehrsversuchen ist es Heidelberg gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg und Nachbargemeinden gelungen auf der Bundesstraße B37 nach Neckargemünd eine Spur für den Radverkehr als Verkehrsveruch umzuwidmen. Die Verstetigung wird derzeit mit dem Bundesministerium verhandelt.

Kleine Projekte mit großer Wirkung



Seit einigen Jahren arbeitet die Stadt Heidelberg daran systematisch Lückenschlüsse vorzunehmen. Kreuzungen, neue Abbiegebeziehungen, Umwandlung von Autospuren in Radwege. "Quick and Dirty" – mit möglichst kleinen Baumaßnahmen.

Radschnellwege



Heidelbergs größte Verkehrsproblematik sind die Ein- und Auspendler. Gute Radverkehrsverbindungen an die Nachbarkommunen sind also der Schlüssel zum Erfolg.

Die Radschnellwege nach Schwetzingen und Mannheim sind in der konkreten Bearbeitung und sollen zügig umgesetzt werden.

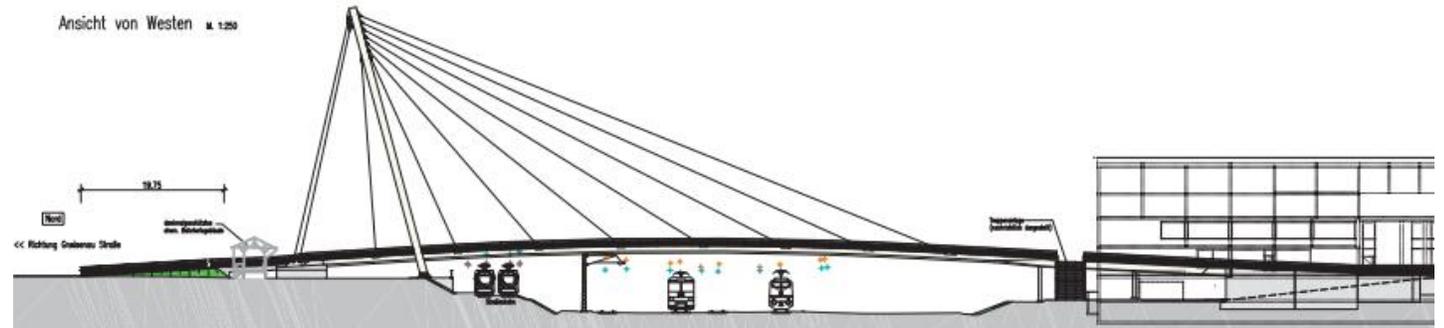
Zur Verknüpfung der Radschnellwege und zur Anbindung des Universitäts-campus sind neue Brückenbauvorhaben in der Vorbereitung.

Neue Verbindungsbrücken



Neue Neckarbrücke, Baubeginn 2024/2025

Gneisenaubrücke, Baubeginn Herbst 2023, ca. 18 Mio. Euro



Radservicestationen

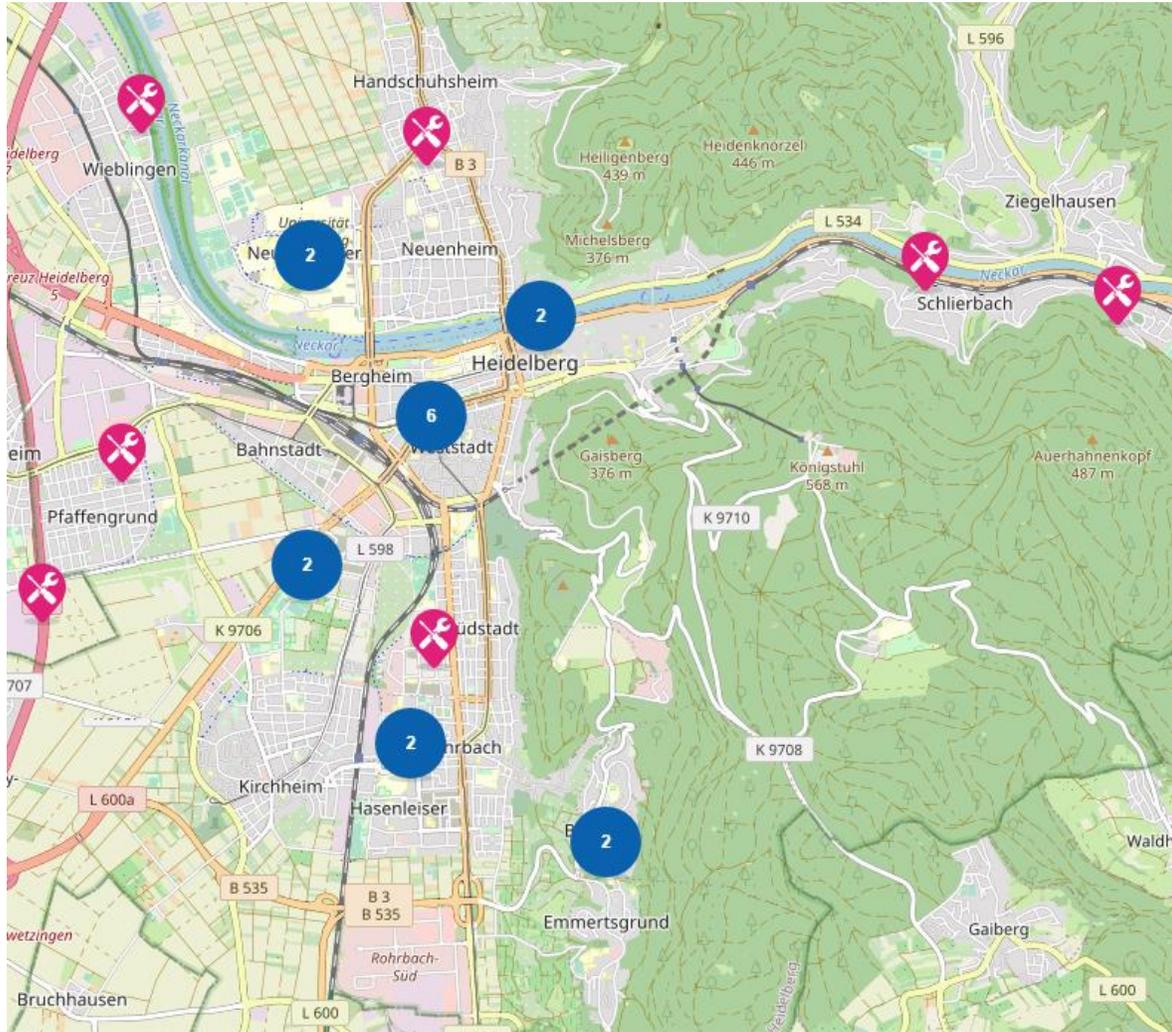


Bild: Radkultur BW



Mit über 20 Radservicestationen hat Heidelberg eine der höchsten Dichten in Baden-Württemberg.

Die erste Servicestation hat dazu geführt, dass Heidelberg im Jahr 2018 zum zweiten Mal als "fahrradfreundliche Kommune" ausgezeichnet wurde.

Mobilitätserziehung

Radschulwegplan

für die Internationale Gesamtschule Heidelberg




Wichtige Verkehrszeichen & Tipps

Gehweg
Der Gehweg ist nur für Fußgänger/innen. Kinder bis 10 Jahren dürfen auch mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren. Ältere Kinder und Jugendliche müssen die Fahrbahn benutzen.

Kreisverkehr
Fahre im Kreisverkehr mittig auf der Fahrbahn, damit dich Autos nicht überholen können. Zeige deinen Abbiegewunsch immer deutlich an.

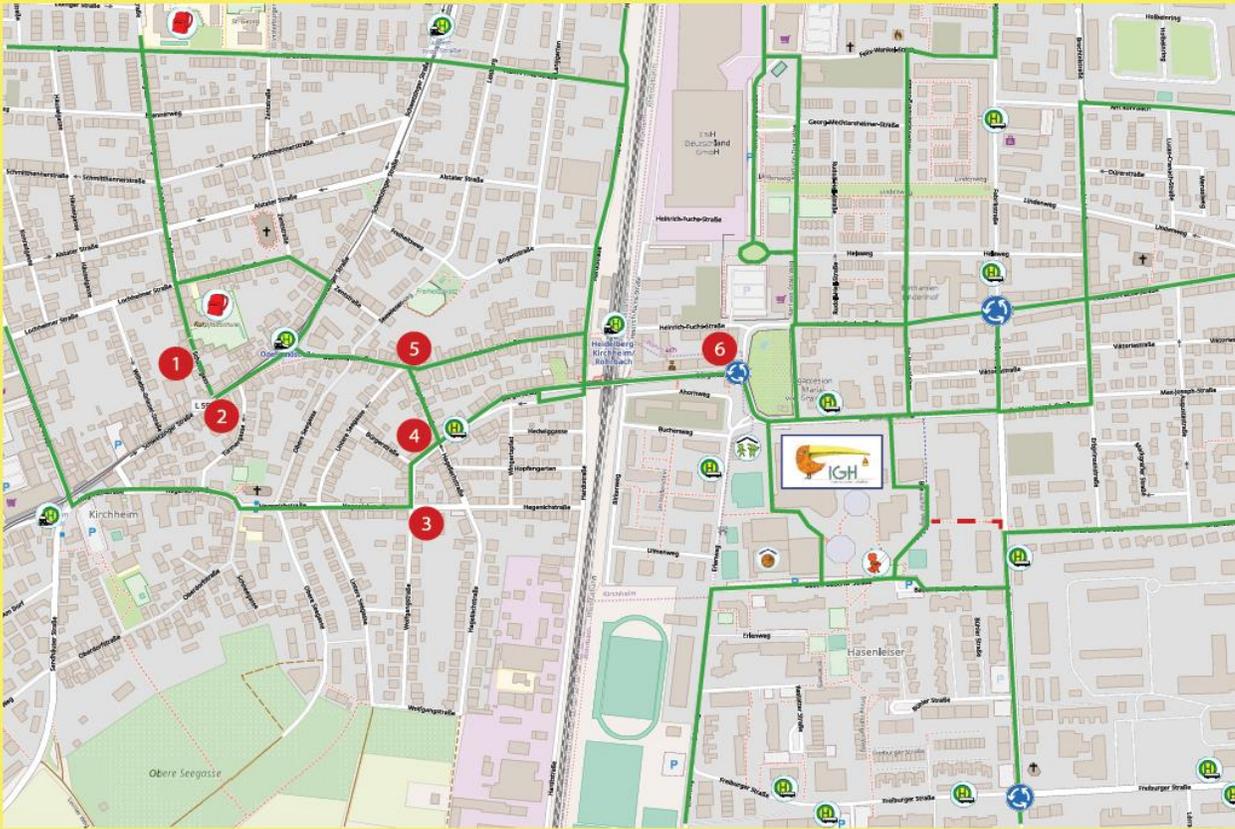
Gemeinsamer Geh- und Radweg
Achtung, hier teilen sich Fußgänger/innen und Radfahrer/innen den Weg! Fahre stets vorsichtig und nimm Rücksicht auf die Fußgänger/innen.

Getrennter Geh- und Radweg
Hier gibt es getrennte Wege für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen. Bleibe auf dem Radweg und achte auf Fußgänger/innen, die versehentlich auf den Radweg laufen. Sei bremsbereit, wenn viel Verkehr ist.

Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen
Bei diesem Schild kannst du mit dem Fahrrad auch entgegen der Einbahnstraße fahren. Fahre bitte ganz rechts und achte auf den Gegenverkehr. Besonders aufpassen musst du, wenn du in Gegenrichtung aus einer Einbahnstraße herausfährst, denn die Autofahrer/innen rechnen nicht immer mit Radverkehr.



Problemstellen und Handlungsempfehlungen



1 Die Schäfergasse als Einbahnstraße ist für Radfahrer in Gegenrichtung nicht freigegeben. Daher auf dem Weg zur Schule eine alternative Route wählen. Die Straße vor der Kurpfalzschule ist zudem sehr schmal und es wird gefährlich, wenn dort viele Eltern mit ihren Autos und Kinder mit Rollern sind.

2 Beim Überqueren und Fahren auf der Schwetzingen Straße bitte unbedingt auf die Straßbahn achten. Die Fahrzeuge haben einen langen Bremsweg und nur ein eingeschränkte Sicht.

3 Bitte vorsichtig fahren, wenn du als Radfahrer aus der Wolfgangstraße auf die Hegenichstraße fährst. Autos rechnen nicht unbedingt mit Radfahren und können dich erst spät sehen.

4 Die Kreuzung Hagelachstraße/Bürgerstraße ist sehr unübersichtlich. Wenn viel Verkehr ist, ggf. hinter dem Bus warten und auf querende Fußgänger achten.

5 An der Kreuzung Odenwaldstraße/Hagelachstraße ist die Sicht aufeinander schlecht, daher bitte vorsichtig fahren und die Vorfahrt beachten.

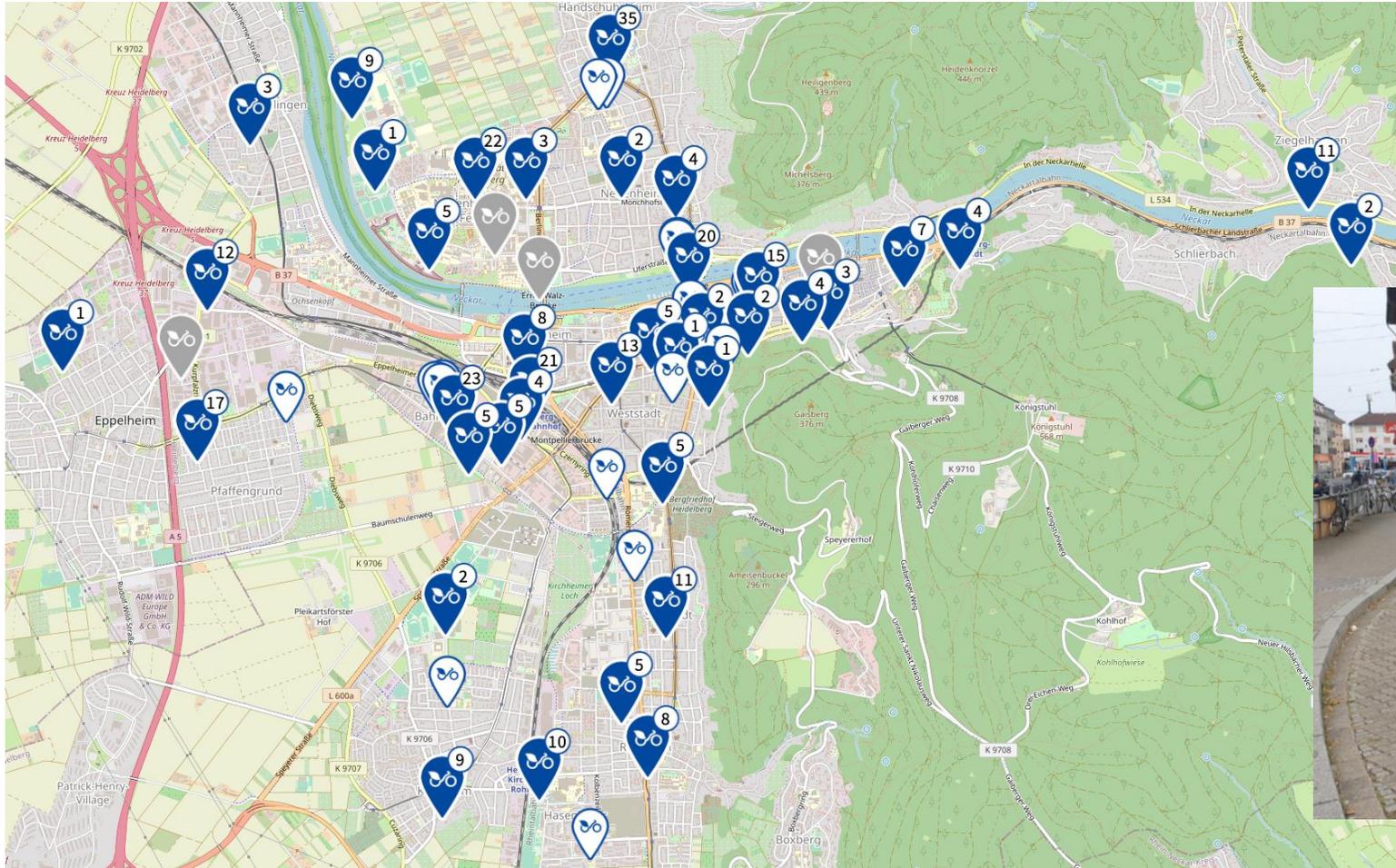
6 Als Radfahrer hier im Kreisverkehr immer möglichst mittig fahren, damit die Autos nicht überholen. Hier ist viel Verkehr und es wird zu schnell gefahren.

Legende

- IGH Internationale Gesamtschule Heidelberg
- Hauptradrouten zur Schule
- Privatweg
- Grundschule
- Kreisverkehr
- Bushaltestelle
- Bahnhaltstelle
- Sporthalle
- Jugendzentrum
- Spielplatz



Nutzen, nicht besitzen



Bilder: Nextbike

Die Mieträder werden vom Verkehrsverbund betrieben und sind für Dauerkarteninhaber verbundweit die ersten 30 Minuten kostenlos nutzbar



Bild: Nextbike

RadKULTUR und Events



Kommunikation und Beratung

Seit 2012 beraten ADFC, VCD und Ökostadt im Auftrag der Stadt im Zentrum für umweltbewusste Mobilität (ZuM) am Hauptbahnhof Bürgerinnen und Bürger. Seit 2022 auch gemeinsam mit der RNV als regelmäßiges aufsuchendes Angebot, insbesondere in Neubauquartieren.



Bilder: Zentrum für umweltbewusste Mobilität



#woparkstdudenn Kampagne



Zusammen mit der AGFK BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg) hat die Stadt Heidelberg eine Denkmittel-Aktion für Falschparker gestartet.

Die Klebezettel waren bedruckt mit dem Hashtag #woparkstdudenn und sollten Autofahrer darauf aufmerksam machen, dass Fahrradwege keine Parkplätze sind.

Radentscheid / Radstrategie



RAD ENTSCHIED HEIDELBERG

1. Durchgängiges und sicheres Rad-Netz für den Alltags-Radverkehr ausbauen

Die Stadt Heidelberg plant bis Mitte 2022 ein engmaschiges Netz aus Rad-Routen. Diese sind mindestens 2,3 m breit, mit 30 km/h befahrbar, baulich vom Fuß- und Auto-Verkehr getrennt und halten mindestens 80 cm markierten Sicherheitsabstand zu parkenden Autos ein, um Unfälle durch unachtsam geöffnete Türen zu vermeiden (Dooring-Unfälle). Sie sind durchgängig farbig und glatt asphaltiert, beleuchtet und frei von Schlaglöchern. An Kreuzungen und Einmündungen sind sie auf Fahrbahn-Niveau abgesenkt.

Die äußeren Stadtteile Heidelbergs sind über qualitativ hochwertige Rad-Routen ange-schlossen. Wichtig sind durchgehende, umweg-freie und vorfahrtsberechtigte Nord-Süd und Ost-West-Routen. Auf Radwegen an Pendel-Routen werden E-Bikes mit Nummernschild (S-Pede-lecs) mit angepasster Geschwindigkeit zugelassen. Ab 2022 sind jährlich 10 km des Netzes auf diesen Standard zu bringen. Dazu zieht die Stadt auch eine Umwidmung von Auto-Parkplätzen und Kfz-Spuren in Betracht, um keine weiteren Grünflächen zu versiegeln.

2. Gefährliche Kreuzungen sicherer machen

Die Stadt Heidelberg beugt Rechtsabbliege-Unfällen vor, indem sie pro Jahr drei der gefährlichsten Kreuzungen nach dem niederländischen Konzept der „Protected Intersection“ zu ge-schützten Kreuzungen mit klaren Sichtbe-ziehungen umbaut. Nach einem schweren Rad-unfall muss eine Kreuzung innerhalb von sechs Monaten umgebaut werden, wenn die Vekehrsführung zu den Unfallursachen zählt.

3. Grüne Welle für das Rad und fuß-gängerfreundliche Ampeln einrichten

Die Stadt Heidelberg führt auf zwei Rad-Routen

einen Modellversuch zur grünen Welle für Rad-fahrende durch. Diese sollen als Ost-West- und Nord-Süd-Tangente verlaufen und mindestens drei Stadtteile miteinander verbinden. Kreuzungen sollen auch für den Fußverkehr ohne Zwischenstopp überquert werden können.

4. Radwege pflegen und räumen

Die Stadt Heidelberg befreit die Radverkehrs-anlagen konsequent von Verschmutzungen, Schnee und Hindernissen. Schul-Radwege und Rad-Schnellwege werden vorrangig von Schnee geräumt. Im Fall von Baustellen richtet die Stadt auch für den Radverkehr Umleitungen ein.

5. Verkehrsberuhigte Stadtteile und Quartiere schaffen

Die Stadt Heidelberg richtet bis 2030 in jedem Stadtteil mindestens einen verkehrsberuhigten oder autofreien Bereich zusätzlich ein. Dieser bietet eine hohe Aufenthaltsqualität, z.B. durch Grünflächen, Sitzgelegenheiten und gastron-mische Außenbereiche. Hierfür wird jährlich min-destens eine Fläche von 2.500 Quadrat-metern umgewidmet, die zuvor dem Autoverkehr zur Verfügung stand. Poller unterbinden dabei den Durchgangsverkehr durch Wohngebiete und bieten schnelle Lösungen.

6. Sichere und saubere Familien-Mobilität fördern

Die Stadt Heidelberg richtet bis 2025 vor Kinder-tagesstätten, Kindergärten und Grundschulen Halteverbotszonen und Tages-Abstellplätze ein, die ausreichend Platz für Radanhänger oder Lastenräder bieten. Kinder und Jugendliche sollen Einrichtungen wie Schulen und Sportplätze komfortabel und sicher erreichen können. Dafür werden konsequent autofreie Zonen einge-richtet. Ab 2022 stellt die Stadt Heidelberg in jedem Heidelberg Stadtteil mindestens fünf Leih-Lastenräder pro 10.000 Menschen zur

Verfügung. Mit einem Budget von mindestens 50.000 € jährlich wird die Nutzung des Fahrrades für Wege zur Arbeit, zur Schule sowie zum Trans- port von Lasten und Personen beworben. Familien bietet die Stadt zur Geburt des ersten Kindes eine Mobilitäts-Beratung an.

7. Bis 8.000 sichere Fahrradabstellplätze 2030 schaffen

Die Stadt Heidelberg schafft bis 2030 jährlich 800 Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum. Diese entstehen auf Flächen, die bisher Autos zur Verfügung stehen. Bei der Planung können sich Anwohnende und örtliche Gewerbetreibende beteiligen. 50 Prozent dieser Stellplätze bieten Schutz vor Witterung und Diebstahl, 20 Prozent bieten ausreichend Raum für Fahrradanhänger und Lastenräder. An größeren Stationen gibt es die Möglichkeit, E-Bikes aufzuladen. Außerdem werden im gleichen Zeitraum jährlich 200 weitere Fahrrad- und Lastenrad-Abstellplätze durch Umwidmung von Parkhaus-Flächen eingerichtet.

8. Maßnahmen unverzüglich und transparent umsetzen

Die Stadt Heidelberg schafft die organisatorischen und personellen Voraussetzungen dafür, dass die vorliegenden Forderungen fristgemäß umgesetzt werden können. Sie veröffentlicht halbjährlich einen schriftlichen Bericht über den Umsetzungs-stand der Forderungen sowie über die Verteilung von Fläche und Ausgaben nach den ver-schiedenen Verkehrsmitteln. Dieser wird in Bürgerforen und Gremien diskutiert. Die Stadt richtet per Smartphone-App und Homepage ein Online-Register für Bürger:innen ein, um Mängel und Gefahrenstellen schnell und einfach zu melden. Sie bezieht online zeitnah Stellung zur Meldung und beseitigt den Mangel innerhalb von sechs Monaten.

2021 gab es in Heidelberg Bestrebungen für einen Radentscheid – unterstützt von über 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Der Radentscheid scheiterte an formalen Fehlern.

Zeitgleich gab es Bestrebungen innerhalb der Stadtverwaltung die vielen Radverkehrsaktivitäten besser zu strukturieren.

Im Jahr 2022 entstand in enger Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung, IG Rad (Zusammenschluss von Verbänden) und Radentscheid der gemeinsame Vorstoß eine gemeinsame Radstrategie zu erarbeiten und diese eng mit dem ebenfalls in Erarbeitung befindlichen Klimamobilitätsplan zu verweben.

Im Frühjahr 2023 wurde hierfür das niederländische Büro MobyCon gebunden.



MOBYCON

Vielen Dank

Raoul Schmidt Lamontain

Dezernat für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität

Stadt Heidelberg

Marktplatz 10

69117 Heidelberg

www.heidelberg.de



RadNETZ

Titelbild: #showyourstripes, Ed Hawkins, University of Reading, <https://showyourstripes.info/s/europe/germany/all>

Darstellung der Temperaturverschiebung in Deutschland 1881-2022

In Form des StVO-Sinnbildes für den Radverkehr