

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0206/2016/IV**

Datum:  
11.11.2016

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Landesauszeichnung "Fahrradfreundliche Stadt"**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.11.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Information zum Thema Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“ zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
keine	
<b>Einnahmen:</b>	
keine	
<b>Finanzierung:</b>	
keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Stadt Heidelberg wurde im Jahr 2012 als „Fahrradfreundliche Stadt“ ausgezeichnet. Zur Erneuerung des Zertifikats nach fünf Jahren wurden seitens der Prüfungskommission zur weiteren Verbesserung der Radverkehrsförderung einige Auflagen formuliert. Der Arbeitsstand der Umsetzung wird dargestellt. Die Stadt Heidelberg strebt eine Erneuerung der Zertifizierung als „Fahrradfreundliche Stadt“ im Jahr 2017 an.

## **Begründung:**

Die Stadt Heidelberg ist Gründungsmitglied der 2010 ins Leben gerufenen Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW). Die Arbeitsgemeinschaft hat das Ziel, gemeinsame Projekte und Aktionen zur Förderung des Radverkehrs zu realisieren, den Austausch zwischen den Mitgliedskommunen zu fördern, Beratung und Hilfestellung bei radverkehrsspezifischen Fragen anzubieten, eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben und die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und dem Land zu stärken.

Mitglieder der AGFK-BW können sich beim Land Baden-Württemberg um die offizielle Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ bewerben und damit sowohl nach außen gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern wie auch nach innen bei der Politik und der Verwaltung öffentlichkeitswirksam ihre nachhaltige (Rad-) Verkehrspolitik darstellen. Eine unabhängige Prüfungskommission begutachtet die antragstellenden Kommunen anhand verschiedener Kriterien bezüglich der „Fahrrad-freundlichkeit“, woraufhin bei einem positiven Gutachten eine Empfehlung zur Auszeichnung durch den für das Verkehrswesen zuständigen Minister vorgenommen wird.

Die Stadt Heidelberg hat sich Ende 2011 erfolgreich um die Zertifizierung als „Fahrradfreundliche Stadt“ beim Land Baden-Württemberg beworben und erhielt im Dezember 2012 die Auszeichnung, die für fünf Jahre gültig ist.

Die Stadt Heidelberg hat mit der Zertifizierung von der Prüfungskommission Aufgaben auferlegt bekommen. Nach fünf Jahren kann eine Erneuerung der Zertifizierung beantragt werden.

Ausgehend von den Empfehlungen der Prüfungskommission anlässlich der „Landesauszeichnung Fahrradfreundliche Stadt“ im Jahr 2012 sowie den in der Broschüre „Radverkehr vor Ort“ vom ADFC Baden-Württemberg vorgeschlagenen Anregungen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Heidelberg wurden bereits zahlreiche Maßnahmen realisiert oder befinden sich in Planung.

Im Folgenden wird der Arbeitsstand der Umsetzung dargestellt:

### **1. Verstärkung der Kommunikationsmaßnahmen**

#### **RadKULTUR-Veranstaltungen**

Kommunikationsmaßnahmen für den Radverkehr werden vor allem im Rahmen der Initiative RadKULTUR durchgeführt. Die Zusammenarbeit von Land und Stadt ermöglicht eine umfassende Marketingkampagne, die das Radfahren und die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Heidelberg weiter fördern sollen. In den vergangenen Jahren fanden hierzu zahlreiche Aktionen statt: So fand in diesem Jahr bereits zum fünften Mal die Veranstaltung **RadKULTUR-Tag** sowie die zweite **Radparade** durch Heidelberg statt.

Der **RadCHECK** wird jedes Jahr an ca. 14 Terminen durchgeführt. Dabei wird auch die Gruppe der Studierenden berücksichtigt.

Bei der Aktion **RADatouille** werden Restaurants in verschiedenen Stadtteilen mit dem Fahrrad angefahren, wo die einzelnen Gänge eines Menüs eingenommen werden. Radfahren, kulinarischer Genuss und kulturelle Stadterkundung passen ideal zusammen.

Ein weiteres wichtiges Standbein der RadKULTUR sind verkehrspädagogische Maßnahmen an Heidelberger Schulen in unterschiedlichen Klassenstufen, die gemeinsam mit dem ADFC organisiert und durchgeführt wurden.

Das Projekt „**Rollermobil**“ ist für Kinder im Alter von 3 - 7 Jahren in Kitas und Grundschulen gedacht. Für den Zeitraum des Projekts erhält jedes Kind seinen persönlichen Roller, mit welchem kurze Strecken in einer Gruppe gefahren werden und erste Erfahrungen im Straßenverkehr gemacht werden sollen.

Im Rahmen der Aktion „**Schulradler**“ sollen Fünftklässler jedes Jahr von Neuem dazu motiviert werden, ihren Schulweg mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dazu fahren sie zu Beginn begleitet in Gruppen zur Schule, um das spätere selbstständige Fahren zu erleichtern. Als Begleitpersonen hat der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) in diesem Jahr 34 ältere Schüler ausgebildet. Für ein „Lotsen-Zertifikat“ mussten die Schüler sich in der Streckenplanung, bei den Verkehrsregeln, im Erste-Hilfe-Kurs und in einem Kommunikations- und Selbstsicherheitsseminar als kompetente und souveräne Begleiter beweisen.

Die Aktion „**Stadt-Land-Rad**“ ist für Fünft - bis Achtklässler gedacht. Dabei misst jeder Schüler mithilfe eines GPS-Geräts seine gefahrenen Radkilometer. Innerhalb von 42 Tagen beläuft sich die Summe der Radkilometer aller Schüler in einer Klasse auf ca. 10.000 km. Diese Zahl wird in eine virtuelle Fahrradtour umgesetzt, die in Heidelberg startet und endet und von der Klasse gemeinsam „gefahren“ wird. Im Zusammenhang mit der Tour werden außerdem geografische und geschichtliche Fragen beantwortet. Damit soll natürliche Bewegung mit Wissensvermittlung verknüpft werden.

### **Weitere Aktionen**

Im Jahr 2014 startete die Aktion „**Plus 5 - Minuten die schützen**“, die gemeinsam von der Stadt Heidelberg, dem Polizeipräsidium Mannheim sowie der Universität und dem Universitätsklinikum Heidelberg organisiert wird. Zielstellung war es, ein erhöhtes Risikobewusstsein bei den Radfahrern zu wecken und Unfallzahlen mittelfristig zu senken. In diesem Rahmen wurden u.a. „Denkzettel“ an besonders frequentierten und unfallempfindlichen Stellen verteilt, aber korrektes Fahren auch durch die Verteilung von Brötchentüten belohnt. Damit sich insbesondere die Erstsemester im Heidelberger Verkehrsnetz gut zurechtfinden, gibt die Stadt Heidelberg in Zusammenarbeit mit der Universität Heidelberg, der Pädagogischen Hochschule Heidelberg und dem Studierendenwerk Heidelberg einen Radwegeführer für Studierende heraus. Der Radwegeplan „**Deine Campus-Uni-Route**“ zeigt die empfohlenen Verbindungen zwischen den Campus-Bereichen Altstadt, Bergheim und Im Neuenheimer Feld. Der Radwegeplan ist kostenlos in den städtischen Bürgerämtern und zahlreichen studentischen Einrichtungen erhältlich und wird zu Beginn jedes Semesters bei der Studienaufnahmefestmesse an alle Erstsemester verteilt.

### **Radtourismus**

Auf dem Gebiet des Radtourismus gab es erneut eine Werbemaßnahme in den Niederlanden für einen Fahrradurlaub in Heidelberg. Diese wurde von dem Fahrrad-Reisebüro FietsPlus und der Heidelberg Marketing GmbH in Kooperation mit dem Amt für Verkehrsmanagement organisiert.

## **2. Radverkehrsanlagen nach ERA**

Bei allen Neubauten und Umrüstungen von Radwegen in den letzten Jahren wurden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen berücksichtigt. Hierbei sind folgende Maßnahmen zu erwähnen:

- Radweg auf den Ausgleichsflächen der Bahnstadt
- Bau einer Rad- und Fußwegbrücke über die Speyerer Straße in die Bahnstadt
- Radweg entlang der Promenade Bahnstadt
- Radweg beidseitig der Kurfürstenanlage (Abschnitt südlich Stadtbücherei)
- Beidseitiger Ausbau/Markierung des Radwegs am Hackteufel auf dem Abschnitt Neckarmünzplatz - Karlstor
- Beidseitiger Ausbau/Markierung auf der Mannheimer Straße
- Die in Punkt 3 aufgelisteten neu angelegten Schutzstreifen/Radwegstreifen

## **3. Stärkerer Einsatz neuer Formen der Radverkehrsführung**

In den letzten Jahren wurden, dort wo es die Platzverhältnisse erlauben, Schutzstreifen bzw. - Radfahrstreifen angelegt, z.B.:

- Rohrbacher Straße (Hans-Böckler-Straße - Dantestraße)
- Handschuhsheimer Landstraße/Rottmannstraße
- Bürgerstraße (Pilotprojekt im Rahmen Forschungsvorhaben der AGFK Radverkehr in engen Straßenquerschnitten)
- Mannheimer Straße
- Hertzstraße
- Steigerweg (Schutzstreifen auf Steigungsstrecke)
- Adenauerplatz
- Kaiserstraße
- Sickingenstraße
- L534 (ab Ziegelhausen-Mitte Richtung stadteinwärts)

Des Weiteren sind mehrere Aufstellflächen/Fahrradschleusen umgesetzt worden, z.B.:

- Friedrich-Ebert-Platz
- Alstater Straße
- Rohrbacher Straße/Steigerweg
- Bergheimer Straße
- Hebelstraße
- Hegenichstraße
- Kaiserstraße

Für viele dieser Maßnahmen hat das Land Baden-Württemberg Fördermittel zur Verfügung gestellt.

#### **4. Indirektes Linksabbiegen**

Die Möglichkeit mit dem Fahrrad indirekt links abzubiegen wurde z.B. an den folgenden Stellen geschaffen:

- Kurfürsten-Anlage/Poststraße
- Am Hackteufel (Höhe Wehrsteg)

#### **5. Planung und Umsetzung eines systematischen Netzes von Haupt- und Nebenradrouten**

Das Heidelberger Radwegenetz wird kontinuierlich ausgebaut und mit regionalen und überregionalen Netzen, wie dem gemeinsamen „Mobilitätskonzept Radverkehr“ der Städte Heidelberg, Mannheim und des Rhein-Neckar-Kreises sowie dem „RadNETZ Baden-Württemberg“, abgestimmt und integriert. Die Hauptrouten sind Bestandteil des Radwegweisungsnetzes welches derzeit 182 Kilometer umfasst. Mit der jährlichen Qualitätssicherung des Beschilderungsnetzes ist ein externer Dienstleister beauftragt.

#### **6. Beseitigung von Gefahrenstellen**

Gefahrenstellen werden konsequent beseitigt oder durch geeignete Maßnahmen entschärft:

- Asphaltkeile an Bordsteinen angebracht, z.B.:
  - Richard-Kuhn-Straße
  - Richard-Wagner-Straße
- Bordsteinabsenkungen, z.B.:
  - Richard-Wagner-Straße
  - Pleikartsförster Straße
  - Dossenheimer Landstraße
- Schutzstreifen verbreitert (Sofienstraße)
- Maßnahmen gegen Falschparken auf Radwegen (z.B. Brückenkopfstraße)

- Beleuchtung von Radwegen
  - Wibiloweg
  - Karlsruher Straße entlang Hospital
  - Feuerbachstraße/Bosseldorn
  - Diebsweg (Schwalbenweg bis Speyerer Straße)
  - Teilstück Breitspiel/Karlsruher Straße
  - Radverbindung Bahnstadt-Pfaffengrund
- Installation von 32 Spiegeln („Trixi-Spiegel“) an Ampeln, um Radfahrer und Fußgänger für LKW-Fahrer sichtbar zu machen
- Geländeerhöhung an fünf Brücken auf 1,30 m

## **7. Systematische Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung**

Im Jahr 2012 wurde hierzu ein Gutachten für die Gesamtstadt erstellt. Die Empfehlungen wurden von der Verkehrsbehörde und der Polizei geprüft und sukzessive umgesetzt. Mittlerweile sind Einbahnstraßen in Heidelberg überwiegend für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben.

## **8. Prüfung und Aufhebung der Benutzungspflicht an innerörtlichen Bordsteinradwegen älterer Bauart**

Hierzu wurde, in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde und Polizei, ein Gutachten erstellt, in dem 88 Radwege hinsichtlich der Aufhebung der Benutzungspflicht überprüft wurden. Bei etwa einem Viertel der Radwege kann die Benutzungspflicht aufgehoben werden. Da bei fast allen diesen Radwegen ein lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt betroffen ist, muss vor der Aufhebung der Benutzungspflicht noch eine verkehrstechnische Untersuchung der Knotenpunkte erfolgen.

## **9. Einrichtung von Fahrradstraßen**

Im Jahr 2015 wurde neben der bestehenden Fahrradstraße (Plöck östlich des Friedrich-Ebert-Platzes) eine weitere Fahrradstraße in der Südstadt (Fichtestr./Franz-Marc-Str.) eingerichtet. Die AG Rad hat eine Liste von 19 weiteren möglichen Fahrradstraßen vorgelegt. Die Möglichkeit der Umsetzung wird derzeit geprüft.

## **10. Vorfahrtsregelungen und Ampelschaltungen**

Unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten werden Ampelschaltungen auch den Erfordernissen des Radverkehrs angepasst.

## **11. Entfernung von Hindernissen**

Nicht notwendige Hindernisse werden entfernt. So wurden beispielsweise Drängelgitter auf dem Weg beim Recyclinghof Handschuhsheim, beim Technologiepark und am Radweg Freiburger Straße (stadtauswärts) entfernt.

## **12. Einrichtung weiterer hochwertiger Fahrradabstellplätze**

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche neue Fahrradabstellanlagen in Heidelberg geschaffen (2014: 245 Stellplätze, 2015: 232 Stellplätze, 2016: 142 Stellplätze). Einige davon sind als überdachte B+R-Stationen ausgeführt worden (z.B. Wieblingen Mitte (56 Stellplätze), Rombachweg (14 Stellplätze). Weitere überdachte Anlagen sind an den S-Bahnhöfen Wieblingen/Pfaffengrund und Kirchheim/Rohrbach geplant.

Zu den bereits vorhandenen Fahrradboxen am Hauptbahnhof kamen im Jahr 2016 drei weitere dazu.

Die TU Dortmund hat gemeinsam mit der Stadt Heidelberg und sieben weiteren Partnerkommunen das Projekt „Radfahren in Kommunen mit Höhenunterschied“ durchgeführt. Das Projekt hat sich mit der Frage auseinandergesetzt, wie sich trotz ungünstiger topografischer Situation der Radverkehr fördern lässt. Ein Ergebnis war, dass in Städten mit Höhenunterschieden sich besondere Potenziale ergeben, wenn sich der ÖPNV an Steigungsstrecken und das Fahrrad in der Ebene gegenseitig ergänzen. Wir haben deshalb in diesem Jahr am ÖPNV-Knotenpunkt Rohrbach-Süd, der am Fuße der Auffahrt zu den Höhenstadtteilen Boxberg und Emmertsgrund liegt, ein Ride+Bike-Angebot geschaffen und 10 Fahrradboxen installiert. Die Fahrradboxen waren bereits nach wenigen Tagen ausgebucht.

## **13. Einrichtung eines Fahrradvermietensystems**

In Kooperation mit den Städten Mannheim und Ludwigshafen wurde 2015 ein Fahrradvermietensystem im Verkehrsverbund Rhein-Neckar mit mittlerweile 22 Verleihstationen in Heidelberg eingerichtet. Weitere Stationen sind in Vorbereitung.

## **14. Prüfung des Posttunnels**

Die Stadt Heidelberg hat die Eignung des Posttunnels als Transferverbindung für den Rad- und Fußverkehr zwischen Innenstadt und Bahnstadt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie prüfen lassen.

Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie lässt sich festhalten:

- Es ist grundsätzlich möglich den bestehenden Posttunnel als Verbindung der Innenstadt mit der Bahnstadt für den Radverkehr zu nutzen.
- Die nach jetzigen Annahmen vorgenommene Kostenaufstellung zur Nutzbarmachung des Tunnels geht von Kosten in Höhe von 10,63 Millionen Euro aus. Kosten für die Ertüchtigung des Tragwerkes sind darin nicht enthalten, da wesentliche Untersuchungen hierzu noch nicht stattgefunden haben. Auch weitere Unsicherheiten im Bereich des Geländes der Deutschen Bahn können zu nicht vorhersehbaren Kostensteigerungen führen.
- Die Attraktivität dieser Verbindung für die potenziellen Nutzer ist fragwürdig, da erhebliche Höhenunterschiede (über 17 m) zu überwinden sind, um von der Stadtseite zur Bahnstadtseite zu gelangen und ein direkter Zugang vom Posttunnel zu den Gleisanlagen von der Deutschen Bahn (DB Station&Service AG, Bahnstationsmanagement Mannheim) abgelehnt wird.
- Die Stadt verfolgt diesen Vorschlag nicht weiter.

## **15. Sonstiges**

### **Planungshinweise für Radverkehrsanlagen in Heidelberg**

Das Amt für Verkehrsmanagement hat Empfehlungen für die Planung neuer, sowie für die Erweiterung und Verbesserung vorhandener Radverkehrsanlagen in einem Papier zusammengefasst (Anlage 01).

### **Radfahrzählanlagen**

Die erste Zählanlage auf der Ernst-Walz-Brücke wurde der Stadt Heidelberg 2012 vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg als Preis für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ gestiftet. Mittlerweile wird der Radverkehr in Heidelberg an drei weiteren Stellen durch automatische Zählanlagen erfasst und die aufbereiteten Daten auf der städtischen Website tagesaktuell veröffentlicht.

### **Radverkehrsbeauftragter**

Die Stadt Heidelberg hat im Jahr 2014 eine feste Vollzeitstelle für den Radverkehrsbeauftragten geschaffen.

### **Geh- und Radwegbrücke Gneisenaustraße**

Die Geh- und Radwegbrücke Gneisenaustraße hat eine wesentliche Verbindungsfunktion für Fuß-gänger/innen und Radfahrer/innen zwischen dem Stadtteil Bahnstadt und den nördlich der Bahnlinie liegenden Stadtteilen. Für diese läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren, sie soll in den kommenden Jahren baulich umgesetzt werden. Seitens des Landes liegt eine Förderzusage nach LGVFG vor.

### **Geh- und Radwegbrücke über den Neckar**

Um den Radverkehr aus den Stadtteilen südlich des Neckars möglichst zügig und komfortabel in das Neuenheimer Feld, in dem große Teile der Universität sowie zahlreiche Kliniken beheimatet sind, zu führen, plant die Stadt Heidelberg als mögliche Alternative den Bau einer neuen Fuß- und Radwegbrücke über den Neckar. Hierzu soll im 1. Quartal 2017 ein Grundsatzbeschluss erwirkt werden. Danach soll ein Gestaltungswettbewerb gestartet werden.

### **Fahrradstudie Heidelberg 2015**

In den vergangenen Jahren hat das Sinus Institut für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in einer repräsentativen Umfrage das Verkehrsverhalten und vor allem die Fahrradnutzung genauer untersucht. Um auch für Heidelberg verlässliche Zahlen zu erhalten, wurde angelehnt an den Fahrradmonitor Deutschland, ebenfalls eine repräsentative Umfrage durchgeführt. Insgesamt wurden im Zeitraum August/September 510 Heidelberger zwischen 14 und 75 Jahren telefonisch und persönlich befragt. Die Ergebnisse sind in einem Bericht zusammengefasst.

Die Stadt Heidelberg strebt eine Erneuerung der Zertifizierung als „Fahrradfreundliche Stadt“, die zunächst für fünf Jahre erteilt wurde, im Jahr 2017 an. Das Verfahren zur Erneuerung der Zertifizierung wird seitens des Landes derzeit überarbeitet.

## Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO1	+	<b>Ziel/e:</b> Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Das Radfahren wird gefördert, indem eine attraktive Verbindung zwischen der Bahnstadt und den südlichen Stadtteilen geschaffen wird.
MO2	+	<b>Ziel/e:</b> Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Der Radverkehr wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver
MO6	+	<b>Ziel/e:</b> Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver.
UMO8		<b>Ziel/e:</b> Umweltbewusstes Handeln und Eigeninitiative fördern <b>Begründung:</b> Durch die Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen wird das Fahrradfahren attraktiver und unterstützt die Stadt Heidelberg bei der Erneuerung des Zertifikats als „Fahrradfreundliche Stadt“

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Planungshinweise für Radverkehrsanlagen in Heidelberg