

Stadt Heidelberg

Drucksache:

0131/2022/IV

Datum:

10.06.2022

Federführung:

Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Radstrategie 2030

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	29.06.2022	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.07.2022	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	20.07.2022	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Drucksache:

0131/2022/IV

00338406.doc

...

Zusammenfassung der Information:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, der Haupt- und Finanzausschuss sowie der Gemeinderat nehmen die Informationen und das weitere Vorgehen zur Radstrategie 2030 zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• einmalige Kosten Ergebnishaushalt	120.000
Einnahmen:	
• Zuschuss vom Land wird beantragt – maximal	60.000
Finanzierung:	
• Finanzierung aus dem Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement in 2022	36.000
• Finanzierung aus dem Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement in 2023	84.000
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Erstellung der Radstrategie 2030 stellt einen wichtigen Baustein der Mobilitätswende in der Stadt Heidelberg dar. Sie basiert auf der bisherigen Radverkehrskonzeption und zielt auf eine weitere Stärkung des Radverkehrs und eine damit einhergehende deutliche Verlagerung von Verkehrswegen, insbesondere vom motorisierten Individualverkehr hin zum Fahrrad in der Stadt und Region Heidelberg ab. Die Ergebnisse fließen in die Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2035 ein.

Begründung:

1. Radstrategie 2030

Mit der Radstrategie 2030 soll die bisherige Radverkehrskonzeption in ein zukunftsfähiges Konzept überführt werden, dessen Inhalte wichtige Bausteine der Mobilitätswende darstellen und die zu einer Stärkung des Radverkehrs und somit zu einer deutlichen Verlagerung von Verkehrswegen insbesondere vom motorisierten Individualverkehr hin zum Fahrrad führen werden.

Die Radstrategie 2030 wird sich aus einzelnen Produkten zusammensetzen. Die Handlungsschwerpunkte sollen in folgende Teilkonzepte gefasst werden:

- Netzplanung (Hauptachsen, Nebenachsen; mit Angaben zur Art der Radführung zum Beispiel separat, gemischt, Fahrradstraße)
- Standards und Leitziele
- Bedarf und Verortung von Fahrradabstellanlagen
- Bedarf und Verortung von Verknüpfungsstellen zwischen Radverkehr und ÖPNV
- Überprüfung und Anpassung des vorhandenen Wegweisungssystems
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- Serviceangebote

Erste Erkenntnisse aus dem VEP-Prozess zu den Handlungsschwerpunkten fließen in die Teilkonzepte der Radstrategie 2030 ein. Im Ergebnis wird ein Konzept Radstrategie 2030 vorliegen, das anhand der einzelnen Teilkonzepte eine konkrete Maßnahmenliste bereitstellt, die mit einer groben Kostenschätzung und notwendigen Personalressourcen hinterlegt wird und deren Aufgaben einer Priorisierung folgend sukzessive in die Umsetzung gebracht werden. Zur Unterstützung dieser Ausarbeitung soll ein externes Fachbüro beauftragt werden, dessen Beauftragung im 3. Quartal 2022 vorgesehen ist. Die Bearbeitungszeit wird voraussichtlich ein Jahr benötigen.

Die Inhalte der Radstrategie 2030 sollen durch einen Experten-Arbeitskreis mitgestaltet werden. Außerdem ist die Beteiligung von zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern vorgesehen. Das *konkrete* Konzept zur Beteiligung wird voraussichtlich in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 21.09.2022 vorgelegt.

Die Forderungen des Radentscheids werden inhaltlich und zeitlich in die Bearbeitung der Radstrategie 2030 eingeordnet. Sie werden im Rahmen der Erarbeitung der jeweiligen Teilkonzepte beraten werden und das Ergebnis wird in den VEP 2035 einfließen.

Eine separate Betrachtung der Forderungen, wie im Antrag der Gemeinderatsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen, SPD, GAL und Die Linke sowie der Einzelstadträte von Bunte Linke und HIB gefordert, ist deshalb dort abgedeckt.

Für die Ausarbeitung des Konzeptes Radstrategie 2030 werden Planungskosten in Höhe von voraussichtlich 120.000 EUR anfallen. Das Land Baden-Württemberg fördert derzeit qualifizierte Fachkonzepte als Grundlage für die kommunale Verkehrsplanung und übernimmt dabei bis zu 50% der zuwendungsfähigen Kosten, sofern die Fördervoraussetzungen qualifizierter Fachkonzepte des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg erfüllt sind. Eine Inanspruchnahme dieser Fördermittel ist vorgesehen. Ein entsprechender Antrag wird gestellt.

2. Umsetzungsstrategie – Sofortmaßnahmen 2022/23

Parallel zum Radstrategie-Prozess befindet sich das Amt für Verkehrsmanagement bezüglich der in den kommenden 1 bis 2 Jahren umzusetzenden Sofortmaßnahmen derzeit in Abstimmungsgesprächen mit der Interessensgruppe IG Rad sowie Vertretenden des Radentscheids Heidelberg. Ziel der Abstimmungsgespräche ist es, unter Berücksichtigung der gegenwärtig beim Amt für Verkehrsmanagement zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten eine Maßnahmenliste für den genannten Zeitraum zu erarbeiten und diese einvernehmlich zu priorisieren.

Die Maßnahmen werden aus dem Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement finanziert.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

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	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver. Ziel/e:
UM 2	+	Dauerhafter Schutz von Wasser, Boden, Luft, Natur, Landschaft und Klima Begründung: Maßnahme schafft Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad und trägt damit zur Reduktion von Treibhausgasen bei.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain