

Radstrategie 2030

Auftakt-Sitzung des Expertenrats

27.06.2023, 16:00 – 18:00 Uhr

Moderation: Yvonne Knapstein, team ewen GbR



Agenda

1	Begrüßung	2
2	Einführung	3
2.1	Rückfragen	3
3	Erarbeitung Radstrategie.....	4
3.1	Rückfragen	7
4	Weiteres Vorgehen.....	7
5	Verabschiedung.....	7

Anlagen:

1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation des Amtes für Mobilität, Stadt Heidelberg
3. Präsentation des Planungsbüros Mobycon
4. Grundsätze der Zusammenarbeit

1 Begrüßung

Raoul Schmidt-Lamontain, Bürgermeister für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, begrüßt die Mitglieder des Expertenrats und dankt den Anwesenden, dass sie sich im Expertenrat engagieren wollen. Er weist auf die wichtige Rolle des Expertenrats für die Erarbeitung der Radstrategie hin. Ziel ist dabei die Einbindung der lokalen Expertise in die Arbeit der Planungsbüros und der Verwaltung. Heute geht es um die Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses des Prozesses und um ein erstes gegenseitiges Kennenlernen.

Die Moderatorin Yvonne Knapstein von team ewen GbR stellt sich und die eingeladenen und anwesenden Institutionen und Gruppen vor (siehe Anlage 1). Vertretungen von dem Polizeipräsidium Mannheim sind entschuldigt. Vom Studierendenrat der Pädagogischen Hochschule wurde noch keine Vertretung gemeldet. Im Rahmen eines gegenseitigen Kennenlernens wird deutlich, dass sich die Hälfte der Anwesenden bereits seit vielen Jahren mit dem Radverkehr in Heidelberg beschäftigt. Wohingegen die andere Hälfte erst seit wenigen Jahren das Thema Radverkehr in Heidelberg bearbeitet bzw. im Blick hat. Als Rückmeldung auf die Frage, wie die Anwesenden die aktuelle Situation des Radverkehrs in Heidelberg einschätzen, ist der überwiegende Teil der Meinung, dass noch viel in Sachen Radverkehr zu tun sei und eine Radstrategie längst überfällig sei. Einzelne Stimmen sehen Heidelberg bereits gut aufgestellt, wobei man immer etwas verbessern kann.

Herr Ensink vom Fachbüro Mobycon bittet die Teilnehmenden vorab, Orte auf Zetteln zu notieren, an denen die Radverkehrsinfrastruktur in Heidelberg gut und weniger gut funktioniert und ausgebaut ist. Diese Orte werden die anwesenden Mitarbeiter:innen von Mobycon im Anschluss an die Veranstaltung im Rahmen einer Radtour abfahren und aufsuchen.

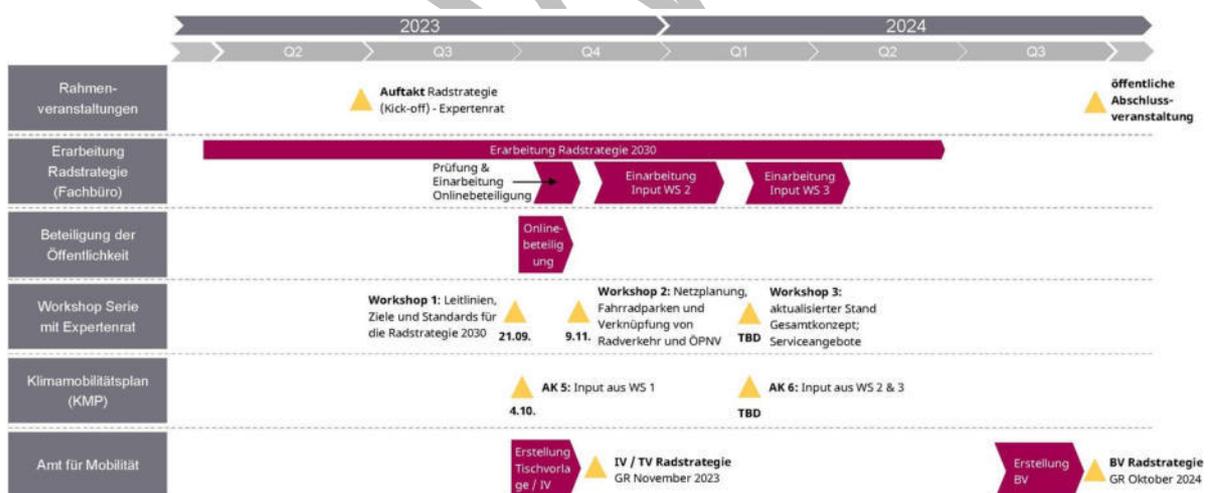


Abb. 1 Der Ablauf zur Erarbeitung der Radstrategie. Abbildung: Stadt Heidelberg

2 Einführung

Im Gespräch mit der Moderation erläutert Bärbel Sauer, Leiterin des Amtes für Mobilität, die Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit bei der Erarbeitung der Radstrategie mit dem Expertenrat (siehe Anlage 1). Ziel sei es, Alltagswissen und Expert:innenwissen in Dialog und Einklang zu bringen. Es sind insgesamt 4 Treffen des Expertenrates vorgesehen bis zum 1. Quartal 2024. Auch die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein wichtiger Teil des Prozesses. Dies erfolgt durch eine Online-Beteiligung im Laufe des Oktobers. Parallel läuft die Erarbeitung des Klimamobilitätsplans, deren Ergebnisse und Modellierungen auch in die Radstrategie einfließen, sodass eine enge Abstimmung zwischen Klimamobilitätsplan und Radverkehrsstrategie möglich ist.

Aufgabe des Expertenrats ist die kritisch-konstruktive Reflexion der Arbeit der Fachämter und des Planungsbüros. Dabei soll auf das Wissen der lokalen Expert:innen zurückgegriffen und dieses nutzbar gemacht werden. Ziel ist eine konstruktive Zusammenarbeit, da man ein gemeinsames Ziel teile: eine sichere und funktionale Radverkehrsinfrastruktur in Heidelberg.

Die Grundsätze der Zusammenarbeit, in denen der Rahmen für die Zusammenarbeit beschrieben ist, finden sich in der Anlage 3 und werden von den Anwesenden als Grundlage für die gemeinsame Arbeit im Expertenrat anerkannt.

Frau Sauer bittet die Mitglieder des Expertenrats, auf der einen Seite als Multiplikatoren zu agieren und Ergebnisse in ihre Institutionen zu tragen. Auf der anderen Seite bittet sie darum, dass Ergebnisse und Positionen aus dem Prozess nicht an die Öffentlichkeit getragen werden, um eine sachorientierte Diskussion im Expertenrat zu gewährleisten. Diese Gratwanderung gelte es zu schaffen.

Frau Knapstein weist auf die Liste der Mitglieder des Expertenrats hin. Weitere Expert:innen können bei Bedarf zu Sitzungen hinzugezogen werden. An den Sitzungen soll immer nur eine Person aus den jeweiligen Gruppen teilnehmen, also entweder das Mitglied oder die Vertretung. Sie bittet außerdem die Gemeinderatsmitglieder, auf politische Diskussionen zu verzichten. Ziel ist eine konstruktive Zusammenarbeit.

Es wird eine Ergebnisdokumentation geben. Während des Prozesses sind keine Abstimmungen oder Beschlüsse innerhalb des Expertenrats geplant. Stattdessen soll ein gemeinsamer Austausch stattfinden, in dem Impulse und Rückmeldungen frei geteilt werden. Das gesamte Spektrum der verschiedenen Meinungen und Positionen wird Eingang in die Dokumentation finden. Der Expertenrat ist ein beratendes Gremium, dessen Empfehlungen dem Gemeinderat als weitere Entscheidungsgrundlage vorgelegt wird.

2.1 Rückfragen

Adressat:innen im Emailverkehr sind bisher nicht sichtbar. Es wäre sinnvoll, wenn immer alle wissen würden, an wen welche E-Mail geht, auch um Abstimmungen zwischen Mitgliedern und ihren Vertretungen zu erleichtern.

Ein offener Emailverteiler ist datenschutztechnisch grenzwertig. Es müsste eine explizite Zustimmung von allen Beteiligten geben. Die Kommunikation an Vertreter:innen und Mitglieder gleichermaßen ist sichergestellt. Der E-Mailverteiler bleibt also vorerst intern.

Wird es mehrheitliche Abstimmungen geben oder möchten wir Kompromisse schließen für eine größere Version?

Es wird keine Abstimmungen geben. Aufgabe des Expertenrats ist die Beratung des Moderationsbüros und der Verwaltung. Gleichzeitig sollen in der Radstrategie ambitionierte Ziele verfolgt werden. Die Politik wird am Ende die Entscheidung treffen. Hier werden vorab Meinungen eingeholt. Dabei geht es nicht um Konsens, sondern darum, die Vielfalt an Meinungen darzustellen.

Das Planungsbüro Mobycon muss dann diese Meinungen sichten und in die Erarbeitung einbinden. Der Expertenrat hat eine beratende Funktion.

Mir ist die Zusammenarbeit zwischen Planungsbüro und Verwaltung nicht klar. Wie ist hier die Abstimmung? Wer erarbeitet die im Expertenrat eingebrachten Vorschläge?

Es gibt einen klaren Ablauf. Stadtverwaltung und Planungsbüro treffen sich alle 2 Wochen. Mobycon soll dabei die visionäre Ebene entwickeln, die aber in stetiger Rückkopplung mit der Verwaltung bleibt. Der Blick von außen und die langjährige Erfahrung auch aus anderen Ländern werden durch das Planungsbüro eingebracht. Die Verwaltung von vor Ort kann parallel den Realitätscheck durchführen. In dem Austausch entsteht das Ergebnis, das dann im Expertenrat beraten wird.

Wie steht es um die Umsetzung von anderen Radverkehrsmaßnahmen während der Erarbeitung der Radstrategie?

Das Sofortmaßnahmenprogramm zum Radverkehr ist in der AG Rad verortet und wird dort besprochen. Dies ist nicht Bestandteil der Radverkehrsstrategie.

3 Erarbeitung Radstrategie

Die Vertreter:innen von Mobycon, Bernhard Ensink, Robin van der Griend und Marin Breukelaar stellen sich vor.

Herr Ensink hebt die Bedeutung der engen Abstimmung zwischen Büro und Verwaltung vor. Bei der gemeinsamen Erarbeitung ist die Unterstützung der Vorschläge durch Stadtgemeinschaft und Gemeinderat das Ziel. Es geht nicht um die kurzfristig politische Umsetzbarkeit. Das Ergebnis muss breit und dauerhaft getragen werden.

Mobycon ist international tätig und ist für einige deutsche Städte bereits tätig. Das Büro verfolgt das Ziel der Unabhängigkeit vom Automobilverkehr. Zudem wird ein integrierter Ansatz verfolgt, der alle Verkehrsmittel und Mobilitätsinstrumente betrachtet. Leitende Planungsprinzipien sind für sie dabei Attraktivität, Direktheit, Kohärenz, Sicherheit und Komfort.

Eine holistische Betrachtung schließt bei der Planung des Fahrradverkehrs ein, ob und für wen Fahrräder tatsächlich verfügbar sind. Das geht über eine Betrachtung der reinen Infrastruktur selbst hinaus. Werbung, Kommunikation und Information sowie Politik und Verwaltung gehören dabei alle zu einem integrierten Ansatz.

In Heidelberg werden mit dem Fahrrad meist kürzere Wege zurückgelegt. Wegeketten können bei längeren Strecken dann auch den ÖPNV einschließen.

Herr Ensink stellt anschließend die geplanten Arbeitspakete vor. Dabei können mehrere Arbeitsprozesse parallel laufen. Die Prozesse sind untereinander gekoppelt. Eine stetige Abstimmung wird mit der Verwaltung und zu den aufgeführten Terminen auch mit dem Expertenrat stattfinden. Details dazu können den Folien im Anhang entnommen werden (siehe Anlage 2).

Unterteilung in Arbeitspakete

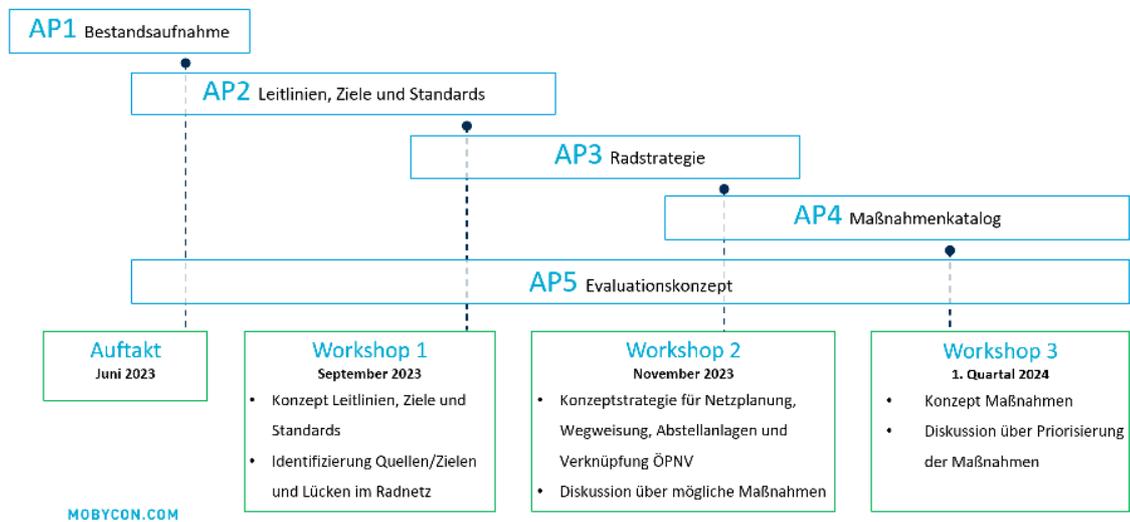


Abb. 2 Die Arbeitspakete und Expert:innen-Workshops zur Radstrategie. Folie von Mobycon b.v.

Herr Ensink zeigt eine Liste mit Dokumenten, deren Inhalte in der Erarbeitung der Radstrategie beachtet werden. Er bittet die Teilnehmenden, ihm mitzuteilen, falls sie hier noch Ergänzungsbedarf sehen.

Folgende Dokumente wurden ergänzend durch die Anwesenden eingebracht. Diese werden Mobycon zur Verfügung gestellt:

- Masterplan 100% Klimaschutz¹
- IG-Rad Konzept mit 80 Maßnahmen²

Die Folien der Präsentation werden nach der heutigen Sitzung an die Mitglieder des Expertenrats und deren Vertreter:innen geschickt. Sollte es weitere Dokumente geben, die zu beachten seien, nimmt Mobycon entsprechende Hinweise gerne entgegen.

¹ ifeu (2014): Konzept für den Masterplan 100 % Klimaschutz für die Stadt Heidelberg. Endbericht im Auftrag der Stadt Heidelberg: https://www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/documents_E-656386139/heidelberg/Objektdatenbank/31/PDF/Energie%20und%20Klimaschutz/31_pdf_Masterplan%20Bericht%20und%20Ma%C3%9Fnahmen.pdf

ifeu (2019): Fortschreibung des Masterplan 100 % Klimaschutz der Stadt Heidelberg. Endbericht: https://www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/documents_E1098985693/heidelberg/Objektdatenbank/31/PDF/Energie%20und%20Klimaschutz/31_pdf_Masterplan_Fortschreibung2019.pdf

² Liegt Stadtverwaltung vor.

Herangezogene bzw. heranzuziehende Grundlagen

1. Maßnahmenkatalog <u>Radverkehrsprojekte</u>	5. Forderungskatalog Radentscheid	13. Forderungskatalog qualifizierter Fachkonzepte
2. GIS-Grundlagen: <u>Radverkehrsnetz Heidelberg / Vermessungsdaten (dwg)</u>	6. <u>Daten Stadtradeln</u>	14. Lückenschlussprogramm
3. <u>VISUM-Verkehrsmodell</u>	7. <u>KlimaMobilitätsPlan (KMP)</u>	15. Machbarkeitsstudie Fahrradstraßen
4. <u>Potentialanalyse</u> ,Ermittlung des CO2- Minderungspotentials ... infolge von <u>Radverkehrsmaßnahmen'</u>	8. <u>IVAS Szenarienbeschrei- bungen</u>	16. Radschnellverbindungen
	9. <u>Fahrradstadtplan</u>	17. Pläne Neckarbrücke, <u>Gneisenaubücke, Knoten Eppelheimer Da Vinci Straße</u>
	10. <u>Daten der Dauerzählstellen von Radfahrenden</u>	18. Bewerbung "Fahrradfreundliche Kommune"
	11. <u>Unfalldaten</u>	
	12. <u>Winterdienstpläne</u>	

MOBYCON.COM

Abb. 3 Herangezogene und heranzuziehende Grundlagen zur Erarbeitung der Radstrategie. Folie: Mobycon b.v.

Robin van der Griend gibt einen beispielhaften Überblick über die Bestandsaufnahmen, die Mobycon von Heidelberg zusammengestellt hat.

- Attraktivität: Das Fahrerlebnis in Heidelberg ist allgemein gut, aber es gibt natürlich Verbesserungsmöglichkeiten. Schwachpunkte werden in der mangelnden Trennung von Fahrradverkehr und Kfz-, sowie Fußverkehr gesehen. Auch in der Oberflächenbeschaffenheit der Radwege gibt es Verbesserungsmöglichkeiten.
- Direktheit: Das Hauptradnetz bietet eine grundsätzlich gute Anbindung z.B. am Hauptbahnhof. Weitere Querungsmöglichkeiten des Neckars seien denkbar, sowie auch eine Neustrukturierung direkter Radwegeverbindungen.
- Kohärenz: Es ist in Heidelberg nicht immer ganz klar, wo man Rad fahren kann oder soll. Die graphischen Ausgestaltungen beispielsweise von Fahrradwegführungen sind stadtwweit sehr unterschiedlich.
- Komfort und Sicherheit: Die Radwege in Heidelberg sind meist relativ schmal. Außerdem ist eine bessere Trennung zum Fuß- und Kfz-Verkehr anzustreben.
- Beschilderung: Das Wegweisungssystem wird für den Alltagsradverkehr als auch für den Tourismus hin nach den Vorgaben der FGSV überprüft.
- Fahrradabstellanlagen: Bei der Betrachtung spielen die Radreisekette sowie auch die Verknüpfung zum ÖPNV eine Rolle.

Bernhard Ensink erläutert die Herangehensweise zur Erarbeitung der Leitlinien, Ziele und Standards. Kernziel sei nicht einfach nur, den Radverkehr zu erhöhen. Es gehe letztendlich um mehr Lebensqualität und die Frage, wie der Radverkehr hierzu beitragen kann. Es gehe des Weiteren um Aspekte wie Inklusion, Mobilitätsgerechtigkeit und Klimaschutz und die Rolle des Radverkehrs dabei. Auf Nachfrage erläutert Herr Ensink, dass auch Aspekte wie Erreichbarkeit oder auch wirtschaftliche Auswirkungen in die Überlegungen einbezogen werden.

Die Ziele der Radstrategie werden im nächsten Workshop bearbeitet und besprochen, sodass am Ende eine Liste von Zielen vorgelegt werden kann, die umfassend und vollständig ist. Als Diskussionsgrundlage wird die Verwaltung mit dem Fachbüro auf Grundlage der bereits bestehenden Ziele, die für den Radverkehr in Heidelberg relevant sind, einen Vorschlag einbringen.

3.1 Rückfragen

Zur Vorbereitung des ersten Workshops. Gibt es vorab Informationen, sodass sich die Mitglieder des Expertenrats vorbereiten können?

Mobycon möchte vorab nicht zu viel an Vorbereitung fordern, da es einen spontanen und offenen Austausch geben soll. Es sollen keine fertigen Konzepte diskutiert werden, da das erfahrungsgemäß die Diskussion zu stark einschränkt. Es braucht also keine weitere Vorbereitung von Seiten der Teilnehmenden. Die Mitglieder können ihre Perspektiven mit- und einbringen. Es soll aber Raum zum gemeinsamen Ausloten und Experimentieren sein. Leitfragen und Themen für die Workshops werden aber vorab an die Mitglieder geschickt.

Abschließend macht ein Mitglied deutlich, dass es wichtig sei, dass man offen sei für die Vorschläge des Fachbüros, auch wenn man selbst bereits viele konkrete Anregungen für eine Verbesserung des Radverkehrs in Heidelberg im Kopf habe. Nur so komme eine lebendige Diskussion zustande, wenn sich die Teilnehmenden offen für neue Impulse zeigen.

4 Weiteres Vorgehen

Jasdeep Singh, Abteilungsleiter Fuß-, Radverkehr und Nahmobilität, gibt einen Überblick zu dem weiteren Prozess:

- Auftaktsitzung des Expertenrates 27.6.2023:
Vereinbarung auf Grundsätze der Zusammenarbeit, Vorstellung Herangehensweise der fachlichen Erarbeitung der Radstrategie
- Workshop 1 des Expertenrates 21.9.2023:
Konzept Leitlinien, Ziele und Standards, Identifizierung Quellen/Zielen und Lücken im Radnetz
- Online-Beteiligung 3 Wochen im Oktober (wird noch genau terminiert)
- Workshop 2 des Expertenrates 9.11.2023:
Konzeptstrategie für Netzplanung, Wegweisung, Abstellanlagen und Verknüpfung ÖPNV, Diskussion über mögliche Maßnahmen
- Workshop 3 des Expertenrates 1. Quartal 2024:
Konzept Maßnahmen, Diskussion über Priorisierung der Maßnahmen

Die Mitglieder und ihre Vertreter:innen erhalten im Vorfeld eine Einladung zu den einzelnen Veranstaltungen mit weiteren Informationen.

5 Verabschiedung

Bürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain bedankt sich bei den Anwesenden für ihre Teilnahme. Er möchte aufgeschlossen in den Prozess gehen und denkt, dass am Ende ein tolles Werk erarbeitet wird, mit dem sich alle Beteiligten identifizieren können. Er wünscht allen Anwesenden noch einen schönen Abend.

Radstrategie 2030

Workshop des Expertenrats

21.09.2023, 17:30 – 20:30 Uhr

Moderation: Yvonne Knapstein, team ewen GbR

Agenda

1	Begrüßung	2
2	Ziele & Leitlinien der Stadt mit Relevanz für die Radstrategie	2
3	Bestandsanalyse, Vorschlag neuer Standards	3
3.1	Ergebnisse Umsetzung neuer Standards.....	5
4	Quellen, Ziele und Verbindungen für die Netzplanung	9
5	Ausblick und weiteres Vorgehen	1
6	Verabschiedung.....	1

Anlagen:

1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation des Amts für Mobilität, Stadt Heidelberg
3. Präsentation des Planungsbüros Mobycon
4. Ergebnisse Austausch „Straßenraum – welche Verkehrsmittel erhalten wie viel Raum?“

1 Begrüßung

Raoul Schmidt-Lamontain, Bürgermeister für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, begrüßt die Mitglieder des Expert:innenrats und dankt den Anwesenden (Anlage 1), dass sie sich die Zeit für den heutigen Workshop genommen haben. Er hofft auf einen guten gemeinsamen Arbeitsmodus und freut sich auf den heutigen Austausch.

Die Moderatorin Yvonne Knapstein von team ewen GbR verortet den heutigen Termin im Gesamtprozess und erläutert die Agenda des heutigen Abends. Im Fokus des Workshops steht neben den Zielen/Leitlinien, die Vorstellung der Bestandsanalyse sowie der Austausch über neue Standards für Radwege, Quellen und Ziele des Radverkehrs in Heidelberg sowie die wichtigsten Verbindungen. Sie stellt außerdem die anwesenden Vertreter:innen aus der Verwaltung und dem Fachbüro Mobycon vor, die den Workshop heute begleiten.

Sie weist darauf hin, dass Präsentationsfolien in Zukunft direkt im Anschluss an die Veranstaltung an alle Teilnehmenden versandt werden, entkoppelt vom Protokoll, um Verzögerungen zu vermeiden.

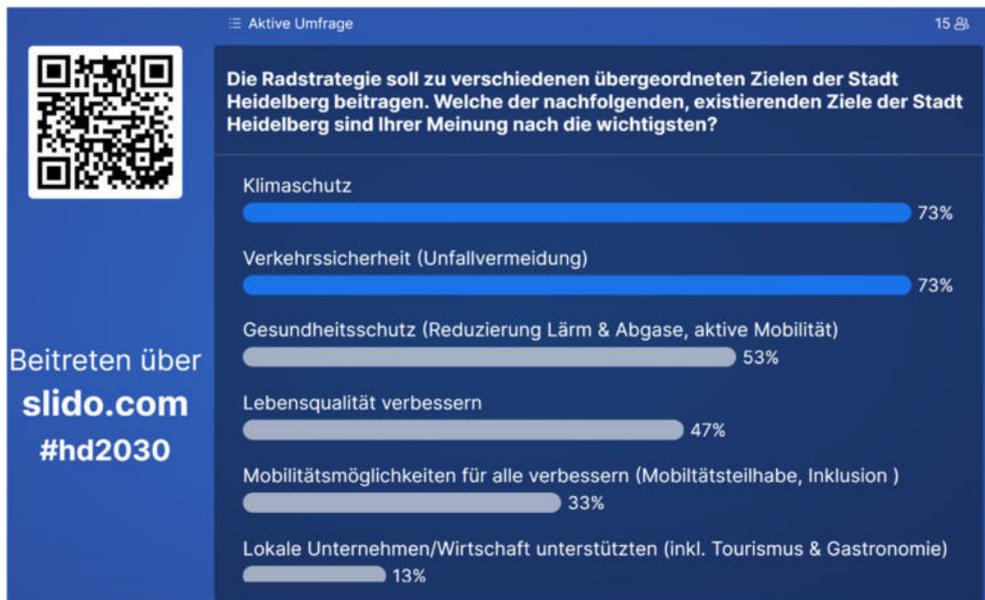
2 Ziele & Leitlinien der Stadt mit Relevanz für die Radstrategie

Hendrik Stalman-Fischer stellt die Ziele und Leitlinien der Stadt vor, auf die die Radstrategie einzahlen soll (Anlage 2). Diese leiten sich aus den Nachhaltigkeitszielen der UN (SDG) ab:

	daraus abgeleitete Ziele für die Radstrategie
SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen	Gesundheitsschutz Unfallvermeidung
SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur	Klimaschutz
SDG 10 Weniger Ungleichheiten	Mobilitätsteilhabe
SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden	Lebensqualität verbessern Wirtschaft unterstützen
SDG 13 Maßnahmen zum Klimaschutz	Klimaschutz

Hinweis einer Teilnehmerin: SDG 5 Geschlechtergleichheit ist im Kontext der Radstrategie auch ein wichtiges Ziel, mit Einfluss auf die Nutzung des Verkehrsmittels Rad und den Radwegen.

Mithilfe einer Umfrage über die Online-Interaktions-Plattform „Slido“ fragt Frau Knapstein die Priorisierung dieser Ziele unter den Teilnehmenden ab. Die von den Teilnehmenden wichtigsten Ziele waren dabei Klimaschutz und Verkehrssicherheit.



3 Bestandsanalyse, Vorschlag neuer Standards

Robin van der Griend, Mobycon, präsentiert die Bestandsanalyse des Fachbüros zur Situation des Radverkehrs in Heidelberg (Anlage 3). Unter folgenden Aspekten wurde die Situation in der Stadt untersucht: Sicherheit – insbesondere die Perspektive von Kindern, Senior:innen und Menschen mit körperlichen Behinderungen, Direktheit, Kohärenz, Wegweisung, Fahrradabstellanlagen. Dabei hat Mobycon bereits gute Beispiele in Heidelberg feststellen können, aber auch Potenzial für Verbesserungen z.B. Neustrukturierung direkter Radverkehrsverbindungen, kohärente Ausgestaltung von Radinfrastruktur, Verbreiterung von stellenweise zu schmaler Radinfrastruktur sowie intuitivere Beschilderung.

Schwerpunkte für Standards und Maßnahmen sind hierbei die Hardware, also die materielle Infrastruktur des Radverkehrs. Existierende Standards und Richtlinien fokussieren sich dabei stark darauf, möglichst hohe Fahrtgeschwindigkeiten im Radverkehr herzustellen. Dieses Ziel spricht aber nur einen kleinen Teil der Fahrradfahrenden an. Daher wird in den Konzepten von Mobycon verstärkt auf Kohärenz und Sicherheit, sowie Sicherheitsempfinden geachtet.

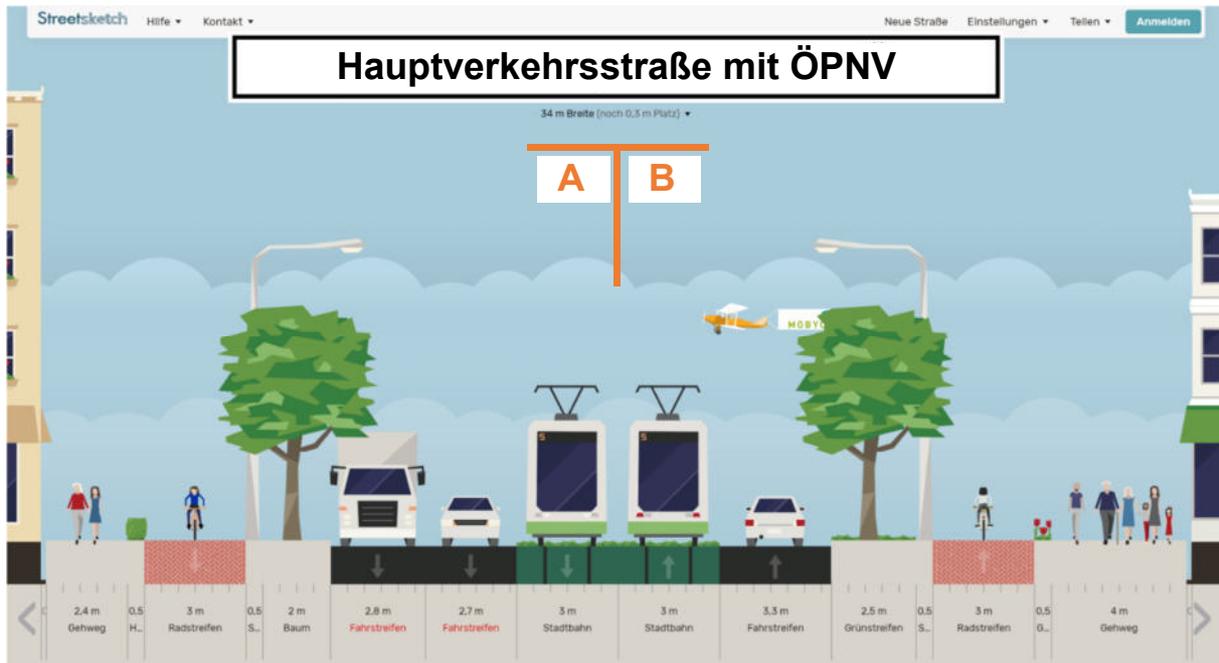
Anhand verschiedener Beispiele stellt Herr van der Griend „Best Practices“, Standards, Perspektiven und Ansätze aus anderen Ländern und Städten vor, die hier stichpunktartig als Ergänzung zu den Folien (Anlage 2) zusammengefasst sind.

- Sicherheit: In den Niederlanden muss ab 30km/h Höchstgeschwindigkeit der Auto- vom Radverkehr getrennt werden. Unterschiedliche Menschen haben dabei ein unterschiedliches Sicherheitsempfinden, auch je nach Alter oder Gender.
- Direktheit und Kohärenz: Zentral ist hier die Perspektive, welche Verkehrsmittel Priorität in der Wegführung genießen und welche Verkehrsmittel entsprechend den anderen Verkehrsmitteln ausweichen müssen. Diese Priorisierungen haben sich historisch entwickelt. Hier braucht es durchgängige Radwegeverbindungen. Um das zu erreichen, bedarf es möglicherweise auch Änderungen im Verkehrswegenetz für den motorisierten Individualverkehr.
- Modell: Analytisch aber auch zur Planung empfiehlt van der Griend eine Dreistufung des Radverkehrsnetzes. Die Ebenen sind als unterschiedlich dichte Netze vorstellbar, welche ineinander liegen. Jede Ebene hat dabei eine eigene spezifische Funktion. Auch in Heidelberg lässt sich eine Dreistufung des Radverkehrsnetzes erkennen.

- Nebennetz/Grundnetz: Kleinste Maschenweite. Ermöglicht Verbindungen von Tür zu Tür. Breite von etwa 2m ermöglicht das Nebeneinanderfahren
- Hauptnetz: Maschenweite von 400-500m. Ausgeprägtere, kohärente und stadtweite Radinfrastruktur. Breite $\geq 2,3m$ ermöglicht das Nebeneinanderfahren mit höherem Komfort
- Plusnetz: An einigen Stellen kann das Hauptnetz priorisiert und nach höchsten Standards ausgebaut werden. Fokus liegt dort auf Komfort. Breite von etwa 3m ermöglicht gleichzeitig Nebeneinanderfahren und Überholen
- Trennung von Verkehrsführungen: Modale Filter sind ein Werkzeug, um verschiedene Verkehrssysteme voneinander zu trennen. Eine gute und deutliche Trennung von Rad- und Fußverkehr bedeutet für beide Gruppen mehr Sicherheit und einen höheren Komfort.
- Wegweisung: Anhand von Blickfelduntersuchungen wurden Standards zur sinnvolleren und intuitiveren Platzierung der Beschilderung formuliert.

Anschließend erläutert Yvonne Knapstein den Ablauf des Austausches zu der Frage, wie die definierten neuen Standards vor Ort umgesetzt werden sollen. Dazu ist eine Umverteilung des Straßenraums notwendig. Anhand von 4 Beispielsstraßen erarbeiten die Mitglieder des Expertenrates mit dem digitalen Tool „Streetsketch“ dafür Lösungen. Dabei kann der Straßenraum für die verschiedenen Nutzungsarten zugeteilt und räumlich geordnet werden. Zur Beantwortung fachlicher Fragen standen den Gruppen Vertretungen des Amtes für Mobilität und des Fachbüros Mobycon zur Verfügung. Die Ergebnisse und deren Entscheidungsweg werden anschließend vorgestellt.

3.1 Ergebnisse Umsetzung neuer Standards



Hauptverkehrsstraße mit ÖPNV (Straßenraum Breite 34m)

Gruppe: Max Kraus/Radentscheid, Burkhard Maaß/ADFC, Larissa Winter-Horn/GR

Beispielhafte Straßenräume in Heidelberg: Kurfürsten-Anlage (36m), Berliner Straße (37m), Ringstraße (32 m)

Das in dieser Gruppe erarbeitete Bild enthält zwei mögliche Querschnitte, welche sich ergeben, wenn man die rechte oder linke Bildhälfte spiegelt. Die Gruppe geht also von einem symmetrischen Straßenaufbau aus, wobei die Straßenhälften rechts und links der Straßenbahnlinie zwei alternative Querschnitte darstellen.

Beide Versionen haben gemein, dass sie über keine Parkmöglichkeiten am Straßenrand verfügen. Bäume mit Grünstreifen befinden sich zwischen Kfz-Fahrspur und Fahrradweg. Die drei Meter breiten Radwege verlaufen auf beiden Seiten und sind über einen 50cm breiten Pflanzstreifen vom Fußverkehr getrennt. Benachteiligte Verkehrsteilnehmende erhalten dadurch mehr Platz.

Die beiden Versionen unterscheiden sich darin, dass in Version A zwei Kfz-Fahrsstreifen vorgesehen sind. Die Fahrspuren sind allerdings sehr schmal gewählt, so dass ein LKW dann 1,5 Fahrspuren nutzen muss. Version B verfügt über nur eine breitere Kfz-Spur, hier ist dafür der Gehweg breiter.

Die Gruppe war sich einig, dass grundsätzlich Hauptverkehrsstraßen möglichst als Einbahnstraßen geplant werden sollten. Auftretende Konflikte sind dabei der fehlende Parkraum, in Version A, und die reduzierte Kfz-Fahrspurbreite. Auf Nachfrage von Yvonne Knapstein äußert sich ein Gemeinderatsmitglied, dass ein solches Modell - unter der Annahme, dass die Leistungsfähigkeit stark beeinträchtigt wird - politisch schwer umsetzbar ist. Variante A mit zwei Kfz-Fahrspuren würde aktuell politisch mehr Zustimmung finden. Die Frage ist dabei, wie weit in die Zukunft man jetzt denken möchte. Modelle, welche dem motorisierten Individualverkehr weniger Platz einräumen werden aus Sicht der Gruppe mit der Zeit realistischer.

Als Begründung ihres Modells führt die Gruppe an, dass benachteiligte Verkehrsteilnehmer:innen mehr Platz erhalten, ohne grundsätzliche Erreichbarkeiten zu gefährden. Ein weiteres wichtiges Kriterium ist der Klimaschutz.

Hauptverkehrsstraße ohne ÖPNV (Straßenraum Breite 18m)

Gruppe: Magarete Strubel-Raatz/VCD, Dieter Teufel/IG Rad, Felix Gärtner/Polizeipräsidium, Michael Pfeiffer/GR

Beispielhafte Straßenräume in Heidelberg: Brückenstraße (18m), Rohrbacher Straße (19m)

In Bezug auf diesen Querschnitt wird von der Gruppe eine Flächenkonkurrenz zwischen fließendem und stehendem Verkehr festgestellt. Das Modell verfügt über einen Parkstreifen auf einer Straßenseite und Straßenlaternen auf den Gehwegen. Bezieht man diesen Querschnitt auf die Rohrbacher Straße, lautet die Empfehlung der Gruppe dort auch tagsüber ein Tempolimit von 30km/h einzuführen, damit wäre die Sicherheit auf dem Fahrradstreifen erhöht. Dieser ist hier nicht baulich vom Kfz-Verkehr getrennt.

Möglich wäre auch hier eine Verbesserung durch Einbahnstraßenverkehr. Hier nennt die Gruppe das Beispiel Franz-Knauff-Straße. So könnte dort der Kfz-Verkehr streckenweise auf eine Fahrspur reduziert werden.



Aspekte aus der sich anschließenden Diskussion im Plenum:

Im Expertenrat bestehen sowohl Erfahrungen, dass Fahrradwege nicht hinter parkenden Autos positioniert werden sollten (Radverkehr muss für den Kfz-Verkehr sichtbar sein). Andere Teilnehmende merkten an, dass es Sicherheitsvorteile geben könnte, wenn man das Autoparken als Puffer anwendet (Radweg zwischen Fußweg und parkenden Autos) und sicherstellt, dass Autoparken nicht nahe an Kreuzungen stattfindet. Es wird deutlich, dass dazu unterschiedliche Ansichten auch innerhalb von Interessengruppen existieren.

Einig ist man sich, dass Fahrradwege vor allem im Kreuzungsbereich geschützt werden müssen, z.B. durch ein Aufleiten der Radwege im Kreuzungsbereich. Bei anliegenden Geschäften reichen 2,5m Breite für den Fußweg nicht aus.

Es wird deutlich, dass es keine festen Standards geben kann, die auf alle Straßen eines Typs sinnvoll anwendbar sind. Unterschiede bestehen zwischen angebauten oder nicht angebauten Straßen, Geschäftsstraßen mit hohem Fußverkehr oder Wohngebieten mit Grundstücksausfahrten etc. Es gibt gute Lösungen mit Radfahrstreifen. Es müssen dabei stets auch individuelle Lösungen gefunden werden.

Nach Einschätzung eines Gemeinderates hätte die linke Seite des Straßenquerschnitts politisch bessere Chancen umgesetzt zu werden.

Nebenstraße Plus-Netz 12m

Gruppe: Sabine Stellmacher/ADFC Rüdiger Völkel/IG Rad

Beispielhafte Straßenräume in Heidelberg: Blumenthalstr. 12m, Zeppelinstr. 11-12m

Das in dieser Gruppe erarbeitete Modell sieht einen Mischverkehr mit Tempo 30 (dies ist vielerorts bereits schon so) und eine Mischnutzung des Parkstreifens vor. Dieser gestaltet sich teilweise mit Bäumen und Fahrradabstellanlagen zusätzlich zu den Parkplätzen. Da Kfz- und Radverkehr sich die Fahrspur teilen, dürfen Autos Fahrräder hier nicht überholen. Ein Risiko stellen ausparkende Autos dar. Seltener Anlieferverkehr hält – nach Vorstellung der Gruppe – auf der Fahrbahn.

Konflikte gibt es dabei zwischen dem Wunsch nach mehr Grünflächen mit Bäumen und der Notwendigkeit der Schaffung von Parkplätzen für Autos und Fahrräder.

Aus Sicht der Gruppe gibt es Zielkonflikte nur innerhalb des Umweltverbundes und nicht zwischen Auto und Umweltverbund.



Aspekte aus der sich anschließenden Diskussion im Plenum:

Eine weitere Möglichkeit wäre, Straßen im Nebennetz grundsätzlich zu Kfz-reduzierten Bereichen zu machen.

In verkehrsberuhigten Bereichen gilt ein Tempolimit von 7km/h, auch für den Radverkehr. Das ist jedoch dem Fahrradverkehr nicht förderlich.

Bei einem Tempolimit von 30km/h wird erfahrungsgemäß überholt, wodurch es zu gefährlichen Situationen kommt. Besser wäre Tempo 20, da hier Überholvorgänge wegfallen, da Autos nicht viel schneller als die normale Fahrradgeschwindigkeit fahren dürfen.

Die Bahnhofsstraße ist hier ein positives Beispiel. Autos können dort durch die Aufpflasterung in der Mitte den Sicherheitsabstand zu Fahrradfahrer:innen einhalten. Überholvorgänge hängen dabei auch von der Straßenlänge ab. Je länger die Straße, desto eher wird das Überholen als lohnend empfunden.

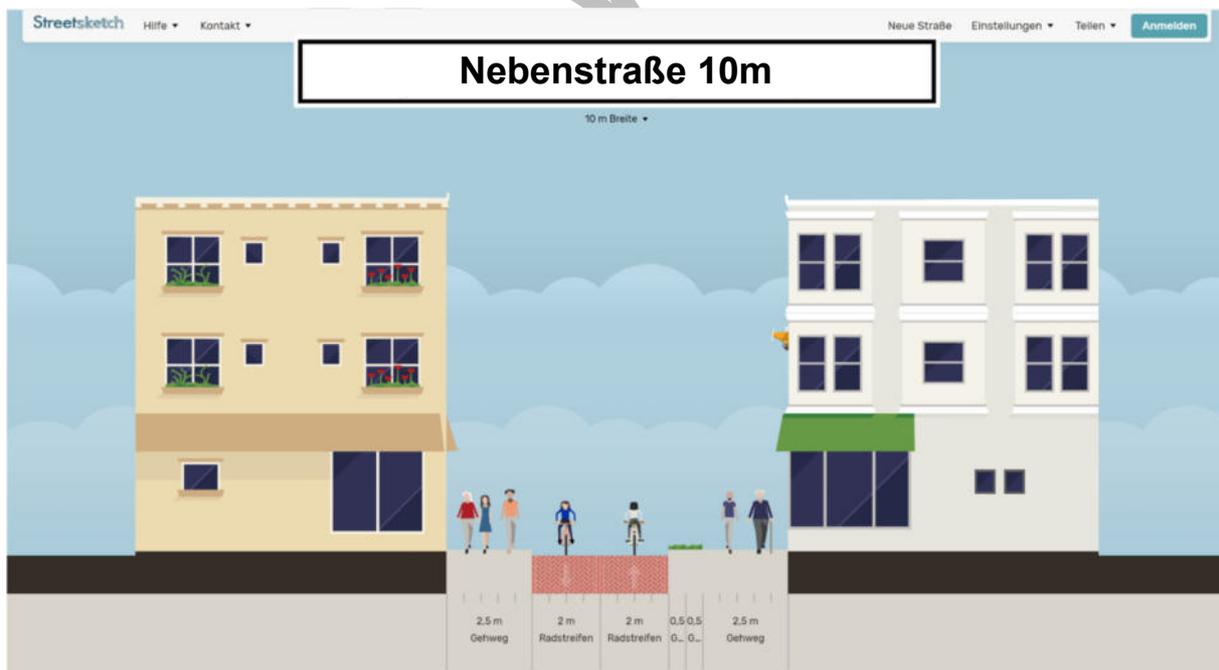
Nebenstraße Nebennetz 10m

Gruppe: Norbert Schön/VCD, Larissa Weigel/Radentscheid, Lukas Pilz/Uni, Christoph Rothfuß/GR

Beispielhafte Straßenräume in Heidelberg: Burgstraße 10m, Turnerstr. 10m

Der in dieser Gruppe erarbeitete Querschnitt sieht eine Radspur von zwei Metern Breite für beide Richtungen vor. 2,5 Meter sollen dabei auf beiden Seiten für den Fußverkehr bleiben. Der Autoverkehr wird hier auf Anliefer- und Anlieger:innenverkehr auf den Radspuren beschränkt. Der begrünte Bereich soll von Fahrradabstellplätzen unterbrochen werden.

Zielkonflikte werden nur zwischen Fahrrad- und Fußverkehr gesehen, da der motorisierte Verkehr hier nachrangig ist. Weitere Zielkonflikte sind der Wunsch nach mehr Platz für Bäume und Grünflächen und parkenden Autos bzw. Fahrrädern.



Aspekte aus der sich anschließenden Diskussion im Plenum:

Im letzten Vorschlag würde es in manchen Straßen verkehrsrechtlich Probleme geben, da keine Zufahrt mit dem motorisierten Individualverkehr möglich ist.

Der Entwurf könnte an Stellen, wo gelegentlicher Zugang für motorisierte Fahrzeuge notwendig ist, auch als Fahrradstraße gestaltet werden. Das erfordert dann, dass Durchgangsverkehr herausgefiltert wird, erläutert Herr van der Griend.

Je nach Gebäudehöhe braucht die Feuerwehr eine breitere Spur für Leiterwägen.

Bei oben gewähltem Entwurf können Feuerwehrfahrzeuge die ganze Breite der Straße nutzen (Fahrbahn und Gehweg) und würden nicht durch parkende Autos behindert.

Moderatorin Yvonne Knapstein fragt die Anwesenden Fachleute von Stadt und Fachbüro, ob sich unter den Vorschlägen Straßenquerschnitte befinden, welche nicht umsetzbar sind.

Robin van der Griend (Mobycon) hält alle Querschnitte hier grundsätzlich für möglich, deren Umsetzung hängt aber von politischen Entscheidungen sowie den verkehrsrechtlichen und straßenrechtlichen Rahmenbedingungen ab.

4 Quellen, Ziele und Verbindungen für die Netzplanung

Robin van der Griend stellt die geplante Vorgehensweise von Mobycon zur Erarbeitung einer Netzplanung für die Radstrategie vor (Sternanalyse): 1.Quellen/ Ziele identifizieren, 2.Luftlinien zeichnen, 3.Luftlinien bündeln, 4.Verknüpfung mit existierender Infrastruktur, 5.Lücken schließen.

Hier benötigen sie die Expertise des Expertenrates zu den folgenden Fragen:

- Haben wir die richtigen Quellen/Ziele identifiziert?
- Welche Luftlinien sind am wichtigsten?
- Wo sehen Sie Lücken/Hindernisse?

In zwei Gruppen findet ein Austausch anhand von Plänen dazu statt. Hinweise werden auf die Karte eingetragen. Im Rahmen des nächsten Workshops am 9.11. wird die Netzplanung vertieft behandelt.

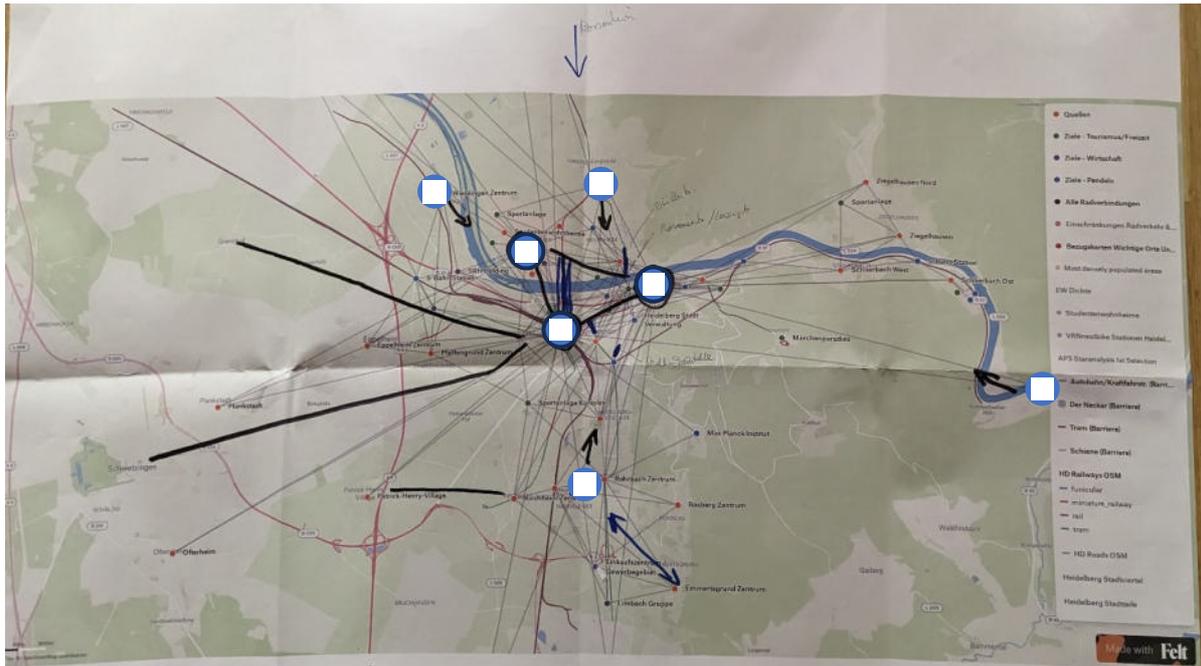
Gruppe A

Gruppe A differenziert zwischen Knotenpunkten (umrahmt) und Quell-und-Zielpunkten (ohne Rahmung).

Zusätzlich identifiziert die Gruppe Straßen mit dem größten Handlungsbedarf:

- Berliner Straße – Ernst-Walz-Brücke – Mittermaierstraße
- Franz-Knauff-Straße, Gegend Shell-Tankstelle
- Römerstraße – Lessingstraße
- Rohrbach – Emmertsgrund

Die Gruppe empfiehlt außerdem, die Fahrradverbindungen zwischen Heidelberg und Mannheim sowie dem Rhein-Neckar-Kreis nicht außer Acht zu lassen.



Legende A

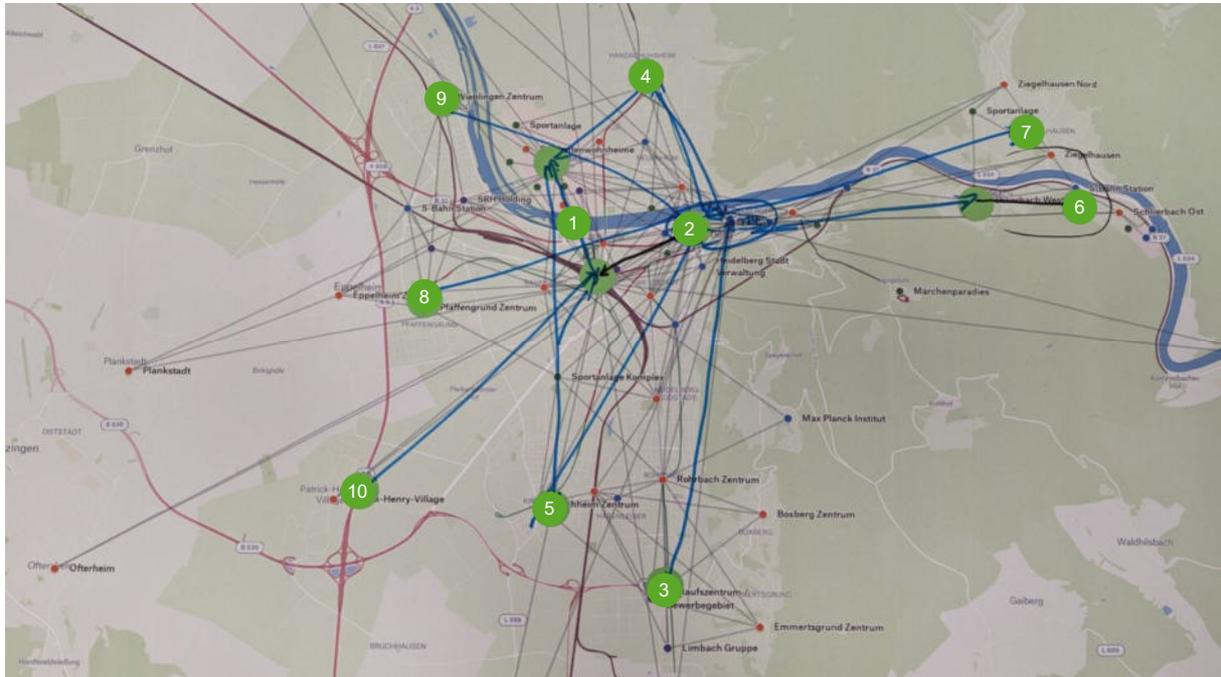
- | | |
|---------------------------------|--|
| 1) Hauptbahnhof | 4) Altstadt |
| 2) Im Neuenheimer Feld | 5) Neckartal |
| 3) Bergstraße / Nord-Stadtteile | 6) Südliche Stadtteile (Rohrbach, Kirchheim) |
| | 7) Westliche Stadtteile (Wieblingen) |

Weitere Knotenpunkte: S-Bahn-Haltepunkte

NT

Gruppe B

Gruppe B betont, dass alle Stadtteile gleichermaßen eine gute Verbindung ins Neuenheimer Feld und ins Zentrum benötigen. Defizite sehen sie vor allem in Kirchheim. Zukünftig werden auch die Verbindungen nach Patrick-Henry-Village relevant.



Legende B

- | | |
|--|---|
| 1) Hauptbahnhof – Neuenheimer Feld | 6) Schlierbach – Zentrum |
| 2) Hauptbahnhof – Bismarckplatz/Hauptstraße –
Universität | 7) Ziegelhausen – Zentrum |
| 3) Zentrum – Rohrbach | 8) Pfaffengrund – Zentrum / Neuenheimer Feld |
| 4) Handschuhsheim – Neuenheimer Feld / Innenstadt | 9) Wieblingen – Zentrum / Neuenheimer Feld |
| 5) Kirchheim – Neuenheimer Feld / Innenstadt | 10) Patrick-Henry-Village (zukünftige Quelle) |

Zentrum: Knoten Bismarckplatz/Adenauerplatz

Aspekte aus der sich anschließenden Diskussion im Plenum:

Auf den Hinweis einer Teilnehmerin, dass diese Sammlung willkürlich ist, da sie sehr von persönlichen Erfahrungen und Präferenzen geprägt ist, macht Herr van der Griend deutlich, dass ihnen das bewusst ist. Parallel werden vom Fachbüro statistische Daten und Verkehrsanalysen herangezogen, welche repräsentativer die Situation in der Stadt darstellen. Ziel dieses Workshops ist es, Impulse und gerade die persönlichen Eindrücke zu sammeln. Die persönlichen Einschätzungen enthalten wichtige Vor-Ort-Erfahrungen, welche als Ergänzung zu den weiteren Daten dienen.

Abschließend macht ein Teilnehmer deutlich, dass ihm wichtig ist, dass kommende Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr auch für elektrisierte Fahrzeuge gelten.

5 Ausblick und weiteres Vorgehen

Johanno Sauerwein vom Amt für Mobilität informiert über die weiteren Schritte. Die kommende Online-Bürgerbeteiligung wird ein breiteres Erfahrungs- und Stimmungsbild ergeben, als es im Expert:innenrat möglich ist. Auch Pendler:innen von außerhalb Heidelbergs gehören zur Zielgruppe der Online-Beteiligung. Der nächste Workshop findet am 09. November statt. Themen werden Verknüpfungen von Rad- und ÖPN-Verkehr sowie Netzplanung und Fahrradparken sein.

Yvonne Knapstein von team ewen stellt das Konzept der Online-Beteiligung dar: eine Umfrage zu den Zielen und Standards der Radstrategie sowie einen Kartendialog zur Radstrategie 2030 mit der Möglichkeit, Hinweise räumlich konkret einzutragen (s. Anlage 2). Diese beiden Formen der Breitenbeteiligung dienen als Ergänzung zu den Impulsen aus dem Expert:innenrat. Die Online-Beteiligung startet am 9.10. und läuft bis zum 29.10.2023.

Filip Neuwirth, Amt für Mobilität, führt die seitens der Stadt vielfältig geplanten Werbemaßnahmen zur Online-Beteiligung aus. Gleichzeitig bittet er um Unterstützung bei der Bewerbung der Online-Beteiligung durch den Expert:innenrat. Gerade Zielgruppen, welche sonst schwerer für die Stadt zu erreichen sind, sollen angesprochen werden. Mitglieder können gerne über ihre Webseiten, aber auch bei privaten oder Vereins-Festen Werbung für die Beteiligung machen. Eine E-Mail mit teilbarem Werbematerial wird an die Mitglieder des Expert:innenrats Anfang Oktober versandt. Wer gedruckte Plakate oder Postkarten verteilen möchte, soll sich bei Herrn Neuwirth melden.

6 Verabschiedung

Bürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain bedankt sich bei den Teilnehmenden für den konstruktiven Workshop. Es wurden einige Zielkonflikte identifiziert und es können viele Ideen, Impulse und Themen in die weiteren Sitzungen mitgenommen werden. Heute wurde die Erfahrung gemacht, dass universell verbindliche Standards nicht formuliert werden können, klare Ziele hingegen schon. Der gemeinsame Wunsch, den alle hier teilen, ist, ein motivierendes und sicheres, komfortables Radverkehrsnetz in die Stadt zu bringen.

Radstrategie 2030

Zweiter Workshop des Expertenrats

09.11.2023, 17:30 – 20:15 Uhr

Moderation: Yvonne Knapstein, team ewen GbR



Agenda

1 Begrüßung und Einführung	2
2 Ergebnisse der Online-Beteiligung	2
3 Konzept Netzplanung	2
4 Austausch zu ausgewählten Abschnitten	7
5 Ausblick und Verabschiedung	10

Anlagen:

1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation des Amts für Mobilität
3. Präsentation des Planungsbüros Mobycon

1 Begrüßung und Einführung

Raoul Schmidt-Lamontain, Bürgermeister für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, begrüßt die Mitglieder des Expertenrats zum zweiten Workshop. Er freut sich sehr, dass die Online-Beteiligung vom 9. bis 29. Oktober 2023 sehr gut angenommen wurde und dadurch ein breites Meinungsbild aus der Stadtgesellschaft gewonnen werden konnte.

Die Moderatorin Yvonne Knapstein von team ewen Gbr verortet den heutigen Termin im Gesamtprozess und stellt die Tagesordnung vor. Im Fokus des Workshops steht das Konzept der Netzplanung sowie ein Austausch zu ausgewählten Ausschnitten des Netzes. Dargestellt werden auch die Ergebnisse der Online-Beteiligung und wie diese in die weitere Erarbeitung der Radstrategie Eingang finden. Sie stellt außerdem die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung und des Fachbüros Mobycon vor, die den Workshop begleiten.

Sie weist darauf hin, dass die Präsentationsfolien direkt im Anschluss an die Veranstaltung an alle Teilnehmenden versandt werden, entkoppelt von dem Protokoll, um Verzögerungen zu vermeiden.

2 Ergebnisse der Online-Beteiligung

Yvonne Knapstein stellt die Ergebnisse der Online-Beteiligung in Zahlen vor. Etwa 3800-mal wurde der Fragebogen zu „Zielen und Standards“ ausgefüllt. Auch der Online-Kartendialog wurde gut angenommen mit insgesamt ca. 2240 Beiträgen und ca. 1800 Kommentaren. Die meisten Beiträge gab es zu der Kategorie „Netzplanung“. Die Beteiligung hat die Erwartungen damit deutlich übertroffen (siehe Folien 4-7).

Robin van der Griend vom Planungsbüro Mobycon stellt die Ergebnisse der Online-Beteiligung aus der Umfrage zu den „Zielen und Standards“ vor. Die Umfrageergebnisse zu den Standards zeigen, dass eine Präferenz für eine Trennung zwischen Fahrradweg und anderen Mobilitätsformen bestehe. Außerdem wird bei gemeinsamer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn eine Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und die Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr als wichtig und insbesondere auch effektiver gesehen als reine Markierungs-Lösungen auf der Fahrbahn. Diese Rückmeldungen zeigen, dass man mit der bisherigen Planung auf dem richtigen Weg sei.

Fragen

Gibt es Korrelationen zwischen dem Fahrverhalten und dem Bedürfnis nach Trennung? Aus ähnlichen Umfragen ist bekannt, dass Vielfahrende ein anderes Sicherheitsbedürfnis haben als Gelegenheitsradelnde.

Van der Griend: Statistische Zusammenhänge wurden bis jetzt nicht ausgewertet. Es sei aber richtig, dass andere Umfragen diese Korrelation nachweisen.

3 Konzept Netzplanung

Herr van der Griend zeigt das von Mobycon erarbeitete Netzkonzept, das die Grundlage des Karten-Dialogs darstellt und in das noch keine Ergebnisse aus der Online-Beteiligung eingeflossen sind. In folgenden Schritten sei man bei der Erarbeitung des Radnetzes vorgegangen: 1. Identifikation von Quellen und Zielen, 2. Zeichnung und Bündelung der Luftlinien, 3. Verknüpfung mit existierender Infrastruktur, 4. Priorisierung von Abschnitten. Die dargestellte Kategorisierung des Netzwerks wurde bereits in den vorigen Sitzungen dargestellt. In der letzten Sitzung wurden außerdem zu jeder Hierarchiestufe Querschnittsstandards vorgeschlagen und diskutiert. Van der Griend verdeutlicht,

dass die Querschnitte der Radverkehrsinfrastruktur im Ist-Zustand nahezu durchweg nicht den vorgeschlagenen Netz-Standards entsprechen.

Teilweise würden die ins Netz aufgenommenen Verbindungen nicht offensichtlich den direktesten Weg zwischen Endpunkten darstellen. Stattdessen wurden die identifizierten Knoten- und Zielpunkte auf dem Weg miteinander verbunden. Zu einem fahrradfreundlichen Netz gehöre auch, dass multimodale Reiseketten gefördert werden. Für die Verknüpfungen mit dem ÖPNV wurden beispielsweise gesamte Radreiseketten beachtet.

Als wichtige Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsarten wurden der Hauptbahnhof, die weiteren S-Bahnstationen sowie einige wichtige ÖPNV-Knotenpunkte identifiziert und im Netz entsprechend priorisiert. Zudem wurden Bedarfe für Fahrradabstellanlagen und einen weiteren Ausbau der VRN-Nextbike-Stationen lokalisiert.

Die Netzplanung orientiere sich bewusst nicht an der Qualität der vorliegenden Straßenquerschnitte. Ziel des Entwurfes ist es, zunächst ein Idealbild zu erstellen. Die Umsetzbarkeit und Anpassung an die Gegebenheiten werden im weiteren Prozess erarbeitet, erläutert Herr van der Griend.

Herr van der Griend weist darauf hin, dass die folgenden Abschnitte aus technischen Gründen nicht im Kartendialog angezeigt wurden: Zwingerstraße, Grasweg Richtung PHV und Burgstraße. Diese sind jedoch Teil des vorgeschlagenen Radnetzes.

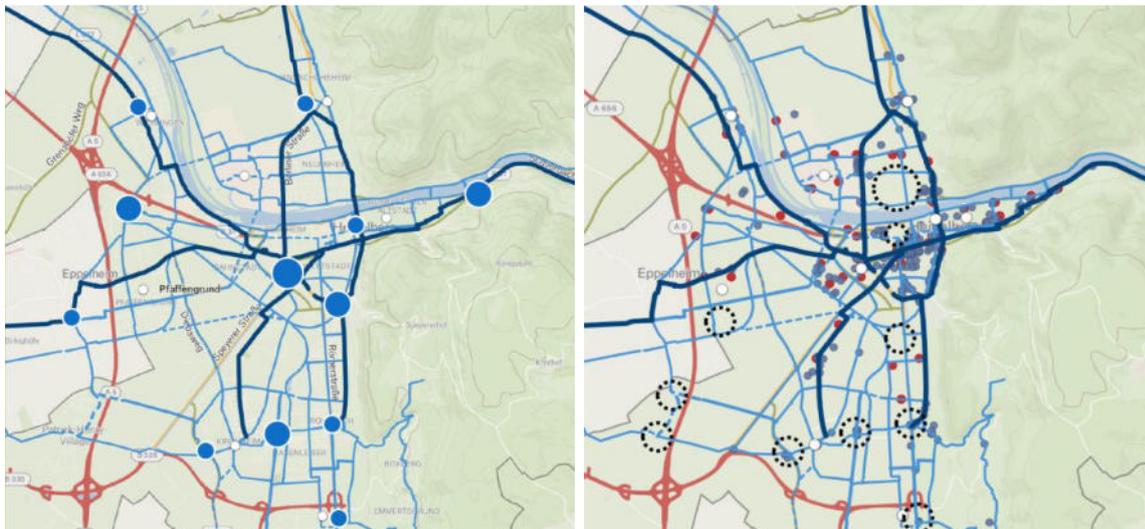


Abbildung 1 Links: Wichtige Verknüpfungspunkte. Rechts: Bedarfe an Abstellanlagen und Leihradstationen. Mobycon BV mit Felt.

Anmerkungen aus dem Expertenrat

- Die Verbindung zur Feuerbachstraße ist hier nicht als Radweg markiert.
- Die Pendelstrecke Neuenheimer Feld – Dossenheim fehlt. Dort ist auch die ehemalige Bahnstrecke ein wichtiger und viel genutzter Weg.
- In Neuenheim dient die Werderstraße als wichtige Fahrradstrecke.
- Richtung Osten gibt es mehr Einwohnende auf der Nordseite des Neckars. Das Plusnetz sollte demnach auf der Nordseite verlaufen.
- Ein Teil der Plusnetzstraßen sind im Klimamobilitätsplan primär für andere Nutzungen vorgesehen. Darauf sollte spätestens im Prozess geachtet werden.
- Eine Onlinebeteiligung zur Fahrradverbindung nach Schwetzingen, die Machbarkeitsstudie Radschnellweg Schwetzingen-Heidelberg und Diskussionen im Gemeinderat Heidelberg hatten als Ergebnis, dass die Maulbeerallee als Radschnellweg genutzt werden sollte, nicht der Weg durch Eppelheim, der hier dargestellt ist. Es ist wichtig, dass andere Planungen, die das Radnetz betreffen hier berücksichtigt werden.

- Die Verbindung nach Patrick-Henry-Village wird in Zukunft sehr relevant werden. Hier brauche es ein Verbindungskonzept.
- Die Verbindung nach Schlierbach/Neckargemünd funktioniert nicht im Bereich Altstadt, wenn man das Bestandsnetz vor Augen hat. An kritischen Punkten sollten Visualisierungen erstellt werden, die umsetzbare Straßenquerschnitte für konkrete Orte zeigen.
- Der Bismarckplatz ist hier als Knotenpunkt mit einem verhältnismäßig kleinen Kreis dargestellt. Er sei aber vor allem als Umsteigepunkt zentral. Fahrradabstellplätze seien dort, aber auch allgemein ein wichtiges Thema.
- Für die Berg-Stadtteile sollte bedacht werden, dass dort Fahrräder auch im ÖPNV mitgenommen werden können. Die meisten Menschen fahren ungern bergauf, nutzen aber bergab oder später in der Reisekette das Rad.
- Bezüglich Fahrradabstellplätzen sind Bedachung und Diebstahlsicherung auch für Fahrradteile, zum Beispiel Sättel, wichtig.
- Das Netz sei komplex und in der kurzen Zeit nicht wirklich durchdenkbar. Es wäre gut, wenn zukünftig Materialien im Vorlauf zur Sitzung geteilt werden könnten.

Da eine hinreichend ausführliche Betrachtung der Netzplanung im Rahmen des Workshops nicht möglich war, wird den Mitgliedern des Expertenrates im Nachgang die Möglichkeit gegeben werden, Hinweise dazu einzureichen.

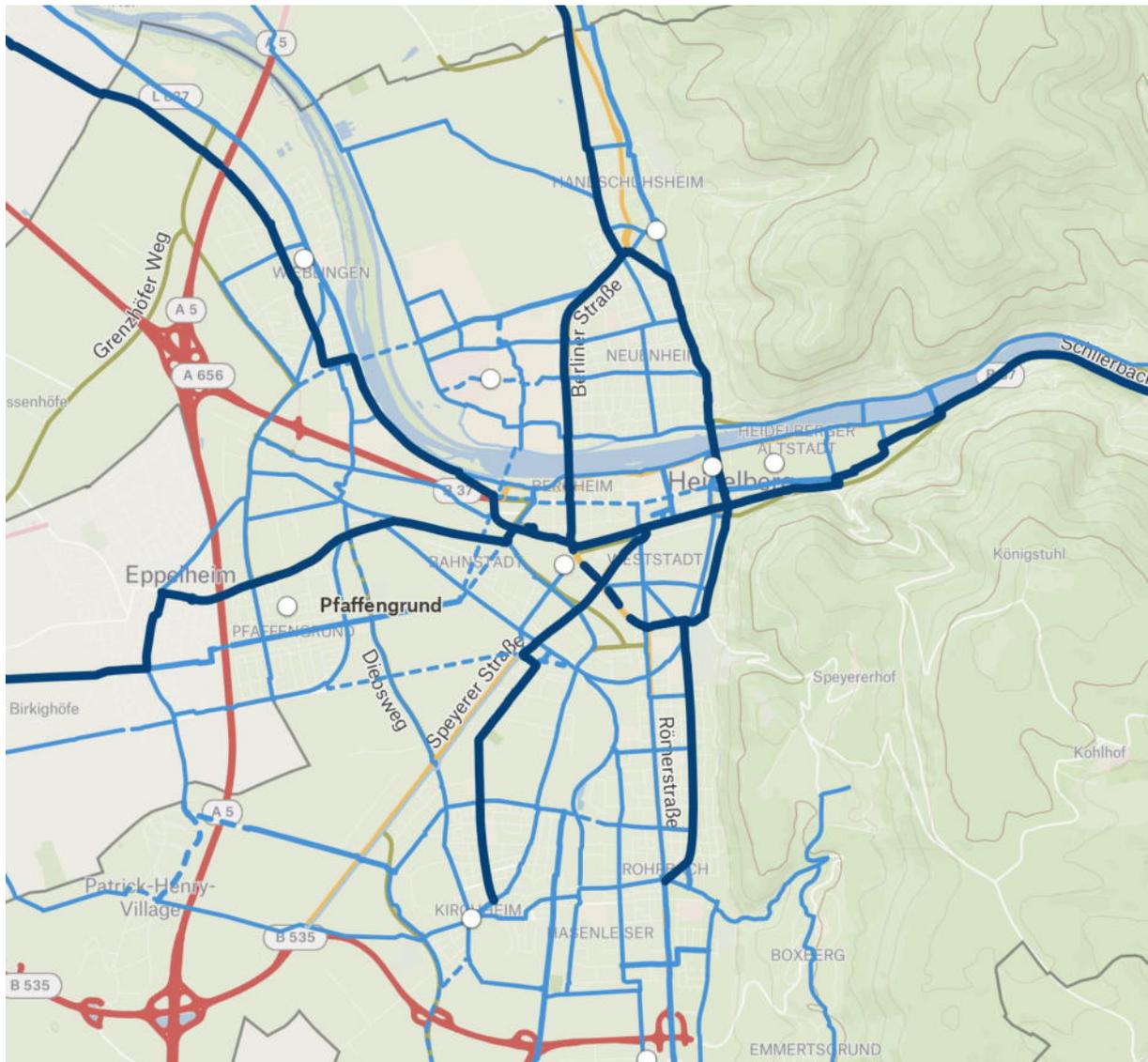


Abbildung 2 Der in der Sitzung vorgestellte Radnetzkonzeptvorschlag. Hellblau ist das Hauptnetz, dunkelblau das Plusnetz. Gestrichelte Linien bedeuten, dass es dort heute (noch) nicht attraktiv oder gar möglich ist, mit dem Fahrrad zu fahren. Mobycon BV mit Felt.

Fragen aus dem Expertenrat

Gab es eine Gewichtung für die Zwischenziele?

Ja, es wurde eine Gewichtung erstellt, die in die Netzplanung eingeflossen ist.

An die Stadtverwaltung: Ist die Erarbeitung eines stadtweiten Abstellplatzkonzepts intern oder unter Mitwirkung des Expertenrats geplant?

Es werden regelmäßig Begehungen durchgeführt. Abstellkonzepte werden eher auf Stadtteilebene erstellt und umgesetzt. Die Untersuchung von Fahrradparkanlagen an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs sei aber auch Teil der Radstrategie.

Ergebnisse aus dem Kartendialog

Herr van der Griend stellt dar, dass es viele Kommentare aus dem Kartendialog zu Maßnahmen, aber auch zu Fahrradabstellmöglichkeiten gegeben habe. Dabei wurden Kommentare vor allem auf Basis des aktuellen Straßenzustands abgegeben. Deutlich wurde hier, dass es einige Straßen in Heidelberg gebe, die das Potenzial haben, das Radnetz als Ganzes attraktiver zu machen, aber aktuell nicht attraktiv sind. Dazu zählen insbesondere die Rohrbacher Straße und die Bergheimer Straße, aber auch die Mittermaierstraße, Brückenstraße, Lessingstraße und der Baumschulenweg.

Für die Bergheimer Straße wurden vorwiegend negative Bewertungen abgegeben. Dort stelle sich beispielhaft die Frage, ob der Fahrradverkehr ausweichen soll, oder stattdessen die Bergheimer Straße entsprechend umgestaltet und so eine direkte und attraktive Radwegeführung geschaffen wird. Das sei eine Frage der Priorisierung.

Auf die Frage, was sich verändern müsste, damit mehr Bürgerinnen und Bürger mit dem Rad fahren würden, antworteten die meisten Teilnehmenden der Online-Umfrage zur Radstrategie mit „wenn es direktere und sicherere Radwege gibt“. Die am zweit- und dritthäufigsten ausgewählten Antworten waren „wenn ich mein Ziel schneller erreichen kann als mit dem Auto, ÖPNV“ (#2) und „bessere Abstellanlagen“ (#3).



Abbildung 3 Innenstadtring in Amsterdam. Foto: Mobycon BV.

Van der Griend stellt außerdem eine beispielhafte Maßnahme aus dem Innenring in Amsterdam vor (s. Abbildung). Durch wechselnde einseitige KFZ-Befahrbarkeit sei zwar eine motorisierte Zugänglichkeit gewährleistet, Durchgangsverkehr wird aber vermieden. Ein solches Modell sei grundsätzlich auch für die Bergheimer Straße denkbar. Weitere Beispiele können der Präsentation entnommen werden.

4 Austausch zu ausgewählten Abschnitten

Van der Griend stellt die beiden Hauptkorridore vor, die heute im Spannungsfeld Attraktivität und Direktheit beispielhaft bearbeitet werden sollen. Vor allem gehe es dabei um die Streckenführung von Plus- und Hauptnetz. Folgende Leitfragen stehen im Zentrum des Austauschs:

- Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Variante für das Plus-/Hauptnetz in dem Bereich?
- Wenn die vorgeschlagene direkte Route aus ihrer Sicht nicht realisierbar ist, was wären dann Alternativen?

Die Anwesenden teilen sich in zwei Gruppen und sprechen jeweils zu einem Korridor. Nach einem Wechsel können die Ergebnisse zu dem jeweils anderen Korridor ergänzt und kommentiert werden.

Korridor Römerstraße / Rohrbacher Straße

Die Diskussion der ersten Gruppe dreht sich vor allem um den Verlauf und die Anzahl der Nord-Süd-Achsen der Plusnetz-Routen. Vor allem Römerstraße und Rohrbacher Straße werden als Alternativen für das Plusnetz gegeneinander abgewogen. Außerdem wurden kritische Knotenpunkte wie die Ecke Bahnhof Weststadt-Südstadt / Shell-Tankstelle identifiziert. Folgende Vorschläge und Argumente werden dabei eingebracht:

- Die Rohrbacher Straße sollte als Fahrradstraße im Plusnetz ausgebaut werden.
- Nach Norden sollte das Plusnetz weiter in der Rohrbacher Straße verlaufen, anstatt in der Gaisbergstraße.
- In der Rohrbacher Straße könnte der Autoverkehr mithilfe wechselnder Einbahnstraßen oder nach dem vorgestellten Amsterdamer Innenring-Modell reduziert werden. Fahrräder sollten in beiden Fällen in beide Richtungen fahren dürfen. Die Parkplätze auf dem Seitenstreifen dort seien tendenziell entbehrlich.
- Die meisten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, vor allem Schülerinnen und Schüler, fahren durch das Tor beim Tennisclub Schwarz-Gelb (siehe Foto).
- Der Anschluss an die Herrmann-Maas-Brücke sei schwierig.
- An der Shell-Tankstelle (Rohrbacher Straße und Eisengreinweg) sei eine bessere Trennung von Fuß- und Fahrradwegen unverzichtbar. Ein Vorschlag ist hier, die verschiedenen Richtungen über Steigerweg und Alois-Link-Platz zu trennen. Beide Richtungen sollten dabei als Plusnetz angelegt werden (siehe Foto).
- Die Anbindung an den Hauptbahnhof sei von der Römerstraße aus besser. Das spräche für einen Verlauf des Plusnetzes durch die Römerstraße.
- Zum Ausbau der Römerstraße für Plus- oder Hauptnetz könnte der motorisierte Individualverkehr auf je einen Fahrstreifen in jeder Richtung reduziert werden.
- Die Rohrbacher Straße habe das größere Potenzial, eine schöne Fahrradstrecke zu werden, als die Römerstraße.
- Es sei noch offen, wie die Führung des Fahrradwegs auf der Karlsruher Straße weiter Richtung Süden erfolgen könnte.

Die zweite Gruppe wird eingeladen, die Ideen und Argumente von Gruppe A aufzunehmen und zu diskutieren. Folgende Punkte kommen dabei zur Sprache:

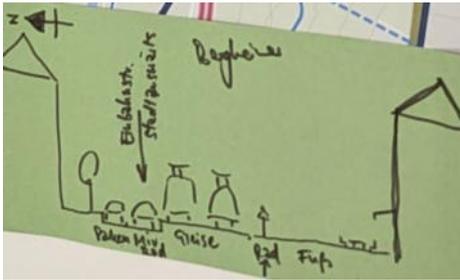
- Wichtig sei auch zu wissen, ob der Straßenquerschnitt in der Rohrbacher Straße für das Plusnetz ausreicht.
- In jedem Fall sollte die motorisierte Zugänglichkeit für die Anwohnenden in der Rohrbacher Straße gewährleistet sein, die dort Garagen oder Stellplätze haben.
- Eine Unterführung fehle in der Karte (ergänzt auf Foto).
- Denkbar seien auch zwei Plusrouten, eine durch die Rohrbacher Straße nach Süden und eine in Richtung Südwesten nach Kirchheim (siehe Foto).
- In der Rohrbacher Straße könnte der Autoverkehr auch lediglich beruhigt werden. Vielleicht brauche es dort keine Plusroute.
- Die Bahndammstrecke sollte die Plusroute werden. Auch in der regionalen Anbindung nach Wiesloch könnte diese noch hohe Bedeutung gewinnen.
- Bezüglich des Übergangs zwischen Gaisbergstraße und Rohrbacher Straße: Hier könnte ein Fahrradweg am Bergfriedhof entlang und über den Tunnelkopf zwischen Hasenbühler Weg und Hutzelwaldweg angelegt werden. Dieser sei eventuell steil, umgehe aber die schwierige Ecke an der Shell-Tankstelle.
- Die Plusrouten müssten richtig verteilt werden und zentral liegen. Vielleicht liege die Rohrbacher Straße zu weit östlich und die Plusroute müsste weiter westlich verlaufen. Denkbar wäre auch ein Verlauf durch die Hardtstraße.
- Möglicherweise wären drei Plusrouten notwendig, die dritte als Verbindung zur Regionalroute Richtung Sandhausen.
- Die Anzahl der Radfahrenden sollte im Auge behalten werden. Es brauche keine Plusroute, die nicht genutzt wird.
- Sinnvoll wäre auch eine Abkürzung für die Anbindung von Schwetzingen aus ins Neuenheimer Feld (siehe Foto Wachsstreifen blau an der Schwetzingener Terrasse).



Korridor Hauptbahnhof – Bismarckplatz

Die erste Gruppe stimmt dem Vorschlag von Mobycon zu, die Radschnellverbindung von Mannheim kommend nicht als Plusnetz auszuweisen. Ein Plusnetz sehen sie in der Bergheimer Straße oder Kurfürsten-Anlage besser verortet, da dadurch die Ziele in den Stadtteilen Bergheim und Weststadt besser zu erreichen seien.

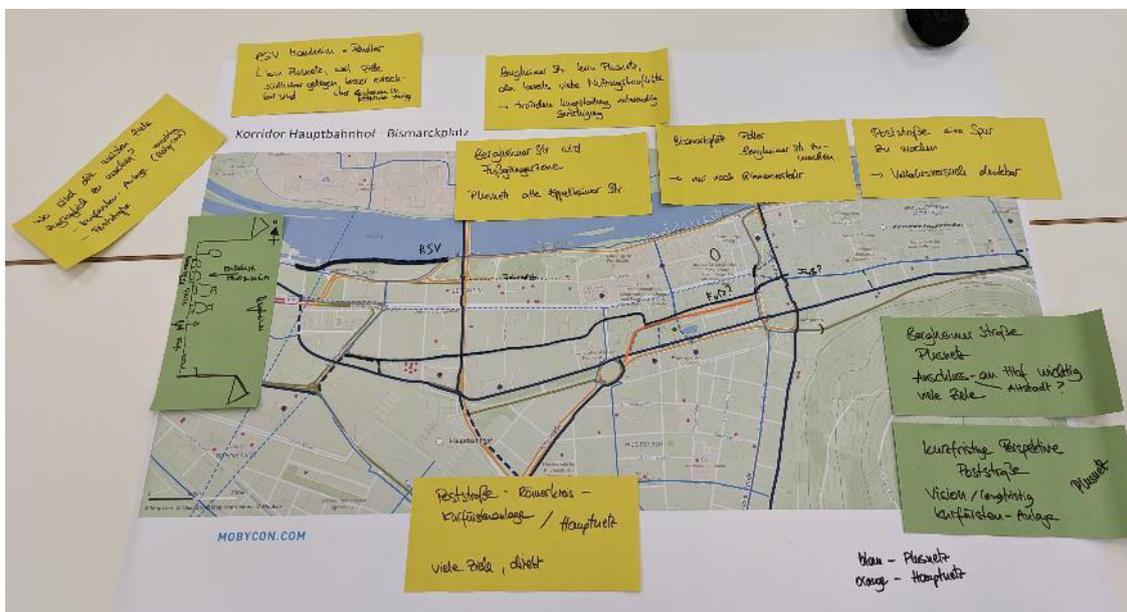
Gefallen findet die erste Gruppe an dem Gedanken, die Bergheimer Straße umzugestalten und zu beruhigen. Demnach würde die Straße nicht als Plusnetz ausgewiesen werden, da es schon viele Nutzungskonflikte gibt. Eine Idee ist, die Bergheimer Straße am Bismarckplatz mit Pollern für den Kfz-Durchgangsverkehr zu schließen, sodass hier nur noch Binnenverkehr fahren würde. Ein weitergehender Gedanke ist, die Bergheimer Straße als Fußgängerzone zu gestalten.



Skizze zu einer verkehrsberuhigten Bergheimer Straße

Diskutiert wird in der Gruppe, wo eine gute Führung des Plusnetzes sein könnte. Es werden zwei Varianten angesprochen: Alte Eppelheimer Straße oder Poststraße – Römerkreis – Kurfürsten-Anlage.

Wenn die Alte Eppelheimer Straße Plusnetz sei, sollte die Poststraße bis zum Römerkreis Hauptnetz werden. Ein Gedanke zur Poststraße ist, in einem Verkehrsversuch die Einfahrt für Kfz von der Rohrbacher Straße aus zu schließen. Eine Herausforderung wird darin gesehen, wie ein guter Anschluss an die Friedrich-Ebert-Anlage für die weitere Verbindung nach Osten aussehen könnte.



Die zweite Gruppe konnte sich dagegen eine Führung des Plusnetzes in der Bergheimer Straße gut vorstellen. Der Anschluss an den Hauptbahnhof sei dabei wichtig und der Anschluss an die Altstadt noch zu klären. Ein weiterer Gedanke war als kurzfristige Perspektive die Poststraße als Plusnetz zu nutzen und als eine langfristige Perspektive/Vision die Kurfürsten-Anlage für das Plusnetz vorzusehen.

Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse

Maik Hauck von der Abteilung Bürgerbeteiligung stellt die wichtigsten Diskussionspunkte zum Korridor Römerstraße / Rohrbacher Straße vor. Zentral sei hier die Frage gewesen, wo die Plusrouten verlaufen. Diskutiert wurden hierzu die Rohrbacher Straße, alternativ Römerstraße, oder noch weiter westlich die Hardtstraße. Es sei außerdem offengeblieben, ob zwei oder drei gut verteilte Plusnetzrouten in Richtung Süden sinnvoll sind. Weiteres Thema sei die Verbindung über den Radschnellweg nach Schwetzingen. Es herrschte Einigkeit über die Identifikation der Gegend Shell-Tankstelle als kritischem Knotenpunkt.

Yvonne Knapstein von team ewen stellt die wichtigsten Punkte vor, die zum Korridor Hauptbahnhof / Bismarckplatz zur Sprache gekommen sind. Hier habe es kein homogenes Stimmungsbild gegeben. So wurde eine Aufnahme der Bergheimer Straße in das Plusnetz befürwortet, ebenso wurde argumentiert, dass eine Beruhigung des Autoverkehrs dort notwendig sei und das Plusnetz weiter südlich zu verorten sei (Alte Eppelheimer Straße/Poststraße/Kurfürsten-Anlage). Eine weitere Herausforderung, die es zu lösen gilt, sei die Verbindung Bismarckplatz – Friedrich-Ebert-Anlage Richtung Osten gewesen. Auch die Kurfürstenanlage wurde als Plusnetzroute vorgeschlagen. Dabei wurde zwischen langfristigen und kurzfristigen Routenverläufen und Lösungen unterschieden.

5 Ausblick und Verabschiedung

Mit Blick auf das weitere Vorgehen erklärt Herr Ensink von Mobycon, dass das Radnetz in Zusammenarbeit mit der Verwaltung weiterbearbeitet werden wird. Dabei werden die Inputs von heute aufgenommen. Er nehme zudem mit, dass das zukünftige Fahrradverkehrsaufkommen auf den unterschiedlichen Strecken unterschiedlich eingeschätzt werde und einen relevanten Faktor für die Entwürfe darstelle. Es sollte keine Plusrouten geben, die dann kaum genutzt werden.

Auf Nachfrage von Yvonne Knapstein, team ewen, weisen die anwesenden Mitglieder des Gemeinderats darauf hin, dass neben dem Gemeinderat auch die Wirkung von Entscheidungen des Oberbürgermeisters sowie des öffentlichen Drucks auf den Gemeinderat nicht zu unterschätzen seien. Es wird betont, wie wichtig es sei, dass alle Vertretungen aus dem Gemeinderat an den Workshops teilnehmen und so die Ergebnisse auch gut in die Diskussionen im Gemeinderat tragen können. Relevant sei zudem auch, wie die Ergebnisse in den Klimamobilitätsplan einfließen werden. Denkbar sei aus Sicht der anwesenden Vertreter aus dem Gemeinderat, Verkehrsversuche durchzuführen, wie zum Beispiel eine zeitweise Sperrung der Bergheimer Straße. Sie schätzen es als politisch voraussichtlich machbar ein. Die Verkehrsversuche könnten dazu dienen, dass Bürgerinnen und Bürger merken, dass Maßnahmen für eine fahrradfreundliche Stadt umsetzbar sind und die Lebensqualität erhöhen. Mit der steigenden Akzeptanz seien dann Schritt für Schritt weitere Maßnahmen politisch tragfähig.

Filip Neuwirth weist auf die nächste Sitzung am 2. Februar 2024 hin. Leider handele es sich bei dem Datum um einen Freitag. Er bittet dies zu entschuldigen, die Terminfindung sei diesmal besonders schwierig gewesen. Er bittet die Teilnehmenden um Rückmeldung, falls ein wichtiger Termin übersehen wurde, der dem Treffen am 2.2. im Wege steht. Die Gemeinderatsvorlage, die für November 2023 angesetzt war, werde verschoben. Diese werde Anfang nächsten Jahres vorgelegt, und mit den Ergebnissen der Online-Beteiligung und den Inputs des zweiten Workshops angereichert.

Bürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain bedankt sich bei den Teilnehmenden für den Workshop. Er äußert den Wunsch, dass erarbeitete Pläne und andere Inhalte im Vorfeld verschickt werden und freut sich auf den nächsten Workshop im Februar.

Radstrategie 2030

Dritter Workshop des Expertenrats

02.02.2024, 17:30 – 20:45 Uhr

Moderation: Yvonne Knapstein, team ewen GbR



Agenda

1	Begrüßung und Einführung	2
2	Konzept Netzplanung	2
3	Maßnahmenkonzept.....	4
4	Austausch zu Korridoren und der Maßnahmenausgestaltung	7
4.1	Lessingstraße (Hauptbahnhof bis Römerstraße)	7
4.2	Ringstraße / Speyerer Straße (Römerkreis bis Montpellierbrücke)	8
4.3	Brückenstraße (Neckarstaden bis Rottmannstraße)	9
4.4	S-Bahnhof Weststadt-Südstadt	10
5	Ausblick und Verabschiedung	11

Anlagen:

1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation des Amts für Mobilität
3. Präsentation des Planungsbüros Mobycon
4. Toolbox Maßnahmenkategorien
5. Korridore mit jeweils 2 Alternativen als Diskussionsgrundlage
6. Ausführungen Variante C S-Bahnhof Weststadt-Südstadt, ADFC

1 Begrüßung und Einführung

Raoul Schmidt-Lamontain, Bürgermeister für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, begrüßt die Mitglieder des Expertenrats zum dritten Workshop. Frau Sauer vom Amt für Mobilität gibt eine kurze inhaltliche Einführung und ordnet ein, an welcher Stelle man mit den Arbeiten zur Radstrategie derzeit steht und welche Dinge noch folgen. Das Ergebnis der Radstrategie werde ein Wunschnetz sein mit der Perspektive, den Radverkehr in Heidelberg zu stärken. Dieses basiere auf spezifischen durch den Expertenrat mitformulierten Kriterien, die diesem Ziel dienen. Das erarbeitete Wunschnetz werde in den Verkehrsentwicklungs-/Klimamobilitätsplan (VEP/KMP) einfließen, es sei aber zu beachten, dass diesem Planwerk andere Kriterien zugrunde liegen, sodass das hier erarbeitete Wunschnetz dort nicht unverändert übernommen werden könne. Die beiden Planwerke VEP/KMP und Radstrategie würden im Anschluss an diesen Workshop durch die Verwaltung abgeglichen und übereinandergelegt. Sie kündigt an, dass es Ende 2./Anfang 3. Quartal 2024 eine weitere Einbindung des Expertenrates geben werde.

Die Moderatorin Yvonne Knapstein von team ewen verortet den heutigen Termin im Gesamtprozess zur Radstrategie 2030 (s. Abbildung 1) und stellt dann die Agenda der Sitzung vor. Zunächst werde der aktuelle Stand des Konzepts zur Netzplanung (im Vorfeld zur Verfügung gestellt) durch das Planungsbüro Mobycon vorgestellt, zu dem Rückfragen gestellt werden können. Im Anschluss erläutert Mobycon die Vorgehensweise zum Maßnahmenkonzept, welches die Lückenkarte und die Toolbox mit den Maßnahmenkategorien beinhaltet (im Vorfeld zur Verfügung gestellt). Danach werde der Einsatz dieser Maßnahmen beispielhaft anhand von vier Verkehrskorridoren vorgestellt und in Kleingruppen diskutiert.

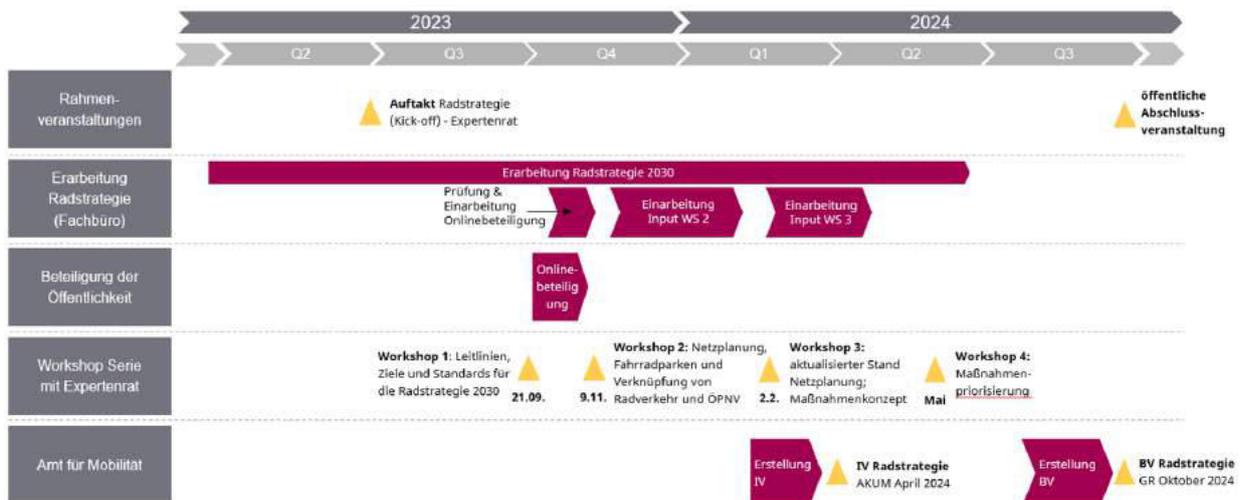


Abbildung 1 Prozess zur Erarbeitung der Radstrategie. Stadt Heidelberg

2 Konzept Netzplanung

Robin van der Griend vom Planungsbüro Mobycon skizziert die Vorgehensweise und stellt den aktuellen Stand der Planungen zu dem Wunschradnetz dar. Über die verschiedenen Workshops sowie die Online-Beteiligung seien viele Beiträge eingegangen, die in das Konzept der Netzplanung aufgenommen wurden. Wichtigster Aspekt der Planungen sei die Kohärenz des Plus- und Hauptnetzes. Im Folgenden stellt er die größten Veränderungen zum letzten Planungsstand vor (s. auch Abbildung 2):

- Aufnahme der Hardtstraße und des Baumschulwegs in das Plusnetz
- allgemeine Verbesserung der Verbindungen in die umliegenden Gebiete z.B. eine Strecke nach Dossenheim über das Gewann Spitzäcker
- Speyerer Straße als Teil des Radnetzes BW nun Teil des Hauptnetzes

Herr van der Griend weist insbesondere darauf hin, dass sich das Plusnetz noch ändern könne (z.B. in Abhängigkeit zum im weiteren Prozess zu ermittelnden Nutzungspotential). Die Karte zeige nur das Plus- und Hauptnetz. Dies bedeute nicht, dass andere Straßen nicht für den Radverkehr geeignet sein sollten. Diese Straßen könnten weiterhin Teil des Nebennetzes sein.

Hinweise aus dem Expertenrat:

- Hauptroute über die neue Radbrücke ins Neuenheimer Feld mit Gneisenaubücke darstellen (Hr. Michelsburg)
- Neuenheimer Feld Richtung Dossenheim: die Parallelverbindung direkt westlich von Gewann Spitzäcker werde stärker genutzt. (Hr. Teufel)
- Grabengasse Friedrich-Ebert-Anlage: Radfahrende werden den Höhenunterschied wahrscheinlich meiden und es wird vorgeschlagen, das Plusnetz via Plöck – Schießtorstraße zu führen (Hr. Teufel)

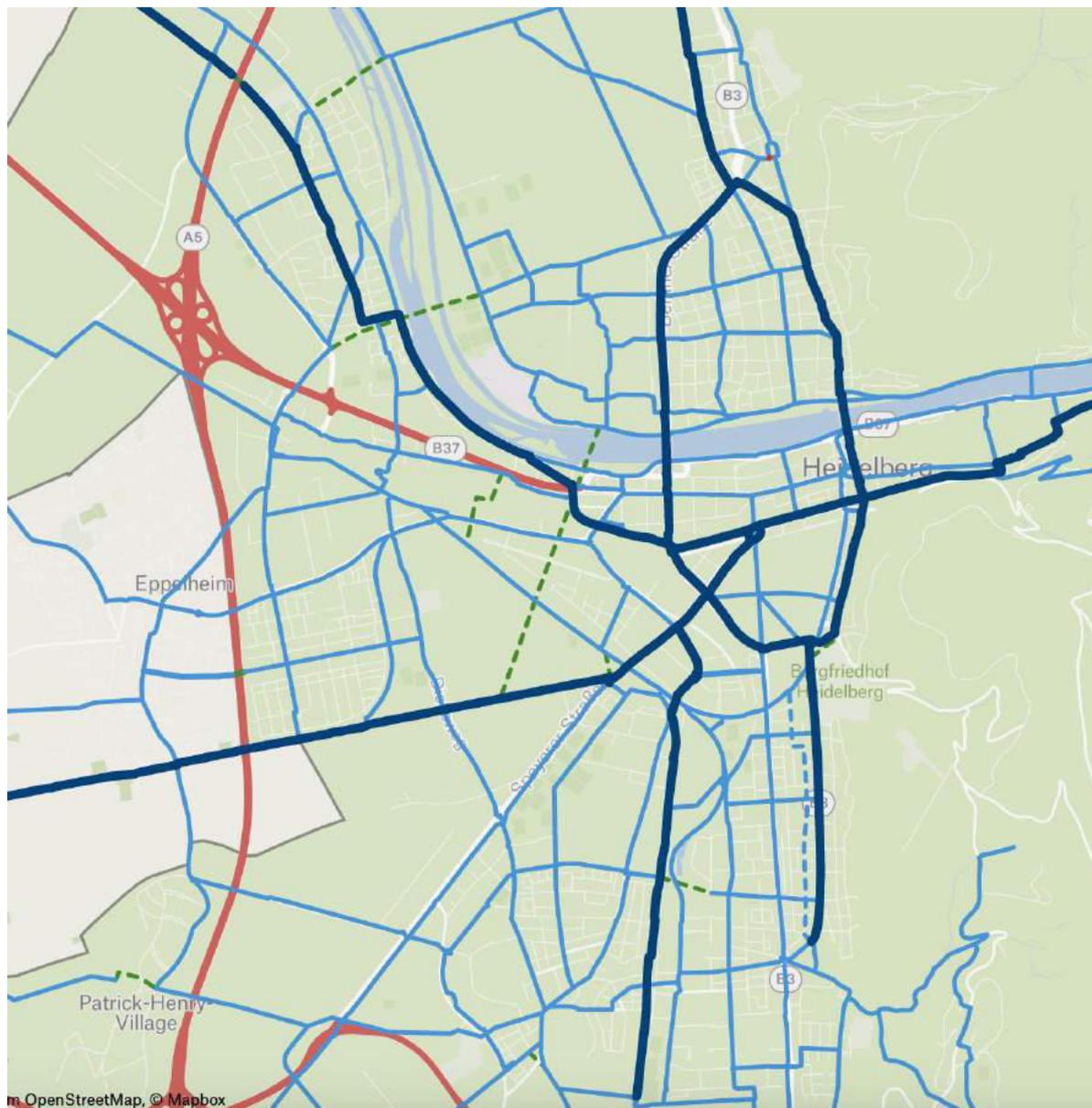


Abbildung 2 Das aktuelle Wunschbild Radnetz. Mobycon, OpenStreetMaps, Mapbox

3 Maßnahmenkonzept

Herr van der Griend erläutert, dass im Abgleich des Zielnetzes mit der Ist-Situation Lücken im Radnetz deutlich werden. Diese sind in der Karte, die im Vorfeld an den Expertenrat versendet wurde, dargestellt. Lücken sind z.B. Strecken ohne Radinfrastruktur oder mit wenig Trennung vom Kfz-Verkehr, ganz neue Verbindungen sowie Knotenpunkte und Überquerungen. Auch Engstellen, bspw. in Form von Strecken, die zu schmal sind oder wenig Trennung zwischen zu Fuß gehenden und Radfahrenden aufweisen, werden auf der Karte angezeigt.

Zur Schließung der Lücken und für den kohärenten Ausbau des Radnetzes wird die Radstrategie konkrete Maßnahmen formulieren. In einer Toolbox sind dazu mehrere Kategorien von Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Toolbox ist damit ein Hilfsmittel, um die identifizierten Lücken im gewünschten Zielnetz zu schließen.

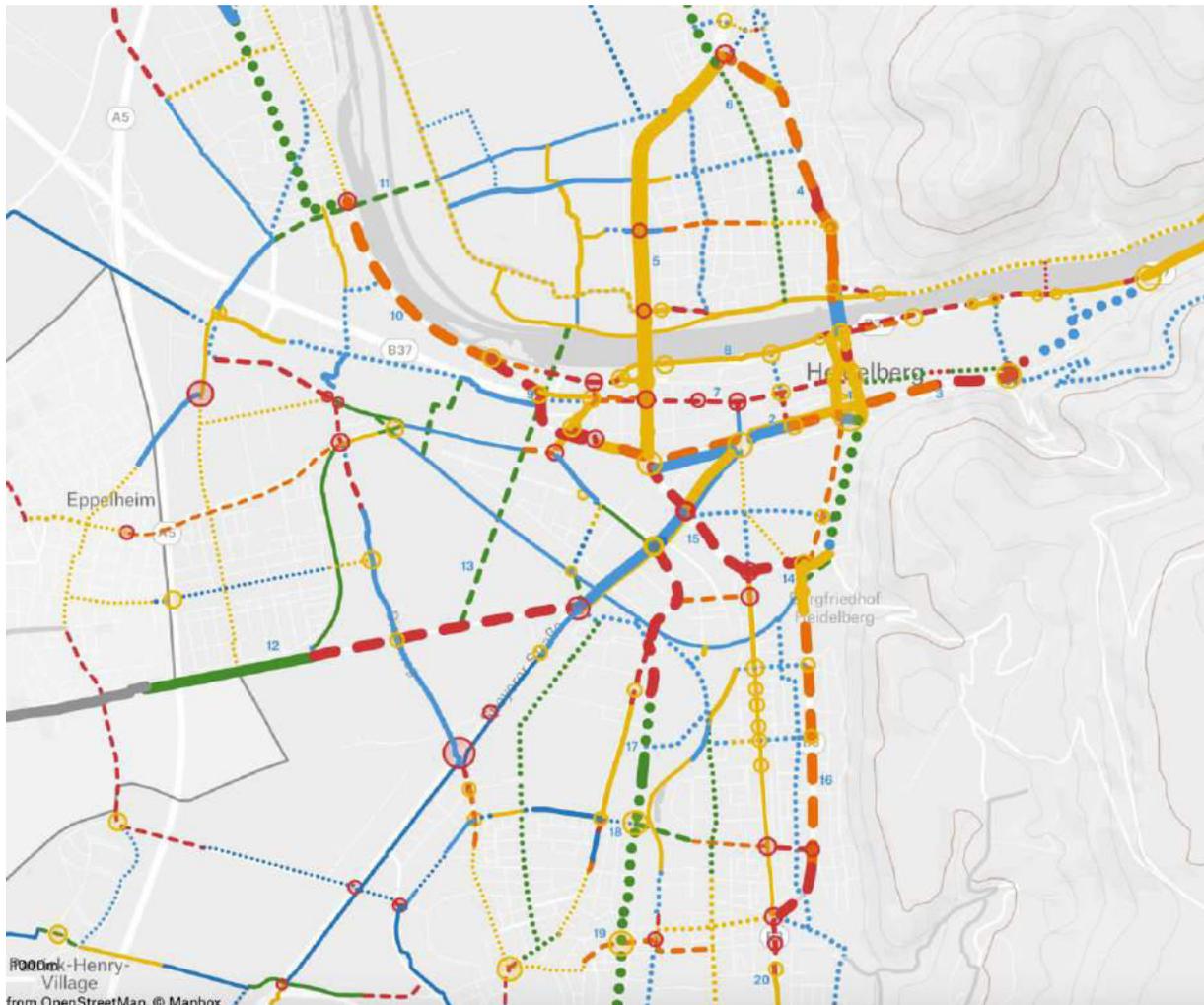


Abbildung 3 Lückenkarte. Für eine Legende s. Anhang 4 "Toolbox Maßnahmenkategorien". Mobycon, OpenStreetMap, Mapbox. Online unter: [Lückenkarte Heidelberg auf felt.com](https://www.felt.com/de/lueckenkarte-heidelberg)

Die Maßnahmenkategorien unterscheiden Maßnahmen an Strecken, an Knotenpunkten und weitere unterstützende Maßnahmen:

Table 1 Maßnahmenkategorien der Toolbox. Mobycon

S: Maßnahmen an Strecken

- S1 Fehlende Radwege (getrennt) bauen an existierenden Straßen
- S2 Verkehrsberuhigung von Straßen/Quartieren
- S3 Neue Radverbindungen z.B. neue Brücke über den Neckar
- S4 Radwege verbreitern, um dem Standard zu entsprechen
- S5 Radverkehr und Fußverkehr trennen
- S6 Fahrradstraßen ausbauen

K: Maßnahmen an Knotenpunkten

- K1 Konflikte reduzieren an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- K2 Durchgehende (getrennte) Radwege ausbauen an Knotenpunkten
- K3 Sichere Überquerungsmöglichkeit hinzufügen
- K4 Aufgepflasterte Fuß- und Radwege an Nebenstraßen
- K5 Wartezeiten/Stopps reduzieren

U: Unterstützende Maßnahmen

- U1 (Mehr) Fahrradparken (Radreisekette, Verknüpfung ÖPNV)
- U2 Einheitliche, selbsterklärende Wegweisung
- U3 Serviceangebote hinzufügen

Fragen und Anmerkungen aus dem Expertenrat zu den Maßnahmenkategorien

Anmerkung aus dem Expertenrat:

In der Toolbox sei davon die Rede, dass Radfahrstreifen prinzipiell zu getrennten Radwegen umzubauen seien. Das sei zu pauschal. Es gebe Fälle, bei denen Radfahrstreifen besser und sehr erfolgreich seien. Teils können getrennte Lösungen besser sein, das müsse aber nicht immer der Fall sein.

Herr van der Griend führt dazu aus, dass die Umfrage im Rahmen der Online-Beteiligung als deutliches Ergebnis hatte, dass Menschen sich bei getrennten Radwegen sicherer fühlen. Dies bestätigen zudem zahlreiche Studien. Daher sähe Mobycon das grundsätzlich als wichtige und richtige Maßnahme. Dennoch gelte es im Einzelfall zu prüfen und die Empfehlung sei nicht grundsätzlich immer auf getrennte Radwege zu setzen.

Getrennte Radwege seien das Mittel der Wahl, und ein wichtiger Indikator, ob eine Stadt fahrradfreundlich ist. Diese würden auch Menschen neu dazu bewegen Fahrrad zu fahren. Das zeigen die Erfahrungen auch aus den Niederlanden. Es brauche eine generelle Umverteilung, dann könne eine Infrastruktur entstehen, die auch Kreuzungen im getrennten Verkehr für alle Verkehrsteilnehmende sicherer macht.

Anmerkung aus dem Expertenrat:

Man habe die letzten 30 Jahre immer auf Radstreifen auf der Fahrbahn gesetzt. Dabei ist der Gedanke, dass an Kreuzungen die objektive Sicherheit bei Radstreifen höher ist, da der Radverkehr früher gesehen werde. Die These war also immer, dass der Radverkehr auf die Straße gehöre, nicht auf den Bordstein. Das schaffe außerdem größere Abbiege-Flexibilität. Innerstädtisch müssen Radfahrende auf die Straße.

Herr Ensink von Mobycon macht deutlich, dass eine erfolgreiche Steigerung des Radverkehrs nicht ohne ein lückenloses, kohärentes Netz funktionieren werde. Aus diesem Grund habe das Schließen der Lücken höchste Priorität und sei wichtiger als beispielsweise die Verbreiterung von Radwegen.

Zusätzlich zu diesem wichtigsten Kriterium stellt er weitere Kriterien vor, die zur Bewertung der Maßnahmen eine Rolle spielen. Aus Sicht der Teilnehmenden ist diese Vorgehensweise und die Kriterienauswahl nachvollziehbar und praktikabel.

(5 Punkte Skala von 1 sehr viel/groß/hoch/günstig bis 5 =sehr wenig/klein/niedrig/ungünstig)

Maßnahme #	Trägt bei zum Lücken-Schluss <i>(wichtigste Kriterium?)</i>	Trägt bei zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	Aufwand der Planung / Dauer der Umsetzung	Möglichkeit für Synergieeffekt mit Maßnahmen Dritter	Vorhandensein einer parallelen Alternative ja/nein	Kosten	Verhältnis Kosten / Potenzial der Nutzung
S1							
S2							

Erläuterung: Beispiel S1, S2 ... = Hier werden Streckenabschnitte benannt, die Lücken im Haupt- und Plusnetz schließen.

Fragen und Anmerkungen aus dem Expertenrat zu Lücken

In der sich anschließenden Diskussion wird deutlich, dass es für den weiteren Prozess wichtig ist zu definieren, was eine Lücke darstellt und was nicht. Einigkeit besteht darin, dass das Schließen von Lücken wichtiger sei als die Umsetzung von Standards (z.B. breitere Radwege).

Frage: Es gebe auch Maßnahmen, welche für andere Verkehrsteilnehmende zu einer verringerten Sicherheit führen. Würden diese dennoch umgesetzt?

Herr Ensink erläutert, dass der Lückenschluss das wichtigste Kriterium sei. Gleichzeitig müssten die Maßnahmen sinnvoll und sicher sein. Hier sei das Ziel, auf Synergien zu achten und diese zu fördern. Maßnahmen, die zu einem unsichereren Verkehr beitragen, seien nicht Teil einer modernen Verkehrsplanung.

Anmerkung: Wenn bei zwei Lücken, eine Lücke im Verhältnis weniger schlecht befahrbar ist, aber viel stärker befahren wird, sollte diese priorisiert werden vor Strecken, die schlechter befahrbar sind, aber kaum genutzt werden.

Herr Van der Griend erläutert, dass dies in dem Kriterium „Verhältnis Kosten / Potenzial der Nutzung“ mit abgebildet sei.

Anmerkung: An der Steubenstraße, Handschuhsheimer Landstraße und Rottmannstraße: Dort sei eine gute Infrastruktur, weiter südlich eher nicht. Warum ist hier eine Lücke eingezeichnet? Einzelne Punkte gebe es hier, die problematisch sind (Brückenstraße, Haltestelle Kussmaulstraße). Abgesehen davon aber sei diese Lücke nicht nachvollziehbar.

Herr van der Griend erläutert, dass aufgrund der Tatsache, dass sich viele Rad fahrende Menschen dort unsicher fühlen, dies vom Fachbüro als eine Lücke gesehen wird. Der Korridor sei nicht als Ganzes lückenlos befahrbar. In einer Priorisierung sollten als erstes die problematischeren Stellen angegangen werden.

Frage: Ist eine gute Beschilderung Teil der Maßnahmen?

Herr Ensink antwortet, dass dies Teil des Auftrags sei. Eindeutigkeit in der Orientierung sei sehr wichtig. Beschilderungen und Markierungen müssen so eindeutig sein, dass eine einfache Orientierung möglich sei, ohne anzuhalten. Hier gebe es unterschiedliche Lösungen - unter anderem durch eine intuitive Radverkehrsführung, die nicht immer auf Schilder angewiesen sei.

4 Austausch zu Korridoren und der Maßnahmenausgestaltung

Herr van der Griend stellt die vier Korridore vor, die heute bearbeitet werden (s. Anlage 5). Zu den Korridoren hat das Fachbüro jeweils 2 Varianten zur Ausgestaltung der Maßnahmen gemacht: eine visionäre und eine konventionelle Variante. Ziel des Austauschs sei es, diese abzuwägen, eine präferierte Variante aus Sicht des Expertenrates zu wählen und die Auswahl zu begründen. Es könne außerdem bei Bedarf jeweils eine eigene Variante erstellt werden.

Die Anwesenden werden in zwei Gruppen aufgeteilt und tauschen sich jeweils zu zwei Korridoren aus. Nach einem Wechsel können die Ergebnisse der jeweils anderen Gruppe ergänzt und kommentiert werden.

4.1 Lessingstraße (Hauptbahnhof bis Römerstraße)

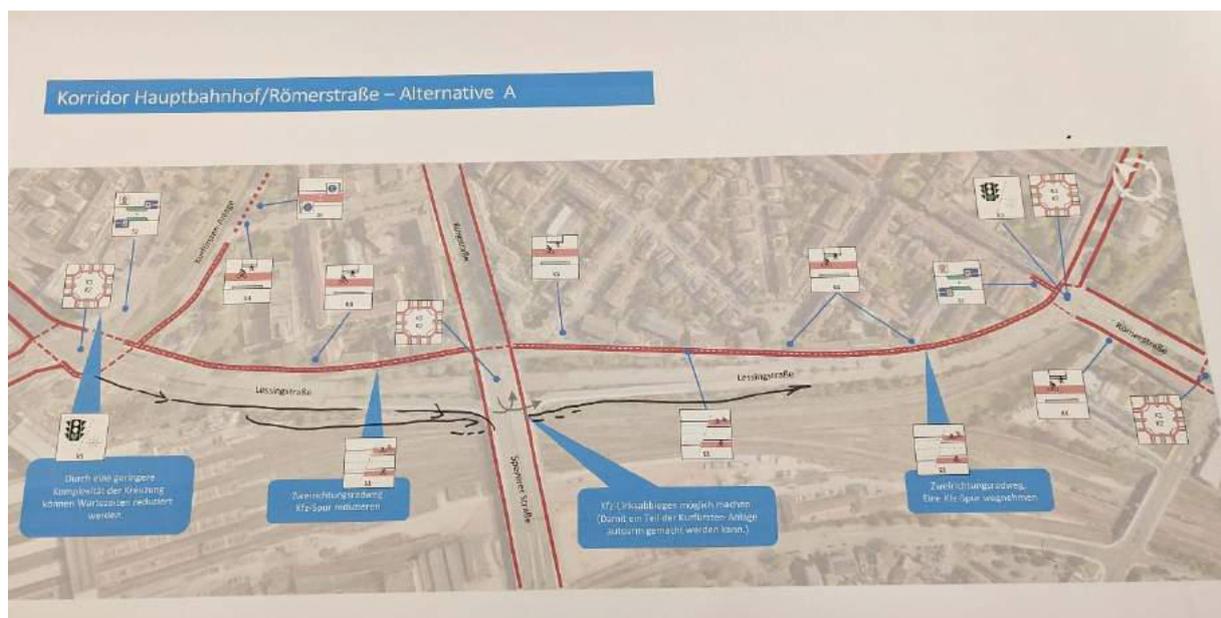


Abbildung 4 Alternative A von Mobycon

Die Variante A mit Einrichtungs-Radwegen wird als sinnvoller erachtet (mehrheitliches Stimmungsbild)

- Routen Hauptbahnhof -> Montpellierbrücke sowie Hauptbahnhof -> Römerstraße Richtung Süden würden sehr umständlich sein, wenn die Lessingstraße doppelt gequert werden müsste (mehrere)
- Eine Unterführung unter der Ringstraße für die Relation Hauptbahnhof -> Römerstraße, die im Bestand existiert, sollte aufrechterhalten werden (mehrere)
- Zur Erreichbarkeit der Weststadt sei am Kreuzungspunkt Lessingstraße/Ringstraße eine Abbiegemöglichkeit für Radfahrende in beide Richtungen wichtig, vor allem aber vom Hauptbahnhof kommend nach links in die Weststadt (mehrere)
- Eine Route über die Fahrbahn der Lessingstraße käme für „furchtlose“ Radfahrende in Betracht, würde sich aber zum Beispiel nicht für Kinder eignen (mehrere)

- Bei einer Auswahl, welche Ost-West-Achse verkehrsberuhigt werden sollte, sei die Bergheimer Straße zu bevorzugen
- Die Kurfürsten-Anlage müsse als Ausweichroute bei Hochwasser für den überörtlichen Verkehr der B37 leistungsfähig bleiben
- Die Vorschläge von Mobycon zu neuen MIV-Abbiegebeziehungen am Kreuzungspunkt Lessingstraße/Ringstraße wurden überwiegend skeptisch bewertet

Für eine Mehrzahl der Teilnehmenden erscheint es als Vision sinnvoll, die Bestandspuren der Kurfürsten-Anlage aufzuteilen: auf einer Seite der motorisierte Individualverkehr (MIV) in beide Fahrtrichtungen, auf der anderen Seite nur Fuß- und Radverkehr, Linienverkehr sowie Anliegerverkehr. Dabei können zwei Varianten mit verschiedenen Vorteilen in Betracht kommen:

- (1) MIV auf Nordseite
Die Südseite sei im Bestand die wichtigere Radroute. Sie ist bereits mit Zweirichtungsradverkehr aufgewiesen, um die Weststadt ohne erforderliche Querung der Stadtbahn Kurfürsten-Anlage an den Hauptbahnhof anzubinden. Die Radverkehrs-Zweirichtungsführung auf der Südseite sollte in jedem Fall erhalten bleiben.
- (2) MIV auf Südseite
Auf der Nordseite fänden städtebauliche Entwicklungen statt, wodurch Synergien erzielt werden können, die Verkehrsräume neu zu gestalten. Bei einer Verlängerung der Verkehrswegeföhrung über den Römerkreis hinaus zum Adenauerplatz könne auch die Schwanenteichanlage vergrößert werden.

4.3 Brückenstraße (Neckarstaden bis Rottmannstraße)



Abbildung 8 Alternative A von Mobycon

Die visionäre Alternative A mit einem Radweg wird für die Brückenstraße aus Sicht des Expertenrates (von beiden Gruppen) als sinnvoller erachtet. In dem Kontext wird darauf verwiesen, dass der aktuelle Weg, den Fahrradfahrende nutzen, kein Radweg, sondern ein Sonderweg sei. Als Zielkonflikte werden hier die Nähe eines Radweges zu den Schienen sowie die Wegnahme von Parkplätzen angesprochen. In der Gruppe wurde ein noch visionärerer Ansatz diskutiert: den MIV aus der

Brückenstraße herauszunehmen, der Außengastronomie mehr Platz zu geben und eine Fußgängerzone 2.0 zu schaffen. Doch dazu müsste auch der Radverkehr aus der Brückenstraße herausgehalten werden. Und darin waren sich alle einig, dass es keine Alternative zu dem Plusnetz durch die Brückenstraße gibt.

Als neue Alternative C wird festgehalten, den Durchgangsverkehr aus der Brückenstraße herauszuhalten.

4.4 S-Bahnhof Weststadt-Südstadt

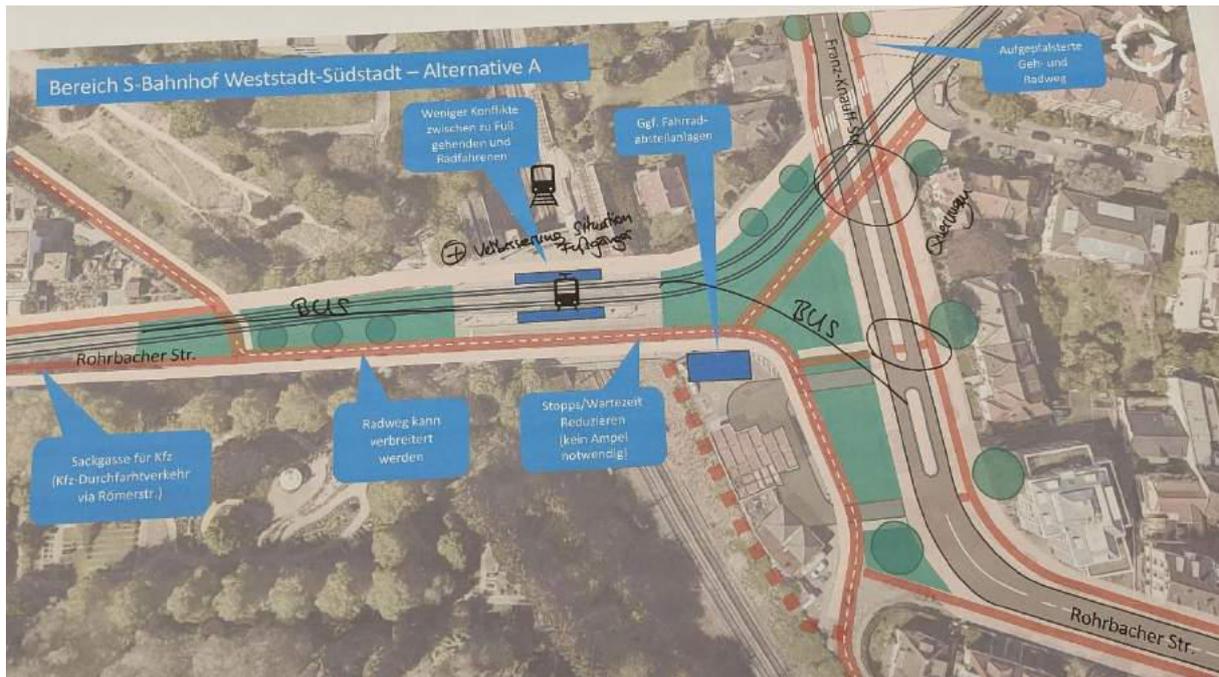


Abbildung 9 Alternative A von Mobycon

Der Expertenrat (beide Gruppen) spricht sich für die visionäre Alternative A für den Bereich S-Bahnhof Weststadt-Südstadt aus. Der 2-Richtungsradweg als auch die verbesserte Situation westlich der Haltestelle wird als sehr positiv bewertet. Die Tankstelle sei in 10 Jahren weg, so die Mitglieder des Expertenrates, und dann habe man an dieser Stelle auch mehr Platz zur Gestaltung des Straßenraumes. Wichtig sei eine Fahrspur für den Bus 29, die auf die Schienen gelegt werden könnte. Auf die Querungen sei nochmals ein Augenmerk zu legen. Eine weiterführende Idee ist die Schließung der Rohrbacher Straße, die zu einer Entlastung Richtung Norden (Brückenstraße) führen könnte. Die Baustellen-Situation könne genutzt werden, um testweise eine solche Schließung umzusetzen.

