

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 0 5 1 / 2 0 2 4 / I V

Datum:
03.04.2024

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Betreff:

**Radstrategie 2030
Werkstattbericht**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	10.04.2024	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	02.05.2024	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Gemeinderat nehmen die Informationen und den aktuellen Planungsstand der Radstrategie 2030 der Stadt Heidelberg zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• keine	
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• keine	
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Mit dieser Vorlage setzt die Verwaltung den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und den Gemeinderat über die zwischenzeitlich erfolgten sowie die weiteren Bearbeitungsschritte der Radstrategie 2030 der Stadt Heidelberg in Kenntnis.
Eine Beschlussvorlage, in welcher die finanziellen Auswirkungen dargestellt werden, wird dem Gemeinderat im späten Herbst 2024 vorgelegt...

Begründung:

Die Radstrategie 2030 ist ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende in Heidelberg. Das Ziel: Den Fahrradverkehr weiter stärken und Verkehrswege in der Stadt und der Region Heidelberg verlagern – insbesondere vom motorisierten Individualverkehr hin zum Fahrrad. Die Ergebnisse der Radstrategie fließen in die Neuaufstellung des Klimamobilitätsplans ein. Anfang März 2023 hat das Amt für Mobilität das niederländische Büro Mobycon mit der fachlichen Ausarbeitung dieser Strategie beauftragt.

Im Folgenden sind die bisher erfolgten Schritte näher beschrieben.

1. Leitlinien für die Radstrategie

Im Rahmen der Ausarbeitung der Radstrategie wurde ermittelt, inwiefern eine Attraktivierung des Radverkehrs zu den existierenden übergeordneten Zielen der Stadt Heidelberg, insbesondere den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDG), beitragen kann. So kann ein gut ausgestaltetes Radverkehrsnetz zu mehr Gesundheitsschutz, Unfallvermeidung, Mobilitätsteilhabe und Lebensqualität beitragen, sowie auch wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen. Eine Verbesserung des Radverkehrs kann außerdem eine positive Auswirkung auf Klima und Umwelt haben, wenn dies zu einem Modal Shift (also der Zunahme des Radverkehrsanteils am Gesamt-Verkehrsaufkommen) und somit der Reduktion von Treibhausgas-Emissionen sowie Luftschadstoffen und Lärmbelastung führt. Die Zuordnung zu den Nachhaltigkeitszielen, auf die die Radstrategie einzahlen kann, ist in der Anlage 01 dargestellt.

2. Standards für die Radstrategie

In den Konzepten des von der Stadtverwaltung mit der Entwicklung der Radstrategie beauftragten Fachbüros wird verstärkt auf die Aspekte Kohärenz und Sicherheit sowie Sicherheitsempfinden geachtet. Hierdurch soll insbesondere die Gruppe der interessierten, aber besorgten (potentiellen) Fahrradfahrenden motiviert werden, mehr Wege mit dem Rad zurückzulegen. Die Realisierung möglichst hoher Fahrgeschwindigkeiten im Radverkehr soll bei der verkehrsplanerischen Abwägung gegenüber den oben erwähnten Kriterien weniger stark priorisiert werden.

Die Radstrategie 2030 wird gemäß den Empfehlungen des Büros unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte weiterentwickelt:

- **Sicherheit:** Radverkehr soll maximal bis zu einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde und bei einer verträglichen Verkehrsbelastung im Mischverkehr geführt werden. Bei höheren zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten soll der Kraftfahrzeug - vom Radverkehr getrennt werden. Eine gute und deutliche Trennung von Rad- und Fußverkehr bedeutet für beide Gruppen mehr Sicherheit und einen höheren Komfort.

- **Netzhierarchie:** Das künftige Heidelberger Radverkehrsnetz soll sich ähnlich wie in europäischen Vorbildstädten wie Amsterdam oder Kopenhagen in drei Stufen gliedern:
 - **Plusnetz:** Besonders wichtige Achsen des Hauptnetzes werden priorisiert und nach höchsten Standards ausgebaut. Der Fokus liegt hier auf dem Komfort. Gleichzeitiges Nebeneinanderfahren und Überholen soll hier überall ohne Einschränkungen möglich sein.
 - **Hauptnetz:** Das Hauptnetz ist ebenfalls mit hohen Standards ausgestattet, wenngleich nicht mit ganz so hohen wie das Plusnetz. Mit einer Maschenweite von maximal 400-500 Metern entsteht eine flächenhaft komfortable und kohärente Radverkehrsinfrastruktur. Nebeneinanderfahren mit höherem Komfort soll hier ermöglicht werden.
 - **Das Nebennetz/Grundnetz** umfasst alle für den Radverkehr nutzbaren Wege. Es ermöglicht Verbindungen von Tür zu Tür. Der Ausbau nach den geltenden Regelwerken muss gegeben sein.
- **Direktheit und Kohärenz:** Radverkehrsverbindungen sollten möglichst direkt und durchgängig geführt werden sowie intuitiv begreifbar und wiedererkennbar ausgestaltet sein. Ein wichtiges Merkmal ist dabei, dass viele Ziele entlang der jeweiligen Route gut zugänglich sind.

Eine Darstellung der Führungsformen des Radverkehrs in Abhängigkeit von Netzhierarchiestufe, zugelassener Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsaufkommen, welche die Grundlage für die weitere Ausarbeitung der Radstrategie bildet, ist der *Anlage 02* zu entnehmen.

3. Beteiligungsprozess und Netzplanung

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden eine Auftaktveranstaltung und drei Workshops mit dem Expertenrat sowie eine dreiwöchige Online-Beteiligung für alle Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Die eingegangenen Beiträge aus den Workshops und der Online-Beteiligung wurden dokumentiert und ausgewertet (Anlage 03). Die Ergebnisse fließen in den Erarbeitungsprozess ein.

Die im Rahmen der Online-Beteiligung durchgeführte Umfrage zu den Zielen und Standards der Radstrategie wurde von 3821 Personen beantwortet und hat die Erwartungen damit deutlich übertroffen. Auf die Frage, was sich verändern müsste, damit mehr Bürgerinnen und Bürger mit dem Rad fahren würden, antworteten die meisten Teilnehmenden mit „wenn es direktere und sicherere Radwege gibt“ und „wenn ich mein Ziel schneller erreichen kann als mit dem Auto, Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“. Außerdem zeigte sich bei den Teilnehmenden eine klare Präferenz für eine Trennung der Verkehrsarten sowie für mehr Verkehrsberuhigung.

Im Rahmen des Kartendialogs wurden insgesamt 2243 Beiträge und 1801 Kommentare abgegeben. Ein Großteil der Beiträge und Kommentare bezog sich auf den derzeitigen Zustand der Infrastruktur und die dort bestehenden Einschränkungen hinsichtlich sicherem oder attraktivem Radfahren. Viele Interaktionen betrafen Situationen, in denen sich Menschen nicht sicher fühlen (circa 36%), die Radführung nicht klar ist (circa 21%), oder in denen es lange Wartezeiten gibt (circa 10%). Etwa 22% der Interaktionen stellen einen direkten Input zur Netzplanung dar. Als Grundlage für die Netzplanung dienten neben den Informationen und Beiträgen aus dem Beteiligungsprozess und weiterem lokalem Wissen auch umfangreiche georeferenzierte Daten des Untersuchungsgebiets. Die quantitative und inhaltliche Auswertung der Online-Beteiligung ist der Anlage 04 zu entnehmen, der aktuelle Netzentwurf für ein idealtypisches Zielnetz befindet sich in der Anlage 05.

Um den Zielzustand zu erreichen, wurde ein Werkzeugkoffer mit Maßnahmen entwickelt, der beim Schließen der identifizierten Lücken als Hilfsmittel dienen soll. Maßnahmenkategorien aus dieser Toolbox können dann kombiniert werden, um Lücken zu schließen und somit einen Bereich sicherer, komfortabler und attraktiver für den Radverkehr zu gestalten. Für jede Maßnahmenkategorie wurde ein Steckbrief entwickelt (*Anlage 06*).

4. weiteres Vorgehen

Derzeit werden die Arbeitsstände der beiden Planwerke Klimamobilitätsplan/Verkehrsentwicklungsplan und Radstrategie 2030 miteinander in Einklang gebracht. Hierfür wird das Zielnetz (idealtypisch) in den Erarbeitungsprozess des Klimamobilitätsplans/Verkehrsentwicklungsplans eingebracht. Es werden Netzelemente identifiziert, die im KMP/VEP verkehrsträger- und fachübergreifend betrachtet werden müssen. Das Zielnetz der Radverkehrsstrategie wird dabei als wichtiges Argument berücksichtigt. Die in Anlage 05 abgebildete Darstellung ist aus diesen Gründen ausdrücklich ein aktueller Entwurfsstand, zu der in Teilen noch Änderungen möglich sein können.

Parallel dazu werden die Maßnahmen für die Umsetzung des Zielnetzes entwickelt und anhand verschiedener Kriterien priorisiert. Das wichtigste Kriterium ist die Tatsache, ob die Maßnahme zur Schließung einer Netzlücke beiträgt; weitere sind der Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Aufwand, Synergieeffekte, Vorhandensein einer parallelen Alternative, Kosten sowie das Verhältnis Kosten/Potenzial. Zur Vollendung der Zusammenarbeit mit dem Expertenrat wird ein weiterer Workshop zur Maßnahmenpriorisierung durchgeführt, der noch genau zu terminieren ist.

Das Gesamtkonzept Radstrategie 2030 soll planmäßig bis Mitte 2024 ausgearbeitet sein und im späten Herbst 2024 in Form einer Beschlussvorlage in den Gemeinderat eingebracht werden (*Anlage 07*). Teil dieser Vorlage werden auch die personellen und finanziellen Auswirkungen sein, welche die Grundlage für die Haushaltsanmeldung 2025/2026 bilden.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist für die Maßnahme nicht vorgesehen.

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:
MO 1	+	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 da - mit zur Reduktion von Treibhausgasen bei.
		Ziel/e:
IM 4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben
		Begründung:
		Weniger Autoverkehr reduziert die Luft- und Lärmemissionen in Heidelberg und ist ein aktiver Beitrag zum Klima- und Immissionsschutz.
2. Kritische Abwägung/ Erläuterungen zu Zielkonflikten:		
Keine		

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Leitlinien für die Radstrategie (Nur digital verfügbar)
02	Standards für die Radstrategie (Nur digital verfügbar)
03	Workshop-Dokumentationen (Nur digital verfügbar)
04	quantitative Ergebnisse der Online-Beteiligung (Nur digital verfügbar)
05	Zielnetz (idealtypisch) (Nur digital verfügbar)
06	Toolbox Maßnahmenkategorien (Nur digital verfügbar)
07	Prozess_Radstrategie2030 (Nur digital verfügbar)