



**RAD
ENTSCHEID
HEIDELBERG**

Pressemitteilung

Radentscheid Heidelberg fordert lebenswerte, kinderfreundliche und klimagerechte Stadt

- Neues Bündnis stellt zehn Forderungen zum Radverkehr vor
- Mehr als 100 Teilnehmende verfolgen Kampagnen-Start des Radentscheids Heidelberg in der Video-Konferenz
- Ab April will das Bündnis Unterschriften sammeln für eine neue Radverkehrspolitik in Heidelberg

Heidelberg, 1. Februar – Neun Monate hatten sie auf diesen Tag hingearbeitet. Am vergangenen Samstag präsentierten die Aktiven des Radentscheids Heidelberg nun ihre zehn Forderungen für eine “lebenswerte, kinderfreundliche und klimagerechte Stadt” erstmals der Öffentlichkeit - und zwar in einer Online-Konferenz. Über 100 Teilnehmende hatten sich in die Zoom-Konferenz oder auf Youtube eingeschaltet um zu erfahren, wie der parteiunabhängige Radentscheid die Stadt fahrradfreundlicher machen will. Ab April soll das Radverkehrs-Programm den Heidelberg:innen zur Unterschrift und im September zur Abstimmung vorgelegt werden.

Stadt soll pro Jahr zehn Kilometer Qualitäts-Radwege bauen

Im Mittelpunkt der Radentscheid-Forderungen steht ein durchgängiges und sicheres Netz für den Alltags-Radverkehr, verbunden mit festen Qualitätskriterien und Ausbauzielen. “Bisher gibt es in Heidelberg kein Gesamtkonzept für den Radverkehr. Als Radentscheid wollen wir dafür sorgen, dass die Stadt Radfahrende endlich als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende wahrnimmt und Maßnahmen schnell umsetzt. Denn Fahrradfahren ist gelebter Klimaschutz”, sagt Friederike Benjes, Vertrauensperson des Bürgerbegehrens. “Wenn sich die Menschen dicht an dicht auf engen Radwegen drängen, während daneben mehrere Spuren für den Autoverkehr reserviert sind, stimmt etwas nicht in unserer Stadt”, ergänzt Dominic Egger, die zweite Vertrauensperson des Radentscheid.

Ab 2022 soll die Stadt demnach jährlich zehn Kilometer Radwege neu bauen oder bestehende Routen auf einen vom Radentscheid geforderten Qualitätsstandard

bringen. Radfahrende würden demnach nicht auf gleichen Wegen geführt wie Menschen, die zu Fuß gehen. Unter anderem sollen Radwege mindestens 2,30 Meter breit sein und im Sicherheitsabstand von 80 Zentimeter zu parkenden Autos verlaufen. Drei der gefährlichsten Kreuzungen möge die Stadt nach dem niederländischen Konzept der „Protected Intersection“ zu geschützten Kreuzungen mit klaren Sichtbeziehungen umbauen, so der Vorschlag des Radentscheids.

Familienfreundliche Fahrradpolitik beginnt mit Parkplätzen vor Kitas für Lastenräder und Anhänger

Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden möchte der Radentscheid zum Maß für die Verkehrsplanung machen. So sollen bis 2025 vor Kindertagesstätten, Kindergärten und Grundschulen Autoparkplätze umgewidmet werden, um Lastenrädern und Anhängern Platz zu bieten. „Viele Familien setzen in Heidelberg auf das Fahrrad. Doch anstatt uns Eltern zu unterstützen, tut die Stadt bisher deutlich zu wenig, um Fahrradfahren mit Kind zu erleichtern“, sagt Dominic Egger, der Vater einer zweijährigen Tochter ist.

Bis 2030 ein verkehrsberuhigter oder autofreier Bereich in jedem Stadtteil

Neben mehr Sicherheit will der Radentscheid auch die Lebensqualität in Heidelberg erhöhen. „Spätestens seit der Corona-Krise ist klar: Menschen brauchen auch in der Stadt Raum für Erholung. Grüne und autofreie Bereiche spielen dabei eine wichtige Rolle. Außerdem zeigen die Beispiele anderer Städte, dass Geschäfte der Neuverteilung des öffentlichen Raumes ihren Umsatz deutlich steigern können. Der Heidelberger Einzelhandel braucht nach Corona den Radentscheid“, sagt Friederike Benjes. Bis zum Jahr 2030 soll daher in jedem Stadtteil mindestens ein verkehrsberuhigter oder autofreier Bereich neu entstehen.

Um das umfangreiche Radverkehrs-Programm auch umsetzen zu können, schlägt der Radentscheid vor, dass die Stadt jährlich 50 Euro pro Einwohner:in investiert. Bisher gibt Heidelberg sechs Euro für den Radverkehr aus, wie eine Studie der Universität Kassel aus dem vergangenen Jahr ergeben hat. Den Autoverkehr subventioniert Heidelberg demnach hingegen mit 240 Euro pro Jahr und Einwohner:in.

Sieben Prozent der Wahlberechtigten in Heidelberg muss der Radentscheid im ersten Schritt zur Unterschrift überzeugen, um der Stadt ein Bürgerbegehren vorzulegen. Im Anschluss prüft die Stadtverwaltung, ob dieses formal gültig ist. Zur Bundestagswahl am 26. September möchte das Bündnis sein Programm dann in einem Bürgerentscheid zur Abstimmung stellen. Diesem könnte der Gemeinderat jedoch zuvorkommen, indem er die Forderungen des Radentscheids selbst beschließt.

Eine Aufzeichnung der Konferenz finden Sie auf [Youtube](#).

Weitere Informationen zum Radentscheid:

- Webseite: www.radentscheid-heidelberg.de
- Twitter: https://twitter.com/Radentscheid_HD
- Instagram: [radentscheid_HD](#)
- Facebook: [Radentscheid Heidelberg](#)
- Telegram-Kanal: https://t.me/Radentscheid_HD
- Newsletter über die Homepage

Pressekontakt:

Dominic Egger

info@radentscheid-heidelberg.de

0176 78627212