

## **Radentscheid-Rede zur Abgabe der Unterschriften**

*Samstag, 7. April 2022*

Larissa Weigel und Dominic Egger, Vertrauenspersonen des Radentscheids

**[Larissa Weigel]**

**Wir können so nicht weitermachen.** (PAUSE) Wir geht es euch, wenn ihr die Nachrichten lest oder hört? Warum tut sich unsere Bundesregierung so schwer, Öl- und Gas-Importe aus Russland zu stoppen und Putin den Geldhahn zuzudrehen? So können wir doch nicht weitermachen! Wir reden schon so lange vom Abschied vom Verbrennerauto, über Klimaschutz, über die Verkehrswende. Und was ist? Wir stecken gerade beim Verkehr immer noch knietief in der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und haben uns – gerade in Deutschland – abhängig gemacht vom Öl der Autokraten und Diktatoren. Von Männern, die nur deswegen mächtig sind, weil sie einen Öl- oder Gashahn kontrollieren. Und auch wir in Heidelberg unterstützen die Machtverhältnisse. Ich wünsche mir, dass der OB oder sonst jemand gesagt, „Liebe Heidelberger\*innen, seid solidarisch, LASST DAS AUTO STEHEN!“

**Wir können so nicht weitermachen.** (PAUSE) Der Weltklimarat IPCC hat in dieser Woche einen Bericht zur Klimakrise veröffentlicht und schafft es nicht einmal mehr in die Nachrichten. UN-Generalsekretär António Guterres nennt den neuen Bericht einen "Katalog der leeren Versprechungen, die uns entschieden auf den Pfad zu einer unbewohnbaren Erde bringen." Mit Blick auf die Menschen in Entscheidungspositionen: "Einige Regierungen und Verantwortliche von Unternehmen sagen das eine und tun das andere. Einfach ausgedrückt: Sie lügen."

**[Dominic Egger]**

**Wir können so nicht weitermachen.** (PAUSE) Das gilt auch für uns in Heidelberg. Unsere Entscheider:innen lügen nicht, aber sie muten uns auch nicht die ganze Wahrheit zu.

**Klimanotstand.** Im Jahr 2019 hat Oberbürgermeister Würzner den Klimanotstand ausgerufen. Drei Jahre später ist der Notstand immer noch nicht in unser Leben getreten. Wir ziehen unseren CO<sub>2</sub>-intensiven Lebensstil wie gehabt durch. Bloß niemandem auf die Füße treten, scheint die Devise. Studien belegen, dass Heidelberg beim kommunalen Klimaschutz weit hinter seinem Anspruch zurückbleibt. Ein Klimanotstand, den im Alltag keiner spürt, ist kein Notstand.

**Spielstraße.** Vor dem Kindergarten meiner Tochter ist eine. Daneben ist eine Grundschule und noch ein Kindergarten. Autos müssen eigentlich Schrittgeschwindigkeit fahren, doch auch hier herrscht

das Recht des Stärkeren. Zwar gilt hier Schrittgeschwindigkeit, doch hält sich kaum eine der Autofahrenden daran. Die parkenden Autos machen meine ohnehin kleine Tochter auf dem Laufrad praktisch unsichtbar. Für mich als Vater ist der Weg in den Kindergarten deshalb ein Spießrutenlauf: Halt! Pass auf! Auto! Spielende Kinder habe ich auf dieser sogenannten Spielstraße noch nicht gesehen. Der Bezirksbeirat Wieblingen versucht seit Jahren, den Autodurchgangsverkehr dort rauszubekommen. Doch die Verwaltung mauert. Gleicher Fall in der Bahnstadt, wo die Verwaltung einen Gemeinderatsbeschluss noch immer nicht umgesetzt hat. Nicht einmal dort, wo unsere Kinder Schutzräume brauchen, ist die Verwaltung bereit, den Autoverkehr rauszunehmen. Dabei hat sie die rechtliche Grundlage dazu.

### **[Larissa Weigel]**

**Heidelberg, die Fahrradstadt.** Heidelberg rühmt sich für den landesweit höchsten Radverkehrsanteil. Ein Drittel ihrer Wege legen die Heidelberger:innen in der Stadt mit dem Rad zurück. Das ist herausragend, ja. Aber zur Wahrheit gehört auch, dass in Heidelberg kein 10-jähriges Kind alleine mit dem Rad, z. B. von Kirchheim nach Neuenheim zur Freundin oder zum Sport fahren würde. Denn Radfahren ist gefährlich und nichts für schwache Nerven. Dafür gibt es Gründe: Die Stadt gibt pro Jahr und Person nur sechs Euro für den Radverkehr aus; für den Autoverkehr sind es 240 Euro. Wir brauchen ein ernsthaftes Budget für den Radverkehr und ausreichend Planungskapazitäten.

2011 hatte Heidelberg laut eigener Angaben 120 Kilometer Radweg. Heute sind es 475 Kilometer. Dann braucht es ja wohl keinen Radentscheid? Zur Wahrheit gehört, dass zu den 475 km auch Gehwege gezählt werden, auf denen Radfahrende toleriert werden. Das ist zwar für Fußgänger:innen und Radfahrende gefährlich, aber dafür haben Autos weiterhin freie Fahrt. Zu den 475 km gehören auch Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben sind, aber so zugestellt auf beiden Seiten, dass für Radfahrende kein Durchkommen ist. Wo Fahrradfahren nicht verboten ist, ist noch lange kein Radweg – und schon gar nicht ein Radweg, auf dem Kinder oder ungeübte Radler\*innen sicher sind.

### **[Dominic Egger]**

Es ist nicht alles schlecht, was Stadtverwaltung, Gemeinderat und IG Rad gemeinsam für Radfahrende erreicht haben. Keinesfalls. Norbert Schön, seit 30 Jahren Radaktivist für den ADFC, könnte erzählen, was sich seither verbessert hat. Wir wissen, dass in der Stadtverwaltung zahlreiche engagierte Menschen arbeiten, die gute Arbeit leisten und mehr erreichen wollen. Ihnen möchten wir sagen: Wir sehen Euch, schätzen Eure Arbeit und möchten Euch den Rücken stärken.

Doch müssen wir ehrlich miteinander sein: Wenn wir wollen, dass alle Menschen, also auch Handbiker:innen, Eltern mit Kindern im Anhänger oder Senior:innen sicher und ohne Stress Fahrrad fahren können, dann müssen wir Radwege anders planen. Wir brauchen einen Neustart bei der städtischen Radverkehrspolitik. Wir brauchen ein Gesamtkonzept, das einen neuen Qualitätsstandard für Radwege definiert: Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden soll dabei im Mittelpunkt stehen. Und natürlich muss das Gesamtpaket auch Mengenziele umfassen und einen klaren Zeitplan, bis wann was passieren soll. Mit unserem Bürgerbegehren legen wir hierfür den Grundstein. Herr Schmidt-Lamontain, Sie teilen diese Vision wie Sie uns bei unserem letzten Zusammentreffen sagten. Dann lassen Sie uns diesen nötigen Neustart nun gemeinsam zügig angehen.

**[Larissa Weigel]**

Der Kern unseres Anliegens sind nicht sichere Kreuzungen, Spielstraßen, Parkplätze, ja noch nicht einmal Radwege. (PAUSE)

Im Kern geht es dem Radentscheid um die Frage: Wie wollen wir leben? (PAUSE)

Ist die Stadt Lebensraum? Wie wollen wir den öffentlichen Raum verteilen und nutzen? Wie muss und KANN dieser Lebensraum aussehen, damit er ein Miteinander fördert, damit wir gesund bleiben und vor der Haustür durchatmen können?

Unsere Stadtgesellschaft ist bereit, diese Fragen neu zu diskutieren und den aktuellen Zustand zu hinterfragen. Denn es gibt kaum mehr Menschen, die mit dem Status quo zufrieden sind – nicht mal mehr Menschen, die nur Auto fahren.

**Wir können so nicht weitermachen.** In den letzten Jahren hat unsere Stadtgesellschaft mit zahlreichen Bürgerbegehren die Kommunalpolitik mitgestaltet, korrigiert, wo Stadtverwaltung und/oder Gemeinderat den Kontakt zur Bevölkerung verloren hatten. An dieser Stelle begrüßen wir ganz herzlich die Aktiven des BAFF - Bürgerbegehren Ankunftszenrum. Ihr habt gezeigt: Wir können etwas verändern, wenn wir es nur selbst in die Hand nehmen. (Applaus)

**[Dominic Egger]**

## **2. Abgeben**

Wir übergeben Ihnen, Herr Schmidt-Lamontain, heute über 10.000 Unterschriften von Menschen, die sich einen Neustart beim Radverkehr wünschen. Unser Auftrag an die Stadt: Haben Sie Mut! Holen Sie raus, was rechtlich möglich ist! Denken Sie groß! Machen Sie Heidelberg noch

lebenswerter, kinderfreundlicher und klimagerecht. Fordern Sie an Personal und Geld ein, was es dazu braucht.

Dass wir nun die Unterschriften übergeben, sehen wir als konstruktiven Schritt. Dazu ist wichtig die Hintergründe zu kennen: Bereits im September hatten wir das nötige Quorum für unser Bürgerbegehren beisammen. Damals machten Sie uns das Angebot, in einer Verhandlungslösung schneller merkbare Verbesserungen für die Radfahrenden in Heidelberg zu erreichen und damit für die Menschen, die uns ihre Unterschrift gegeben haben. Wir haben dies gerne angenommen, weil wir glauben, dass Zusammenarbeit der willigen Akteur:innen den Erfolg bringen wird.

Leider kamen unsere Gespräche sehr bald in Stocken. Nach mehreren Monaten des Stillstands fordern wir nun eine stärkere Verbindlichkeit von Seiten der Stadtverwaltung ein. Wir haben uns fast auf eine gemeinsame Vision geeinigt. Das ist sehr erfreulich. In unseren Gesprächen betonten Sie, Herr Schmidt-Lamontain, immer wieder, dass Sie unsere Vision und unsere Forderungen weitestgehend teilen. Diesem Bekenntnis müssen jetzt ernstzunehmende Verhandlungen folgen, als Basis für einen Grundsatzbeschluss des Gemeinderats. Eine Mehrheit im Gemeinderat hierfür steht. Lassen Sie uns gemeinsam durch diese offene Tür gehen.

Wie geht es jetzt konkret mit den Unterschriften weiter? Voraussichtlich am 3. Juni wird der Gemeinderat über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens abstimmen. Dabei muss er der Empfehlung der Stadtverwaltung folgen. Diese prüft, ob die Unterschriften ausreichen und korrekt sind. Und ob unsere Forderungen den juristischen Kriterien entsprechen. Herr Schmidt-Lamontain, Sie hatten sich bereits öffentlich dazu geäußert. Die Stadtverwaltung geht davon aus, dass das Bürgerbegehren dieser juristischen Prüfung nicht standhalten wird. Der Gemeinderat wird das Begehren also sehr wahrscheinlich für unzulässig erklären.

Formale Fragen sind das eine. Hier geht es jedoch um die viel wichtigere politische Frage: Wird der von uns gewählte Oberbürgermeister, wird der von uns gewählte Gemeinderat, wird die von uns bezahlte Stadtverwaltung endlich ernst nehmen, dass so vielen Heidelberger:innen sagen:

**So können wir beim Radverkehr nicht weitermachen. (PAUSE)**

Wir brauchen mehr Platz und Budget, klare Ausbauziele, Zeitpläne und Prioritäten. Auch hier haben wir verstanden, dass Sie diese Grundsätze teilen. Doch nun müssen den Worten Taten folgen – und zwar bald.

Wir schlagen vor, dass der Gemeinderat in gleicher Sitzung mit der juristischen Bewertung des Bürgerbegehrens einen konstruktiven Beschluss fasst. Mit diesem soll er bei der Stadt einen Grundsatzantrag für ein Radverkehrskonzept in Auftrag geben. Dieser sollte spätestens nach der

Sommerpause in der Gemeinderatssitzung am 13. Oktober beschlossen werden. Wir als Radentscheid stehen bereit, um diesen Grundsatzbeschluss mit der Stadt in strukturierten und zeitlich abgesteckten Verhandlungen auszuarbeiten – in Abstimmung mit der Interessengemeinschaft Rad.

Gemeinderat und Stadtverwaltung haben es nun in der Hand, ob wir zu einem geordneten Miteinander kommen – und nicht die Fehler der Vergangenheit wiederholen, die frühere Bürgerentscheide nötig machten.

**[Larissa Weigel]**

### **3. Appell**

Wir übergeben Ihnen, Herr Schmidt-Lamontain, heute über 10.000 Unterschriften von Menschen, die sich einen Neustart beim Radverkehr wünschen. Unser Auftrag an die Stadt: Haben Sie Mut! Holen Sie alles raus, was rechtlich möglich ist! Denken Sie groß! Knicken Sie nicht ein, wenn lautstark gemeckert wird, alles solle so bleiben, wie es ist. Machen Sie Heidelberg noch lebenswerter, kinderfreundlich und klimagerecht. Und fordern Sie ein, was es an Personal und Geld dazu braucht. Bringen Sie in Heidelberg eine Verkehrswende auf den Weg, die den Namen wirklich verdient. Setzen Sie in Heidelberg einen neuen Standard dafür was Fahrradstadt bedeutet.

Dann haben Sie uns an Ihrer Seite.

*Ansprache Klimabürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain*

**[Larissa Weigel]**

Herr Schmidt-Lamontain, danke für Ihre Worte und dass Sie heute gekommen sind, um die Unterschriften in Empfang zu nehmen.

### **Danke**

Unser herzlicher Dank geht an Penelope Frank und alle Menschen aus unserem Team, der Stadtverwaltung und der Polizei, die diese Rad-Demo möglich gemacht haben. (APPLAUS) Vielen Dank unsere Familien, Freund:innen und Bekannte, an die vielen Menschen, die beim Sammeln der Unterschriften so toll mitgeholfen haben. Ohne Euch hätten wir es nicht geschafft! (APPLAUS) Vielen

Dank an unsere Bündnis-Partner:innen für die Unterstützung. (APPLAUS) Und schließlich vielen Dank an Euch alle, die Ihr heute gekommen seid, um zu zeigen: Die Heidelberger:innen wollen so nicht weitermachen, denn wir haben so viel zu gewinnen! Dankeschön (APPLAUS)

Heidelberg, 9. April

*Es gilt das gesprochene Wort.*