

## **Vision (Larissa Weigel)**

Wir wünschen uns eine menschenfreundliche Stadt.

Eine Stadt mit vielen Grünflächen und Aufenthaltsorten, an denen Menschen sich treffen, zusammensitzen und sich unterhalten, und auf denen Kinder Platz zum Spielen haben.

In dieser Stadt  
fühlen sich Menschen sicher, zuhause und zugehörig.  
Sie nehmen sich wahr und grüßen einander

In unserer Wunschstadt  
kennen und trauen Nachbar:innen einander, und  
bei gutem Wetter findet das Leben auf der Straße statt:  
Kinder spielen draußen, Erwachsene setzen sich zum Lesen auch mal mit Stuhl und Tisch auf  
die Straße und kommen mit vorbeigehenden oder -radelnden Mitmenschen ins Gespräch

Menschen können ihre Einkäufe in ihrem Stadtteil machen – und sie tun es gerne, weil sie dort Bekannte treffen, weil sie die Verkäufer:innen in den Geschäften kennen und weil so Einkaufen mehr ist als nur der Tausch von Ware gegen Geld.

In dieser Stadt  
ist es auch an Hauptverkehrsstraßen so leise, dass eine Unterhaltung funktioniert, ohne sich anzuschreien.  
In unserer Wunschstadt ist die Luft sauber und der Blick aus dem Fenster fällt auf Bäume und Menschen.

Diese Stadt ist eine Stadt der Vielfalt und des Miteinanders,  
keine Schlafstadt, sondern eine Stadt, in der Menschen wirklich leben.

### **...und was hat das nun alles mit dem Fahrrad zu tun?**

Eine urbane Verkehrsstruktur, die sich an den Schwächsten orientiert und eine umfassende und komfortable Kombination von ÖPNV, Carsharing, Fahrrad und Zufußgehen orientiert, investiert in eine lebenswerte, kinderfreundliche und klimagerechte Stadt.  
Der Radentscheid legt seinen Fokus auf das Verkehrsmittel Fahrrad, denn es ist schnell und kostengünstig und vereint viele Vorteile.

### **Wie wird Verkehrsplanung aber aktuell gemacht?**

Bis zum heutigen Tag geht es bei der Städteplanung in erster Linie darum, die Nutzung des Autos so attraktiv und komfortabel wie möglich zu machen.  
Öffentlicher Raum wird dafür asphaltiert und versiegelt, um als Autostraßen oder -parkplätze zu dienen.

An dieser Stelle ein paar Zahlen:

Seit den 50er Jahren ist die Bevölkerung um ca. 30% gewachsen, die Anzahl an PKW ist in Deutschland im gleichen Zeitraum aber um das **60-fache** gestiegen.

Das macht es deutlich: (PAUSE) es fehlt uns an Platz, um in Städten auf das Auto als individuelles Fortbewegungsmittel zu bauen. Es kann nicht jede und jeder ein eigenes Auto vor der Tür stehen haben.

Allein in Heidelberg wird die Bevölkerung bis 2035 um weitere 25.000 Personen anwachsen.  
**(PAUSE/WECHSEL)**

### **(Dominic Egger)**

In den 1970er Jahren haben Menschen erstmals in Frage gestellt, ob das Auto wirklich das beste Verkehrsmittel sei. Nicht nur waren die Straßen verstopft und die Luft schlecht, sondern es gab zunehmend viele Tote und Schwerverletzte – darunter viele Kinder – als Opfer von Kollisionen mit Autos.

Anders als in Holland wurde in Deutschland auf die Situation nicht mit einer relativen Abkehr vom Autoverkehr reagiert, sondern mit technologischen Entwicklungen, z. B. besseren Auto-Sicherheitssystemen. Die Zahl der bundesweit getöteten Autofahrenden ist seitdem beständig gesunken, allein zwischen 2010 und 2019 noch einmal um 17 Prozent. Das ist eine erfreuliche Entwicklung.

Doch beim Radverkehr geht der Trend leider in die falsche Richtung: Bundesweit ist die Zahl der getöteten Radfahrenden von 2010 bis 2019 um 18 Prozent gestiegen.

Immer wieder müssen wir in den Medien von Kindern und Fahrradfahrenden, die von einem rechtsabbiegenden Auto oder LKW erfasst wurden, weil sie schlicht übersehen wurden. Wir fordern deshalb einen Umbau von Kreuzungen nach holländischem Vorbild. Damit machen wir einen richtigen Schritt hin zur "Vision Zero" und damit zu einer Gesellschaft die keine Toten und Schwerverletzten im Verkehr mehr in Kauf nimmt.

### **Notwendige Veränderungen**

Doch nicht nur Verkehrssicherheit ist uns als Radentscheid wichtig. Auch bei der Lösung der Klimakrise spielt das Fahrrad eine herausragende Rolle.

Das Bundesverfassungsgericht hat Ende April bestätigt, dass die bisherigen Klimaschutzmaßnahmen des Staates und damit auch der Kommunen nicht ausreichen. Sie führen dazu, dass sich junge Menschen und alle nachfolgenden in Zukunft deutlich stärker einschränken müssen als wir heute. Dass wir nicht auf Kosten zukünftiger Menschen leben können, hat das Gericht damit klargestellt. Die politischen Entscheider:innen müssen sich beim Klimaschutz nun ernsthaft anstrengen. Ein großer Erfolg!

- **Macht Applaus für die Deutsche Umwelthilfe, Fridays for Future und alle, die das möglich gemacht haben. (PAUSE)**

Auch die Stadt Heidelberg tut trotz ihrer Nachhaltigkeitspreise, trotz des ausgerufenen Klimanotstands und eines Klimaschutzaktionsplans nicht genug, um ihrer Verantwortung gegenüber dem Klimaschutz gerecht zu werden. **Ein Klima-Notstand, den niemand spürt, ist kein Notstand. (PAUSE)**

Die Stadt genießt deutschlandweit den Ruf einer "grünen Stadt". Wenn ich aber durch Bergheim laufe, muss ich lange suchen, bis ich Grün finde, das ich ohne Lärm oder Abgase genießen kann. Auch in Heidelbergs Vorzeige-Stadtteil, der Bahnstadt, hat die Stadt einiges versäumt. Zwar gibt es auf der Promenade Platz für Erholung. Doch wurden Rad- und Fußverkehr so eng zusammengelegt,

dass Eltern Angst haben, dass ihr Kind umgefahren wird – und Radfahrende müssen enorm wachsam sein und sich sorgen, dass Ihnen plötzlich jemand vors Rad läuft. **Infrastruktur, die Fehler verzeiht, sieht anders aus.** (PAUSE)

Dazu kommt, dass die Straßen auch in der Bahnstadt mit legal und falsch geparkten Autos vollstehen. Autos, die im Schnitt nur eine Stunde pro Tag bewegt werden und Fläche verbrauchen, die ansonsten Menschen zur Verfügung stehen könnte. Dabei war die Bahnstadt mal als autoreduzierter Stadtteil angedacht. Wenn selbst neugeplante Stadtteile den bisherigen Status quo abbilden, brauchen wir ein neues Prinzip der Planung: die menschenfreundliche Stadt (PAUSE)

Abgesehen von seinem enormen Flächenverbrauch macht der motorisierte Verkehr 31 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen in Baden-Württemberg aus. Das heißt, **ohne Mobilitätswende kein Klimaschutz.** Und diese kann nur dann gelingen, wenn ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu attraktiven und realistischen Fortbewegungs-Optionen ausgebaut werden. (PAUSE)

Jetzt die gute Nachricht: Am Geld für den Ausbau des Radverkehrs kann es nicht scheitern. Der Bund hat jüngst seine Fördertöpfe noch mal aufgestockt und will bis 2023 1,5 Mrd. Euro an Städte und Gemeinden zur Radverkehrsförderung zahlen. Auch die grünscharze Landesregierung hat im aktuellen Koalitionsvertrag nochmal nachgelegt und unterstützt Kommunen, beim Radverkehr mutiger zu werden. **Die Stadt muss jetzt das Planungspersonal im Rathaus deutlich erhöhen, sonst lässt sie sich viel Geld entgehen. Dann fließen die Millionen eben woanders hin.** (PAUSE)

Bisher gibt Heidelberg laut einer Studie der Uni Kassel von 2020 sechs Euro pro Jahr und Person für den Radverkehr aus, für das Auto sind es 240. (PAUSE) Wenn die Forderungen des Radentscheids umgesetzt werden, kommen wir auf 19-32 Euro pro Jahr und Person, je nach Anteil der Subventionen aus Stuttgart und Berlin. Die Stadt muss jetzt mutig die großen Ziele ins Auge fassen: Verkehrssicherheit, Lebensqualität und Klimaneutralität. (PAUSE/WECHSEL)

### **Vorteile der Mobilitätswende (Anna-Lisa Kaltenbach)**

Was nützt uns der Radentscheid?

Wir kommen den drei großen Zielen Verkehrssicherheit, hohe Lebensqualität und Klimaneutralität näher.

Ganz konkret:

Eine Stadt, die ein Radnetz mit ausreichend breiten, durchgängigen und sicheren Wegen anbietet, bringt auch Kinder und andere unsichere Radler:innen aufs Fahrrad.

Je mehr Menschen auf das platzsparende Rad umsteigen, umso mehr öffentlicher Raum steht für Grün- und Spielflächen, Fußgängerbereiche und öffentliche Aufenthaltsorte zur Verfügung.

Eine Verkehrsstruktur, die auf sicheren Fahrrad- und Fußverkehr setzt und damit die Attraktivität der nicht-motorisierten Fortbewegung stärkt, beschenkt ihre Stadtbevölkerung mit weniger Verkehrslärm und besserer Luftqualität. Sie senkt den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und zeigt sich den nachkommenden Generationen gegenüber verantwortlich.

Durch die umgestaltete Verkehrsstruktur werden Menschen außerdem angeregt, eher in ihrem Nahbereich einzukaufen, anstatt mit dem Auto zum Einkaufszentrum am anderen Ende der Stadt zu fahren.

Das wiederum stärkt den Einzelhandel vor Ort, die Kommunikation und das Zugehörigkeitsgefühl im eigenen Stadtteil.

Das beweisen Beispiele wie Madrid, Barcelona und Wien, in denen der Umsatz des lokalen Einzelhandels in autofreien Zonen gestiegen ist. Für Madrid beispielsweise hat eine Studie der Großbank Banco Bilbao Vizcaya ein Umsatzwachstum von 10 Prozent festgestellt.

Ich könnte noch viel mehr Vorteile aufzählen, aber dann kommen wir heute mit mehr aus Rad.

In Heidelberg sieht es so aus:

Die Heidelberg-Studie 2019 hat herausgestellt, dass sich 59 % der Heidelberger:innen eine stärkere Förderung des Radverkehrs wünschen.

2020 war das Fahrrad innerhalb Heidelbergs mit 40 % das am meisten genutzte Verkehrsmittel.

**Darum möchte ich abschließend um eure Unterschrift und damit eure Unterstützung für den Radentscheid werben.**

Wir vom Radentscheid sind seit Januar 2021 von einer Hand voll Leute auf rund 30 Aktive angewachsen. Unser Bündnis umfasst schon 38 Partner:innen aus Heidelberg, darunter Fridays for Future, der ADFC, der VCD, der BUND und viele mehr.

An dieser Stelle ein großes Dankeschön an:

- Unsere Organisator:innen der Demo, allen voran Penelope und Jonathan, die seit Wochen auf diesen Tag hingearbeitet haben und allen externen Helfer:innen, die uns kurzfristig geholfen haben
- An alle Ordner:innen und unsere Bündnispartner:innen, die uns hier besonders unterstützt haben, u.a. das Café "Del Mundo2 von dem wir den Strom benutzen durften
- An euch alle, dass ihr heute hier seid und mit uns durch die Stadt radelt

Nun aber zu unseren Forderungen des Radentscheids:

Mit unseren acht Forderungen wollen wir die Stadt Heidelberg dazu bringen, ihre Pflicht jetzt wahrzunehmen und die Radverkehrsstruktur in Heidelberg deutlich auszubauen.

Unsere Forderungen sind Bausteine eines ganzheitlichen Radverkehrskonzepts. Im Einzelnen fordern wir:

- Den Ausbau eines durchgängigen und sicheren Netzes für den Alltags-Radverkehr mit breiten, gut asphaltierten Radwegen, die möglichst vom Fuß- und Autoverkehr baulich getrennt sind
- Den Umbau von gefährlichen Kreuzungen nach dem holländischen Modell
- Modellversuche zur grünen Welle fürs Rad
- Regelmäßige Pflege und Räumung der Radwege und Einrichten von Umleitungen an Baustellen auch fürs Rad
- Zusätzliche verkehrsberuhigte Zonen mit Aufenthaltsqualität in jedem Stadtteil
- Förderung der sicheren, sauberen Familien-Mobilität durch Lastenrad-Abstellplätze vor Kitas und Familienberatung

- 8000 sichere Fahrradabstellplätze bis 2030 verteilt in ganz HD
- Transparenz der städtischen Maßnahmen durch halbjährliche Berichtspflicht und Mitwirkungsmöglichkeiten

Mit eurer Unterschrift können wir bei der Stadt ein Bürgerbegehren geltend machen, dass über einen Bürgerentscheid die Stadt verpflichtet, dem Willen der Stadtbevölkerung nach einer lebenswerten, kinderfreundlichen und klimagerechten Stadt nachzukommen.

**Unterschreibt hier und heute an unseren Infoständen. Unterschreiben können alle EU-Bürger:innen ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz in Heidelberg.**

Außerdem könnt ihr eine Unterschriftenliste mitnehmen und sie uns mit 10 Unterschriften an unsere Sammelstellen bringen oder ans Postfach schicken.  
Alle Infos dazu findet ihr auch noch mal auf der Homepage.

Folgt uns außerdem auf Instagram Facebook und Twitter und erzählt allen vom Radentscheid!

Und wenn ihr aktiv in unserer Gruppe mitmachen wollt, schreibt an [mitmachen@radentscheid-heidelberg.de](mailto:mitmachen@radentscheid-heidelberg.de). Dann kann ich euch zu unserem virtuellen wöchentlichen Montagsplenum einladen.  
Alle Infos zu Kontakten und Spenden findet ihr auf unserer Homepage [radentscheid-heidelberg.de](http://radentscheid-heidelberg.de)

(Und jetzt noch mal zurück zu unserer Vision)(Einübung der Demo-Sprüche)

Wir werden gleich auf abgesperrten Straßen mit viel Platz, ohne roten Ampeln, ohne Lärm oder Abgase, sicher und kinderfreundlich durch Heidelberg rollen.

Damit auch alle wissen warum wir das tun, brauche ich nun konkret eure Hilfe. Wir üben ein paar Demo-Sprüche, damit alle mitbekommen, um was es uns heute geht.

Vielen Dank und viel Spaß beim Radeln!  
ENDE