

Vision (Larissa Weigel)

Nous aimerions avoir une ville conviviale.

Une ville avec de nombreux espaces verts et des lieux où les gens peuvent se rencontrer, s'asseoir ensemble et parler,

et où les enfants ont de la place pour jouer.

Dans cette ville

les gens se sentent en sécurité, chez eux et à leur place.

Ils se perçoivent et se saluent

Dans notre ville de rêve

les voisins se connaissent et se font confiance, et par beau temps

Par beau temps, la vie se déroule dans la rue :

Les enfants jouent dehors, les adultes s'assoient dans la rue avec une chaise et une table pour lire, et engagent la conversation avec des concitoyens qui passent par là ou à vélo.

Les gens peuvent faire leurs achats dans leur quartier - et ils aiment le faire parce qu'ils y rencontrent des connaissances, parce qu'ils connaissent les vendeurs dans les magasins et parce que le shopping est plus qu'un simple échange de marchandises contre de l'argent.

Dans cette ville

il est si calme, même sur les routes principales, qu'il est possible de discuter sans se crier dessus.

Dans la ville que nous avons choisie, l'air est pur et la vue par la fenêtre est constituée d'arbres et de personnes.

Cette ville est une ville de diversité et de convivialité,

...pas une ville dortoir, mais une ville où les gens vivent vraiment...

...et qu'est-ce que tout cela a à voir avec les bicyclettes ?

Une structure de transport urbain orientée vers les plus faibles et une combinaison complète et confortable de transports publics, de covoiturage, de vélo et de marche à pied investissent dans une ville vivable, adaptée aux enfants et respectueuse du climat.

La décision sur le cyclisme se concentre sur le vélo comme moyen de transport, car il est rapide et peu coûteux et combine de nombreux avantages.

Mais comment se fait actuellement la planification des transports ?

Aujourd'hui encore, l'urbanisme consiste essentiellement à rendre l'utilisation de la voiture aussi attrayante et confortable que possible.

L'espace public est asphalté et scellé pour servir de routes pour voitures ou de parkings.

A ce stade, quelques chiffres :

Depuis les années 1950, la population a augmenté d'environ 30 %, mais le nombre de voitures en Allemagne a été multiplié par 60 au cours de la même période.

C'est clair : (PAUSE) nous manquons d'espace pour compter sur la voiture comme moyen de transport individuel dans les villes. Tout le monde ne peut pas avoir sa propre voiture garée devant sa porte.

Dans la seule ville de Heidelberg, la population augmentera de 25 000 personnes supplémentaires d'ici 2035. (PAUSE/CHANGE)

(Dominic Egger)

Dans les années 1970, les gens ont commencé à se demander si la voiture était vraiment le meilleur moyen de transport. Non seulement les routes étaient encombrées et l'air mauvais, mais le nombre de morts et de blessés graves - dont de nombreux enfants - victimes de collisions avec des voitures était en augmentation.

Contrairement à la Hollande, la réponse de l'Allemagne à cette situation n'a pas été un abandon relatif des voitures, mais des développements technologiques tels que de meilleurs systèmes de sécurité automobile. Le nombre d'automobilistes tués à l'échelle nationale n'a cessé de diminuer depuis lors, de 17 % supplémentaires rien qu'entre 2010 et 2019. C'est un développement bienvenu.

Mais en ce qui concerne le vélo, la tendance va malheureusement dans le mauvais sens : à l'échelle nationale, le nombre de cyclistes tués a augmenté de 18 % entre 2010 et 2019.

Encore et encore, nous devons lire dans les médias des histoires d'enfants et de cyclistes qui ont été percutés par une voiture ou un camion tournant à droite parce qu'ils ont simplement été oubliés. Nous demandons donc que les carrefours soient reconstruits sur le modèle néerlandais. De cette manière, nous faisons un pas réel vers la "Vision zéro" et donc vers une société qui n'accepte plus les morts et les blessés graves dans la circulation.

Changements nécessaires

Cependant, ce n'est pas seulement la sécurité du trafic qui est importante pour nous en tant que décision cycliste. Le vélo joue également un rôle de premier plan dans la résolution de la crise climatique.

La Cour constitutionnelle fédérale a confirmé fin avril que les mesures de protection du climat prises jusqu'à présent par l'État et donc aussi par les communes ne sont pas suffisantes. Elles conduiront les jeunes et tous ceux qui suivront à l'avenir à devoir se restreindre beaucoup plus que nous ne le faisons aujourd'hui. La Cour a ainsi clairement indiqué que nous ne pouvons pas vivre aux dépens des personnes futures. Les décideurs politiques doivent maintenant faire un effort sérieux pour protéger le climat. Un grand succès !

Applaudissons Deutsche Umwelthilfe, Fridays for Future et tous ceux qui ont rendu ce projet possible. PAUSE]

Même la ville de Heidelberg, malgré ses prix de durabilité, malgré l'urgence climatique déclarée et un plan d'action pour la protection du climat, ne fait pas assez pour assumer sa responsabilité en matière de protection du climat. Une urgence climatique que personne ne ressent n'est pas une urgence. PAUSE]

La ville jouit d'une réputation nationale de "ville verte". Mais lorsque je me promène dans Bergheim, je dois chercher longtemps avant de trouver un espace vert dont je peux profiter sans bruit ni gaz d'échappement.

Dans le quartier phare de Heidelberg, la Bahnstadt, la ville a également fait quelques impasses. Il est vrai qu'il y a de l'espace pour les loisirs sur la promenade. Mais les vélos et les piétons sont si proches les uns des autres que les parents ont peur que leurs enfants soient renversés - et les cyclistes doivent être extrêmement vigilants et craindre que quelqu'un ne se jette soudainement devant leur vélo. Une infrastructure qui pardonne les erreurs est différente. [PAUSE]

En plus de cela, les rues de Bahnstadt sont également remplies de voitures garées légalement et incorrectement. Les voitures qui ne sont déplacées en moyenne qu'une heure par jour et qui consomment de l'espace qui pourrait autrement être disponible pour les personnes. La Bahnstadt était autrefois prévue comme un quartier sans voitures. Si même les quartiers nouvellement planifiés reflètent le statu quo, nous avons besoin d'un nouveau principe de planification : la ville amie des gens (PAUSE).

Outre son énorme consommation d'espace, le trafic motorisé est responsable de 31 % de toutes les émissions de CO2 dans le Bade-Wurtemberg. Cela signifie qu'il ne peut y avoir de protection du climat sans un changement de la mobilité. Et cela ne peut réussir que si les transports publics, le vélo et la marche à pied sont développés pour devenir des options de transport attrayantes et réalistes. (PAUSE)

Maintenant, la bonne nouvelle : l'expansion du cyclisme ne peut pas échouer par manque d'argent. Le gouvernement fédéral a récemment augmenté une nouvelle fois ses pots de financement et souhaite verser 1,5 milliard d'euros aux villes et aux municipalités pour la promotion du vélo d'ici 2023. Dans le cadre de l'accord de coalition actuel, le gouvernement de l'État vert et noir a également intensifié son action et soutient les municipalités pour qu'elles deviennent plus audacieuses en matière de cyclisme. La ville doit maintenant augmenter considérablement le personnel chargé de la planification à l'hôtel de ville, sans quoi elle perdra beaucoup d'argent. Alors les millions iront ailleurs. (PAUSE)

Jusqu'à présent, selon une étude de l'Université de Kassel à partir de 2020, Heidelberg dépense six euros par an et par personne pour le vélo, pour la voiture c'est 240. (PAUSE) Si les demandes de la Radentscheid sont mises en œuvre, on arrive à 19-32 euros par an et par personne, selon la part des subventions de Stuttgart et Berlin. La ville doit maintenant s'atteler à de grands objectifs : Sécurité du trafic, qualité de vie et neutralité climatique. (PAUSE/CHANGE)

Avantages de la rotation de la mobilité (Anna-Lisa Kaltenbach)

Quels sont les avantages du référendum sur la bicyclette ?

Nous nous rapprochons des trois grands objectifs que sont la sécurité routière, une qualité de vie élevée et la neutralité climatique.

En termes concrets :

Une ville qui offre un réseau cyclable avec des pistes suffisamment larges, continues et sûres permet également aux enfants et autres cyclistes peu sûrs de monter à vélo.

Plus les gens adoptent le vélo, qui permet d'économiser de l'espace, plus il y a d'espace public disponible pour les espaces verts et les terrains de jeux, les zones piétonnes et les salons publics.

Une structure de transport qui s'appuie sur la pratique sûre du vélo et de la marche, et qui rend donc les transports non motorisés plus attrayants, offre à sa population urbaine moins de bruit dû au trafic et une meilleure qualité de l'air. Elle réduit les émissions de CO2 et fait preuve de responsabilité envers les générations futures.

La nouvelle structure de transport encourage également les gens à faire leurs achats dans leur quartier plutôt que de se rendre au centre commercial situé à l'autre bout de la ville.

Cela renforce à son tour le commerce local, la communication et le sentiment d'appartenance à son propre quartier.

C'est ce que prouvent des exemples tels que Madrid, Barcelone et Vienne, où les ventes au détail locales ont augmenté dans les zones sans voiture. À Madrid, par exemple, une étude de la grande banque Banco Bilbao Vizcaya a révélé une augmentation de 10 % des ventes.

Je pourrais énumérer de nombreux autres avantages, mais nous en proposerons d'autres à Rad aujourd'hui.

A Heidelberg, ça ressemble à ça :

L'étude 2019 sur Heidelberg a révélé que 59 % des habitants de Heidelberg aimeraient voir davantage de promotion du vélo.

En 2020, le vélo était le mode de transport le plus utilisé à Heidelberg (40 %).

C'est pourquoi je voudrais conclure en vous demandant votre signature et donc votre soutien à la Radentscheid.

Depuis janvier 2021, le Radentscheid est passé d'une poignée de personnes à une trentaine de membres actifs. Notre alliance comprend déjà 38 partenaires de Heidelberg, dont les Vendredis pour l'avenir, l'ADFC, le VCD, le BUND et bien d'autres.

A ce stade, un grand merci à :

Nos organisateurs de la démo, en particulier Penelope et Jonathan, qui travaillent pour ce jour depuis des semaines, et tous les collaborateurs externes qui nous ont aidés au pied levé.

A tous les commissaires et à nos partenaires d'alliance qui nous ont soutenus ici, y compris le Café "Del Mundo2" dont nous avons été autorisés à utiliser l'électricité.

Merci à vous tous d'être ici aujourd'hui et de faire du vélo avec nous dans la ville.

Mais passons maintenant à nos exigences concernant la décision sur le vélo :

Avec nos huit demandes, nous voulons amener la ville de Heidelberg à faire son devoir maintenant et à développer de manière significative la structure cycliste à Heidelberg.

Nos exigences sont les éléments constitutifs d'un concept cycliste holistique. En détail, nous demandons :

L'expansion d'un réseau continu et sûr pour la circulation quotidienne des vélos, avec des pistes cyclables larges et bien asphaltées, qui sont structurellement séparées de la circulation des piétons et des voitures dans la mesure du possible.

la reconstruction des intersections dangereuses selon le modèle néerlandais

Essais de modèles pour une vague verte pour les bicyclettes

Entretien et débroussaillage réguliers des pistes cyclables et mise en place de déviations lors de travaux routiers, également pour les cyclistes.

Des zones supplémentaires à circulation réduite avec une qualité d'agrément dans chaque partie de la ville.

Promouvoir une mobilité familiale sûre et propre en prévoyant des places de stationnement pour les vélos devant les crèches et les centres de conseil familial.

8000 places de stationnement sécurisées pour les vélos dans tout le district de Dublin d'ici 2030.

Transparence des mesures prises par la ville grâce à des obligations de rapport semestriel et à des possibilités de participation.

Avec votre signature, nous pouvons soumettre une pétition citoyenne à la ville qui oblige la ville à se conformer à la volonté de la population de la ville pour une ville vivable, respectueuse des enfants et du climat.

Signez ici et maintenant à nos stands d'information. Tous les citoyens européens âgés de plus de 16 ans et ayant leur résidence principale à Heidelberg peuvent signer.

Vous pouvez également prendre avec vous une liste de signatures et l'apporter avec 10 signatures à nos points de collecte ou l'envoyer à notre boîte postale.

Vous pouvez trouver toutes les informations sur la page d'accueil.

Suivez-nous sur Instagram, Facebook et Twitter et parlez à tout le monde de la décision concernant le vélo !

Et si vous voulez participer activement à notre groupe, écrivez à mitmachen@radentscheid-heidelberg.de. Je pourrai alors vous inviter à notre plénière virtuelle hebdomadaire du lundi.

Toutes les informations concernant les contacts et les dons se trouvent sur notre page d'accueil radentscheid-heidelberg.de.

(Et maintenant, revenons à notre vision) (Pratique des slogans de la démo)

Nous roulerons à travers Heidelberg sur des rues fermées avec beaucoup d'espace, sans feux rouges, sans bruit ni gaz d'échappement, sûres et adaptées aux enfants.

Pour que tout le monde sache pourquoi nous faisons ça, j'ai besoin de votre aide. Nous allons répéter quelques slogans de démonstration pour que tout le monde sache de quoi il s'agit aujourd'hui.

Merci beaucoup et amusez-vous bien à faire du vélo !