



Heidelberg Radstrategie

Workshop AP2





AP 1 Bestandsaufnahme

(Rückblick)

Holistische Betrachtung



Beurteilung von 5 Planungsprinzipien:





Sicherheit

- Perspektive von Kindern, Senior*innen und Menschen mit körperlichen Behinderungen
- Trennung
- Querungsmöglichkeiten





Sicherheit

- Perspektive von Kindern, Senior*innen und Menschen mit körperlichen Behinderungen
 - Trennung
 - Querungsmöglichkeiten
 - Knotenpunkte





Direktheit

- Natürliche Barrieren:
 - z.B. Neckar
- Geplante Barrieren:
 - Straßenbahn
 - Mehrspuriger Autoverkehr





Direktheit

- Neustrukturierung direkter Radverkehrsverbindungen (im Vergleich zu MIV-Verbindungen)
- Verkehrsberuhigte Zonen





Kohärenz

- Radführung
- Nicht immer klar, wie man weiter radeln soll





Kohärenz

- Radführung
 - Nicht immer klar, wie man weiter radeln soll
 - Oder verschwindet ganz





Komfort und Attraktivität

- Fahrerlebnis: Gute Beispiele, aber auch Möglichkeiten zur Verbesserung





Komfort und Attraktivität

- Stellenweise zu schmale Radwege
 - Überholen oder Ausweichen nicht möglich



Wegweisungssysteme

- Beschilderung nach FGSV-Standard
- Eher zufällig statt eindeutig platziert
- Links / Rechts / Oben / Unter

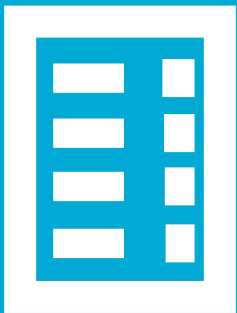




Fahrradabstellanlagen

- Radreisekette
 - 'Door-to-door'
- Verknüpfung ÖPNV
 - Angebot auch an kleineren Umsteigepunkten?





AP 2 Standards

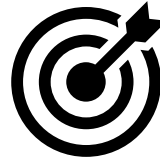
Schwerpunkte der Standards und Maßnahmen



Hardware

z.B.:

- Radwege
- Verkehrsberuhigte Zonen
- Beschilderung
- Abstellanlagen



Software

z.B.:

- MIV-Netz
- Wartezeiten (inkl. Steuerung LSA)
- Zugang zu Fahrrädern (inkl. Kinder- und Lastenräder)
- Räumarbeiten Winterdienst



Orgware

z.B.:

- Unterstützung durch Schulen und Universitäten
- Verknüpfung ÖPNV (z.B. mit Tickets)
- Angebot an Arbeitgebervorteilen (z.B. [Hjemjobbhem](#))

Existierende Standards



Best Practices

Erkenntnisse von anderswo

Holistische Betrachtung

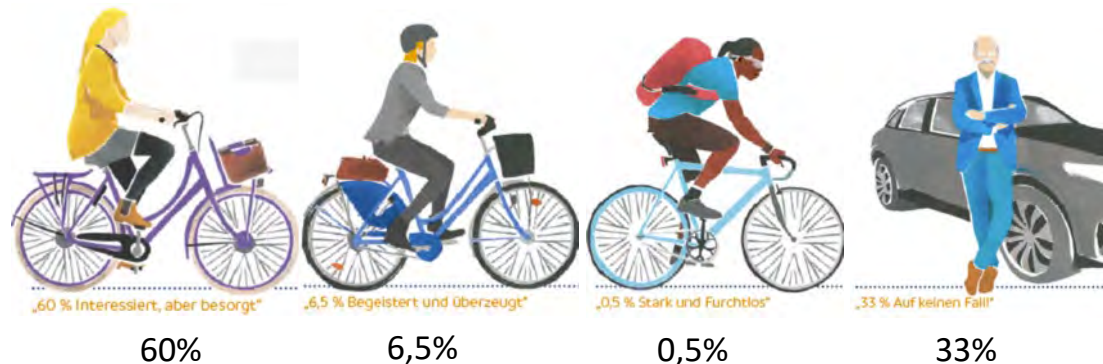


Beurteilung von 5 Planungsprinzipien:



Sicherheit

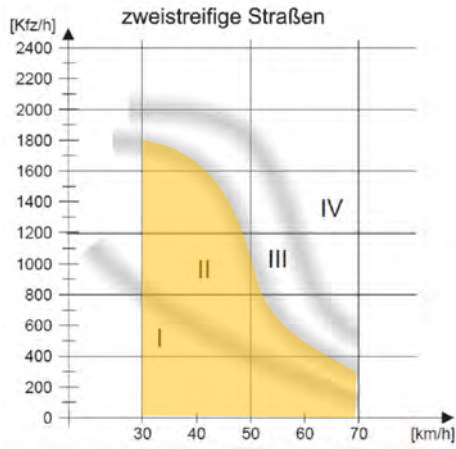
Objektiv und subjektiv



Trennen oder Mischen



ERA:



- I: Mischverkehr
- II: Schutzstreifen oder Kombination Mischverkehr/Schutzstreifen und Gehweg „Radfahrer frei“/Radweg ohne Benutzungspflicht
- III/IV: Radfahrstreifen/Radweg/Gemeinsamer Geh- und Radweg



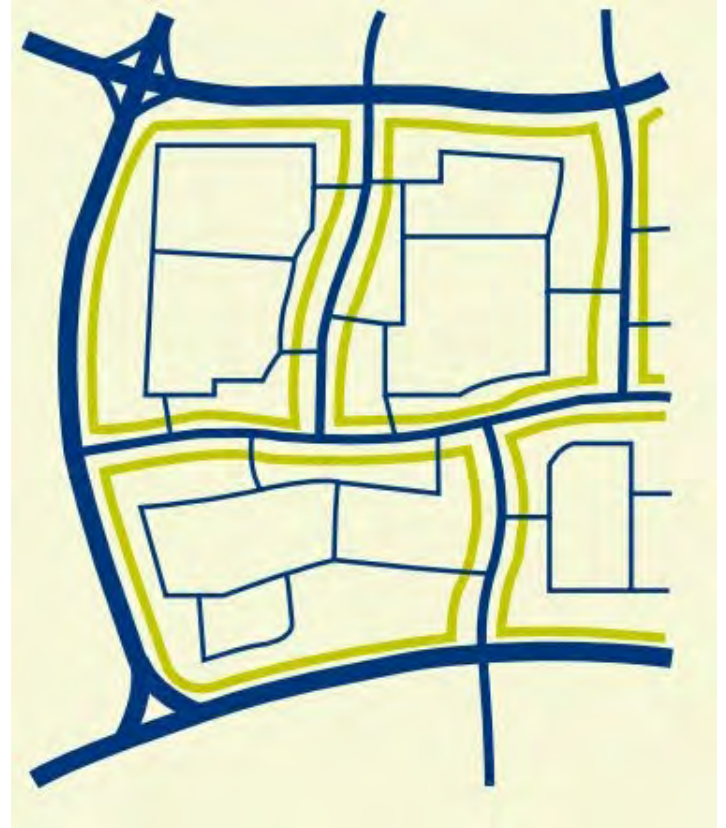
Mischen möglich



Trennen erforderlich



Kategorisierung von Straßen nach Funktion



Radnetz – Direktheit und Kohärenz

A Short History of Traffic Engineering

Vor 1920

In industrialised cities:

Before 1920: the compact city

Walking and cycling are the dominant modes of transport. Public transport has an important role in getting people from A to B.

1920-1950

1920 - 1950

Walking, cycling and public transport are still the most common modes of travel. The car appears in the city and has to adapt to the built up structure.

Ab 1950

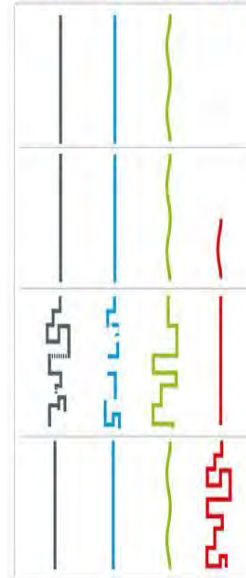
From 1950: the car-oriented city

The car is prioritized in planning. Every other mode of transport is subordinated to the car and has to adapt.

Planung für nachhaltige Mobilität

Planning for the livable city

In order to achieve a livable environment the sustainable modes of transport need to be prioritised.



48%

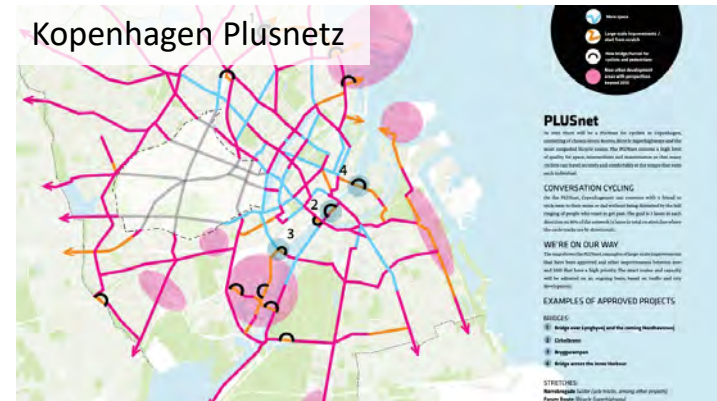
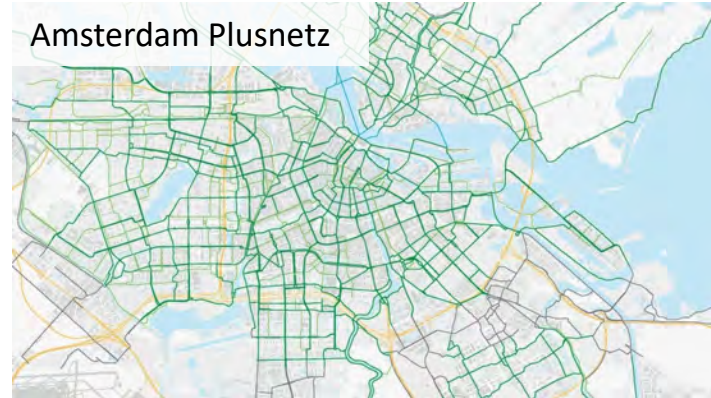
Aufgebrochenes Radnetz

Auch Eingriffe im MIV-Netz erforderlich

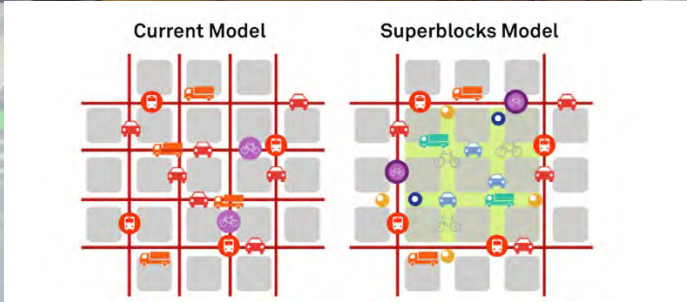


Radnetz – Direktheit und Kohärenz

3 Hierarchiestufen	
Nebennetz / Grundnetz	Von zu Hause bis zum Ziel-Reisen möglich machen
Hauptnetz	Kohärentes stadtweites Radnetz
Plusnetz	Höchster Standard auf priorisierten Abschnitten des Hauptnetzes




BARCELONA SUPERBLOCKS




MODALE FILTER







Sichere und
Attraktive
Wohngebiete




Sichere und
Attraktive
Wohngebiete



Sichere und
Attraktive
Wohngebiete



Sichere und
Attraktive
Wohngebiete

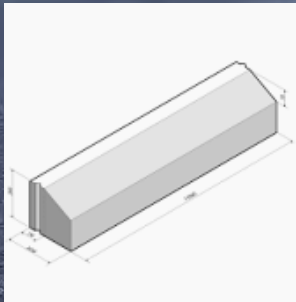


Sichere und
Attraktive
Wohngebiete

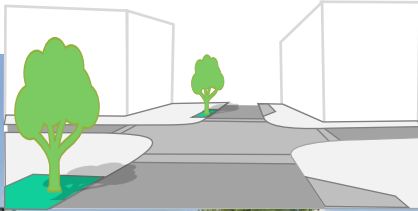
Komfort und Attraktivität



KOMFORT UND ATTRAKTIVITÄT



Knotenpunkte



Picture: Google

Zwei Wohnstraßen

Tempo 30 mit Radfahren auf der Fahrbahn

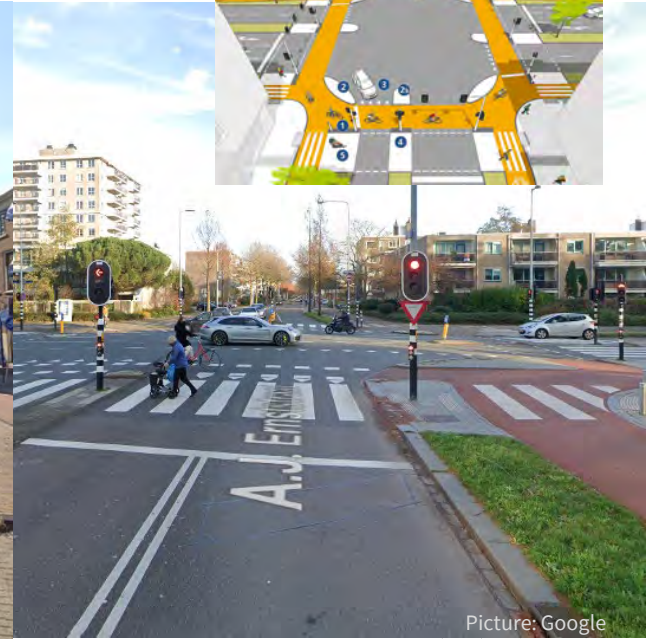
MOBYCON.COM



Picture: Google

Wohnstraße und Hauptverkehrsstraße

Durchgehender Fuß- und Radweg

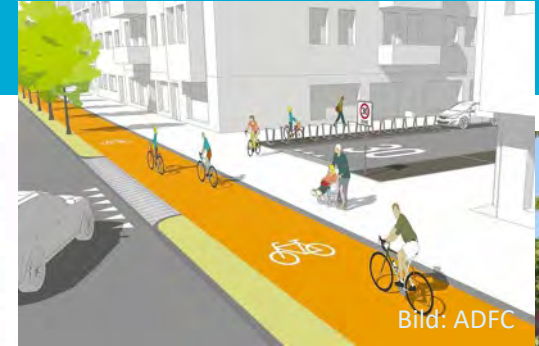


Picture: Google

Zwei Hauptverkehrsstraßen

z. B. geschützte Kreuzung, Kreisverkehr

Kohärenz



Kohärenz



Bild: Google



Google

Bild: Google



Bild: ADFC

Aufgepflasterte und gehobene Gehweg und Radweg

Kohärenz



Bild: Google



Die Radführung ist
auch ohne Schilder
eindeutig

Bild: Google

Kohärenz



Wegweisung

An eindeutig festgelegter Stelle und im Blickfeld des Radfahrenden

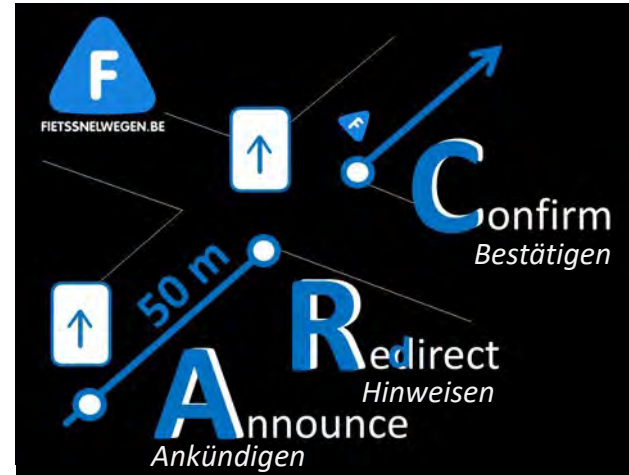


Bild: Cyclehighways



Abstellanlagen

Platz und Qualität



Abstellanlagen

Verknüpfung mit ÖPNV



Abstellanlagen

Vorhandenen Raum umfunktionieren



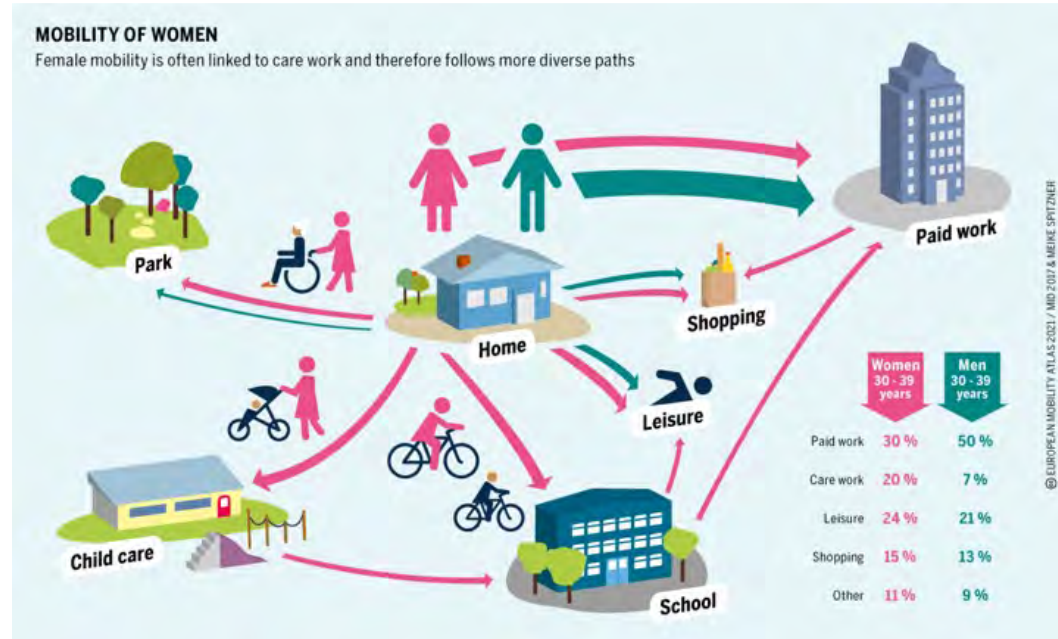


AP 3 Radnetz

Holistische Betrachtung

Fahrradfreundliches Heidelberg:

Kurze Wege von A nach B → und auch nach C und D



Source: EUMA2021 Mobility of Women; picture: Heinrich-Böll-Stiftung

Holistische Betrachtung

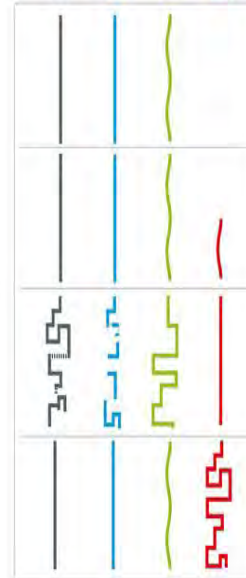


Schematische Darstellung Radreisekette ohne/mit ÖPV © Mobycon

Radnetz – Direktheit und Kohärenz

A Short History of Traffic Engineering

	In industrialised cities:
Vor 1920	<p>Before 1920: the compact city Walking and cycling are the dominant modes of transport. Public transport has an important role in getting people from A to B.</p>
1920-1950	<p>1920 - 1950 Walking, cycling and public transport are still the most common modes of travel. The car appears in the city and has to adapt to the built up structure.</p>
Ab 1950	<p>From 1950: the car-oriented city The car is prioritised in planning. Every other mode of transport is subordinated to the car and has to adapt.</p>
Planung für nachhaltige Mobilität	<p>Planning for the livable city In order to achieve a livable environment the sustainable modes of transport need to be prioritised.</p>



*Aufgebrochenes
Radnetz*

*Auch Eingriffe im MIV-
Netz erforderlich*

Entwicklung des Radnetzes

3 Hierarchiestufen

Nebennetz / Grundnetz

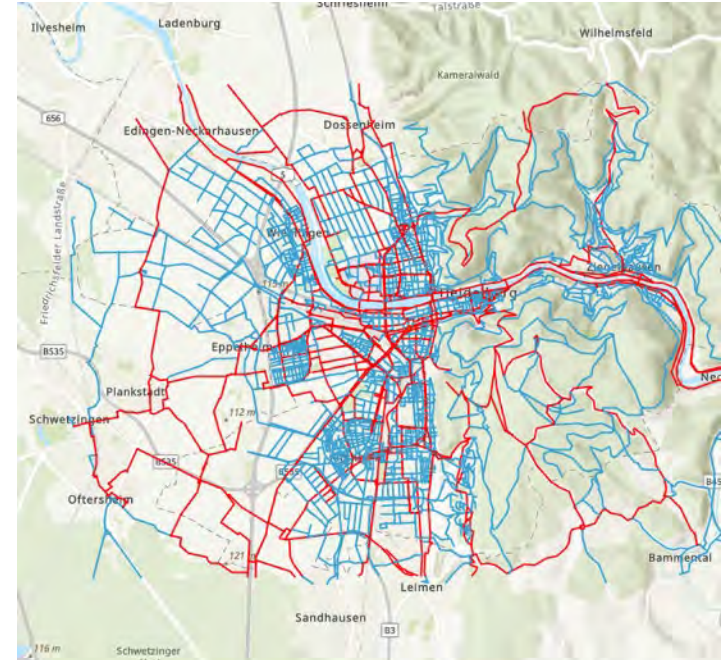
Von zu Hause bis zum Ziel-
Reisen möglich machen

Hauptnetz

Kohärentes stadtweites
Radnetz

Plusnetz

Höchster Standard auf
priorisierten Abschnitten des
Hauptnetzes





MOBYCON

DELFT | ZWOLLE | 'S-HERTOGENBOSCH | BERLIN (D) | OTTAWA (CA) | DURHAM (USA)

MOBYCON.NL | MOBYCON.COM