



**Stadt Heidenheim**

Stadtentwicklung, Städtebauliche  
Planung und Umwelt

## **Radverkehrsentwicklungskonzept Stadt Heidenheim**

(ENTWURF, Stand November 2014)

## **Radverkehrsentwicklungskonzept Stadt Heidenheim**

### **Inhalt**

1. Leitbild und Ziele	S. 2
2. Handlungsfeld Infrastruktur Fahren (Radverkehrsnetz) (10 Bausteine)	S. 6
3. Handlungsfeld Infrastruktur Service (Parken, Wegweisung, etc.) (6 Bausteine)	S. 9
4. Handlungsfeld Verkehrssicherheit (6 Bausteine)	S. 15
5. Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung (5 Bausteine)	S. 18
6. Handlungsfeld Radtourismus und Freizeitradverkehr (6 Bausteine)	S. 21
7. Beschluss, Kontrolle und Fortschreibung (3 Bausteine)	S. 23

## 1. Leitbild und Ziele

Die Förderung des Radverkehrs kommt allen Menschen zugute, auch denen, die überwiegend das Auto nutzen oder zu Fuß gehen. Denn der Radverkehr ist als umweltfreundlicher Verkehr weder mit Lärm noch mit sonstigen schädlichen Emissionen verbunden. Sein Flächenbedarf ist gering. Zusammen mit dem ÖPNV und dem Fußverkehr bietet er die Möglichkeit, insbesondere die Innenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr und damit vom Stau sowie von Schadstoffen und Lärm zu entlasten. Nicht zuletzt aus diesem Grund werden Städte, Gemeinden und Regionen mit hohen Radverkehrsanteilen meistens als besonders lebendig und lebenswert bewertet. Zudem ist der Radverkehr ein Wirtschaftsfaktor, der immer mehr an Bedeutung gewinnt (der Gesamtumsatz inklusive Radzubehör liegt in Deutschland derzeit bei ca. 5 Mrd. Euro pro Jahr).

Der Radverkehr bedient außerdem gesamtgesellschaftliche Ziele wie z. B. Klimaschutz und Energieeinsparung und leistet einen wichtigen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung, indem er den Menschen die Möglichkeit bietet, ausreichend Bewegung in ihre Alltagswege zu integrieren.

Vom Kfz-Verkehr erzeugte Luftverschmutzung und Lärm verursachen erhebliche Gesundheitsrisiken. Die Schadstoffemissionen im Bereich Feinstaub und Stickoxid sind trotz verschärfter Abgasbestimmungen im Verkehrsbereich sowie trotz Luftreinhalteplan nicht wie erwartet zurückgegangen. Vor diesem Hintergrund kann das Fahrrad durch geringere Flächeninanspruchnahme, niedrigere Schadstoffemissionen und weniger Lärm einen großen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und Gesundheit leisten.

Für diejenigen, die das Fahrrad im Alltag und in der Freizeit nutzen, bietet das Rad weitere Stärken: Es garantiert eine bezahlbare Mobilität, kann auf Entfernungen bis sechs Kilometer sogar das schnellere Verkehrsmittel sein und fördert darüber hinaus die Gesundheit.

Um die verschiedenen Potenziale des Radverkehrs im Alltagsverkehr stärker zu aktivieren und zu vernetzen, gilt heute das Leitbild „Radverkehr als System“. Infrastruktur, Service und Dienstleistung sowie Kommunikation werden deshalb seitens des Bundes und des Landes Baden-Württemberg gleichberechtigt angesehen und gefördert.

Die Stadtverwaltung hat in den letzten Jahren kontinuierlich an der Verbesserung der Radwegeverbindungen gearbeitet und durch umfassende Radwegeausbaumaßnahmen für die Vervollständigung des Netzes gesorgt. Es gilt nun, die noch bestehenden Lücken im Netz zu schließen und den Radverkehr somit noch attraktiver zu machen.

Ebenso wichtig ist die Vernetzung der Verkehrsträger. Das Radfahren muss bequem in einer Wegekette nutz- und kombinierbar sein. Nur so können sich Verkehrsteilnehmer für das jeweils beste Verkehrsmittel entscheiden. Hier sind die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs als Verknüpfungspunkte mit dem Radverkehr ein zentraler Ansatz (Bike & Ride-Station).

Radfahren in Heidenheim soll sicher sein. Die Verkehrssicherheit hat großen Einfluss auf die Radnutzung und eine Steigerung des Radfahranteils. Durch den gezielten Ausbau der Radinfrastruktur wird sich die objektive Verkehrssicherheit für Radfahrer erhöhen. Zusätzlich soll durch Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen die subjektive Unsicherheit der Radfahrer abgebaut und für gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr geworben werden.

Wichtigste Ziele bilden deshalb die **Erhöhung der Sicherheit** der Radfahrer, insbesondere der Kinder und Jugendlichen (mithilfe von Schulradwegplänen), Schaffung eines **fahrradfreundlichen Klimas** sowie die **Vervollständigung des Radwegenetzes** durch Lückenschlüsse und eine **Vernetzung der Verkehrsträger**, um eine **Steigerung des Radverkehrsanteils** zu ermöglichen.

Das Radverkehrsentwicklungskonzept führt alle vorhandenen Planungen zusammen. Es soll als Leitlinie für die nächsten Jahre dienen und angesichts begrenzter Ressourcen Prioritäten setzen. Fünf Handlungsfelder von Infrastruktur über Service bis hin zu Kommunikation dienen der Gliederung des Konzepts und beinhalten Bausteine bzw. Projekte.

Das zugrundeliegende Leitbild orientiert sich am Nationalen Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung aus dem Jahre 2012. Den Kern bildet die **Steigerung des Radverkehrsanteils**.

Grundlagen bilden neben den technischen Regelwerken wie den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) die bestehenden örtlichen (Radwege-)Planungen, der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung, die Radwegeplanung des Landes Baden-Württemberg sowie der Radwegeplan des Landkreises von 2009.

Die Ergebnisse der Fokus-Gruppe „Rad-/Fußgängerverkehr ÖPNV“ des *werkSTADT*-Prozesses der vergangenen zwei Jahre sind ein wichtiger Meilenstein und bilden Grundlagen für Bausteine des Radverkehrsentwicklungsplans. Unter anderem sind hier das Anlegen neuer Fahrradwege auf der Fahrbahn als Radfahrstreifen, das Öffnen von Einbahnstraßen und positive Marketingmaßnahmen zu nennen. Zudem bilden Standortvorschläge für Radabstellplätze des VCD und ADFC eine wichtige Grundlage für das Parkkonzept Innenstadt.

Die Radwegeplanung der Stadt Heidenheim soll fortgeschrieben und aktualisiert werden. Ziel ist ein flächendeckendes Radwegenetz sowie die entsprechende flankierende Infrastruktur. Das Radverkehrsentwicklungskonzept beinhaltet neben den baulichen, investiven Maßnahmen zusätzlich Bausteine zur Radverkehrsförderung wie Aktionen, Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit, bessere Abstimmung der Beteiligten und Einbeziehung von Multiplikatoren wie Unternehmen und Verbände bzw. den Fahrradhandel.

Eine regelmäßige Beobachtung der Situation des Radverkehrs ist wichtig, um die Maßnahmen der Radverkehrsförderung bei Bedarf anpassen zu können und ggf. die Effektivität des Mitteleinsatzes überprüfen zu können. Zur kontinuierlichen Kontrolle dienen die Handlungsfelder sowie die einzelnen Bausteine. Transparenz wird durch die Kostendarstellung und eine entsprechende Priorisierung regelmäßig ermöglicht (Haushalts-Anmeldungen, Gemeinderat, Technik- und Umweltausschuss).

Eine finanzielle Ausstattung der Radverkehrsförderung zur Umsetzung aller Bausteine / Maßnahmen gleichzeitig ist nicht gegeben. Es stehen für Fahrradinfrastruktur zusätzlich zu den großen, den Straßenbau begleitenden Maßnahmen derzeit 40.000,- € pro Jahr zur Verfügung. Zum einen sollen deshalb jährliche Prioritäten gebildet werden, zum anderen sollen nach Möglichkeit Fördermittel des Landes Baden-Württemberg und des Bundes für entsprechende Maßnahmen beantragt werden. Eine Steigerung der Ausgaben für den Fahrradverkehr wird angestrebt.

Voraussetzung für Fördergelder seitens des Landes und des Bundes für entsprechende radverkehrsunterstützende Maßnahmen ist ein **Radverkehrskonzept, welches auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils ausgerichtet ist**. Dieser Ausrichtung folgt das Leitbild des vorliegenden Radverkehrsentwicklungskonzeptes.

Die Erarbeitung eines zukunftsfähigen Handlungskonzeptes für den Radverkehr setzt eine fundierte Erfassung des IST-Zustandes voraus. Auf der Basis solider Erkenntnisse zum aktuellen Mobilitätsgeschehen können die weiteren Entwicklungen des Verkehrs, dessen Auswirkungen z. B. auf die Wohn-, Umfeld- und Umweltqualität, die Mobilitäts- und Erreichbarkeitsbedingungen sowie vor allem auf die Verkehrssicherheit und -qualität, aber auch die Wirkungen von Maßnahmen hinreichend sicher abgeschätzt und bewertet werden.

Im Rahmen der zweiten Wirkungskontrolle des Landes Baden-Württemberg zum Radverkehr werden deshalb Ende 2014 / 2015 Erhebungen durchgeführt. Bereits 2009 hat die Stadt Heidenheim an dieser Untersuchung teilgenommen (s. u.). Unter anderem werden seitens des Landes vergleichend Daten zum Unfallgeschehen und Fahrraddiebstahl erhoben, Gespräche mit Akteuren vor Ort, Befahrungen und Ortsbesichtigungen, Radverkehrszählungen und telefonische Einwohnerbefragungen durchgeführt. Es entstehen der Stadt Heidenheim bei dieser zweiten Wirkungskontrolle keine Kosten.

Auf die Beauftragung einer eigenständigen Haushaltsbefragung (Kosten ca. 20.000,-- €) wurde deshalb verzichtet. Mit Ergebnissen durch die Wirkungskontrolle kann Anfang 2015 gerechnet werden. Gleichwohl wird eine Wirkungskontrolle als eigenständiger Baustein 7.3 unter dem Handlungsfeld „7. Beschluss, Kontrolle und Fortschreibung“ aufgenommen. Im Rahmen einer Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sollten die entsprechenden aktualisierten Daten erhoben werden, speziell auch die Daten zum „Modal Split“, um eine Erhöhung des Radverkehrsanteils nachweisen zu können.

### **Ergebnisse der Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg aus dem Jahr 2009 für Heidenheim**

Bei der Wirkungskontrolle 2009 wurde im Vergleich zu den anderen Mittelstädten ein erhöhter Radverkehrsanteil festgestellt. Auffällig hierbei war ein Anteil von fast 20 % über 60-jährigen, aber nur ein vergleichsweise geringer Anteil (ebenfalls knapp 20 %) von Kindern und Jugendlichen. Die Unfälle der Radfahrerbeteiligung in Heidenheim lagen im Vergleich zu den anderen Mittelstädten im unteren Bereich.

Im Rahmen der Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg im Jahr 2009 wurden vor allem die nicht ausreichenden Breiten der Radverkehrsanlagen und fehlende Sicherheitstreifen sowie häufige Belagsmängel kritisiert. Letztere werden seither Zug um Zug behoben, insbesondere durch den Ersatz von Pflaster durch Asphalt. Lange Wartezeiten, freie Rechtsabbieger und ungünstige Sichtverhältnisse wurden bei den Knoten festgestellt. Demgegenüber sind die konsequenten Roteinfärbungen der Radfahrerfurten sowie der Standard für die Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen im positiven Sinne erwähnenswert.

Während Heidenheim bei der Anzahl der Abstellplätze in der Innenstadt vergleichsweise gut abschneidet, liegt im Handlungsfeld Bike & Ride und in der Qualität der Abstellplätze noch Handlungspotenzial. Zu den bestehenden 61 überdachten Abstellplätzen kamen 2011 am Bahnhof zehn Fahrradboxen hinzu. Diese sind seither dauervermietet.

Auf den Nachholbedarf in den Themenfeldern „Öffentlichkeitsarbeit“ und „Serviceleistungen für den Radverkehr“ wird mit entsprechenden Bausteinen im aktuellen Radverkehrsentwicklungskonzept reagiert. Die generelle Fahrradmitnahmemöglichkeit im schienengebundenen Personennahverkehr und die zeitlich eingeschränkte Mitnahme in Bussen wurden positiv erwähnt. Die Kritik an einer gefühlt hohen Fahrraddiebstahlquote konnte 2009 anhand der erhobenen Werte nicht bestätigt werden, sie war im Vergleich zu den anderen Mittelstädten eher niedrig. Gleichwohl darf das Thema sicheres Abstellen der Fahrräder nicht vernachlässigt werden.

Empfohlen wurde 2009, die schon vor allem im Innenstadtbereich sichtbaren Verbesserungen der Infrastruktur durch die neuen Standards auf den wichtigen Verbindungen des Radverkehrs konsequent fortzusetzen. Gleichzeitig sollte der Bahnhofsbereich besondere Berücksichtigung finden, explizit unter dem Stichwort Bike & Ride-Station.

## **Fazit:**

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist ausbaufähig. Das Land Baden-Württemberg propagiert aktuell landesweit 20 % Radverkehrsanteil. In Heidenheim sollen deshalb die Handlungsfelder und die einzelnen Bausteine dazu beitragen, dass der Radverkehr attraktiver wird und der Radverkehrsanteil zunimmt und 15 % erreicht. Den 2009 im Rahmen der Wirkungskontrolle ausgesprochenen Handlungsempfehlungen soll gefolgt werden.

Die Stadt Heidenheim möchte mit der Umsetzung des Radverkehrsentwicklungskonzeptes unter dem Leitbild „**Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr auf 15 %**“ folgende Ziele erreichen:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer**  
(Senkung der Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung)
- **Ausbau und Vervollständigung des Radverkehrsnetzes**  
(Schaffung eines durchgängig nutzbaren, attraktiven Radverkehrswegenetzes)
- **Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas**  
(Radfahrer aller Generationen sollen sich als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sicher und akzeptiert fühlen. Neben Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Pressearbeit sind auch viele Partner außerhalb der Verwaltung gefragt, die in ihrem Umfeld dafür sorgen, dass das Fahrrad zu einem ebenso sicheren wie selbstverständlichen Alltagsverkehrsmittel wird.)
- **Vernetzung der Verkehrsträger**  
(Radfahren muss bequem in einer Wegeketten nutz- und kombinierbar sein, um eine optimale Vernetzung der Verkehrsträger erhalten zu können. So können sich die Verkehrsteilnehmer für das jeweils beste Verkehrsmittel entscheiden. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bieten sich als Verknüpfungspunkte mit dem Radverkehr besonders an, als sogenannte Mobilitätsdrehscheiben.)

Im Folgenden sind nun diese Ziele in entsprechende Handlungsfelder gegliedert. Entsprechende Bausteine / Maßnahmen sind den einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet. Sie dienen der Umsetzung der Ziele und sollen im Rahmen der Haushaltsplanungen priorisiert werden. Als Umsetzungszeitraum werden die folgenden Jahre in Abhängigkeit von den verfügbaren Haushaltsmitteln anvisiert. Das Radverkehrsentwicklungskonzept ist als Prozessarbeit konzipiert. Es können bei Bedarf neue Bausteine aufgenommen oder nach Abschluss entsprechende Bausteine herausgenommen werden. Der aktuelle Stand des Konzeptes soll über den Internetauftritt der Stadt Heidenheim jederzeit abrufbar sein.

## **Anmerkung:**

Das vorliegende Konzept wird bewusst Radverkehrsentwicklungskonzept genannt und nicht –plan. Es wird damit angedeutet, dass es umfassender Maßnahmen und Aktionen bedarf, um die oben genannten Ziele zu erreichen. Einzelne Pläne sind als Anlage angefügt, jedoch sind die unterschiedlichen, ausschlaggebenden Maßnahmen („Bausteine“) nicht in einem Plan darstellbar. Durch das mehrere Handlungsfelder umfassende Konzept ist eine breite Basis für eine Entwicklungsmöglichkeit des Radverkehrs in den nächsten 15 bis 20 Jahren gegeben. Es zeigt Wege und Maßnahmenansätze auf, es soll kein abschließendes Werk, kein abgeschlossener Plan sein. Gerade bei den jährlichen Haushaltsberatungen kann es durch neue Bausteine bzw. prioritär zu behandelnde Maßnahmen erweitert werden. Es muss deshalb sichergestellt werden, dass das jeweils aktuelle Konzept jederzeit über das Internet einsehbar bzw. abrufbar ist.

## 2. Handlungsfeld Infrastruktur Fahren

Das bestehende gesamtstädtische Radwegenetz bildet die Grundlage für weitere Radverkehrsplanungen. Es besteht aus Stadtteilverbindungen, hauptstraßenbegleitenden Trassen, überörtlichen Verbindungswegen und den Freizeitradwegen. Attraktive Radwegeverbindungen gibt es nicht nur auf baulichen Radwegen. Durch die Netzelemente Tempo-30-Zone, Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, geöffnete Einbahnstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche werden ebenfalls sichere Trassen angeboten.

Das Radverkehrsnetz soll für alle Verkehrsteilnehmer begreifbar, komfortabel und sicher sein. Das vorhandene Radverkehrsnetz soll deshalb schrittweise verbessert werden, dazu gehören in erster Linie das Schließen von Netzlücken und die alltagstaugliche Anbindung der einzelnen Stadt- und Ortsteile und Teilorte (wie z. B. Mittelrain, Oggenhausen, Großkuchen). Die bestehenden Radwegeverbindungen zu den Nachbarorten Bolheim, Herbrechtingen, Nattheim, Steinheim, Königsbronn und Söhnstetten sind bereits mit witterungsfestem Belag versehen. Daneben sollen bauliche Verbesserungen entlang vorhandener Radwege sowie das Lösen von konkreten Konfliktpunkten erfolgen.

An den Hauptverkehrsverbindungen (z. B. entlang der Bundesstraßen) ist eine gute Radinfrastruktur notwendig und gehört zur Grundausrüstung. Im nachgeordneten Verkehrsnetz sind weniger bauliche, als vielmehr verkehrsrechtliche Maßnahmen sinnvoll.

Den Knotenpunkten gilt erhöhte Aufmerksamkeit, da Radfahrer hier durch abbiegenden Kfz-Verkehr besonders gefährdet sind. Durch klare, einheitliche Führung und deutliche Markierung (vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellflächen) wird der Radfahrer sicher über die Kreuzung geführt und gleichzeitig für den Kfz-Fahrer gut sichtbar.

Um die Nutzung durch Alltagsradler zu fördern, ist bei jedweder Witterung komfortables und zügiges Radfahren zu gewährleisten. Voraussetzung ist ein guter Unterhalt der Radwege. Mangelhafte Oberflächen schränken die Nutzung sehr ein und stellen gleichzeitig Gefahrenstellen dar. Radwege sollten deshalb regelmäßig kontrolliert, gereinigt und im Winter geräumt werden.

<b>Baustein Nr. 2.1</b>	<b>Beseitigung von Netzlücken</b>
Nutzen	Durch das Schließen von Netzlücken und die Beseitigung von konkreten Konfliktstellen wird ein attraktives Wegenetz für Radfahrer geschaffen und die Verkehrssicherheit erhöht.
Beteiligte	Stadtentwicklung, Straßenbau, Straßenverkehrsbehörde, teilweise Regierungspräsidium bei Bundesstraßen und Landstraßen sowie das Landratsamt bei Kreisstraßen
Beschreibung	Folgende Netzlücken sind derzeit (Stand 2014) noch vorhanden und sollen sobald wie möglich geschlossen werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Lückenschluss in Nord-/Südrichtung durch Ausbau der Ludwig-Lang-Straße (2015)</li> <li>– Umbau des bestehenden einseitigen Einrichtungsradwegs in einen einseitigen Zweirichtungsradweg im Bereich des Gebäudes der ehemaligen Hauptstelle der Kreissparkasse</li> <li>– Umbau des bestehenden Gehwegs mit „Radfahrer frei“ in einen getrennten Geh- und Radweg im Bereich des Jobcenters</li> <li>– Anlegen eines Radfahrstreifens vom Jobcenter bis zur Marienstraße</li> <li>– Verbesserungen Ost-West-Verbindung im Bereich der Unterführung Friedrich-Ebert-Straße / Brenzstraße sowie Eugen-Jaekle-Platz / Schlossstraße</li> </ul>
Kosten	Ermittlung im Rahmen der Einzelprojekte
Zeitliche Realisierung	sukzessive, abhängig von Haushaltsmitteln bzw. Baumaßnahmen des Bundes, laufend bis Gesamtnetz fertiggestellt ist
Verknüpfung	4. - Verkehrssicherheit

<b>Baustein Nr. 2.2</b>	<b>Ausbau Radwegenetz</b>
Nutzen	Durch das Schließen von Netzlücken und die Beseitigung von konkreten Konfliktstellen wird ein attraktives Wegenetz für Radfahrer geschaffen, Erhöhung der Verkehrssicherheit
Beteiligte	Stadtentwicklung, Straßenbau, Straßenverkehrsbehörde, teilweise Regierungspräsidium bei Bundesstraßen
Beschreibung	Der bestehende Radwegeplan dient als Grundlage weiterer Radverkehrsplanungen. Die Priorität liegt auf dem Schulradwegeausbau und der Anbindung aller Ortschafts- und Siedlungsteile (u. a. Mittelrain, Oggenhausen, Großkuchen etc.). Zusätzlich dient der Ausbau der Beseitigung von Netzlücken, dem Lösen von konkreten Konfliktpunkten, der Schaffung zusätzlicher, attraktiverer Verbindungen. Zudem erfolgt der Anschluss an regionale Radwegeverbindungen und das Radwegenetz Baden-Württemberg. Radverkehr an Bergstrecken wird insbesondere im Hinblick auf die zunehmende Elektromobilität berücksichtigt.
Kosten	Ermittlung im Rahmen der Einzelprojekte
Zeitliche Realisierung	sukzessive, abhängig von Haushaltsmitteln bzw. Baumaßnahmen des Bundes
Verknüpfung	4. - Verkehrssicherheit

<b>Baustein Nr. 2.3</b>	<b>Öffnen von Einbahnstraßen</b>
Nutzen	Durch das Öffnen von Einbahnstraßen für Radfahrer können Netzlücken geschlossen und ein attraktives Wegenetz für Radfahrer geschaffen werden.
Beteiligte	Stadtentwicklung, Straßenbau, Straßenverkehrsbehörde, Polizeipräsidium Ulm
Beschreibung	Viele Kommunen haben positive Erfahrungen mit für Radfahrer geöffneten Einbahnstraßen gemacht. Sicherheitsprobleme gibt es dabei nicht, sofern die Einbahnstraßen die vorgeschriebene Mindestbreite aufweisen. Die entsprechenden Straßen werden im Rahmen der Verkehrsbesprechung behandelt und geprüft. Aufgrund der sehr geringen Kosten bei der Umsetzung und dem großen Nutzen für Radfahrer sollte das Thema „Öffnen von Einbahnstraßen“ vorrangig bearbeitet werden. Die rechtlichen Voraussetzungen sind zu beachten, u. a. auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h und Übersichtlichkeit an Kreuzungen und Einmündungen. Es muss jeweils eine Einzelentscheidung getroffen werden.
Kosten	Anpassung der Beschilderung und evtl. Markierung von Schleusen
Zeitliche Realisierung	sukzessive, Einzelentscheidungen
Verknüpfung	2.1 - Beseitigung von Netzlücken, 4. - Verkehrssicherheit

<b>Baustein Nr. 2.4</b>	<b>Schutzstreifen, Radfahrstreifen</b>
Nutzen	Erhöhung Verkehrssicherheit, Schließen von Netzlücken
Beteiligte	Stadtentwicklung, Straßenbau, Straßenverkehrsbehörde, teilweise Regierungspräsidium bei Bundesstraßen
Beschreibung	Durch die verstärkte Anwendung der Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen werden sichere und relativ kostengünstige Radverkehrsführungen geschaffen, da diese auch ohne größere Umbaumaßnahmen realisiert werden können.
Kosten	abhängig von Streckenführung, 10,- bis 15,- €/lfd. M. für Markierungen
Zeitliche Realisierung	sukzessive, wird bei zukünftigen Planungen berücksichtigt
Verknüpfung	2.1 - Beseitigung von Netzlücken, 2.2 - Ausbau Radwegenetz, 4. - Verkehrssicherheit



<b>Baustein Nr. 2.5</b>	<b>Winterdienst</b>
Nutzen	Um die Akzeptanz von Radwegen zu gewährleisten, ist die Nutzbarkeit auch im Winter sicherzustellen.
Beteiligte	Städtische Betriebe
Beschreibung	Grundsätzlich obliegt die winterliche Räumspflicht von Gehwegen wie von kombinierten Geh- und Radwegen den jeweiligen Anliegern. Lediglich selbstständig geführte Radwege liegen im Aufgabengebiet der Städtischen Betriebe Heidenheim.
Kosten	Eine Ausweitung der Räum- und Streustrecken für den Radverkehr kann bei der jetzigen finanziellen und personellen Ausstattung des Winterdienstes von den Städtischen Betrieben Heidenheim nicht geleistet werden. Eine Verbesserung wird angestrebt.
Zeitliche Realisierung	2016 / 2017
Verknüpfung	4. - Verkehrssicherheit, 5.1 - Internetauftritt

<b>Baustein Nr. 2.6</b>	<b>Knotenpunkte / Querungen sicherer gestalten für Radfahrer</b>
Nutzen	Radfahrer werden ins Blickfeld der restlichen Verkehrsteilnehmer gebracht und damit wahrnehmbar. Die Sicherheit und die Akzeptanz für Radfahrer kann dadurch erhöht werden.
Beteiligte	Stadtentwicklung, Straßenbau, Straßenverkehrsbehörde, teilweise Regierungspräsidium bei Bundesstraßen, Polizeipräsidium Ulm
Beschreibung	Einführung vorgezogener Haltelinien für Radfahrer an Ampelanlagen bzw. Verlegung von bestehenden Ampelschleifen, um Platz zu schaffen für die Radfahrer. Die Aufstellbereiche werden vorgezogen oder ausgeweitet. Ebenfalls werden vorgezogene „Grün“-Phasen bei Signalgebern für Radfahrer eingesetzt. Einfädelspuren an Kreisverkehren, um den Radfahrer mit dem fließenden Verkehr durch den Kreisverkehr zu führen, ohne dass dieser an den Querungshilfen warten muss. Es wird ebenfalls geprüft, einen Anforderungsschalter oder Induktionsschleifen für Radfahrer an Ampeln einzusetzen. Des Weiteren sollen bei Überquerungen, sofern baulich möglich, Querungsstellen eingesetzt werden. Radwegenden sollen besonders gekennzeichnet werden und gut wahrnehmbar sein.
Kosten	abhängig vom Knotenpunkt und der betroffenen Ampelanlage bzw. des Kreisverkehrs
Zeitliche Realisierung	wird bei Bedarf angewendet
Verknüpfung	4. - Verkehrssicherheit

<b>Baustein Nr. 2.7</b>	<b>Belags- / Schlaglochmanagement / Markierung / Baum- und Strauchschnitt</b>
Nutzen	Sicherheit der Radwegenetznutzer gewährleisten, Akzeptanz für Radverkehrsanlagen erhöhen
Beteiligte	Städtische Betriebe, Straßenbau
Beschreibung	Die Oberfläche und der Verkehrsraum der Radverkehrsanlagen samt Beschilderung sollen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten werden. Verknüpfung bieten die sogenannte „Radwege-Hotline“ unter Punkt 5.1 – Internetauftritt mit Telefonnummer der zuständigen Stelle sowie ein Kontaktformular, um eine schnelle Informationsweitergabe zu gewährleisten. Belags- und Markierungsmängel sowie Scherben auf der Fahrbahn können somit schnellstmöglich entfernt, zugewachsene Verkehrsschilder rasch wieder sichtbar gemacht werden.
Kosten	abhängig von der Maßnahme
Zeitliche Realisierung	2015
Verknüpfung	4. - Verkehrssicherheit, 5.1 - Internetauftritt

<b>Baustein Nr. 2.8</b>	<b>Unterhalt Radwegenetz</b>
Nutzen	Sicherheit der Radwegenetznutzer gewährleisten, Akzeptanz für Radverkehrsanlagen erhöhen
Beteiligte	Städtische Betriebe, Straßenbau
Beschreibung	Die Oberfläche der Radverkehrsanlagen soll in einem verkehrssicheren Zustand gehalten werden. Glasscherben und beschädigte Bordsteinkanten können schnell zu Reparaturbedarf am Fahrrad führen. In Verbindung mit einer „Scherben-Hotline“ soll eine schnelle Informationsweitergabe und damit Behebung der Mängel gewährleistet werden.
Kosten	fortlaufende Ausgaben, Höhe abhängig von gewähltem Standard
Zeitliche Realisierung	läuft bereits bzw. 2015
Verknüpfung	4. – Verkehrssicherheit, 5.1 – Internetauftritt

<b>Baustein Nr. 2.9</b>	<b>Wegweisung / Beschilderung</b>
Nutzen	Förderung des Radverkehrs, Orientierungshilfe bieten
Beteiligte	Stadtentwicklung, Straßenbau, Straßenverkehrsbehörde, Städtische Betriebe
Beschreibung	Das touristische Wegweisungssystem bildet bereits einen guten Grundbestand. Die bestehenden (städtischen) Wegweisungen werden angepasst und bei Bedarf fehlende Schilder ersetzt.
Kosten	Kosten für Schilder, Montage, Unterhalt, Kontrolle
Zeitliche Realisierung	läuft bereits
Verknüpfung	6.1 – Radwanderwegweisung

<b>Baustein Nr. 2.10</b>	<b>Fahrradstraße / Fahrradschnellweg</b>
Nutzen	Radfahrer haben in diesen Straßen Vorfahrt, der motorisierte Verkehr ist dem Radfahrer untergeordnet.
Beteiligte	Stadtentwicklung, Straßenbau, Straßenverkehrsbehörde, teilweise Regierungspräsidium bei Bundesstraßen, Polizeipräsidium Ulm
Beschreibung	Nach Prüfung durch die Verwaltung gibt es in Heidenheim derzeit keine geeignete Straße, die in eine Fahrradstraße umgewidmet werden kann. Das Anlegen eines Fahrradschnellweges nur für Radverkehr auf einer Nord-Süd-Achse westlich der Bahntrasse vom Bahnhof über das Hotel „Linde“ und Weiterführung über private Grundstücke stellt derzeit aufgrund der Eigentumsverhältnisse und des Ziels „Ausbau Brenzbahn“ kein umsetzbares Projekt dar. Angesichts der aktuell fehlenden Datenlage zur potentiellen Nutzeranzahl und zu möglichen Kosten stellt die Maßnahme keine Alternative zu bestehenden straßenbegleitenden Radfahrstreifen und -wegen dar.
Kosten	komplette Umgestaltung notwendig, Kosten für Machbarkeitsstudie
Zeitliche Realisierung	mittel- bis langfristiges Projekt
Verknüpfung	2.1 – Beseitigung von Netzlücken, 2.2 – Ausbau Radwegenetz

### 3. Handlungsfeld Infrastruktur Service

Der Radverkehr ist als System zu verstehen, neben einem gut ausgebauten Radverkehrsnetz sind weitere Bausteine und Maßnahmen nötig.

Mit einer zunehmenden Fahrradnutzung wächst der Bedarf an sicheren Flächen für das Fahrradparken. In der Innenstadt sind bereits zahlreiche Fahrradabstellanlagen vorhanden. Die bestehenden Anlagen sind größtenteils Vorderradständer, welche den Nachteil haben, dass bei einem eventuellen Umkippen des Fahrrades die Felgen beschädigt werden können. Daher werden diese Ständer Schritt für Schritt gegen Anlehnbügel ausgetauscht. Außerdem werden Anlagen ergänzt und neue Standorte geschaffen.

Das Thema Fahrradverleih birgt Potential, besonders im Hinblick auf Berufspendler und den Tourismus. Derzeit sind Räder über den örtlichen Fahrradverleih erhältlich.

## **Radabstellanlagen**

Die zunehmende Fahrradnutzung erzeugt einen wachsenden Bedarf an Flächen für das Fahrradparken. In der Innenstadt sind bereits an zahlreichen Punkten Fahrradabstellanlagen vorhanden (siehe Anlage „Parkierungskonzept für Fahrräder – Innenstadt“). Weitere Standorte sind jedoch für eine Attraktivitätssteigerung notwendig. Zudem erfordern höherwertige E-Bikes vandalismussichere Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen) und, wenn möglich, mit Stromanschluss zum Laden der Akkus. Im Zusammenhang mit dem Radverkehrsentwicklungskonzept wird auch ein Parkierungskonzept erarbeitet bzw. umgesetzt, in welchem die unterschiedlichen Belange des Abstellens abgedeckt werden. Es werden grundsätzlich drei Bedarfsfälle unterschieden:

1. Kurzzeitstellplätze (Anlehnbügel), flächig verteilt und nah am Zielpunkt
2. Fahrradboxen (fest vermietbar), Tagesnutzung für Pendler
3. Sichere Abstellmöglichkeit in Bahnhofsnähe (z. B. „Bike-Tower“), primär zur Dauervermietung an Pendler, evtl. auch für Wochenendnutzer / Touristen interessant

## **Kurzzeitstellplätze**

Die Kurzzeitstellplätze dienen vor allem dem täglichen kurzzeitigen Bedarf. Vor jedem Abstellplatz muss eine ausreichende Bewegungsfläche vorhanden sein. Die Fahrradständer sind so auszuwählen, dass die Fahrräder diebstahlsicher angeschlossen werden können. Besonders geeignet sind sogenannte Anlehnbügel, die von zwei Seiten nutzbar sind. Somit wird ein flächensparendes Abstellen gerade im stark frequentierten Innenstadtbereich möglich. Die bestehenden Anlagen im Bereich der Innenstadt wurden bereits untersucht und ein Parkierungskonzept für Fahrräder erarbeitet. Bestehende alte Vorderradbügel werden nun sukzessive, sofern der Platz ausreicht, durch Anlehnbügel ersetzt.

## **Fahrradboxen**

Fahrradboxen (sowohl fest vermietet als auch für Kurzzeitnutzung) stellen ein Angebot für das zunehmende Spektrum an hochwertigen Fahrrädern dar. In Heidenheim können seit 2011 am Bahnhof zehn Fahrradboxen fest angemietet werden. Es liegt bereits eine Warteliste dafür vor. Eine (zumindest kurzfristige) Erweiterung des Angebotes ist zu empfehlen. Langfristig sollen die Boxen in Bahnhofsnähe durch eine sichere, modular veränderbare Anlage ersetzt werden. Die Herstellungskosten für die bestehenden zehn Boxen beliefen sich auf insgesamt knapp 12.200,- €. Ein Stellplatz wird pro Jahr für 50,- € fest vermietet. Es wird geprüft, in welchen stark frequentierten Bereichen weitere Boxen errichtet werden können. Denkbar sind Standorte wie im Bereich Tourist-Information, Rathaus, Schloss-Arkaden etc. Ebenfalls können private Dienstleister und Arbeitgeber ihren Beschäftigten und Kunden Boxen anbieten. Es muss aber vermieden werden, dass es zu einer Umnutzung in Möbellager, Müllabstellplatz, Übernachtungsmöglichkeit kommt, wie es im Bereich Wedelgraben bei dort installierten Boxen bereits vorgekommen ist. Des Weiteren müssen die Boxen bauordnungsrechtliche und stadtplanerische bzw. stadtgestalterische Anforderungen erfüllen. Dazu ist eine Abstimmung mit der Stadtverwaltung erforderlich. Boxen können teilweise mit Stromanschluss ausgestattet werden, um auch für Pedelec-Nutzer sichere Abstellmöglichkeiten anzubieten. Des Weiteren muss im Hinblick auf Kurzzeitnutzer eine nutzerfreundliche Handhabung gewährleistet werden (evtl. mit Träger / Betreiber).

## **Sichere Abstellmöglichkeit in Bahnhofsnähe, Mobilitätsdrehscheibe, „Bike-Tower“, Bike & Ride-Station**

Aufgrund der hohen Nachfrage nach sicheren Stellplätzen im Bereich der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof / ZOH / ZOB soll das Angebot erweitert werden. Damit wird die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger noch attraktiver: Eine sichere Abstellmöglichkeit in Bahnhofsnähe für höherwertige Räder wie E-Bikes, aber auch für Pendler sowie Kurzzeitnutzer / Tagestouristen mit Gepäck, stellt ein mittel-

fristiges Ziel dar. Aufgrund der Warteliste für die Fahrradboxen (s. o.) kann mit einer ausreichenden Anzahl von Nutzern gerechnet werden. Die Suche nach einem geeigneten Standort für eine sichere Abstellmöglichkeit (unter Umständen „Bike-Tower“ oder auch modular aufgebaute Anlage) sowie das Aufzeigen unterschiedlicher Varianten wird weiterverfolgt.

Drei Varianten sind denkbar:

- **Gestapelte Kompaktlösung** wie z. B. ein „Bike-Tower“ wie in Meckenbeuren oder Offenburg. Der Vorteil besteht darin, eine große Anzahl an Rädern gestapelt auf wenig Platz sicher unterzubringen. Die Fahrräder werden im Innenraum automatisch verteilt, der Personalbedarf ist gering. Mit Baukosten von 200.000,- € bis 400.000,- € ist bei ca. 70 Plätzen zu rechnen, dazu kommen die Kosten für den laufenden Unterhalt. Abrechnungs- und Buchungs-Systeme wie EC-Karten-Bezahlung, Buchung über Internet oder Smartphone sind möglich.
- **Schließfächer gestapelt:** Es stehen mehrere Fertigsysteme mit unterschiedlichen Abrechnungs- und Buchungs-Systemen zur Auswahl. Der Vorteil liegt bei zwei übereinanderliegenden Boxen im verringerten Platzbedarf gegenüber einstöckigen Varianten. Modularer Aufbau ermöglicht das Vergrößern oder Verkleinern der Anlage, je nach Nachfrage.
- **Abstellmöglichkeit in bestehendem Gebäude:** Im Bereich Bahnhof bieten sich auch leerstehende Erdgeschossräume bestehender Gebäude an, um einen durch Drehkreuz gesicherten Abstellraum anbieten zu können (z. B. Bahnhofplatz 11, angrenzend an Fahrradladen mit Reparaturservice). Der Vorteil besteht in geringeren Investitionskosten sowie ausreichend Platz für Radfahrer mit großem Gepäck. Synergieeffekte mit einem Radverleihanbieter und Fahrradreparaturservice können erreicht werden. Abrechnungs- und Buchungs-Systeme wie oben sind möglich. Abhängig ist diese Lösung von der Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers.

Welche der Varianten für Heidenheim die Richtige ist, ist insbesondere abhängig vom Bedarf. In jedem Fall ist ein Gutachten als Nachweis über zu erwartenden Bedarf erforderlich (Kosten 5.000,- €), um Fördergelder des Landes zu erhalten. Ein 24h-Betrieb muss gewährleistet werden. Ein Betreiber für die oben genannten Varianten ist zu empfehlen. Andere Städte bedienen sich dabei teilweise der Städtischen Betriebe (z. B. Ulm) oder Sozialer Träger.

### **Empfehlungen seitens des Polizeipräsidiums Ulm / Bereich kriminalpolizeiliche Prävention zum Thema Fahrrad-Diebstahl**

Abstell-Einrichtungen sollten entsprechend kompatible und sichere Vorrichtungen zur Verhinderung von Diebstählen von und an Fahrrädern aufweisen. Darüber hinaus reicht es nicht aus, die Fahrradständer so zu konstruieren, dass lediglich das Vorder- oder Hinterrad angeschlossen werden kann. Vielmehr sollten Bügel o. ä. vorhanden sein, um einen Teil des Rahmens entsprechend zusätzlich anschließen zu können. Unverschlossene Fahrräder oder solche, die entweder mit einem mangelhaften Schloss oder nur am Vorderrad angeschlossen sind, erhöhen das Interesse vieler Gelegenheitstäter an dem leicht zu entwendenden Objekt, um das sich scheinbar niemand kümmert. Die Abstellanlagen selbst sollten offen einsehbar, überschaubar, beleuchtet und nicht versteckt sein, gleichfalls in Sicht- und Rufweite zu Gebäuden und frequentierten Wegen / Bereichen. Fahrradwege und Fahrradabstellanlagen sollten möglichst wenig Versteckmöglichkeiten für potenzielle Täter bieten. Auf gute Ausleuchtung ist bereits während der Planung zu achten. Standortgerechte Bepflanzungen müssen in das gestalterische Gesamtkonzept eingepasst werden. Hierbei ist der Erhalt wichtiger Sichtbezüge hervorzuheben. Zugänge und Wege sollen durch abgestellte Fahrräder, auch an Pfosten und Geländern, nicht blockiert werden können.

Die Verwaltung berücksichtigt bei Radverkehrsplanungen oben genannte Empfehlungen bereits, soweit möglich.

### **E-Bike-Lademöglichkeiten**

Die Förderung der Elektromobilität im Rahmen des Klimaschutzes ist der Stadt Heidenheim ein wichtiges zukunftsweisendes Anliegen. Die Errichtung von Elektroladestationen für Pedelecs ist eine hervorragende

Möglichkeit, den topographischen Nachteilen für den Radverkehr in Heidenheim zu begegnen. Es soll im Stadtgebiet Heidenheim untersucht werden, an welchen Stellen Ladestationen sinnvoll sind.

Als möglichen Standort unter dem Gesichtspunkt Errichtung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstation (Bike & Ride-Station) bietet sich insbesondere das Bahnhofsumfeld an.

Empfehlenswert kann es sein, Ladestationen mit Solarpaneelen auszustatten und bei Sonnenschein über Solarstrom zu speisen. Überschüssiger Strom kann dann in das Stromnetz eingespeist werden. Bei ungünstiger Witterung erfolgt die Stromversorgung aus dem Netz. Die Ladestationen sollten mehrere Schließfächer mit jeweils einer Vorrichtung für das Aufladen der am meisten auf dem Markt genutzten Akkus anbieten oder alternativ einen Stromanschluss. Die Schließfächer sollten ausreichend groß sein für die Aufbewahrung eines Fahrradhelmes neben dem Akku. Schließen und Öffnen sollte über ein Zahlenschloss möglich sein. Der Gefahr, dass die Box als Aufbewahrungsmöglichkeit umfunktioniert wird, muss in entsprechender Weise begegnet werden. Es bietet sich ebenfalls an, die Ladestation in eine sichere Abstellmöglichkeit (z. B. „Bike-Tower“) zu integrieren. Des Weiteren kann eine solche Ladestation der Unterstützung des Fahrradtourismus mit Pedelecs entlang der überregionalen Radwegeverbindung Aalen-Ulm / Donau dienen, die in unmittelbarer Nähe vorbeiführt.

### **Gesetzliche Vorgaben zum Thema Fahrrad-Stellplätze**

In der Baden-Württembergischen Landesbauordnung (LBO) ist seit der Novellierung im November 2014 eine Regelung zum Bau von Radabstellplätzen bei Neu- und Umbauten von Gebäuden enthalten.

### **Service rund ums Radfahren**

Verschiedene Dienstleistungen machen die Nutzung des Fahrrades – neben anderen Maßnahmen – gerade im Alltagsverkehr zusätzlich attraktiv. Beispiele dafür sind:

- Radfahrer können durch mobile Navigationssysteme und Niederschlagsradare bei der Wahl von Fahrtzeitpunkt und Wegstrecke unterstützt werden.
- Neue Zugangsmöglichkeiten für den Radverkehr können durch Komplettservice-Angebote im Rahmen eines Fahrradleasings z. B. für größere Betriebe oder das Hotel- und Gaststättengewerbe geschaffen werden.
- Als Serviceangebote für die Fahrräder selbst sind besonders Schlauchautomaten, mobile Reparaturservices, öffentliche Luftpumpstationen und Fahrradwaschanlagen bekannt.
- Das Fehlen eines „Kofferraumes“ für die Zwischenlagerung von Einkäufen und den Transport sperriger Güter lässt sich durch Gepäcksafes und Lieferservices kompensieren.
- Bei der Infrastruktur sind in Deutschland Infotafeln, Schutzhütten und Fahrradboxen – nicht nur in touristischen Regionen – im Einsatz.
- Lademöglichkeiten für Akkus von Pedelecs erhöhen die Reichweite und schaffen eine zunehmende Attraktivität für diese Fahrzeuge.
- Durch die Fahrradmitnahme im ÖPNV werden attraktive Wegeketten ermöglicht.
- Ein „Scherbentelefon“ oder die Möglichkeit, Schäden zu melden (z. B. über ein Internetportal), erhöhen nicht nur die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur, sondern können auch für eine konstruktive und positive Einbindung von Radfahrern vor Ort sorgen.
- Sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr kann eine Wegweisung bei der Orientierung helfen. Wichtig ist jedoch, dass das Erscheinungsbild einheitlich ist und das Wegweisungsnetz keine Lücken aufweist.

- Fahrradstationen bieten in der Regel nicht nur die Möglichkeit, das Fahrrad wettergeschützt und sicher abzustellen, sondern haben darüber hinaus meist selbst noch weitere Services im Angebot (u. a. Reparatur, Reinigung, Verleih von Fahrrädern und/oder Zubehör etc.).

<b>Baustein Nr. 3.1</b>	<b>Fahrradparken</b>
Nutzen	Eine Verbesserung des Fahrradparkens im öffentlichen Raum ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Sichere, benutzerfreundliche Abstellmöglichkeiten können die Bereitschaft erhöhen das Rad, zu benutzen.
Beteiligte	Stadtentwicklung, Straßenbau, Straßenverkehrsbehörde, Bauordnung, Polizei
Beschreibung	Die Analyse der bestehenden Fahrradabstellmöglichkeiten unter Beteiligung des ADFC und des VCD ergab fehlende sichere Abstellmöglichkeiten im Innenstadtbereich. Ein Parkkonzept Innenstadt wurde erarbeitet. Priorisierung Bügelhalter, Austausch / Umsetzung abhängig von Haushaltsmitteln. Nächster Schritt: Ortsteile und Siedlungsbereiche untersuchen sowie Bushaltestellen.
Kosten	Kosten für Anlehnbügel, Austausch, Beschilderung, Markierung, Unterhalt
Zeitliche Realisierung	läuft bereits
Verknüpfung	6. - Radtourismus und Freizeitradeln

<b>Baustein Nr. 3.2</b>	<b>Sichere Abstellmöglichkeit in Bahnhofsnähe</b>
Nutzen	Förderung des Radverkehrs, bessere Verknüpfung / Ergänzung der Verkehrsträger Bus, Bahn und Rad
Beteiligte	Stadtentwicklung, Tourist-Info, Liegenschaften, Straßenverkehrsbehörde, DB AG
Beschreibung	Abstellmöglichkeit für Fahrräder mit Gepäck in Bahnhofsnähe, derzeit im Bahnhof begrenzte Anzahl an festvermieteten Schließfächern vorhanden. Der Bedarf an sicheren Stellplätzen soll durch ein Gutachten aufgezeigt werden. Es dient auch als Nachweis, um Fördergelder des Landes zu erhalten.
Kosten	abhängig von der Lösung (modular, „Bike-Tower“) plus ca. 5.000,- € für Gutachten
Zeitliche Realisierung	mittelfristig, abhängig vom Bedarf
Verknüpfung	Siehe 6.3 - Sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder mit Gepäck in Bahnhofsnähe

<b>Baustein Nr. 3.3</b>	<b>Fahrradverleih</b>
Nutzen	Förderung des Radverkehrs, bessere Verknüpfung / Ergänzung der Verkehrsträger Bus, Bahn und Rad. Fahrradverleihsystem stellt zusätzliche Mobilitätsoption dar.
Beteiligte	Stadtentwicklung, Tourist-Info, Träger, Landratsamt
Beschreibung	Verleihsystem, zugeschnitten auf Pendler sowie Touristen, evtl. mit Hol- und Bringdienst, E-Bike-Vermietung, Fahrradreparaturservice. Die Mieträder sollen bahnhofsnah (Bike & Ride-Station) untergebracht werden. Es gibt verschiedene Typen von Leihsystemen: stationsbasierte und flexible, welche u. a. abhängig vom Betreiber und der Zielgruppe sind. Es sollen die Vorteile des Radfahrens mit dem ÖPNV verbunden werden. Leihfahrräder können dazu beitragen, die Lücken in den Fahrplänen und Liniennetzen des ÖPNV zu schließen und bieten Pendlern, die mit Bus und Bahn nach Heidenheim kommen, ein schnelles Vorankommen in der Stadt. Unterschiedliche Formen des Radverleihs möglich, z. B. per Telefonanruf, Smartphone-Apps, Bedienerterminal. Lastenräder können ebenfalls angeboten werden.
Kosten	Abhängig von Angebot, Zuschüssen, Räumlichkeiten, Unterhaltskosten, Anbieter

Zeitliche Realisierung	mittelfristig
Verknüpfung	6.2 - Fahrradverleihsystem

<b>Baustein Nr. 3.4</b>	<b>Fahrradmitnahme / Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln</b>
Nutzen	Förderung des Radverkehrs und des intermodalen Verkehrs
Beteiligte	Stadtentwicklung, Landratsamt, HVG, DB AG
Beschreibung	Seit drei Jahren ist die Fahrradmitnahme in den Stadtbussen möglich. Wegen bestimmter Regelungen (nach 18:00 Uhr und abhängig vom Platzangebot, Kinderwägen und Rollstühle haben Vorrang) besteht kein Anspruch auf Fahrradmitnahme. Aufgrund der guten Erfahrungen sollte mittelfristig die Fahrradmitnahme ausgeweitet werden. Die Verknüpfung zum Linienbusverkehr soll durch die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen auch an stark frequentierten Bushaltestellen erreicht werden.
Kosten	Kosten für Abstellanlagen an Bushaltestellen
Zeitliche Realisierung	mittelfristig
Verknüpfung	3.1 - Fahrradparken, 6. - Radtourismus und Freizeitradeln

<b>Baustein Nr. 3.5</b>	<b>Baustellenmanagement</b>
Nutzen	Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen und damit Sicherstellung einer sicheren, kontinuierlichen Nutzung der Radinfrastruktur. Frühzeitige Information.
Beteiligte	Straßenbau, Ordnungsbehörde, Straßenverkehrsbehörde, Städtische Betriebe, Landratsamt
Beschreibung	Dem Radverkehr ist, sofern ausreichend Platz vorhanden, zu ermöglichen, den Baustellenbereich fahrend zu passieren. Bei Vollsperrung ist eine frühzeitige Information und ggf. eine Alternativroute zu beschildern. Bei der Einrichtung der Baustelle sind hinsichtlich der Sicherung die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) zu beachten. Bei längeren Baustellen sollten Radführungen mit gelben Markierungen aufgezeigt werden. Frühzeitige Informationen und Alternativrouten sollen sobald wie möglich bekannt gegeben werden (z. B. im Internet).
Kosten	abhängig von Maßnahme
Zeitliche Realisierung	läuft bereits bzw. ab 2015
Verknüpfung	4. - Verkehrssicherheit, 5.1 - Internetauftritt, 6. - Radtourismus und Freizeitradeln

<b>Baustein Nr. 3.6</b>	<b>Infrastruktur seitens des Arbeitgebers</b>
Nutzen	Gewinnung von Multiplikatoren, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Bei vielen Firmen ist in den letzten Jahren die Bedeutung des betrieblichen Mobilitätsmanagements gestiegen. Ein höherer Radverkehrsanteil der Beschäftigten reduziert teures Parkplatzangebot für Betriebe. Andererseits fördert regelmäßiges Radfahren die Gesundheit. Radfahrinfrastruktur seitens der Arbeitgeber erhöht die Anreize für die Beschäftigten, das Rad zu benutzen. Firmen sollen auf positive Beispiele aufmerksam gemacht werden.
Beteiligte	Wirtschaftsförderung, div. Firmen und Behörden, Presse

Beschreibung	Der Radverkehr kann durch das Angebot von infrastrukturellen Maßnahmen am Arbeitsplatz gefördert werden. Geeignete, sichere Fahrradabstellanlagen sind z. B. ein Grund, den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zurück zulegen. Schließfächer für Taschen und Helme, Umkleidemöglichkeiten, Steckdosen für E-Bikes oder die Möglichkeit ein Leihrad zu nutzen fördern den Gebrauch des Fahrrades. Ziel ist die Steigerung des Anteils derjenigen Mitarbeiter, die mit dem Rad (evtl. in Kombination mit dem ÖPNV) zur Arbeit kommen. Es gibt bereits mehrere Arbeitgeber, die mit gutem Beispiel vorangehen: Die Stadt Heidenheim und die Heidenheimer Zeitung z. B. bieten ihren Beschäftigten Pedelecs zur Benutzung während der Arbeit an. Denkbar ist eine Informationsveranstaltung, bei der auch lokale Best-Practice-Beispiele prämiert werden können.
Kosten	Kosten für Veranstaltung, Informationsmaterial
Zeitliche Realisierung	2016
Verknüpfung	5.2 - Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen, 5.3 - Mobilitätsmanagement mit Unternehmen

#### 4. Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr ist die Verkehrssicherheit von Radfahrern. Das Radfahren in Heidenheim muss sicher sein, die gegenüber Kfz schwächeren Radfahrer sollen sich als gleichrangige Verkehrsteilnehmer akzeptiert und sicher fühlen und dementsprechend sicher geführt werden. Zusätzlich soll verstärkt für gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr geworben werden. Das Ziel muss sein, dass niemand wegen eines (subjektiven) Unsicherheitsgefühls auf das Radfahren verzichtet. Die Auswertung der Unfallstatistik und Unfallanalysen decken den Handlungsbedarf an Konfliktstellen auf, besonders im Hinblick auf die Radschulwegsicherheit.

Bauliche Maßnahmen wie die Anlage von weiteren Schutz- und Radwegstreifen tragen ebenfalls durch gekennzeichnete Streifen und Radsymbole verstärkt zu einem Sicherheitsgefühl bei. Untersuchungen haben gezeigt, dass die Schutzstreifen zu einer Geschwindigkeitsverringerung der Kfz beitragen. Das straßenverkehrsrechtliche Anordnen einer Geschwindigkeitsreduzierung bedarf spezieller Gründe. Tempo-30-Zonen sollen nach Maßgabe der StVO grundsätzlich nur in Wohngebieten und nicht auf klassifizierten Straßen angeordnet werden. In Tempo-30-Zonen dürfen keine Fahrbahnmarkierungen enthalten sein, die den Straßenraum einteilen.

Auch fortwährende Kontrolle von Radfahrern und Kraftfahrzeugen soll gegenseitige Gefährdungsmomente reduzieren helfen.

#### Radschulwegeplan / Schulwegesicherheit

Die Anzahl der in der polizeilichen Unfallstatistik erfassten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung auf dem Schulweg bewegen sich im Landkreis Heidenheim bereits seit Jahren auf sehr niedrigem Niveau. Dies dürfte zum größten Teil auf die umfassende Verkehrserziehung aller Schulkinder bei der Jugendverkehrsschule zurückzuführen sein.

2013 wurde ein Pilotvorhaben der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK, siehe Kap. 5) und des Landes Baden-Württemberg zu Radschulwegeplänen durchgeführt. An diesem hat die Stadt Heidenheim teilgenommen. Bei diesem Pilotprojekt wurde auch eine Mobilitätsabfrage bei allen Schülern des Werkgymnasiums durchgeführt, an der sich 51 % der Schüler beteiligten. Die Ergebnisse wurden mit denen aus den anderen teilnehmenden Kommunen verglichen. Als wesentliche Ergebnisse sind festzuhalten, dass im Sommer 13 % der Schüler mit dem Fahrrad zur Schule kommen (Winter: 4 %) und dass die Mehrheit mit dem Zustand, der Führung, dem Winterdienst etc. zufrieden ist, ebenso mit der Dichte des bestehenden Radwegenetzes.



Die Onlinebefragung steht den Schulen in AGFK-Mitgliedskommunen weiterhin kostenlos zur Verfügung, d.h., alle anderen Schulen in Heidenheim können ihre Radschulwegpläne ebenfalls mit den Werkzeugen des Pilotprojekts erstellen.

Die Reduzierung von Unfällen mit Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr und auf den Schulwegen ist ein besonderer Schwerpunkt der gemeinsamen Verkehrssicherheitsarbeit des Innenministeriums, des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport / Landesinstitut für Schulsport, Schulkunst und Schulmusik Baden-Württemberg und der landesweiten Verkehrssicherheitsaktion „GIB ACHT IM VERKEHR“. Dieses Ziel gemeinsamer Verkehrssicherheitsarbeit steht damit im Kontext zum geplanten Verkehrssicherheitsprogramm des Landes und der Bundesregierung, das den Schutz von Kindern als schwächere Verkehrsteilnehmer als einen zentralen Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit herausstellt. Schulwege bedürfen dabei der besonderen Aufmerksamkeit und sind einer kindgerechten Betrachtungsweise zu unterziehen.

Zugeparkte Geh- und Radwege stellen ein hohes Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar, da Radler (auch Kinder) auf die Fahrbahn wechseln müssen. Durch Kontrollen und entsprechende bauliche oder verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen kann die Sicherheit an diesen Stellen verbessert werden.

Im Erlass des Innenministeriums Baden-Württemberg wird als Ergänzung zur Aktion „Sicherer Schulweg“ für das Schuljahr 2013/2014 auch die Radhelm-Kampagne „Schütze Dein Bestes“ vorgestellt. Des Weiteren wird auf Radverkehrsförderung, Aktionen „fahrradfreundliche Schulen“, „SchulRadler“ und die AGFK hingewiesen.

### **Aktionen zur Verkehrssicherheit**

Die Kreisverkehrswacht Heidenheim e. V., die auch von der Stadt Heidenheim finanziell unterstützt wird, unterhält mit ihrer „Jugendverkehrsschule“ in den Seewiesen in Heidenheim eine sehr wichtige Einrichtung der schulischen Verkehrserziehung. Im Rahmen der polizeilichen Präventionsmaßnahmen setzt das Polizeipräsidium Ulm hierfür dauerhaft speziell fortgebildete Polizeibeamte ein, die in allen Bereichen vom Kindergarten bis zu den Senioren verkehrserzieherisch und informierend tätig werden. So werden im Landkreis Heidenheim generell alle Schüler der 4. Klasse der Grundschulen (Primärbereich) in der Radfahrausbildung der Jugendverkehrsschule eine Woche lang unterrichtet und absolvieren abschließend eine schriftliche und praktische Prüfung mit Ergebnismeldung an die Eltern. Die beteiligten Lehrer werden anschließend gebeten, anhand von Checklisten die Fahrräder der Schüler auf Verkehrssicherheit zu prüfen. Im Sekundarbereich (8. Klassen) werden allgemeiner Verkehrsunterricht und Verkehrssicherheitstage /-aktionen angeboten, mit der Zielrichtung auf Fahrer von Zweirädern – auch Mofas – und Inlinern, des Weiteren sogenannte Ferien-Radkurse, Aktionstage und Kampagnen, z. B. zum Thema Fahrradhelm. Angedacht sind auch Kurse für Senioren im Zusammenhang mit Pedelecs bzw. Sicherheitstraining für E-Bike-Nutzer im Allgemeinen.

Durch entsprechende Kampagnen wie einer Fahrradhelm-Verschenkaktion (z. B. hat Herr Bürgermeister Obert, Karlsruhe, Vorsitzender der AGFK, von einer Firma gestiftete Fahrradhelme verschenkt) sollen insbesondere Kinder und Jugendliche, aber auch Erwachsene über die Folgen von Kopfverletzungen nach Unfällen mit dem Fahrrad informiert und für das Tragen von (Rad-)Helmen gewonnen werden. Nach einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen trugen 2011 nur 56 % der Kinder im Alter von sechs bis zehn Jahren einen Fahrradhelm. Bei den Elf- bis Sechzehnjährigen lag die Tragequote bei 19 %, ab 17 Jahren fällt die Tragequote weiter drastisch ab. Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen sind Schädel-Hirn-Traumata häufige Folge von bei Radunfällen erlittenen Kopfverletzungen und häufigste Todesursache solcher Verletzter. Radhelme können eine große Anzahl schwerer Kopfverletzungen verhindern oder mildern. Die Öffentlichkeitsarbeit kann ebenso mit Plakaten, z. B. zum Thema „Geisterfahrer“ (Beispiele aus Ingolstadt und Regensburg) oder zum Thema „Abstand halten“ auf Gefahren und richtiges Verkehrsverhalten hinweisen.

Die Verwaltung steht mit der Polizei Heidenheim und dem Polizeipräsidium Ulm in Kontakt und wird gemeinsam über Möglichkeiten zur verstärkten Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Radverkehrserziehung beraten. Es sollte für entsprechende Maßnahmen ein bestimmtes festes Budget eingeplant werden.

<b>Baustein Nr. 4.1</b>	<b>Aktionen zur Verkehrssicherheit</b>
Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
Beteiligte	Polizeipräsidium Ulm, Kreisverkehrswacht Heidenheim e. V., Straßenverkehrsbehörde, Verkehrserzieher, Schulen, ADFC, VCD, ADAC
Beschreibung	Verkehrserziehung in den Schulen, ab Primärbereich in der Radfahrausbildung der Jugendverkehrsschule eine Woche lang Unterricht mit Prüfung, ab Sekundarstufe allgemeiner Verkehrsunterricht und Verkehrssicherheitstage/-aktionen. Weitere Aktionen wie z. B. Verschenken von Helmen, Katzenaugen oder leuchtenden Hosenträgern, Check der Verkehrssicherheit etc. können folgen.
Kosten	Kosten für Flyer und Kosten für die Durchführung der Aktionen, Kofinanzierung der Kreisverkehrswacht Heidenheim e. V.
Zeitliche Realisierung	läuft bereits
Verknüpfung	5. - Öffentlichkeitsarbeit

<b>Baustein Nr. 4.2</b>	<b>Radschulwegpläne</b>
Nutzen	Erhöhung der Radschulwegsicherheit
Beteiligte	Schulträger und Schulen, Straßenverkehrsbehörde, Stadtentwicklung, Polizeipräsidium Ulm
Beschreibung	Eine Onlinebefragung zum Mobilitätsverhalten steht den Schulen in AGFK-Mitgliedskommunen zur Verfügung. Durch die zusätzliche Möglichkeit, die wirklich gefahrenen Strecken zu digitalisieren, können relativ einfach und schnell Radschulwegpläne erstellt werden. Potentielle Gefahrenstellen werden ebenfalls (aus der Sicht der Schüler) erfasst. Sukzessive sollen für alle Schulen entsprechende Radschulwegpläne unter Beteiligung der Schüler erarbeitet werden. Grundlage hierfür bildet der jährlich zu Schuljahresbeginn herausgegebene Erlass des Innenministeriums Baden-Württemberg zur Aktion „Sicherer Schulweg“. Hierin enthalten ist unter anderem die Erstellung, Prüfung und Umsetzung von Radschulwegplänen für weiterführende Schulen. Als wesentliche Ergänzung wird im Erlass für das Schuljahr 2013/2014 auch die Radhelmkampagne „Schütze Dein Bestes“ vorgestellt sowie die Radverkehrsförderung, Aktionen „fahrradfreundliche Schulen“, „SchulRadler“ und die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen.“
Kosten	Kosten abhängig von notwendigen Maßnahmen
Zeitliche Realisierung	2014 / 2015 sukzessive
Verknüpfung	4.1 - Aktionen zur Verkehrssicherheit

<b>Baustein Nr. 4.3</b>	<b>Reduzierung der Geschwindigkeit</b>
Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
Beteiligte	Straßenverkehrsbehörde, Stadtentwicklung, Polizeipräsidium Ulm
Beschreibung	Die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen richtet sich nach § 45 StVO, insbesondere nach Abs. 9, wonach Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der benannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Geschwindigkeitsreduzierungen können auch ohne Verkehrszeichen durch entsprechende Gestaltungen des Verkehrsraumes erreicht werden, z. B. durch Fahrbahnversätze.  Bestimmte Straßen sind für die Anlage von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen nicht geeignet. Bei entsprechendem Mischverkehrsaufkommen kann eine Geschwindigkeitsreduzierung zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit beitra-

	gen. Es soll untersucht werden, in welchen Straßen die Maßnahme umgesetzt werden kann.
Kosten	evtl. Kosten für Beschilderung
Zeitliche Realisierung	wird bei Bedarf angewendet
Verknüpfung	2.4 - Schutzstreifen / Radfahrstreifen

<b>Baustein Nr. 4.4</b>	<b>Radwegparken reduzieren</b>
Nutzen	Nutzbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur gewährleisten, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger
Beteiligte	Straßenverkehrsbehörde, Polizei
Beschreibung	Parkende Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen stellen ein hohes Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar, da Radler (auch Kinder) auf die Fahrbahn wechseln müssen. Durch geeignete Maßnahmen und verstärkte Kontrollen soll unerlaubtes Parken verhindert werden.
Kosten	Personaleinsatz
Zeitliche Realisierung	laufende Kontrollen
Verknüpfung	5. - Öffentlichkeitsarbeit

<b>Baustein Nr. 4.5</b>	<b>Verkehrsüberwachung und Kontrolle</b>
Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
Beteiligte	Straßenverkehrsbehörde, Polizei
Beschreibung	Verkehrsüberwachung und Kontrolle der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs, von Radfahrern („Geisterradler“) sowie von Parkern auf Radwegen. Dadurch wird die Sicherheit aller, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Kontrollen sollen, wie z. B. beim „Blitzmarathon“, angekündigt werden.
Kosten	Personaleinsatz
Zeitliche Realisierung	laufende Kontrolle
Verknüpfung	4.1 - Aktionen zur Verkehrssicherheit; 5. - Öffentlichkeitsarbeit

<b>Baustein Nr. 4.6</b>	<b>Fahrrad-Check</b>
Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer
Beteiligte	AGFK, Stadtentwicklung
Beschreibung	Die AGFK bietet Fahrrad-Checks an, um die Nutzer auf Sicherheitsmängel hinzuweisen. Die Stadt kann eine Aktion für bestimmte Tage buchen ggf. in Zusammenarbeit / Kooperation mit VCD, ADFC und der Polizei.
Kosten	ca. 1.000,- € pro Tag, abhängig vom Inhalt
Zeitliche Realisierung	nach Bedarf, z. B. auf Anfrage seitens der Schulen
Verknüpfung	5. - Öffentlichkeitsarbeit

## 5. Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine nachhaltige Förderung des Radverkehrs und damit die Steigerung des Radverkehrsanteils ist neben einer guten Infrastruktur das „fahrradfreundliche Klima“. Es gilt, dem Fahrradfahren ein positives Image zu geben und zu erreichen, dass sich Radfahrer als gleichrangige Verkehrsteilnehmer akzeptiert fühlen. Durch ein abgestimmtes Kommunikationskonzept und eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit werden den (zukünftigen) Radfahrern Informationen zu richtigem Verkehrsverhalten, zum Radwegenetz, zu Serviceangeboten etc. zur Verfügung gestellt. Ein positives Fahrradklima ist das Ergebnis vieler Aktionen, die das Thema Radfahren bewerben. Die Radverkehrsförderung ist eine Querschnittsaufgabe, deshalb gilt es, die unterschiedlichen Akteure miteinander zu vernetzen. Neben der Politik und den Verwaltungseinheiten sind es die Verbände, aber auch andere Akteure

wie z. B. Fahrradverleih und Fahrradhandel oder Unternehmen, die in die Radverkehrsförderung eingebunden werden sollen.

### Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil im Land zu verdoppeln, ein noch fahrradfreundlicheres Klima zu schaffen, die Fahrradinfrastruktur zu optimieren und die Verkehrssicherheit der Radfahrer weiter zu erhöhen. Um die ehrgeizigen Ziele erreichen zu können und noch mehr Menschen für das Fahrradfahren zu begeistern, hat das Land den Aufbau eines systematischen und integrierten Fahrradmanagements in Baden-Württemberg eingeleitet. Die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg“, kurz AGFK, bildet eine tragende Säule des Fahrradmanagements. Mit der Gründung der AGFK im Mai 2010 wird sowohl die Kooperation zwischen den einzelnen Kommunen als auch zwischen dem Land und den Kommunen gestärkt. Die Stadt Heidenheim ist Gründungsmitglied der AGFK und engagiert sich aktiv in der Netzwerkbildung der Kommunen und bei der Förderung des Radverkehrs.

<b>Baustein Nr. 5.1</b>	<b>Internetauftritt</b>
Nutzen	Bessere Information der Rad-Nutzer und Gäste, Interesse am Radfahren wecken, Einbeziehung der Radfahrer, Informationsplattform für Mängelanzeigen.
Beteiligte	Stadtentwicklung, Tourist-Information, Pressestelle, Städtische Betriebe, Straßenbau
Beschreibung	Internetauftritt zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit u. a. mit der Möglichkeit, auf aktuelle Kampagnen hinzuweisen, AGFK-Pressemitteilungen zu veröffentlichen, das Radverkehrsentwicklungskonzept jederzeit einzusehen, Verlinkung zu anderen radfahrrelevanten Seiten wie z. B. Landratsamt und Verbände sowie ein Kontaktformular, um eine schnelle Informationsweitergabe (z. B. über Mängel wie Scherben, zugewachsene Verkehrsschilder etc.) zu gewährleisten.
Kosten	Personaleinsatz
Zeitliche Realisierung	2015 ff.
Verknüpfung	2.7 - Schlaglochmanagement, 6. - Radtourismus

<b>Baustein Nr. 5.2</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit, Informationen / Aktionen zu Fahrradthemen, Pressearbeit</b>
Nutzen	Interesse am Radfahren wecken, Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas, Sensibilisierung für das richtige Verkehrsverhalten
Beteiligte	Stadtentwicklung, Tourist-Information, Pressestelle, ADFC, VCD
Beschreibung	Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs bekannt machen und die Vorteile vermitteln. Nach und nach sollen Informationsmaterialien herausgegeben werden, die über die verschiedenen Aspekte der Radverkehrsförderung aufklären und über aktuelle Planungen informieren. Als AGFK-Mitgliedskommune werden der Stadt regelmäßig aktuelle Informationen zur Verfügung und die Durchführung von Aktionen angeboten. Eine regelmäßige Pressearbeit dient ebenfalls dazu, das Fahrradklima zu verbessern und die Fahrradkultur zu fördern. Neben Infrastrukturmeldungen kommen Sicherheitsthemen und z. B. Interviews / Porträts von Vorbild-Radfahrern in Frage.
Kosten	ca. 5.000,- €/a, Kosten für Faltblätter, Aktionen etc.
Zeitliche Realisierung	2015 ff.
Verknüpfung	4. - Verkehrssicherheit, 5.1 - Internetauftritt

<b>Baustein Nr. 5.3</b>	<b>Mobilitätsmanagement mit Unternehmen</b>
Nutzen	Unternehmen haben gute Gründe, Fahrradnutzung der Mitarbeiter zu fördern: Autostellplätze verbrauchen knappe Flächen und kosten Geld, Radfahren fördert die Gesundheit und Fitness, reduziert krankheitsbedingte Fehlzeiten
Beteiligte	Wirtschaftsförderung
Beschreibung	Der Radverkehr kann durch das Angebot von infrastrukturellen Maßnahmen am Arbeitsplatz gefördert werden. Geeignete, sichere Fahrradabstellanlagen sind z. B. ein Grund, den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zurückzulegen. Schließfächer für Taschen und Helme, Umkleidemöglichkeiten, Steckdosen für E-Bikes oder die Möglichkeit, ein Leihrad zu nutzen, fördern den Gebrauch des Fahrrades. Ziel ist die Steigerung des Anteils derjenigen Mitarbeiter, die mit dem Rad (evtl. in Kombination mit dem ÖPNV) zur Arbeit kommen. Es gibt bereits mehrere Arbeitgeber, die mit gutem Beispiel vorangehen: Die Stadt Heidenheim und die Heidenheimer Zeitung z. B. bieten ihren Beschäftigten Pedelecs zur Benutzung während der Arbeit an. Denkbar ist eine Informationsveranstaltung, bei der lokale Best-Practice-Beispiele prämiert werden können.
Kosten	Kosten für Veranstaltung, Informationsmaterial
Zeitliche Realisierung	2015 ff.
Verknüpfung	3.6 – Infrastruktur seitens des Arbeitgebers, 5.2 – Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen

<b>Baustein Nr. 5.4</b>	<b>Radwegekarte für Heidenheim</b>
Nutzen	Information, Interesse am Radfahren wecken, Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas
Beteiligte	Stadtentwicklung, Tourist-Information, Fahrradhandel, ADFC, VCD, evtl. in Kooperation mit Landkreis
Beschreibung	Analog zu den Radroutenplänen des Landkreises soll ein Stadt-Radfahrplan zusammengestellt werden, der alle relevanten Informationen bezüglich Radfahrbedarf und Radfahrorientierung bietet, mit Fahrradwerkstätten, Fahrradläden, Radrouten etc.
Kosten	Kosten für Druck
Zeitliche Realisierung	2016
Verknüpfung	5.1 – Internetauftritt, 6. – Radtourismus und Freizeitradverkehr

<b>Baustein Nr. 5.5</b>	<b>Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)</b>
Nutzen	Vorbildfunktion, Unterstützung bei Aktionen, Pressearbeit und Wissenstransfer, Netzwerkbildung, Förderung Radverkehr, Kooperation / Kontakt mit Land
Beteiligte	Stadtentwicklung
Beschreibung	Die Stadt Heidenheim trat 2010 als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg bei. Ziel dieser Mitgliedschaft ist es, das Fahrrad als interessante Alternative zum Auto besonders im innerstädtischen Verkehr zu fördern. Durch die Mitgliedschaft wird die Stadt Heidenheim u. a. durch Aktionen, Wissenstransfer, Beratungsleistungen, Workshops und Seminare unterstützt.
Kosten	2.000,- € pro Jahr
Zeitliche Realisierung	seit 2010
Verknüpfung	alle Handlungsfelder

## 6. Handlungsfeld Radtourismus und Freizeitradverkehr

Der Radtourismus bietet eine große Chance für die touristische und wirtschaftliche Entwicklung in Heidenheim und Umgebung. Diese Art der Urlaubsaktivität hat bundesweit eine zweistellige Zuwachsrate zu verzeichnen. Von diesem Potential profitieren die Stadt Heidenheim und der Landkreis. Es ist bereits ein Zuwachs an Radwanderern und Tagestouristen zu verzeichnen. Das Angebot soll deshalb ausgebaut und verbessert werden.

Gleichzeitig stellt Radfahren, z. B. mit Mountain-Bike oder Pedelec, als Freizeitnutzung eine gute Erholungsform dar. Der größte Teil der Heidenheimer Bevölkerung erreicht mit dem Rad in wenigen Minuten Naherholungsziele.

In den Radwegeplan des Landkreises aus dem Jahre 2009 wurden auch touristische Freizeitradwege aufgenommen. Das Freizeitradwegenetz ist größtenteils regionsweit in Kooperation mit dem Umland umgesetzt worden. Das Freizeitradwegenetz des Landkreises Heidenheim ist nun mit mehreren Radrouten im Umland verbunden. So lassen sich die Attraktionen in der Region und darüber hinaus gut mit dem Fahrrad erreichen. Derzeit werden mehrere Tafeln mit den bestehenden Radrouten installiert. Die touristische Radwegweisung wird, soweit möglich, mit der städtischen Wegweisung für den Radverkehr verbunden bzw. optimiert.

Eine Landes-Radroute durchquert das Stadtgebiet (Hohenlohe-Ostalb-Radfernweg mit Härtsfeldschleife). Des Weiteren starten zwei regionale Routen in Heidenheim am Bahnhof („Klifftour“ über Heldenfingen und Gerstetten, „Alb aktiv“ über das Steinheimer Kraterbecken und Gnannenweiler sowie Gerstetten) sowie zwei Routen in Heidenheim-Schnaitheim am Bahnhof („Wasser und Stein“ über Kleinkuchen, Neresheim, Dischingen und Nattheim, „Meteor und Wälder“ über Steinheim, Bartholomä und Zang). Zwei längere Routen durchqueren das Stadtgebiet. Einmal entlang der Brenz (Brenztour von Königsbronn über Heidenheim nach Lauingen-Faimingen) sowie der „Krater zu Krater“-Radweg von Steinheim nach Nördlingen über Schnaitheim.

Neben den ausgewiesenen Routen gehört die Stärkung bzw. Einrichtung zusätzlicher Dienstleistungen für Fahrradtouristen zur Qualitätsverbesserung. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck sollen an einem zentralen Punkt in Bahnhofsnähe eingerichtet werden. Ebenso werden Abstellmöglichkeiten in der Umgebung des Schlosses und der angrenzenden Parkanlage sowie direkt an einem der Eingänge zum Brenzpark (z. B. Nähe Marineheim) vorgeschlagen.

Die Installation eines Verleihsystems dient sowohl Berufspendlern als auch Touristen und stellt – in zentraler Lage – ein in vielen Kommunen bereits vorhandenes Angebot dar. Das Angebot eines Verleihsystems sollte in Verbindung mit einem überregionalen Netz erarbeitet werden, über welches zum Beispiel in Heidenheim ein Rad ausgeliehen und in Ulm oder Lauingen wieder abgegeben werden kann. Für Touristen, die ihr eigenes Rad mitbringen, sollte es im Bereich Bahnhof auch sichere Abstellmöglichkeiten geben, evtl. mit Lademöglichkeiten für Pedelecs.

Um die Qualität noch zu optimieren, wird eine intensiviertere Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Stadt Heidenheim angestrebt. Die Radwegbegleitinfrastruktur entlang der Radrouten kann durch einzelne Rastplätze, u. a. entlang der Brenz, verbessert werden.

Die Nutzung von Waldwegen spielt im Rahmen des Freizeitradverkehrs eine wichtige Rolle und kann zur Verbesserung und Vernetzung der Freizeitradwege-Infrastruktur beitragen. Derzeit besteht in Baden-Württemberg eine sogenannte 2-Meter-Regelung nach § 37 Landeswaldgesetz, welche das Betreten und Befahren des Waldes regelt. Radfahren in baden-württembergischen Wäldern ist auf allen Wegen gestattet, die breiter als 2 Meter sind. Auch auf Wegen, die schmaler als 2 Meter sind (sogenannte Single-Trails), kann das Radfahren aufgrund der Ausnahmeregelung nach § 37 Abs. 3 Landeswaldgesetz erlaubt werden, wenn sie speziell ausgeschildert werden. Voraussetzung dafür ist nach derzeitiger Rechtslage, dass sich alle Beteiligten vor Ort auf eine gemeinsame Lösung verständigen und die örtliche Forstbehörde diese genehmigt.

Es soll deshalb auf Heidenheimer Gemarkung geprüft werden, welche Waldstrecken als Single-Trails nutzbar gemacht werden können, sowohl im Kommunalwald als auch, nach Verhandlung mit den jeweiligen Eigentümern, im Staats- und Privatwald. In die Gespräche sollen die betroffenen Verbände eingebunden und eine Ausnahme bei der Unteren Forstbehörde erwirkt werden. Von Radfahrern benutzbare Single-Trails sollen dann ausgeschildert und in einem Plan veröffentlicht werden.

<b>Baustein Nr. 6.1</b>	<b>Radwanderwegweisung</b>
Nutzen	Qualitätsverbesserung
Beteiligte	Landratsamt, Stadtentwicklung, Städtische Betriebe
Beschreibung	Das Konzept zur touristischen Wegweisung ist derzeit in der Umsetzung (Informationstafeln mit regionalen Radrouten und Informationen bereits in Schnaitheim am Bahnhof, am Wohnmobilstellplatz, an der Gewerbeschule, in Mergelstetten in Richtung Bolheim sowie am Bahnhof Heidenheim).
Kosten	Kosten für Beschilderung
Zeitliche Realisierung	läuft bereits
Verknüpfung	2.9 - Wegweisung / Beschilderung

<b>Baustein Nr. 6.2</b>	<b>Fahrradverleihsystem</b>
Nutzen	Ausbau touristische Entwicklung und Qualitätsverbesserung
Beteiligte	Stadtentwicklung, Liegenschaften, Landratsamt, Betreiber und örtlicher Träger sowie Fahrradhandel
Beschreibung	Verleihsystem speziell auf die Bedürfnisse der Touristen zugeschnitten, u. a. mit Hol- und Bringdienst, E-Bike-Vermietung, Fahrradreparaturservice. Die Mieträder sollen bahnhofsnahe untergebracht sein.
Kosten	abhängig von Angebot, Zuschüssen, Räumlichkeiten, Unterhaltskosten
Zeitliche Realisierung	mittelfristig
Verknüpfung	3.3 - Fahrradverleih

<b>Baustein Nr. 6.3</b>	<b>Sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder mit Gepäck</b>
Nutzen	Ausbau touristische Entwicklung und Qualitätsverbesserung
Beteiligte	Stadtentwicklung, Tourist-Information, Liegenschaften, Straßenverkehrsbehörde, DB AG, Landratsamt
Beschreibung	Abstellmöglichkeit für Fahrräder mit Gepäck in Bahnhofsnähe sowie an touristischen Sehenswürdigkeiten wie Schloss und Brenzpark, derzeit im Bahnhof begrenzte Anzahl an Schließfächern vorhanden
Kosten	abhängig von der Lösung (modular, „Bike-Tower“) plus ca. 5.000,- € für Gutachten
Zeitliche Realisierung	mittelfristig, abhängig vom Bedarf
Verknüpfung	3.2 – Sichere Abstellmöglichkeit in Bahnhofsnähe

<b>Baustein Nr. 6.4</b>	<b>Abgestimmtes Informationsmanagement</b>
Nutzen	Qualitätsverbesserung
Beteiligte	Stadtentwicklung, Straßenbau, Städtische Betriebe, Landratsamt
Beschreibung	Intensivierung der Zusammenarbeit des Landkreises und der Stadt bei Beschwerdemanagement, Information über Baustellen (wegen Umleitungen) sowie Qualitätskontrolle. Durch regelmäßige Abstimmungsgespräche wird ein zeitnahe Austausch von Informationen gewährleistet. Eine Abstimmungsrunde im halbjährigen Turnus ist angedacht.
Kosten	-

Zeitliche Realisierung	2015 ff.
Verknüpfung	4. - Verkehrssicherheit, 5. - Öffentlichkeitsarbeit

<b>Baustein Nr. 6.5</b>	<b>Radwegbegleitende Infrastruktur</b>
Nutzen	Qualitätsverbesserung
Beteiligte	Stadtentwicklung, Liegenschaften, Straßenbau, Städtische Betriebe, Landratsamt
Beschreibung	Verbesserung / Vernetzung der radwegbegleitenden Infrastruktur. Es fehlen Standorte entlang den Radtouren für Rastplätze. Eine Umsetzung entlang des Brenztal-Radwegs wird angestrebt. Standortsuche in Heidenheim entlang der Brenz
Kosten	abhängig von der Maßnahme
Zeitliche Realisierung	mittelfristig
Verknüpfung	3. - Infrastruktur Service Fahren

<b>Baustein Nr. 6.6</b>	<b>Single-Trails im Wald, Ausnahmen von der sogenannten 2-Meter-Regelung nach § 37 Abs. 3 Landeswaldgesetz</b>
Nutzen	Qualitätsverbesserung
Beteiligte	Liegenschaften, Stadtentwicklung, Landratsamt, Eigentümer
Beschreibung	Verbesserung / Vernetzung der Freizeitradwegeinfrastruktur. Prüfung und Realisierung von Ausnahmen von der sogenannten 2-Meter-Regelung nach § 37 Abs. 3 Landeswaldgesetz unter Beteiligung der Verbände vor Ort. Von Radfahrern benutzbare Single-Trails in Kommunal-, Staats- und Privatwald sollen dann ausgeschildert und in einem Plan veröffentlicht werden.
Kosten	Kosten für Beschilderung
Zeitliche Realisierung	mittelfristig
Verknüpfung	-

## 7. Beschluss, Kontrolle und Fortschreibung

Das vorliegende Radverkehrsentwicklungskonzept beinhaltet unter dem Leitbild „Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr“ durch die vorgenannten Handlungsfelder und Bausteine folgende Ziele:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer**  
(Senkung der Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung)
- **Ausbau und Vervollständigung des Radverkehrsnetzes**  
(Schaffung eines durchgängig nutzbaren, attraktiven Radverkehrswegenetzes)
- **Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas**  
(Radfahrer aller Generationen sollen sich als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sicher und akzeptiert fühlen. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere Pressearbeit und Aktionen tragen dazu bei, dass das Fahrrad in Heidenheim zu einem sicheren wie selbstverständlichen Alltagsverkehrsmittel wird)
- **Vernetzung der Verkehrsträger**  
(Radfahren muss bequem in einer Wegeketten nutz- und kombinierbar sein, um eine optimale Vernetzung der Verkehrsträger erhalten zu können. So können sich die Verkehrsteilnehmer für das jeweils beste Verkehrsmittel entscheiden. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bieten sich als Verknüpfungspunkte mit dem Radverkehr besonders an, z. B. sogenannte Bike & Ride-Stationen).

Das Konzept benennt die grundsätzlichen Handlungsschritte zur Umsetzung. Es dient als Grundlage für die Erfolgskontrolle und Fortschreibung.



Mit Beschluss des Technik- und Umweltausschuss bzw. des Gemeinderates wird das Radverkehrsentwicklungskonzept zur verbindlichen Handlungsgrundlage für Politik und Verwaltung.

Die Verwaltung bildet unter den Bausteinen jährlich Prioritäten in der Radverkehrsförderung und bringt sie in die Haushaltsmittelanmeldungen ein.

Fortschritte und Defizite bei der Umsetzung des Konzeptes überprüft die Verwaltung regelmäßig. Im Rahmen der Wirkungskontrolle Radverkehr des Landes Baden-Württemberg werden Handlungsempfehlungen ausgesprochen sowie noch bestehende Defizite aufgezeigt.

Die Bürger haben durch Veröffentlichung (u. a. im Internet) jederzeit die Möglichkeit, das Konzept einzusehen. Bausteine sollen nach Umsetzung gekennzeichnet werden, neue Bausteine werden nach Bedarf aufgenommen.

Das Konzept ist im Internet einsehbar unter <http://www.heidenheim.de/fahrrad>

<b>Baustein Nr. 7.1</b>	<b>Radverkehrsentwicklungskonzept Heidenheim – Beschluss</b>
Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer, umweltgerechte Gestaltung der Mobilität, weniger Belastung durch den MIV, Förderung des Radverkehrs
Beteiligte	Gemeinderat / Technik- und Umweltausschuss
Beschreibung	Beschluss zur Förderung des Radverkehrs: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Radverkehrsentwicklungskonzept als Handlungsgrundlage für die nächsten Jahre</li> <li>– Umsetzung der enthaltenen Maßnahmen</li> <li>– jährliche Aktualisierung / Anpassung</li> </ul>
Kosten	Kosten siehe einzelne Handlungsfelder und Bausteine
Zeitliche Realisierung	kurz-, mittel- und langfristig
Verknüpfung	2. - Infrastruktur Fahren, 3. - Infrastruktur Service, 4. - Verkehrssicherheit, 5. - Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung, 6. - Radtourismus und Freizeitradverkehr

<b>Baustein Nr. 7.2</b>	<b>Radverkehrsetat – Finanzierung des Radverkehrsentwicklungskonzepts</b>
Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer, Förderung des Radverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur, Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas
Beteiligte	Gemeinderat, Verwaltung
Beschreibung	Zusätzlich zu den großen, den Straßenbau begleitenden Maßnahmen stehen derzeit 40.000,- € pro Jahr zur Verfügung. Grundlage der Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungskonzeptes ist eine dauerhafte finanzielle Ausstattung für die Umsetzung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen sowie der nicht-investiven Maßnahmen. Angestrebt wird eine Erhöhung des Budgets. Die Finanzierung von einzelnen (Sonder-) Bausteinen wie z. B. größere Fahrradabstellanlagen wird separat im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen behandelt.
Kosten	abhängig von den Maßnahmen plus 40.000,- € jährlich, letzterer Betrag steigend
Zeitliche Realisierung	mittelfristig
Verknüpfung	2. - Infrastruktur Fahren, 3. - Infrastruktur Service, 4. - Verkehrssicherheit, 5. - Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung, 6. - Radtourismus und Freizeitradverkehr

<b>Baustein Nr. 7.3</b>	<b>Datensammlung, Erhebungen</b>
Nutzen	Fundierte Daten zur besseren Einschätzung von Potentialen / IST-Zustand / Gefahrenstellen etc.
Beteiligte	Land Baden-Württemberg, Verwaltung, Landratsamt, VCD, ADFC, Bürger etc.
Beschreibung	Im Rahmen einer Wirkungskontrolle des Landes Baden-Württemberg zum Radverkehr werden Erhebungen durchgeführt. Unter anderem werden Daten zum Unfallgeschehen und Fahrraddiebstahl, Gespräche mit Akteuren vor Ort, Befahrungen und Ortsbesichtigungen, Radverkehrszählungen und telefonische Einwohnerbefragungen durchgeführt. Mit konkreten Ergebnissen und Daten der Untersuchung wird Mitte 2015 gerechnet. Es wird empfohlen, eine (äußerst kostenintensive) Haushaltsbefragung speziell für die Daten zum „Modal Split“ erst im Rahmen einer Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zu beauftragen. Alle Informationen, die im Rahmen der täglichen Arbeit und Kontakte eingehen, werden verwertet.
Kosten	Kosten für die Durchführung der ersten Wirkungskontrolle trägt das Land Baden-Württemberg
Zeitliche Realisierung	läuft bereits
Verknüpfung	2. - Infrastruktur Fahren, 3. - Infrastruktur Service, 4. - Verkehrssicherheit, 5. - Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung, 6. - Radtourismus und Freizeitradverkehr

#### **Anlagen:**

Plan Radverkehrsentwicklungskonzept Bestand 2014 Übersicht über Radwege, radfahrtaugliche Straßen und Wege im Stadtgebiet Heidenheim

Plan Radverkehrsentwicklungskonzept Übersicht über Radwege im Stadtgebiet mit geplanten Maßnahmen und Maßnahmen in Umsetzung

Plan Parkierungskonzept für Fahrräder – Innenstadt – Bestand und Planung 2014