

Notwendige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs für die Haushaltsjahre 2022/23





Innerstädtische Mobilität, wie hätten Sie es gerne?



Wo ein Körper ist, kann kein zweiter sein!



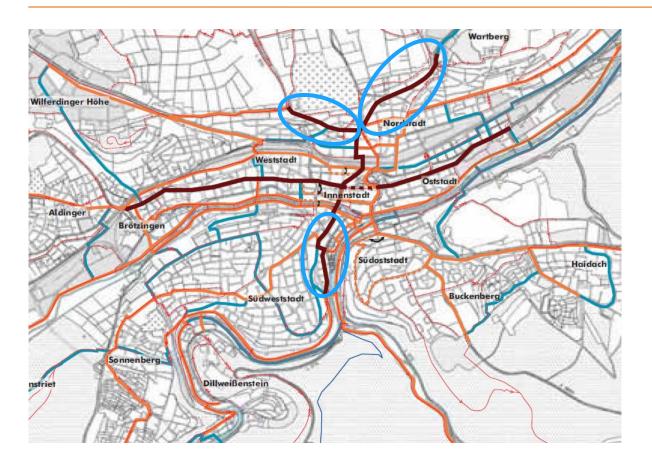


Nicht nur im fließenden Verkehr: Ein Auto braucht soviel Platz wie 10 Fahrräder!



die sich nicht beliebig vermehren lässt.





- 1. Heinrich Wieland Allee
- 2. Hohenzollernstraße
- 3. Bleichstraße

Radverkehrskonzept Pforzheim 2013, was fehlt?

Die Nord- Süd- Hauptachsen!



Lückenschluss: mit Fertigstellung der Westlichen KF fehlt noch als letztes Teilstück der Ost- Westachse die sichere Anbindung des Radverkehrs an den Leopoldplatz



Für eine hohe **Akzeptanz** der neuen Radverkehrsachse sollte die **Durchgängigkeit** hergestellt werden.





Aufenthaltsqualität oder Parksuchverkehr? Die Dillsteiner Straße



Die Dillsteiner Straße bietet aufgrund eines attraktiven Einzelhandels und vielfältiger Außengastronomie eine hohe

Aufenthaltsqualität.

Diese wird durch permanenten Parksuch- und Durchgangsverkehr massiv beeinträchtigt.

Eine verkehrsberuhigte Zone würde eine Öffnung für den Radverkehr, welcher bisher auf den Innenstadtring geführt wird in beide Richtungen erlauben. Durch den Entfall von Parkplätzen gäbe es auch mehr Raum für Fußgänger und Außengastronomie



Machen wir den Schritt?



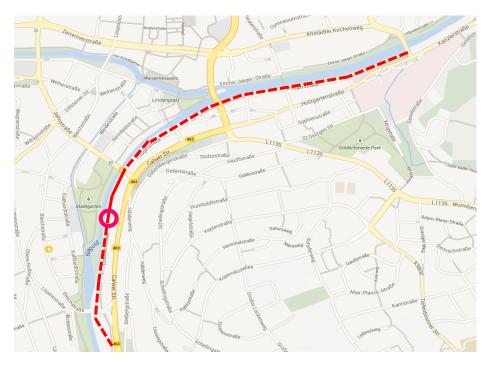


Die wenig beachtete:

Liebeneckstraße – Pflügerstraße Lückenschluss der Radverkehrsachse als sichere Parallele zur Holzgarten- und Calwer Straße (Innenstadtring). Vom Kupferhammer bis zur Helios - Klinik (2 km)

Problem: die Liebeneckstraße wird durch einen kleinen Streifen eines Privatgrundstücks versperrt

Aber: der größte Teil des Geländes gehört bereits der Stadt









Über die Stadtautobahn: Querung des Enztalradweges über den Altstädter Kirchenweg



Wie sich schon bei der Jahnstraße gezeigt hat, ist die Querung einer vierspurigen Straße für Fußgänger und Radfahrer vor allem in der Hauptverkehrszeit und Tempo 50 schwierig. Aufgrund der unübersichtlichen Lage und der Nähe von Schulen und Kitas sollte die Sicherheit mit einer Bedarfsampel hergestellt werden.







Einfach zu eng: die Fritz-Ungerer-Straße,

Fußgänger und Radfahrer gemeinsam auf dem Gehweg





Die Lösung: **Fahrradstreifen stadteinwärts** zur sicheren Anbindung des **Enztalradwegs** und des **Oberen Enztals** an das Radverkehrsnetz



Der Buckel zum Buckenberg: die St. Georgensteige

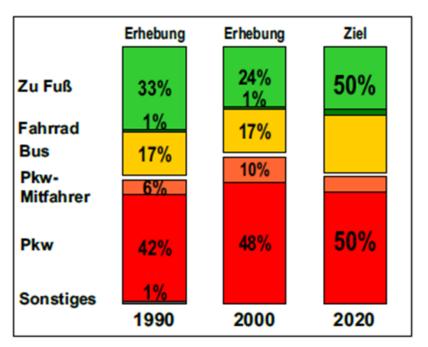


Die St. Georgensteige ist Teil des Radverkehrskonzeptes Pforzheim 2013 als kürzeste Verbindung zur Südstadt Hochschule und weiteren Schulen sowie zu den Wohngebieten Buckenberg und Haidach

Die Steigung von max. 13 % ist für durchschnittliche Radfahrer nur mit E-Bikes zu bewältigen. Auf der Alternativroute über die Schellingstraße geht es für Radfahrer wegen parkender Autos und den Linienbussen oft sehr beengt zu. Für den Königsweg sollte eine Machbarkeitsstudie erstellt werden



Verkehrsentwicklungsplan Pforzheim 2020, Modal Split 2009 vom Gemeinderat verabschiedet

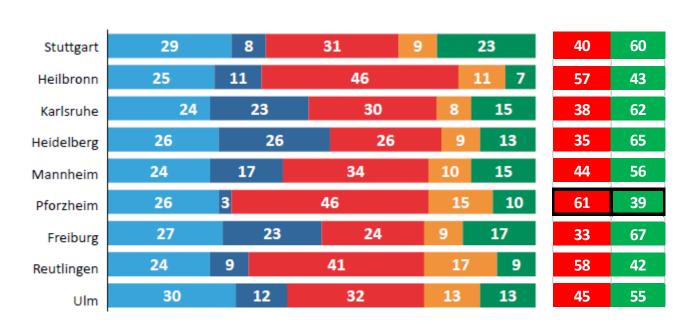


Ambitionierte Ziele, was wurde daraus?

Verkehrsmittelwahl



Modal Split: Verkehrsaufkommen Städte Baden Württemberg 2017

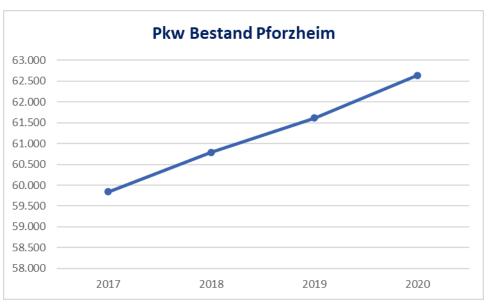




Nach dem Befragungsergebnis des Verkehrsministeriums liegt **Pforzheim an letzter Stelle**, statt **50 / 50** mit nur **61 / 39**



Wo stehen wir heute?



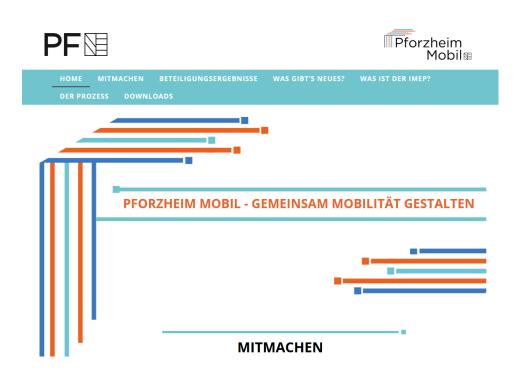
Quelle: Statistische Halbjahresberichte

Pkw Bestand von Ende 2017 bis Ende 2020 plus 5 % Für den VEP 2020 ist daraus keine Trendwende ersichtlich Das Ziel des VEP 2020 um über 20 % überschritten





Und wie geht es weiter? Mobilitätsentwicklung bis 2035



Mit der Verabschiedung der gemeinsamen Ziele durch den Gemeinderat ist der Planungsprozess zum IMEP nun in die Phase der Maßnahmenentwicklung gestartet!

Unser **Apell** an den **Gemeinderat**: Bleiben Sie auch **nach der Verabschiedung** dran! Warten Sie nicht bis 2035, ob es geklappt hat!



Fahrrad-Monitor Deutschland 2019

Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Stand: 30.09.2019

Ges. 3053 Personen, davon 2376 Radfahrende

Die <u>dringlichsten Forderungen an die Politik</u> lauten:

- Mehr Radwege bauen (60 Prozent)
- Bessere Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (53 Prozent) und den Fußgängern (45 Prozent)
- Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten (44 Prozent)
- Sichere Fahrrad-Abstellanlagen (44 Prozent)
- Mehr Fahrradstraßen einrichten (43 Prozent)

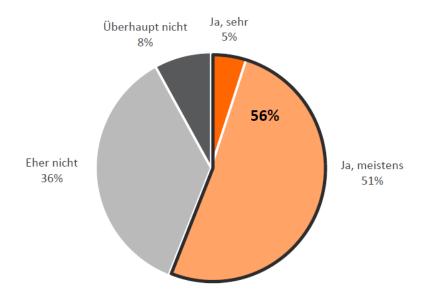




Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Subjektives Sicherheitsgefühl

"Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?"



Gründe für die Unsicherheit:

- Zu viel Verkehr 70 %
- Rücksichtslose Autofahrende 68 %
- Zu wenig separate Radwege 60 %





Budget für den Radverkehr



Die Stadt Pforzheim hat in den vergangenen **5 Jahren keine Investitionen** in das Radverkehrsnetz getätigt.

Allein in 2017 wurden für **Verkehrssicherheit und Umsetzung Radverkehrskonzept** vorgesehene **Haushaltsmittel** in Höhe von ca. **410.000** € für die Entwicklung der "Neuen Weiche" (ZOB Süd) **umgeschichtet**.

Um den Nachholbedarf gegenüber anderen Städten aufzuholen, müsste im Haushalt der Stadt Pforzheim ein Budget für den Radverkehr von jährlich 5,00 € pro Einwohner, entspricht 625.000 € eingebracht werden. Abzüglich Fördermittel vom Land Baden-Württemberg (50%) 312.500 € tatsächliche Ausgaben.

Zum Vergleich: Ausgaben der Stadt Stuttgart **5,00 € pro Einwohner**, Stand 2018





Der ADFC Kreisverband Pforzheim Enzkreis dankt für Ihre Aufmerksamkeit!