

**BESCHLUSSVORLAGE**

Dezernat IV

Az. 61.3.1

17.01.2019

V029/2019

Betreff

Einrichtung weiterer Fahrradstraßen

Betrifft Anfrage/Antrag: A066/2016
A287/2017
A288/2017
A010/2018
A333/2018

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Öffentlichkeitsstatus | Zuständigkeit |
|-------------------------------------|----------------|-----------------------|---------------|
| 1. Ausschuss für Umwelt und Technik | 19.02.2019 | öffentlich | Vorberatung |
| 2. Gemeinderat | 12.03.2019 | öffentlich | Entscheidung |

Stadtbezirksbezug:
00 stadtweit

Einladung an Bezirksbeirat / Sachverständige:

Vorgeschlagene Maßnahme zur Bürgerbeteiligung:

Runder Tisch Radverkehr

Beschlussantrag:

Gemäß des beiliegenden Konzeptes wird die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen beschlossen.

Diese werden sukzessive vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln umgesetzt.

BESCHLUSSVORLAGE

V029/2019

1) **Welches strategische Ziel wird durch die Leistung bzw. Maßnahme unterstützt?**

a) **Urbanität stärken**

b) **Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements und der Mitwirkung**

Begründung:

Die stetige Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur erhöht die Wohn- und Lebensqualität und stärkt den Wirtschaftsstandort Mannheim. Das Instrument der Fahrradstraßen stellt einen wichtigen Faktor zur Motivation für Radfahrerinnen und Radfahrer dar und unterstützt in hohem Maße die Anerkennung und Wertschätzung als Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

2) **Welches Managementziel wird durch die Leistung bzw. Maßnahme angesprochen?**

Leistungsziel 07 des FB 61: Die planerische Grundlage für die umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung aller Verkehrsarten ist bereitgestellt.

Leistungsziel 01 des FB 68: Die Straßen inkl. Geh- und Radwege in Mannheim sind in einem verkehrssicheren Zustand und wirtschaftlich betrieben.

Leistungsziel 02 des FB 68: Die Verkehrsausstattung mit ihren Lichtsignalanlagen, Straßenbeleuchtungen, etc. ist in einem ordnungsgemäßen Zustand und wirtschaftlich betrieben.

Begründung:

Die betreffenden Straßenabschnitte erhalten die ihrer Funktion als bedeutender und gut genutzter Radverkehrsverbindung entsprechende Ausweisung als Fahrradstraße.

3) **Welche Kennzahl wird direkt oder indirekt beeinflusst?**

Wirkungsziel 06 des FB 61: Durch attraktive Angebotsplanungen wachsen die Anteile des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr) – Kennzahl: Modal Split: Anteil des Fahrradverkehrs am Binnenverkehr

Wirkungsziel 01 des FB 68: Die Straßen, incl. Rad- und Gehwege, Wege sowie Plätze in Mannheim sind für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer attraktiv, sicher und entsprechend dem Verkehrsaufkommen angepasst – Kennzahl: Länge neu eingerichteter Radfahrstrecken

Begründung:

Eine attraktivere und sichere Radverkehrsinfrastruktur motiviert, für verschiedene Wegezwecke das Fahrrad zu nutzen. Daher ist mit einer Erhöhung des Radverkehrsanteils der Mobilität in Mannheim zu rechnen.

Falls durch die Maßnahme eine Änderung des Zielwertes erfolgt, bitte nachfolgend eintragen:

| Kennzahl | Zielwert bisher | Zielwert neu |
|----------|-----------------|--------------|
| | | |
| | | |

Die Leistung ist eine Pflichtaufgabe ja nein

1) **Welche über- bzw. außerplanmäßigen Ressourcen sind zur Durchführung der Leistung bzw. Maßnahme erforderlich?**

| Ergebnishaushalt | Aktuelles HH-Jahr | jährlich ab xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx in € | Erläuterungen |
|------------------|-------------------|--|---------------|
| | | | |

| | | | |
|-----------------|--|--|--|
| Ertrag | | | |
| Personalaufwand | | | |
| Sachaufwand | | | |
| Transferaufwand | | | |
| Zuschüsse | | | |
| Saldo | | | |

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Teilfinanzhaushalt sind auf Seite 13 f. dargestellt.

- 2) Die Deckung erfolgt durch Mehrertrag/Minderaufwand (Mehreinzahlung/Minderauszahlung) in der Dienststelle bzw. beim Dezernat bei

| Jahr | Betrag | Produkt-Nr. xxxxx | Projekt-Nr. / Investitionsauftrag xxxxx |
|------|--------|-------------------|---|
| 20xx | | | |
| 20xx | | | |

Dr. Kurz

Quast

Kurzfassung des Sachverhalts

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stellt zur Gemeinderatssitzung vom 12.04.2016 den Antrag Nr. 066/2016 (Anlage 3) mit der Bitte, eine weitere Liste von neuen, möglichen Fahrradstraßen vorzulegen.

Die Verwaltung ist unabhängig dieses Antrags gemäß Punkt 11 des durch den Gemeinderat 2010 einstimmig beschlossenen „21 Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs“ beauftragt, stetig Straßen zu prüfen, die für eine Ausweisung als Fahrradstraße infrage kommen.

Von insgesamt 14 geprüften Straßenabschnitten wurden acht durch die Verwaltung für geeignet befunden. In diesen Straßen überwiegt entweder bereits der Radverkehr oder dies ist in Zusammenhang mit der Ausweisung als Fahrradstraße alsbald zu erwarten.

Nach einer Behandlung im Ausschuss für Umwelt und Technik am 12.09.2017 (Beschlussvorlage V343/2017) erfolgte die Bitte, den Sachverhalt in den jeweiligen Bezirksbeiratsgremien zu thematisieren. Dies erfolgte im Laufe von Januar bis September 2018.

Auf Grundlage der Anträge Nr. A010/2018 sowie A333/2018 der SPD-Fraktion wurden die sieben in der Vorlage V343/2017 genannten Straßen um eine weitere (Meerfeldstraße, Lindenhof) ergänzt.

Die Verwaltung sieht eine Umsetzung folgender Fahrradstraßen vor:

- 1) Casterfeldstraße – Nebenstraße, Rheinau
- 2) G3/H3 – G7/H7, Innenstadt
- 3) Luisenstraße – Fischerstraße, Neckarau
- 4) Richard-Wagner-Straße, Schwetzingenstadt
- 5) Meerfeldstraße, Lindenhof
- 6) Brücke über die A6, Wallstadt

Überschlägig werden Kosten von 1.518.000 € für die weitere Umsetzung dieser Fahrradstraßen erwartet.

Ebenfalls sind die Straßen Spessartstraße – Odenwaldstraße (Feudenheim) sowie Landsknechtweg (Neuhermsheim) grundsätzlich für eine Ausweisung als Fahrradstraße geeignet.

Beide Straßen sind jedoch deckungsgleich mit einer Variante der geplanten Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim. Bis zum Abschluss der Variantenprüfung des Regierungspräsidiums Karlsruhe werden Planungen seitens der Stadt Mannheim zurückgestellt.

In der Gesamtbetrachtung erfolgt eine Kontinuität zu den bisherigen umgesetzten Fahrradstraßen in Bezug auf

- den Kostenumfang;
- den anvisierten Umsetzungszeitplan (etwa eine Fahrradstraße pro Jahr);
- sowie der Sachlage, dass die Projekte häufig eine grundsätzliche Verbesserung für weitere Verkehrsarten (vor allem des Fußverkehrs) implizieren.

Gliederung des Sachverhalts und Übersicht der Anlagen

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| 1. Bisher umgesetzte Fahrradstraßen in Mannheim | 7 |
| 2. Prüfung weiterer möglicher Fahrradstraßen | 9 |
| 3. Ergebnisse der Untersuchungen | 10 |
| 3.1 Zur Ausweisung empfohlene Fahrradstraßen..... | 10 |
| 3.2 Nicht als Fahrradstraße vorgesehen | 13 |
| 4. Zeitplan und Kosten | 13 |
| 5. Stellungnahme der Verwaltung zu offenen Fragen | 15 |
| 5.1 Grundsätzliche Charakterisierung der Fahrradstraßen | 15 |
| 5.2 Kenntnisstand der Autofahrer über die Regelungen bei Fahrradstraßen | 16 |
| 5.3 Erhebung des Verkehrsaufkommens..... | 16 |
| 5.4 Abstimmung mit den Bezirksbeiräten | 17 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Abbildung 1: Karl-Ladenburg-Straße vor und nach der Einrichtung der Fahrradstraße | 8 |
|---|---|

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle 1: Fahrradstraßen in Mannheim aus dem Konzept von 2012..... | 7 |
| Tabelle 2: Geprüfte Fahrradstraßen | 10 |
| Tabelle 3: Kostenübersicht..... | 14 |

Anlagen

- Anlage 1: Übersichtskarte Fahrradstraßen in Mannheim
- Anlage 2: Steckbriefe untersuchte Fahrradstraßen
- Anlage 3: GR-Antrag Nr. 066/2016 (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
- Anlage 4: GR-Antrag Nr. A287/2017 (CDU)
- Anlage 5: GR-Antrag Nr. A288/2017 (CDU)
- Anlage 6: GR-Antrag Nr. A010/2018 (SPD)
- Anlage 7: GR-Antrag Nr. A333/2018 (SPD)

Sachverhalt

1. Bisher umgesetzte Fahrradstraßen in Mannheim

In der Vorlage V254/2012 stellte die Verwaltung ein erstes Konzept zur Einrichtung von Fahrradstraßen vor. Dieses basierte auf den GR-Anträgen Nr. 279/2010 und Nr. 474/2010 sowie Punkt 11 „Infrastruktur Routennetz“ des „21 Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs“. In dieser Vorlage sind ebenfalls die verkehrsrechtlichen Grundlagen sowie die Zielsetzung von Fahrradstraßen zusammengestellt. Die wesentliche Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist laut Straßenverkehrsordnung, dass der Radverkehr in diesen Straßen die vorherrschende Verkehrsart ist, oder dies alsbald zu erwarten ist.

Als erste Fahrradstraße Mannheims war bereits in den 1990er Jahren die Schlossgartenstraße im Stadtteil Innenstadt als Fahrradstraße ausgewiesen worden.

Gemäß des oben genannten Konzeptes wurden zehn Straßenabschnitte für eine Eignung geprüft, von denen sieben Straßen für eine Ausweisung empfohlen wurden.

| Nr. | Straße | Stadtteil | Umsetzung | Kosten |
|-----|-------------------------------|-------------------|------------------------|-------------|
| 1 | Mönchwörthstraße | Almenhof | 2013 | 15.000 € |
| 2 | Karl-Ladenburg-Straße | Neuostheim | 2013 | 18.000 € |
| 3 | Stephanienufer | Lindenhof | 2013 | 120.000 € |
| 4 | Rollbühlstraße (Seitenstraße) | Käfertal | 2014 | 16.000 € |
| 5 | Stettiner Straße | Schönau | 2015 | 22.000 € |
| 6 | Berliner Straße | Oststadt | 2017 (1. Bauabschnitt) | 1.500.000 € |
| 7 | Tattersallstraße | Schwetzingenstadt | Ab 2019 | 640.000 € |

Tabelle 1: Fahrradstraßen in Mannheim aus dem Konzept von 2012

Bei Teilen der Abschnitte erfolgte eine Änderung der Vorfahrtregelung. Die Bedeutung der Straße als wichtige Radverkehrsrouten ist dadurch verstärkt hervorgehoben. Im Rahmen der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit wurden Anwohnerinnen und Anwohner durch eine Informationsbroschüre auf die geänderte Verkehrssituation aufmerksam gemacht. Die umgesetzten Fahrradstraßen haben eine überwiegend positive Resonanz.

In der Karl-Ladenburg-Straße sowie Rollbühlstraße wurde durch Vorher- und Nachherzählungen im Berufsverkehr von 7-9 Uhr ermittelt, dass sich der Radverkehr als die vorherrschende Verkehrsart

etabliert hat. 2011 überwog mit den Verhältnissen 1 RF:1,69 Kfz (Karl-Ladenburg-Straße) sowie 1 RF:1,64 Kfz (Rollbühlstraße) noch der Kraftverkehr. 2016 wurden hingegen deutliche Zuwächse des Radverkehrsanteils mit 1 RF:0,2 Kfz (Karl-Ladenburg-Straße) sowie 1 RF:0,74 Kfz (Rollbühlstraße) erhoben.



Abbildung 1: Karl-Ladenburg-Straße vor und nach der Einrichtung der Fahrradstraße

Die spätere Umsetzung der Berliner Straße und Tattersallstraße rührt davon her, dass bei diesen Straßen umfangreiche bauliche Anpassungen erforderlich sind. Der zweite Bauabschnitt der Berliner Straße wird im Jahr 2019 umgesetzt. Für die Tattersallstraße liegt eine Vorplanung vor; eine

Umsetzung ist im Anschluss an die Berliner Straße vorgesehen. Haushaltsmittel stehen 2019 auf dem Projekt 8.68547038 in Höhe von 640.000 € in der Finanzplanung zur Verfügung.

Das Kostenvolumen für die Umsetzung der sieben genannten Fahrradstraßen beträgt insgesamt etwa 2.331.000 € (vgl. Tabelle 1).

2. Prüfung weiterer möglicher Fahrradstraßen

Die Verwaltung hat die Prüfung möglicher Fahrradstraßen in den vergangenen Jahren stetig fortgesetzt. Regelmäßig werden auch seitens des Gemeinderats, von Bezirksbeiräten, Mitgliedern des „Runden Tisch Radverkehrs“ sowie Bürgerinnen und Bürgern mögliche weitere Fahrradstraßen vorgeschlagen. Es wurden insgesamt 14 weitere Straßen geprüft, die Teil einer Haupt- oder Querverbindung im Radverkehrsnetz sind oder in deren Zusammenhang stehen.

Geprüfte Fahrradstraßen:

| | Straße | Abschnitt | Route | Stadtteil |
|---|------------------------------------|---|-------------------|---------------------|
| 1 | Spessartstr. – Odenwaldstr. | Christian-Morgenstern- Str. – Lauffener Str. | HV ¹ | Feudenheim |
| 2 | Brücke über A6 | Gotenstraße – Wendeschleife Linie 15 | HV | Wallstadt |
| 3 | Q2/Q3 – U2/U3 | Friedrichsring – Fressgasse | QV ² | Innenstadt |
| 4 | G3/H3 – G7/H7 | Karlsstraße – Luisenring | HV | Innenstadt |
| 5 | Luisenstraße – Fischerstraße | Germaniastraße – Friedrichstraße | Alternative QV | Neckarau |
| 6 | Rottfeldstraße | Steubenstraße – Neckarauer Straße | QV | Almenhof/Neckarau |
| 7 | Franzosenweg | Strandbad – Rheindamm | QV | Niederfeld/Neckarau |
| 8 | Neckarauer Waldweg | Aufeldweg III – Kreisv. Rheingoldhalle | | Neckarau |
| 9 | Casterfeldstraße – Seitenstraße | Ellerstadter Straße – Im Hummelhorst | HV | Rheinau |

¹ HV= Hauptverbindung

² QV= Querverbindung

| | | | | |
|----|-------------------------|---|----|-------------------|
| 10 | Zähringer Str. | Ortseingang – Offenburger Straße | QV | Seckenheim |
| 11 | Richard-Wagner- Str. | Friedrich-Karl-Straße – Carl-Reiss-Platz | HV | Schwetzingenstadt |
| 12 | Landsknechtweg | Verb. Ri. Schwetzingerst. – Verb. Ri. Hermsh. Str. | HV | Neuhermsheim |
| 13 | Paul-Martin-Ufer | Karl-Ladenburg-Str. – Dürerstr. | | Neuostheim |
| 14 | Meerfeldstraße | Windeckstraße – Emil- Heckel-Straße | HV | Lindenhof |

Tabelle 2: Geprüfte Fahrradstraßen

3. Ergebnisse der Untersuchungen

3.1 Zur Ausweisung empfohlene Fahrradstraßen

Bei sämtlichen zur Ausweisung empfohlenen Fahrradstraßen ist vorgesehen, dass der Kraftverkehr für die erforderliche Erschließung des Quartiers weiterhin zugelassen sein wird. Bei Straßen mit vollständigen oder teilweisen Einbahnstraßenregelungen mit Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung blieben diese unverändert.

Casterfeldstraße – Nebenstraße (Ellerstadter Straße – Im Hummelhorst), Rheinau

Die Nebenstraße der Casterfeldstraße stellt einen Abschnitt der Radhauptroute auf die Rheinau sowie Richtung Schwetzingen, der Veloroute Rhein sowie der Draisroute dar.

Nach dem Stephanienufer kann ein weiterer Abschnitt der touristisch sehr bedeutsamen Veloroute Rhein, auf dem sich eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr nicht vermeiden lässt, als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Dadurch werden eine bessere Nachvollziehbarkeit der Route und eine höhere Sicherheit für den Alltags- und touristischen Radverkehr hergestellt. Der Anteil des Radverkehrs beträgt 1 RF: 1,45 Kfz; es ist von einer weiteren Erhöhung auszugehen.

Der nördliche Abschnitt Ellerstadter Straße – Assenheimer Straße befindet sich in einem Gewerbegebiet. Durch die Randlage hat das Aufkommen von Lastkraftwagen sowie weiterem gewerblichem Kraftverkehr jedoch einen geringen Umfang. Die Bedeutung dieses Abschnitts für die genannte Radverkehrsrouten ist demnach höher zu bewerten. Die Ausweisung als Fahrradstraße impliziert eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

Die Verwaltung wird den nördlichen Abschnitt in besonderem Maße evaluieren und behält sich etwaige Anpassungen vor, sofern sich in diesem Bereich des Gewerbegebietes das Aufkommen von Lastkraftwagen oder weiterem gewerblichen Kraftverkehr signifikant ändern sollte.

G3/H3 – G7/H7, Innenstadt

Diese Route stellt die Radhauptverbindung von der Innenstadt in den Jungbusch dar. Zu einem Zeitpunkt, als diese Einbahnstraße noch nicht vollständig für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben war, wurde bei einer ganztägigen Zählung ein Verhältnis von 1 RF: 1,64 Kfz erhoben. Es ist daher davon auszugehen, dass sich nach der zwischenzeitlichen Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung dieser Anteil erhöht hat und sich durch eine Ausweisung als Fahrradstraße weiter erhöhen wird.

Luisenstraße (Sennteichplatz) – Fischerstraße (Friedrichstraße), Neckarau

Die Prüfung der Ausweisung der Luisenstraße basiert auf dem GR-Antrag A262/2014. Die Strecke stellt eine Alternative für den Radverkehr zur Querverbindung durch die Rheingoldstraße – Friedrichstraße dar, die aufgrund von einem relativ hohem Kfz-Aufkommen und einem begrenzten Straßenquerschnitt ungünstige Bedingungen für eine den Empfehlungen der ERA entsprechende Radverkehrsführung aufweist. In der lokalen Erschließung hat die Luisenstraße insbesondere im Schülerverkehr (Schillerschule, Johann-Sebastian-Bach-Gymnasium) eine wichtige Rolle. Sowohl im morgendlichen Schülerverkehr (1 RF: 0,76 Kfz) als auch nachmittags (1 RF: 1,27 Kfz) wurde der für eine Ausweisung als Fahrradstraße erforderliche Radverkehrsanteil festgestellt.

In Abstimmung mit dem Bezirksbeirat sind im Zuge der Umwidmung zur Fahrradstraße auch Maßnahmen zur einer verbesserten Fußverkehrsführung (z.B. Querungshilfen) vorgesehen, deren Konzeption bei einem „Fußverkehrscheck“ gemeinsam zwischen Verwaltung und lokalen Akteuren erarbeitet wurde.

Richard-Wagner-Straße (Friedrich-Karl-Straße – Carl-Reiß-Platz), Schwetzingenstadt

Als Radhauptverkehrsrouten von der Innenstadt Richtung Neuhermsheim sind die Augustaanlage sowie die Richard-Wagner-Straße ausgewiesen. Die Einrichtung einer den ERA entsprechenden Radverkehrsführung in der Augustaanlage ist ein Teil des Lückenschlussprogramms. Derzeit ist eine Vorplanung in Bearbeitung; eine mögliche bauliche Umsetzung ist jedoch noch nicht in den Haushaltsplanungen vorgesehen.

Besonders in Bezug auf die lokale Erschließung der Schwetzingenstadt und den Schulstandort Liselotte-Gymnasium stellt die verlaufende Richard-Wagner-Straße eine wichtige Funktion dar, wodurch die Merkmale für eine Ausweisung als Fahrradstraße erfüllt sind. Eine ganztägige Knotenpunktzählung an der Richard-Wagner-Straße/Otto-Beck-Straße ergab, dass in der Richard-

Wagner-Straße der Radverkehr in beiden Abschnitten gegenüber dem Kraftverkehr überwiegt.

Meerfeldstraße (Fahrtrichtung Süden: Windeckstraße – Emil-Heckel-Straße; Fahrtrichtung Norden: Landteilstraße – Windeckstraße), Lindenhof

Die Meerfeldstraße ist Teil der Radhauptverkehrsrouten Innenstadt – Lindenhof – Neckarau-West. Der Radverkehr überwiegt in dieser Straße deutlich (Verhältnis: 1 RF: 0,41 Kfz). An der bestehenden Einrichtungsform mit Stadtbahn in Mittellage ist keine Änderung vorgesehen. Im Abschnitt Landteilstraße – Emil-Heckel-Straße ist ein gepflasterter Radweg im Seitenraum vorhanden, der in eine Fußverkehrsfläche umgewidmet wird. Der Abschnitt Emil-Heckel-Straße – Landteilstraße in Fahrtrichtung Norden bleibt als verkehrsberuhigter Bereich bestehen.

Brücke über A6 (Gotenstraße – Wendeschleife Linie 15), Wallstadt

Die Radhauptverbindung nach Heddeshcim überquert die A6 über eine nur für Anlieger und landschaftlichen Verkehr freigegebene Straße. Eine einwöchige Dauerzählung ergab einen Durchschnittswert von 298 Radfahrenden/Tag. Die Ausweisung als Fahrradstraße unterstreicht die Bedeutung dieser Strecke für den Radverkehr und stellt – zusätzlich zur 2019 vorgesehenen Wegweisung – den Routenverlauf dar.

Spessartstraße (Christian-Morgenstern-Straße) – Odenwaldstraße (Lauffener Straße), Feudenheim

Die Spessartstraße mit dem Abschnitt der Odenwaldstraße westlich der Lauffener Straße stellt eine von zwei Radhauptverbindungen der Innenstadt nach Feudenheim (über Neckartalradweg und Riedbahnbrücke) dar. Mit den weiteren wichtigen Erschließungsfunktionen im Schülerverkehr (Feudenheim-Schule) sowie Freizeitverkehr (Sportanlagen Neckarplatt) überwiegt der Radverkehr bereits heute (Verhältnis 1 RF:0,86 Kfz).

Der als Fahrradstraße vorgesehene Abschnitt liegt in einer Tempo-30-Zone, in der grundsätzlich der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen ist. Es bestehen jedoch noch bauliche, nicht benutzungspflichtige Radwege, die zu einem Zeitpunkt eingerichtet wurden, als abweichende Straßenentwurfsrichtlinien galten. Im Zusammenhang mit einer Ausweisung dieses Abschnitts als Fahrradstraße wird der Straßenraum neu aufgeteilt. Der Radverkehr wird in jedem Fall ausschließlich auf der Fahrbahn geführt; die Fahrbahn wird mit der bei den bisherigen Fahrradstraßen üblichen Markierung versehen.

Landsknechtweg (Verbindungsweg Richtung Schwetzingenstadt – Verbindungsweg Hermsheimer Str.), Neuhermsheim

Die parallel zur B36 verlaufende Radhauptverkehrsrouten von der Innenstadt Richtung Neuhermsheim

mündet auf den Landsknechtweg und folgt dieser im weiteren Verlauf. Der Radverkehr überwiegt hier bereits deutlich (Verhältnis 1 RF:0,27 Kfz). Die Ausweisung als Fahrradstraße stellt hier die zielführende Maßnahme dar, diese Route angemessen zu verdeutlichen.

3.2 Nicht als Fahrradstraße vorgesehen

In den Straßen **Q2/Q3 – U2/U3, Rottfeldstraße, Neckarauer Waldweg, Franzosenweg** sowie **Zähringer Straße** überwiegt der Anteil des Kraftverkehrs deutlich den des Radverkehrs. Aus diesem Grund kann in nächster Zeit in diesen Straßen der Charakter einer Fahrradstraße nicht hergestellt werden. Durch die nicht hinreichende Präsenz an Radfahrenden würde in diesen Straßen die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung einer Fahrradstraße nicht entfaltet werden können und die Ausweisung erführe eine geringe Akzeptanz.

Eine mögliche Ausweisung der Straße **Paul-Martin-Ufer** als Fahrradstraße wurde im Rahmen des Antrags Nr. A180/2016 geprüft. Der Entscheidungsindikator war in diesem Fall die Praktikabilität der beschriebenen alternativen Führung der Radhauptverbindung. Die Prüfung ergab, dass die bestehende Hauptroute auf dem Neckardamm (zwischen Stadtbahn und Baumreihe) in Bezug auf die Anschlüsse an das übrige Radverkehrsnetz die optimale Lage aufweist. Eine nähere Erläuterung des Sachverhalts erfolgt in einer separaten Vorlage (V559/2018).

Die Funktion des Paul-Martin-Ufers im Radverkehrsnetz umfasst im Wesentlichen die lokale Erschließung von Neuostheim. Eine Ausweisung als Fahrradstraße kommt für Straßen ohne eine übergeordnete Funktion im Radverkehrsnetz nicht in Betracht.

4. Zeitplan und Kosten

Im nächsten Schritt wird zunächst bei den zur Ausweisung empfohlenen Abschnitten geprüft, ob und in welchen Abschnitten der Vorrang auf die Führung der Fahrradstraße geändert werden kann. Bei Abschluss der jeweiligen Vorplanungsarbeiten werden die Bezirksbeiräte informiert.

Die Umsetzung erfolgt sukzessive im Rahmen der vorhandenen personellen sowie finanziellen Kapazitäten in der im Folgenden angeführten voraussichtlichen Bearbeitungsreihenfolge.

Die genannte Reihenfolge ergab sich aus einer Gesamtbetrachtung verschiedener Faktoren wie geringer Umfang, verkehrliche Relevanz (z.B. Gesamtaufkommen des Radverkehrs) sowie der Berücksichtigung vorliegender Anregungen der beteiligten Akteure (Bezirksbeiräte sowie Bürgerinnen und Bürger).

Die 2013 begonnene kontinuierliche Entwicklung von etwa einer neuen Fahrradstraße pro Jahr kann

voraussichtlich trotz des in Teilen erheblichen Umfangs der einzelnen Projekte fortgesetzt werden. Es ist vorgesehen, die Projekte mit kleinerem Umfang (<100.000 €) aus den verfügbaren Mitteln des Globaltitels 8.68547001 „Verbesserung im Radwegenetz“ zu finanzieren.

Bei den Projekten mit größerem Umfang (Kosten >100.000 €) wird eine eigene Maßnahmengenehmigung erfolgen.

Es ist zu betonen, dass insbesondere bei den umfangreicheren Maßnahmen Verbesserungen für weitere Verkehrsarten impliziert sind. Diese betreffen beispielsweise Fahrbahnsanierungen für den motorisierten Verkehr sowie die Schaffung eines breiteren Seitenraums oder Querungshilfen für den Fußverkehr.

| | Straße | Voraus. Kosten | Bemerkungen/Umfang der Maßnahme | Voraus. Umsetzung |
|---|------------------------------------|-------------------|---|----------------------|
| 1 | Casterfeldstraße – Nebenstraße | 30.000 € | Markierung und Beschilderung. | 2019 |
| 2 | G3/H3 – G7/H7 | 30.000 € | Umsetzung nach erfolgter Eingewöhnungszeit der Einbahn- straßenöffnung sowie erfolgreicher Evaluation. Gegebenenfalls erfolgt eine Kombination mit Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs. | 2020 |
| 3 | Luisenstraße | 500.000 € | Kombination mit Maßnahmen aus dem „Fußverkehrscheck“; bauliche Anpassungen erforderlich. | 2021 |
| 4 | Richard-Wagner- Straße | 800.000 € | Markierung und Beschilderung; abschnittsweise bauliche Anpassungen und Sanierungen. | 2022 |
| 5 | Meerfeldstraße | 150.000 € | Markierung und Beschilderung; Rückbau des „anderen Radweges“ durch Neupflasterung. | 2024 |
| 6 | Brücke über A6 | 8.000 € | Markierung und Beschilderung. | 2025 |
| 7 | Spessartstraße – Odenwaldstraße | offen | | offen |
| 8 | Landsknechtweg | offen | | offen |

Tabelle 3: Kostenübersicht

Die Straßen Spessartstraße – Odenwaldstraße und Landsknechtweg befinden sich aktuell in einer Variantenprüfung für die durch das Regierungspräsidium Karlsruhe geplante Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim. Eine Fahrradstraße stellt grundsätzlich eine mögliche Entwurfsform einer Radschnellverbindung dar.

Aufgrund des offenen Standes sind die Planungen seitens der Stadt Mannheim zurückgestellt. Nach Abschluss der Variantenprüfung würde die Stadt Mannheim in Bezug auf die Straße bzw. Straßen, die nicht Bestandteil der Radschnellverbindung ist bzw. sind, Planungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße aufnehmen und in jedem Fall eine Beschlussvorlage zur Maßnahmengenehmigung erfolgen lassen.

Nach Umsetzung der genannten Abschnitte werden im Stadtgebiet 16 Abschnitte in zehn verschiedenen Stadtbezirken als Fahrradstraße gewidmet sein. Die gesamte Streckenlänge beträgt etwa 9,5 Kilometer.

5. Stellungnahme der Verwaltung zu offenen Fragen

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik vom 12.09.2017 wurden über die Anträge Nr. A287/2017 sowie Nr. A288/2017 sowie auf mündliche Weise offene Fragestellungen zu dieser Vorlage an die Verwaltung weitergegeben. Im Folgenden wird eine Stellungnahme abgegeben:

5.1 Grundsätzliche Charakterisierung der Fahrradstraßen

Frage aus dem AUT: Nach welchen Kriterien wurden die geprüften Fahrradstraßen ausgewählt?

Antwort der Verwaltung: Eine Fahrradstraße ist nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010) als Führungsform in Erschließungsstraßen „insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen“ geeignet. Das dafür verbindliche Netz war Bestandteil des Radverkehrsnetzkonzepts „Lückenschlüsse an Hauptverkehrsstraßen“ (Vorlage Nr. 413/2011) und wurde in dieser Form durch den Gemeinderat einstimmig beschlossen. In der Tabelle 2 sowie den Steckbriefen in Anlage 2 ist die Funktion der Fahrradstraßen im städtischen Radhaupttroutennetz dargestellt. Üblicherweise verläuft über die jeweilige Straße eine Radverkehrswegweisung.

Im Zuge der Förderung des Radfahrens von Kindern und Jugendlichen war die Funktion der betreffenden Straße als Schulweg ein weiteres wichtiges Kriterium für eine Prüfung als Fahrradstraße. In der Regel ist vorgesehen, den vollständigen Abschnitt der jeweiligen Route im Erschließungsstraßennetz als Fahrradstraße zu widmen und Anschlüsse zum weiteren Verlauf der

Route (z.B. an bauliche Radwege an Hauptverkehrsstraßen oder auch freiverlaufende Radwege) herzustellen.

5.2 Kenntnisstand der Autofahrer über die Regelungen bei Fahrradstraßen

Frage aus dem AUT: Welche Informationen liegen der Verwaltung zum Kenntnisstand der Autofahrer über die Regelungen bei Fahrradstraßen vor (vgl. Antrag Nr. A287/2017)?

Antwort der Verwaltung: Bezüglich den Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße gibt es keine länderspezifischen Unterschiede. Die seit 2013 in Mannheim umgesetzte flächenhafte Rotmarkierung verdeutlicht die erforderliche Rücksichtnahme und die „Gastrolle“ seitens Autofahrenden gegenüber Radfahrenden. Diese in Mannheim bereits seit 2013 umgesetzte Gestaltungsform entspricht im Wesentlichen den „Qualitätsstandards und Musterlösungen zu Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“, die am 03.07.2018 durch das Ministerium für Verkehr per Einführungserlass verbindlich eingeführt wurden.

Die Verwaltung informiert über die Homepage (<https://www.mannheim.de/de/service-bieten/verkehr/radfahren-in-mannheim/fahrradstrassen>) über die entsprechenden Regelungen. Ein Informationsflyer wird durch den Fachbereich Stadtplanung bei themenbezogenen öffentlichen Veranstaltungen eingesetzt und liegt bei den Bürgerdienststellen aus. Zum Zeitraum der Umsetzungen wird dieser Informationsflyer zusätzlich an Anlieger verteilt.

5.3 Erhebung des Verkehrsaufkommens

Frage aus dem AUT: Warum wurde nur zu bestimmten Tageszeiten Verkehrszählungen durchgeführt (vgl. Antrag Nr. A288/2017)?

Antwort der Verwaltung: Zur Eruierung des Verhältnisses von Radfahrenden zu Autofahrenden ist eine Stichprobenzählung eines Intervalls von zwei Stunden in einer werktäglichen Morgen- oder Nachmittags-/Abendspitze ausreichend.

Gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV (EVE 2012) unterliegt des Radverkehrsaufkommen „in Abhängigkeit von Fahrzweck starken Witterungseinflüssen und damit auch deutlichen jahreszeitlichen, täglichen und stündlichen Schwankungen. Dies ist in Kombination mit der zu beantwortenden Fragestellung zu berücksichtigen“. Grundsätzlich erfolgten die Erhebungen daher im Sommerhalbjahr bei trockenem Wetter.

Bei einem Großteil der Erhebungen wurde ein Nachmittagsintervall von 15 bis 17 Uhr ausgewählt. Bei folgenden Straßen erfolgten abweichende Erhebungszeiträume:

- Luisenstraße sowie Meerfeldstraße: Die Funktion als Schulweg nimmt in diesen Straßen einen besonderen Stellenwert ein. Um den vollständigen Schulverkehr mit sämtlichen Verkehrsmitteln abzubilden, wurde ein Morgenintervall von 7 bis 9 Uhr ausgewählt, da mittags sowie nachmittags eine stärkere Streuung vorliegt.
- Franzosenweg: Durch die Erschließungsfunktion für das Strandbad wurde ein Zeitraum an einem Sonntagnachmittag ausgewählt.
- Brücke über die A6: Da diese Straße nur für Kfz-Anlieger freigegeben ist, ist davon auszugehen, dass der Radverkehr in dieser Straße überwiegt. Bei einer einwöchigen Dauerzählung wurde ein Durchschnittswert von 298 Radfahrenden/Tag erhoben.
- G3/H3 – G7/H7: Da in dieser Straße bereits 2014 Verkehrszahlen in einem 16-Stunden-Intervall erhoben wurden, wurden diese berücksichtigt.

In folgenden Straßen wurde durch weitere Zählungen im Nachgang die Eignung als Fahrradstraße validiert:

- Luisenstraße: Eine Zählung im Nachmittagsintervall (15-17 Uhr) ergab 233 Kfz sowie 183 Radfahrende. Das ausgeglichene Verhältnis 1 RF: 1,27 Kfz zeigt, dass auch nachmittags die Straße eine wichtige Bedeutung für den Radverkehr hat. Bei einer Ausweisung als Fahrradstraße ist davon auszugehen, dass nicht nur morgens, sondern auch nachmittags der Radverkehr die überwiegende Verkehrsart sein wird.
- Richard-Wagner-Straße:
Eine im Jahr 2016 erfolgte Zählung ergab im Nachmittagszeitraum von 15.00-17.00 Uhr ein Verhältnis von 1 RF: 1,47 Kfz.
Eine Knotenpunktzählung von 6-22 Uhr an der Richard-Wagner-Straße/Otto-Beck-Straße im April 2018 ergab für den Abschnitt stadteinwärts (Richtung Karl-Ludwig-Straße) 524 Radfahrende/335 Kfz sowie für den Abschnitt stadtauswärts (Richtung Bachstraße) 620 Radfahrende/524 Pkw. Damit ist festzustellen, dass auf den gesamten Tag betrachtet in der Richard-Wagner-Straße bereits heute der Radverkehr überwiegt.

5.4 Abstimmung mit den Bezirksbeiräten

Am 09.01.2018 wurden die Vertreterinnen und Vertreter der jeweiligen Bezirksbeiräte für den Ausschuss für Umwelt und Technik durch die Verwaltung zu einem Informationstermin eingeladen. Bei dieser Sitzung wurde das Konzept der Fahrradstraßen mit bisherigen Erfahrungen sowie die Zielsetzungen der vorgesehenen Maßnahmen im Allgemeinen sowie in den einzelnen Stadtteilen im Speziellen vorgestellt.

In mehreren Bezirksbeiräten wurde zusätzlich durch eine Sitzungsvorlage in öffentlichen Sitzungen zur jeweils vorgesehenen Fahrradstraße beraten (Neckarau – 14.09.2016, Innenstadt/Jungbusch – 22.11.2017, Feudenheim – 21.02.2018, Neuostheim/Neuhermsheim – 14.03.2018, Lindenhof – 19.09.2018).

In den darauf folgenden Bezirksbeiratssitzungen erfolgte die Abstimmung, die an folgenden Daten erfolgt ist:

| Straße | Bezirksbeirat | Abstimmung | Ergebnis ³ |
|---------------------------------|----------------------------|------------|-----------------------|
| Casterfeldstraße – Seitenstraße | Rheinau | 17.01.2018 | ja |
| Richard-Wagner-Straße | Schwetzingenstadt/Oststadt | 17.01.2018 | ja |
| Landsknechtweg | Neuostheim/Neuhermsheim | 31.01.2018 | nein |
| Luisenstraße - Fischerstraße | Neckarau | 07.02.2018 | ja |
| G3/H3 – G7/H7 | Innenstadt/Jungbusch | 21.02.2018 | ja |
| Brücke über A6 | Wallstadt | 14.03.2018 | nein |
| Spessartstr. – Odenwaldstr. | Feudenheim | 02.05.2018 | unentschieden |
| Meerfeldstraße | Lindenhof | 19.09.2018 | unentschieden |

Die Abstimmungen der Bezirksbeiräte stellen eine Empfehlung für die weitere Beratungsfolge im Ausschuss für Umwelt und Technik dar.

³ „ja“: einstimmig beschlossen/mit Mehrheit beschlossen
 „unentschieden“ abgelehnt bei ausgeglichenem Stimmenverhältnis
 „nein“: mehrheitlich abgelehnt/einstimmig abgelehnt