

21-PUNKTE-PROGRAMM FÜR MEHR RADVERKEHR

DRITTER ZWISCHEN-
BERICHT BIS 2019

Aspekte der Stadtplanung





VORWORT

21-Punkte-Programm für mehr Radverkehr

Seit das 21-Punkte-Programm für mehr Radverkehr beschlossen wurde, konnten in meinem Dezernat zahlreiche Projekte zur Radverkehrsförderung umgesetzt und diverse bauliche Maßnahmen realisiert werden. Parallel zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes ist die Förderung einer Radkultur durch Aktionen und Veranstaltungen ein wichtiger Baustein für ein fahrradfreundliches Klima in unserer Stadt. Im Jahr 2017 erhielt die Stadt Mannheim die Auszeichnung zur „Fahrradfreundlichen Kommune“ und das Radjubiläum „200 Jahre Fahrrad“ brachte den Radverkehr in Mannheim weiter voran. Neben der Etablierung der städtischen Dachmarke „MONNEM BIKE – Wo alles begann“ konnten auch infrastrukturelle Maßnahmen, wie der Umbau der Bismarckstraße und weitere Schließungen von Netzlücken, verwirklicht werden. Nichtsdestotrotz gilt es, sich nicht auf den vergangenen Erfolgen auszuruhen und kontinuierlich an der Verbesserung des Radverkehrs in unserer Stadt weiterzuarbeiten.

Da zukünftig viele Menschen „multimodal“ unterwegs sein werden und je nach Bedarf das geeignete Verkehrsmittel wählen, wird eine gerechte Verteilung der Flächen für alle Verkehrsträger notwendig. Das 21-Punkte-Programm leistet hierzu einen unerlässlichen Beitrag. Denn die Lebensqualität in Mannheim steigt durch mehr Radverkehr. Ein hoher Radverkehrsanteil entlastet nicht nur die Straßen



und bringt die Menschen schneller ans Ziel, sondern ist auch für die eigene Gesundheit und die Umwelt vorteilhaft.

Der vorliegende Zwischenbericht vermittelt einen Überblick, welche Maßnahmen und Projekte im Rahmen des 21-Punkte-Programms bislang abgeschlossen wurden und gibt einen Ausblick auf die anstehenden Vorhaben.

Ihr Lothar Quast
Bürgermeister
Dezernat IV
Planung, Bauen, Verkehr und Sport

21-PUNKTE-PROGRAMM FÜR MEHR RADVERKEHR

Beschlusstext aus dem Jahr 2010, sinngemäß gekürzt

- ☒ ☒ 1. Mannheim entwickelt sich zu einer der fahrradfreundlichsten Großstädte weiter.
- ☒ ☒ 2. Mannheim als „Geburtsstadt des Fahrrads“ positioniert sich auch überregional.
- ☒ ☐ 3. Der Radverkehrsanteil wird bis 2014 auf 18%, bis 2020 auf 23% gesteigert.
- ☒ ☐ 4. Die Verkehrssicherheit für Radfahrer soll durchgreifend verbessert werden.
- ☒ ☐ 5. Die Stadt Mannheim verringert durch Prävention und bessere sowie mehr Abstellanlagen das Risiko des Fahrraddiebstahls.
- ☒ ☒ 6. Die Stadt Mannheim arbeitet aktiv in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW) mit.
- ☒ ☒ 7. Die nationalen Planungsrichtlinien für Radverkehr werden verbindlich eingeführt.
- ☒ ☒ 8. Bei allen Straßenbaumaßnahmen sind die Belange des Radverkehrs zu beachten.
- ☒ ☐ 9. Alle für den Radverkehr relevanten Hauptverkehrsstraßen werden mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Ein Maßnahmenprogramm wird erstellt.
- ☒ ☐ 10. An Knotenpunkten werden Radfahrer angemessen berücksichtigt.
- ☒ ☐ 11. Neben den Hauptverkehrsstraßen wird bis 2020 unter Einbeziehung der bestehenden Routen ein Radroutennetz über das gesamte Stadtgebiet ausgebaut.
- ☒ ☐ 12. Neue Hauptradrouten werden öffentlichkeitswirksam eröffnet.
- ☒ ☐ 13. Die Innenstadt wird für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar.



- ☒ ☐ 14. In Tempo-30-Zonen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.
- ☒ ☐ 15. Fahrradabstellanlagen werden an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs (auch in Verknüpfung als Bike & Ride) geschaffen. Nachdem die Stellplatzanforderungen in der Landesbauordnung wieder zurückgenommen wurde, wird eine Satzung für Mannheim vorbereitet.
- ☒ ☐ 16. Hauptradrouten werden regelmäßig gereinigt und in den Winterdienst einbezogen. Bei Baustellen, von denen der Fuß- und Radverkehr betroffen ist, werden Regelungen in Anlehnung an Empfehlungen aus anderen Bundesländern erarbeitet.
- ☒ ☐ 17. Öffentlichkeitsarbeit im Sinne einer offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung. Ein jährliches Budget wird dafür bereitgestellt.
- ☒ ☐ 18. Die Stadt koordiniert und unterstützt Maßnahmen verschiedener Träger zur Verkehrssicherheit und zur Verkehrserziehung.
- ☒ ☐ 19. Das städtische Beschwerdemanagement wird um einen Mängelbogen für Fuß- und Radverkehr ergänzt.
- ☒ ☐ 20. Ein „Runder Tisch Radverkehr“, in dem jede Fraktion einen Vertreter entsendet, wird für strategische Aufgaben eingerichtet. Das erforderliche Personal für Radverkehrsbelange wird aufgestockt. Entsprechende Haushaltsmittel für Radverkehr eingeplant.
- ☒ ☐ 21. Der erforderliche Handlungsbedarf für die Radverkehrsförderung wird alle fünf Jahre fortgeschrieben. Das Erreichen der Ziele wird mit Erfolgs- und Wirksamkeitskontrollen überprüft.

☒ ☒ vollständig erfüllt

☒ ☐ teilweise erfüllt

☐ ☐ in Umsetzung

☐ ☐ noch nicht erfüllt

1. VERBESSERUNGEN IM RADVERKEHRSNETZ

Konzeptionelle Grundlage für Verbesserungen im Radverkehrsnetz bildet das vom Gemeinderat im Jahr 2010 einstimmig beschlossene 21-Punkte-Programm. Das 2011 verabschiedete Lückenschlusskonzept beschreibt und priorisiert über 30 Netzlücken (s. Punkt 9 im 21-Punkte-Programm). Knapp 50% der Lückenschlüsse sind umgesetzt oder einseitig begonnen. Bei 30% der Lückenschlüsse stehen die Planungen noch aus. Weitere 20% der Netzlücken sind hingegen aktuell in Planung. Ergänzend dazu wurde ein Ausbaukonzept für das Fahrradparken bewilligt (s. Punkt 15). Das erste, 2011 beschlossene Rahmenkonzept für die Einrichtung von Fahrradstraßen (s. Punkt 14) wurde inzwischen vollständig umgesetzt, sodass 2019 ein Nachfolgekonzept erstellt wurde und sich nun in der Umsetzung befindet. Die Maßnahmen der letzten Jahre sind die ersten sichtbaren Resultate dieser Konzepte. Darüber hinaus wurde der Radverkehr zum Bestandteil bei wichtigen Neuplanungen und Schritt für Schritt wurde in die Sanierung bestehender Radwege investiert (s. Punkt 8).



Lückenschluss Bismarckstraße

Der Umbau der Bismarckstraße auf einer Länge von etwa 1,3 km war als Teil des RadNETzes Baden-Württemberg sowie als städtischer Lückenschluss und als Erschließungsrouten zur Universität einer der wichtigsten Meilensteine, um den Mannheimer Innenstadtring fahrradfreundlich umzugestalten. Richtung Ludwigshafen wurde ein Fahrstreifen des motorisierten Verkehrs in einen Radfahrstreifen umgewidmet, der teilweise als „Umweltspur“ für Busse freigegeben ist. Die Breite von 3m bietet auch für größere Radverkehrsaufkommen eine komfortable Infrastruktur. In Fahrtrichtung Hauptbahnhof erfolgte eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts, um einen Radfahrstreifen zu ermöglichen. An mehreren Stellen, wie an den Quadraten A2/A3 wurden auch die Querungen für den Radverkehr über die Bismarckstraße optimiert. Eine Vorher-Zählung (2016) und Nachher-Zählung (2019) an zwei verschiedenen Standorten ergab, dass sich das Radverkehrsaufkommen in der Bismarckstraße nahezu verdoppelte.

Länge der neuen Radspur: 2 x 1,3 km
Bauzeit: Sommer 2015 – Winter 2016/17
Kosten: ca. 5.000.000 €
 (Gesamtkosten inkl. Erneuerung Ampeln, barrierefreie Bushaltestellen)



Verkehrszählung

April 2016 8:00-10:30Uhr	252 Radfahrende
Mai 2017 8:00-10:30Uhr	358 Radfahrende
Oktober 2019 8:00-10:30Uhr	443 Radfahrende



© VM/ Ben van Skyhawk

Im November 2019 wurde Mannheim für den Umbau der Bismarckstraße beim 1. RadKONGRESS Baden-Württemberg der 2. Platz des Landespreises „Neue Wege schaffen“ verliehen.

Lückenschluss

Friedrich-Ebert-Straße

Die Friedrich-Ebert-Straße (B38) ist auch für den Radverkehr die direkte Route von der Innenstadt und Neckarstadt Richtung Käfertal und Viernheim. Vor der Umsetzung des Lückenschlusses war das Radfahren stadtauswärts in Wohlgelegen zwischen Soironstraße und Eisenlohrstraße aufgrund der fehlenden Radverkehrsführung verboten. Im Zuge des Baus der Stadtbahn Nord wurde 2016 ein Radweg zwischen Soironstraße und Liebigstraße eingerichtet. Es folgte 2018 als städtische Maßnahme der Lückenschluss zwischen Liebigstraße und Eisenlohrstraße. Durch eine geschickte Aufteilung des Querschnitts konnte es ermöglicht werden, alle Verkehrsarten in dieser wichtigen, aber auf diesem Abschnitt engen Straße zu führen.

Länge des Radweges: 450m

Bauzeit: 2016/2018

Kosten: ca. 800.000 €



Radverkehrswegweisung

Zu einer vorbildlichen Radverkehrsinfrastruktur gehört auch eine gute Wegweisung in einem einheitlichen Format. Nachdem die touristischen Routen (u.a. Veloroute Rhein, Neckartalradweg) seit Längerem eine Wegweisung haben, wurde 2016 in den südlichen Stadtteilen eine flächendeckende Wegweisung umgesetzt, in der alle wichtigen Stadtteilverbindungen eingebunden sind. Die nördlichen Stadtteile werden demnächst folgen.



Anzahl der Wegtafeln: ca. 600

Bauzeit: 2016

Kosten: 165.000 €



Berliner Straße / Tattersallstraße

Diese beiden Straßen stellen eine wichtige Verbindung für den Radverkehr vom Hauptbahnhof in Richtung Neckar und den nördlichen Stadtteilen dar. Da diese Route im Bestand von einigen Nachteilen (enge Fuß- und Radverkehrsführung, schlechte Sichtbeziehungen) geprägt war, erfolgte ein aufwändigerer Umbau zu einer komfortablen Fahrradstraße. Die Berliner Straße wurde in zwei Abschnitten (Frühjahr 2017 und Frühjahr 2019) umgebaut. Die Tattersallstraße folgte im Herbst 2019. Der Mehrwert der Maßnahme ist es, dem Radverkehr auf der Fahrbahn eine dem hohen Aufkommen von 3.000 Radfahrenden/Tag angemessene Aufmerksamkeit zu geben. Zugleich erhielten die Seitenräume mit breiten Gehwegen und Außengastronomie eine neue Qualität.



© Willy Dirnsteiner

Verkehrszählung Berliner Straße

	Radfahrende	Autos
Juli 2011 7:00 - 9:00Uhr	466	312
Oktober 2018 7:00 - 9:00Uhr	554	258
Entwicklung	+18,9%	-17,3%

Länge der Fahrradstraßen: ca. 540m

Bauzeit: 2017/2019

Kosten: 2.140.000 €



Schutzstreifen Käfertaler Straße

Im Rahmen der Totalsanierung der Käfertaler Straße konnte eine durchgängige Radverkehrsführung – im südlichen Abschnitt über einen Schutzstreifen – umgesetzt werden. Im stärker mit Verkehr belasteten Bereich nördlich der Dudenstraße wurde ein Zweirichtungsradweg angelegt, der die Verbindung zur Unterführung in Richtung Käfertal Süd herstellt. Auch für Fußgänger gab es Verbesserungen, so wurde auf Anregung des Bezirksbeirats in Höhe der Hausnummer 199 ein Zebrastreifen eingeplant. Die bis 2016 fertiggestellte Baumaßnahme, bei der auch alle Leitungen erneuert wurden, erfolgte in zwei Bauabschnitten. Die Kosten der Maßnahme beliefen sich auf rund 4,8 Mio. €. Der Zuschuss des Landes für die Radverkehrsmaßnahme belief sich auf ca. 685.000 €.



VRNnextbike-Fahrradvermietsystem

Das VRNnextbike-Fahrradvermietsystem wurde im März 2015 in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg eingeführt. Mittlerweile umfasst das System 17 Kommunen – das Rad kann ausdrücklich auch in anderen Städten abgegeben werden. Für Stammkunden mit Monats- oder Jahrestarif sind die ersten 30 Minuten der Ausleihe kostenfrei. Die Ausleihzahlen in Mannheim sind seit 2017 auf einem konstant hohen Niveau von über 160.000/Jahr. Nach einem Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik im Frühjahr 2019 wird 2020 ein umfangreicher Ausbau erfolgen. Durch ein neues Schließsystem passen sich die Räder an den neuesten digitalen Standard an und sind mit weniger Aufwand per App auszuliehen.



Umfang ab 2020:

75 Stationen, 440 Räder, 11 Lastenräder

Zuschuss der Stadt Mannheim:

ab 2020 ca. 210.000 €/Jahr

Stadtbahn-Nord

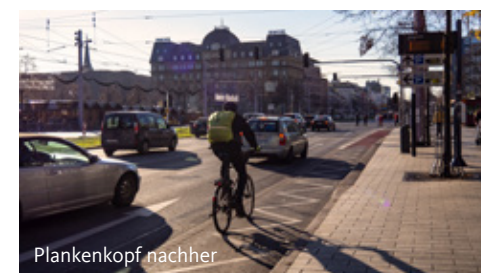
Im Rahmen des Baues der Stadtbahn-Nord wurde die parallel verlaufende Radroute ertüchtigt:

- Zeitgemäße Führungsform auf Schutzstreifen (Hochuferstraße, Hessische Straße, Waldpforte)
- Neue Querung der Waldstraße, Höhe Hessische Straße
- Direkte Führung am Knotenpunkt Hochuferstraße / Friedrich-Ebert-Straße
- Barrierefreier Ausbau Steg Ulmenweg (Nordseite folgt als städt. Maßnahme)
- Bau von 11 Bike & Ride-Anlagen entlang der Strecke



Weitere realisierte Projekte

Unter anderem: Lückenschluss Röntgenstraße, Lückenschluss Parkring, Lückenschluss Plankenkopf, Lückenschluss Sandhofer Straße, DSK-Sanierungen (Dünnschichtkaltasphalt), Öffnung Einbahnstraßen (Quadrate, Neckarstadt-Ost), Fahrradbügel (Hauptbahnhof, Planken, Neckarstadt, Lindenhof).

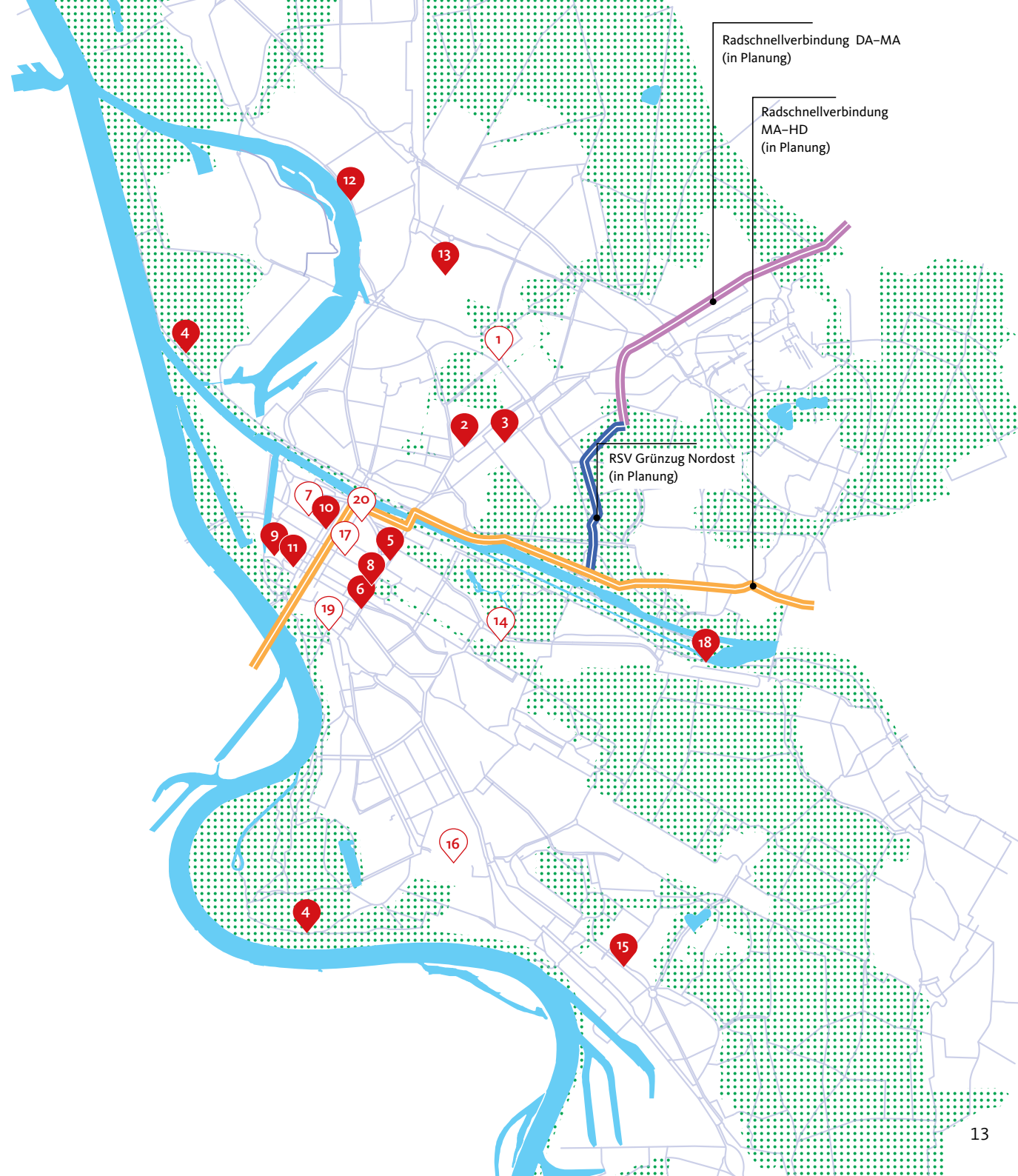


WICHTIGE RADVERKEHRSPROJEKTE

 umgesetzt

 in Planung

- 1 Neubau Rampe/Brücke Boveristraße/Ulmenweg
- 2 Neubau Lückenschluss Friedrich-Ebert-Straße
- 3 Umbau Käfertaler Straße
- 4 Sanierung Veloroute Rhein
- 5 Neubau Fahrradstraße Berliner Straße
- 6 Neubau Fahrradstraße Tattersallstraße
- 7 Fahrradstraße G/H-Quadrate
- 8 Neubau Lückenschluss Plankenkopf
- 9 Neubau Lückenschluss Parkring
- 10 Sicherung der Radverkehrsführung Marktstraße
- 11 Neubau Lückenschluss Bismarckstraße
- 12 Sanierung und Umbau Lückenschluss Sandhofer Straße
- 13 Sanierung und Neubau Radweg Obere Riedstraße
- 14 Sanierung und Umbau Radfahrstreifen Theodor-Heuss-Anlage
- 15 Umbau Fahrradstraße Casterfeldstraße
- 16 Umbau Fahrradstraße Luisenstraße
- 17 Öffnung Einbahnstraßen in den Quadraten
- 18 Sanierung Neckartalradweg
- 19 Neubau Fahrradparkhaus Hauptbahnhof-Süd
- 20 Ausbau Fahrradbügel in den Quadraten



2. FÖRDERUNG DER RADKULTUR

Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung ist wesentliches Handlungsfeld der Radverkehrsförderung in Mannheim. Veranstaltungen wie zum Beispiel MONNEM BIKE – Das Festival, STADTRADELN, das Mobile Cinema, die Tour de Karl oder das Angebot der RadCHECKS tragen zu dieser „Radkultur“ bei. Verkehrssicherheit kann nicht allein durch Verbesserung der Infrastruktur erreicht werden. Ebenso wichtig ist Verkehrserziehung für verschiedene Zielgruppen, wie beispielsweise Kinder. Die Stadt koordiniert und unterstützt Maßnahmen verschiedener Träger (s. Punkte 17 und 18 des 21-Pkt.-Programms).



MONNEM BIKE - Wo alles begann

Das Fahrrad wurde 1817 von Karl Drais in Mannheim erfunden. Dieses historische Ereignis nutzte Mannheim, um für den Radverkehr in der Stadt neue Impulse zu setzen. Im Jahr 2017 wurde anlässlich „200 Jahre Fahrrad“ das Radjubiläum veranstaltet. Im Rahmen des Jubiläumsjahres etablierte die Stadtverwaltung eine eigene Marke für die Radverkehrsförderung: MONNEM BIKE – Wo alles begann.

Siehe auch: www.monnem-bike.de



Mannheimer Radsalon und MONNEM BIKE – Das Festival

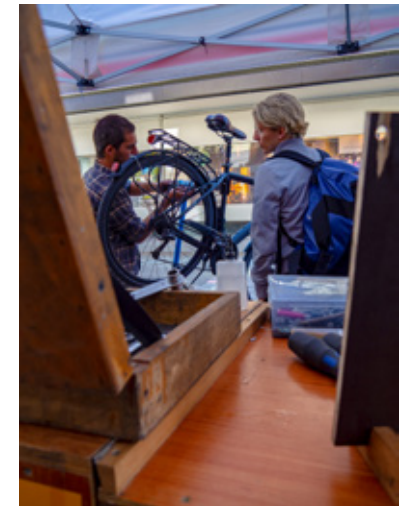
Seit 2010 präsentieren lokale Radhändler die neusten Fahrradprodukte und weitere Akteure informierten rund um das Thema alternative Mobilität. Der Radsalon sowie die Radparade sind seit 2017 fester Bestandteil von MONNEM BIKE – Das Festival.

MONNEM BIKE – Das Festival entstand im Rahmen des Radjubiläums und wird seitdem unter dem Zeichen einer nachhaltigen Mobilität, vorwiegend dem Radfahren, jährlich von der Stadtverwaltung durchgeführt. Gleichzeitig vermittelt die Veranstaltung ein anderes Erleben der Innenstadt, wenn diese verkehrsberuhigt gestaltet wird.



RadCHECKS

Die RadCHECKS werden seit 2012 durch die Stadt Mannheim jährlich angeboten. An ca. 7 Tagen im Jahr steht der RadCHECK der lokalen Bevölkerung zur Verfügung. Das RadCHECK-Team prüft kostenlos Räder auf Verkehrssicherheit und gibt Tipps zu Wartung und Pflege. Kleinere Reparaturen an Bremsen und Licht werden vor Ort direkt behoben.



STADTRADELN

Unternehmen, Vereine, Schulklassen, Familien sowie Freundeskreise sind eingeladen, Teams zu bilden. In einem Zeitraum von drei Wochen können die Teilnehmenden ihre täglichen Radkilometer zur Arbeit oder in der Freizeit in eine Datenbank eintragen und anschließend attraktive Preise gewinnen. STADTRADELN ist eine internationale Aktion des Klima-Bündnis, an welcher sich Mannheim seit 2018 jährlich beteiligt. Neben der Auszeichnung der fahrrad-aktivsten Teams wird die generelle Beteiligung an der Aktion mit einer Verlosung unter allen Teilnehmenden gewürdigt.



Aktionen für Kinder und Schulen

Die Stadt Mannheim fördert seit 2011 Projekte zum Thema Mobilitätsbildung in Zusammenarbeit mit dem ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg. Dabei handelt es sich um ein ergänzendes Angebot der Jugendverkehrsschule. Häufig wurde durch Mitarbeiter der Jugendverkehrsschule festgestellt, dass viele Kinder motorische Defizite aufweisen.

Durch das Projekt „Rollermobil“ wird bereits vor der 4. Klasse der Gleichgewichtssinn der Kinder mit Hilfe von Rollern gefördert. Auch an weiterführenden Schulen wird im Laufe des Schuljahres durch das Projekt „Dunkeltunnel“ auf das Thema sicheres Radfahren zur Schule und die Wichtigkeit der Beleuchtung eingegangen.



Tour de Karl

Schulklassen der Stufe 4 – 6 radeln gemeinsam in Begleitung der Polizei in einem großen Corso auf den Spuren des Fahrrad-Erfinders Karl Drais von der Innenstadt zum Drais-Denkmal. Anlässlich der Erstfahrt von Karl Drais im Jahr 1817 findet die Aktion jedes Jahr im Juni statt. Bis zu 500 Schüler nahmen in der Vergangenheit an der Radtour teil.

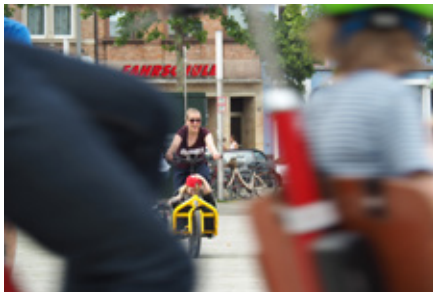
Mobile Cinema

Aus dem Jubiläumsjahr „200 Jahre Fahrrad“ entstand das Projekt „Mobile Cinema“. Auf zwei speziell angefertigten Lastenrädern wird eine mobile Kinoanlage transportiert, die es ermöglicht, an außergewöhnlichen Orten Filme zu schauen. Das Fahrradkino war unter anderem im Luisenpark, in Freibädern, einer Reithalle oder auf einem Parkdeck zu Gast. Auch nach dem Jubiläumsjahr veranstaltet die Stadt Mannheim weiterhin in den Sommermonaten die Fahrradkinoreihe. Das Konzept beinhaltet vor dem Filmstart eine Radparade mit allen Teilnehmenden zum finalen Veranstaltungsort.



Cargobike-Roadshow

Zwölf verschiedene Lastenradmodelle mit E-Antrieb, die primär für die private Nutzung und den Kindertransport ausgelegt sind, stehen auf dem Alten Meßplatz umfangreich zum Testen zur Verfügung. Das Team der Cargobike-Roadshow beantwortet jegliche Fragen rund um Lastenräder. Die Roadshow wird in mehreren Städten angeboten. Die Stadt Mannheim beteiligt sich seit der ersten Roadshow im Jahr 2016 jährlich an der Aktion.



AGFK-BW-Nikolausaktion

In der dunklen Jahreszeit werden Radfahrende auf die richtige Beleuchtung hingewiesen. Die AGFK-BW Kampagne „Tu´s aus Liebe“ macht mit dem Slogan „Lass dich mal wieder sehen“ darauf aufmerksam, dass die Beleuchtung essenziell zur Verkehrssicherheit der Radfahrenden beiträgt. Mannheim beteiligt sich jedes Jahr und verteilt anlässlich des Nikolaustages in weihnachtlichen Kostümen Gutscheine für Reparaturen oder Equipment rund um die Beleuchtung an Radfahrende ohne funktionierendes Vorder- oder Rücklicht. Vorbildliche Radfahrende, die verkehrssicher in der Dunkelheit unterwegs sind, erhalten als Dankeschön ein Schokoladenherz.

3. FAHRRADPOLITIK

Der Wandel zu einer fahrradfreundlichen Stadt braucht viele Schritte. Eine vollumfassende Radverkehrsförderung ist eine interdisziplinäre Aufgabe. Alte Denkmuster und Prioritäten in Politik und Verwaltung müssen verändert, neues Wissen erworben und verstetigt werden. Neue Aufgaben erfordern neues Personal. Neben der Verbesserung der Infrastruktur durch eine Radverkehrsplannerstelle (Planung, Bau und Betrieb) umfasst dies auch die Bereiche Werbung und Öffentlichkeitsarbeit (Punkt 10). Hierfür musste ein neues Arbeitsgebiet aufgebaut werden. Um gemeinsam zu lernen und bestehende Erfahrungswerte optimal zu nutzen, sind Bündnisse mit externen Partnern ebenso wichtig wie die Vernetzung mit den Akteuren innerhalb der Stadt und den lokalen Interessenvertretern.



Fahrradfreundliche Kommune 2017

Die Stadt Mannheim wurde 2017 erstmals mit der Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ ausgezeichnet. Voraussetzung für eine solche Auszeichnung ist unter anderem die Mitgliedschaft in der AGFK-BW, konkrete konzeptionelle Grundlagen, eine gut entwickelte Infrastruktur sowie Kommunikation und Verkehrssicherheit. Auch die Ausstattung der Radverkehrsförderung mit Geld und Personal wird bewertet. Das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune“ erfordert mehrjähriges systematisches Engagement und setzt eine erfolgreiche wie nachhaltige Radverkehrspolitik voraus. Die Radverkehrspolitik basiert hier jeweils auf einer konzeptionellen Grundlage mit klaren Zielen und einer systematischen Umsetzung. Die Bewertung der Kommunen erfolgt anhand eines anspruchsvollen Prüfkatalogs, der sich an den Handlungsfeldern der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg orientiert.

Runder Tisch Radverkehr

Der „Runde Tisch Radverkehr“ bietet die Gelegenheit, anstehende Beschlüsse des Gemeinderats im Voraus vorzustellen und gemeinsam zu diskutieren. Anlassbezogen lädt die Verwaltung zweimal im Jahr zum „Runden Tisch Radverkehr“ ein und bietet somit eine Plattform für Vertreter aus der Politik, der Verwaltung und den wichtigsten Akteure aus dem Verkehrsbereich, um auf Augenhöhe aktuelle Vorhaben zu besprechen.

Mitglied der AGFK Baden-Württemberg

Mannheim ist nicht nur Gründungsmitglied dieses wichtigen landespolitischen Netzwerks, sondern auch aktiver Partner in den Arbeitsgruppen, u. a. im Bereich „Kommunikation“. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) profitieren vom gegenseitigen Wissenstransfer, aber auch von Weiterbildungsangeboten.



International Cycling Conference

Im September 2017 tagte drei Tage lang die hochkarätige „International Cycling Conference“ (ICC) mit mehr als 300 Frauen und Männern aus über 50 Ländern aus aller Welt. Der Kongress, der vor allem jungen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aus den verschiedensten Forschungsfeldern des Radverkehrs die Möglichkeit gab, Innovationsprojekte vorzustellen und mit Vertretern aus der Verkehrspolitik zu diskutieren, war in dieser Form einmalig und wurde exklusiv zum Jubiläum vom Umweltbundesamt konzipiert.



© Deckbar Photographie, EventConsult



5. Nationaler Radverkehrskongress (NRVK)

Alle zwei Jahre kommen Experten aus Kommunen, Ministerien und Verbänden, Stadtplaner, Verkehrsplaner, Politiker, Touristiker und Fahrradaktivisten zum NRVK zusammen, um künftige Leitlinien und innovative Lösungen für mehr Radverkehr zu diskutieren. Der Kongress wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit dem jeweiligen mitausrichtenden Bundesland veranstaltet. Passend zum Jubiläum fand die fünfte Ausgabe des NRVK im April 2017 im Mannheimer Rosengarten statt. Mit über 800 Teilnehmenden war der Kongress bis dato die bislang größte Veranstaltung dieser Art in Deutschland.



© Deckbar Photographie, EventConsult

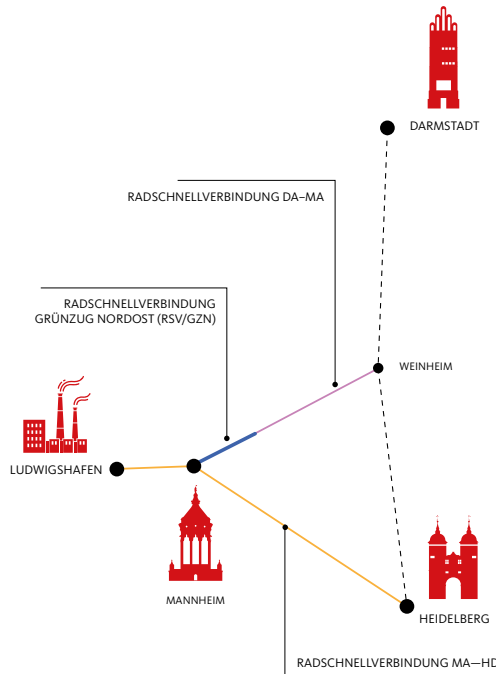
Radschnellwege in Mannheim

Unter Federführung des Verbandes Region Rhein-Neckar wird seit 2015 die Erstellung von Machbarkeitsstudien von Radschnellverbindungen in der Region koordiniert. Von Mannheim aus stehen drei Routen im Fokus:

Als Leuchtturmprojekt des Landes plant das Regierungspräsidium Karlsruhe die Route Mannheim - Heidelberg federführend in enger Abstimmungen mit den Kommunen. Durch eine Kombination mit bereits bestehenden gut ausgebauten Routen entstehen auf beiden Neckarseiten qualitativ hochwertige Alltagsradverkehrsverbindungen zwischen Heidelberg und Mannheim, sodass besonders viele Radfahrerinnen und Radfahrer von diesem Projekt profitieren werden. Das Regierungspräsidium plant den Bau bis 2025.

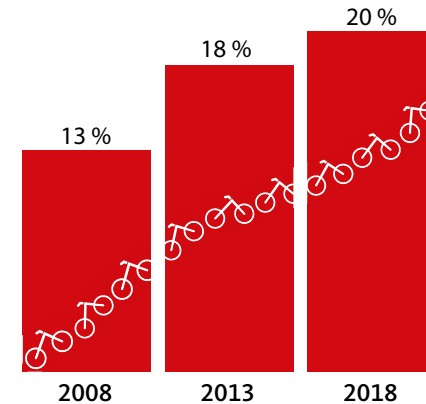
Bei der Entwicklung des Grünzug Nordost ist ein Teilabschnitt der Route Mannheim – Weinheim – Darmstadt fester Bestandteil, der im Sportpark Feudenheim mit der Route nach Heidelberg verbunden wird. Der nordöstliche weitere Verlauf über Spinelli, Käfertal und Franklin wird planerisch durch die Stadt Mannheim weiterverfolgt.

Zwischen Mannheim und Ludwigshafen prüfen aktuell beide Städte gemeinsam Standorte einer neuen Fuß- und Radverkehrsbrücke, die ebenfalls in das Radschnellwegnetz eingebunden wird.



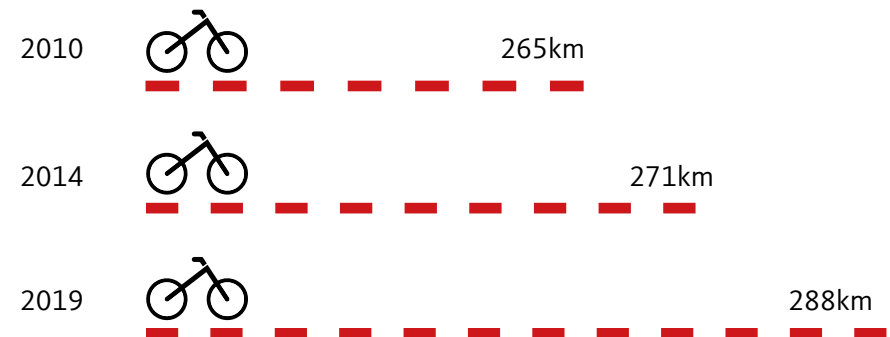
4. ZAHLEN, DATEN UND FAKTEN

Radverkehrsanteil (Binnenverkehr)



Quelle: TU Dresden, SrV-Studie bezogen auf alle Wege der Mannheimer innerhalb der Stadt.

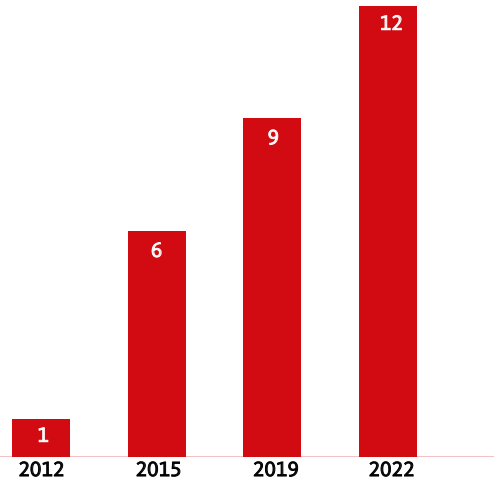
Länge des Radverkehrsnetzes



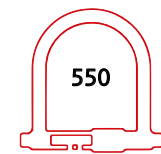
Fahrradstraßen



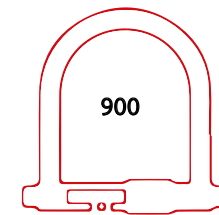
Beispiel: Karl-Ladenburg-Straße



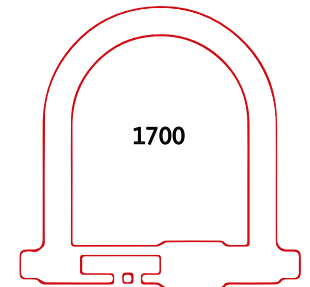
Anzahl der Abstellanlagen in den Quadraten



2015

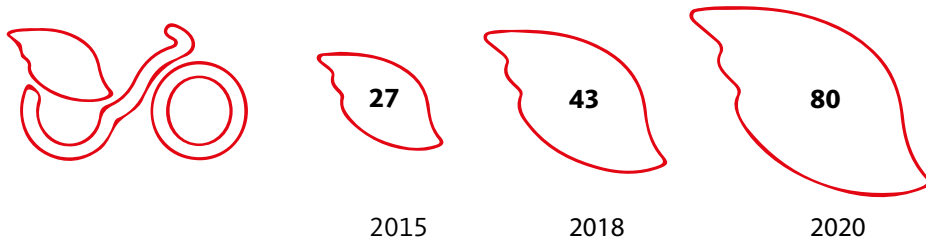


2018

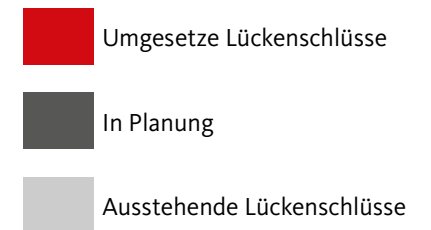
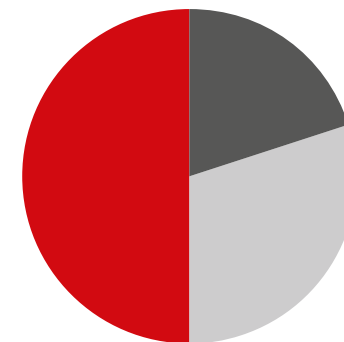


2020

Stationen VRN Nextbike



Anteil umgesetzter Lückenschlüsse

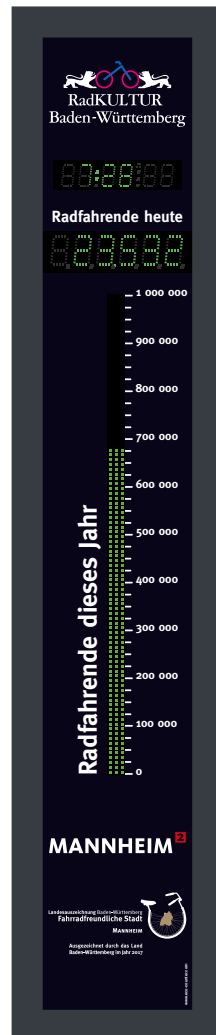
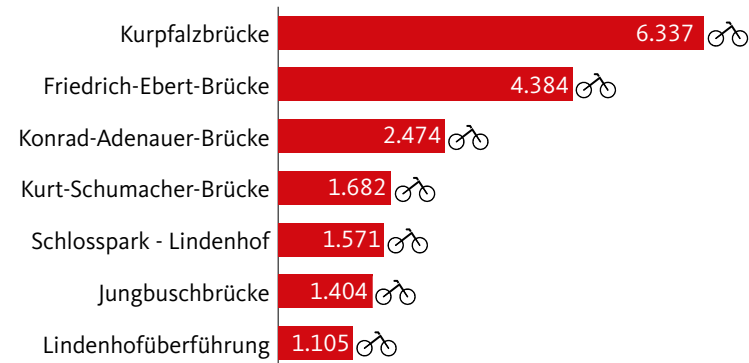


Dauerradzahlstellen für den Radverkehr

Um belastbare Daten des Radverkehrs in Mannheim zu erhalten, sind derzeit 13 Dauerradzahlstellen im Stadtgebiet im Einsatz. Mit Hilfe von Induktionsschleifen und speziellen Zählgeräten werden Fahrradfahrer richtungsbezogen erfasst.

Die ersten Zählstellen wurden im März 2014 an der Friedrich-Ebert-Brücke eingebaut. Im Laufe der Jahre wurde die Anzahl sukzessive erweitert. Für die nächsten Jahre ist eine Aufstockung um weitere acht Geräte sowie der Einbau von drei Eco-Barometern (Säulen mit Echtzeitanzeige) geplant.

Tägliche Anzahl von Radfahrenden werktags im Mai 2019



Visualisierung eines sichtbaren Barometers

5. KOMMENDE PROJEKTE

Unter anderem:

- Lückenschluss Augustaanlage,
- weitere Öffnungen der Einbahnstraßen in den Quadranten,
- Wegweisung in den nördlichen Stadtteilen,
- barrierefreie Rampe Boveristraße,
- Fahrradparkhaus Hbf-Südseite,
- Bau von digitalen Fahrradboxen,
- Fahrradbügel in der Oststadt, im Jungbusch, in der Neckarstadt und der Innenstadt,
- Radfahrstreifen in der Theodor-Heuss-Anlage,
- Radfahrstreifen in der Herzogenriedstraße,
- Bike&Ride-Anlagen in Seckenheim (OEG) und am Freiheitsplatz,
- weitere Fahrradstraßen,
- weitere DSK-Sanierungen.



Lückenschluss Augustaanlage



Visualisierung Fahrradparkhaus Hbf-Südseite
Quelle: POLA Landschaftsarchitekten, Berlin/Stadt Mannheim

IMPRESSUM

Herausgeber
Stadt Mannheim
Fachbereich Stadtplanung
www.mannheim.de/service-bieten/verkehr/radfahren-in-mannheim
www.monnem-bike.de

Redaktion
Fachbereich Stadtplanung, Abteilung Verkehrsplanung
Ulrike Kleemann // ulrike.kleemann@mannheim.de
Johanno Sauerwein // johanno.sauerwein@mannheim.de
Pia Kempe // pia.kempe@mannheim.de

Herstellung
Layout // Stadt Mannheim
Kartografie // Drei meiner Kollegen
Druck // Schwörer
Titelfoto: Stadt Mannheim_Ben van Skyhawk

Stand Dezember 2019

Gedruckt auf 100% Recycling-Papier

Aus Gründen der Lesbarkeit und Verständlichkeit haben wir möglichst die geschlechterneutrale und ansonsten die in der Umgangssprache übliche männliche oder weibliche Form verwendet.

