



**21** Punkte-Programm  
für mehr  
Radverkehr

# 21-Punkte-Programm für mehr Radverkehr

Zweiter Zwischenbericht 2012-2014

STADTMANNHEIM 



21-Punkte-Programm  
für mehr Radverkehr

## VORWORT

Mit dem im Jahr 2010 beschlossenen 21-Punkte-Programm für mehr Radverkehr hat die Stadt Mannheim Leitlinien für eine fahrradfreundliche Stadt beschrieben. Das 21-Punkte-Programm ist ein integriertes Gesamtkonzept, das neben der Verbesserung des Radverkehrsnetzes auch die Förderung einer Radkultur durch Aktionen und Veranstaltungen umfasst. Und mehr noch: Im Jahr 2017 feiern wir die Pionierfahrt von Karl Drais anno 1817 durch Mannheims Straßen. Dieses Jahr ist der 200. Geburtstag des Fahrrads und ein wichtiger Meilenstein für die Fahrradstadt Mannheim – sowohl für uns Mannheimer als auch in der externen Wahrnehmung.

Mannheim ist eine Stadt im Wandel. In den letzten vier Jahren wurden erhebliche Verbesserungen für den Radverkehr erzielt, weitere wichtige Maßnahmen folgen in den nächsten Jahren. Ein großer Schwerpunkt liegt dabei auf dem Schließen von Netzlücken entlang von Hauptverkehrsstraßen. Vor allem in der Innenstadt gehen solche Entwicklungen nicht von heute auf morgen. Lange Planungsvorläufe, intensive politische Debatten und begrenzte Zeitfenster für Straßenumbauten sind die Begleiter eines Mobilitätswandels, an dessen Ende die Gleichberechtigung der Verkehrsträger Auto, öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad und Fußverkehr stehen wird. Davon profitieren letztlich alle, denn in Zukunft werden



immer mehr Menschen „multimodal“ unterwegs sein – also je nach Bedarf das jeweils geeignete Verkehrsmittel nutzen. Unser 21-Punkte-Programm für mehr Radverkehr leistet dazu einen unverzichtbaren Beitrag.

Die vorliegende Broschüre vermittelt einen Überblick, welche Maßnahmen und Projekte im Rahmen des 21-Punkte-Programms bislang umgesetzt wurden und gibt einen Ausblick auf die anstehenden Vorhaben. Freuen Sie sich mit uns auf ein immer fahrradfreundlicheres Mannheim!

Ihr Lothar Quast  
Bürgermeister für Verkehr, Umwelt und  
Stadtentwicklung



Beschlusstext aus dem Jahr 2010, sinngemäß gekürzt

## 21-PUNKTE-PROGRAMM FÜR MEHR RADVERKEHR

- 1. Mannheim entwickelt sich zu eine der fahrradfreundlichsten Großstädte weiter.
- 2. Mannheim als „Geburtsstadt des Fahrrads“ positioniert sich auch überregional.
- 3. Der Radverkehrsanteil wird bis 2014 auf 20%, bis 2020 auf 25% 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 Knotenpunkte 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 Tempo30-Zonen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.
- 15. Fahrradabstellanlagen werden an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs (auch in Verknüpfung als Bike & Ride) geschaffen. Bei Neubauten wird die Stellplatzanforderung der Landesbauordnung konsequent angewendet.
- 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 benötigt.
- 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.



## VERBESSERUNGEN IM RADVERKEHRSNETZ

> Konzeptionelle Grundlage für Verbesserungen im Radverkehrsnetz sind drei strategische Rahmenkonzepte, die im Gemeinderat im Jahr 2010 auf Basis des 21-Punkte-Programms einstimmig beschlossen wurden. Am umfangreichsten ist das Lückenschlusskonzept, das 28 Netzlücken beschreibt und priorisiert (s. Punkt 9 im 21-Punkte-Programm). Ergänzend dazu wurde ein Ausbaukonzept fürs Radparken beschlossen (s. Punkt 15) und ein Rahmenkonzept für die Einrichtung von Fahrradstraßen verabschiedet (s. Punkt 14). 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 in die Sanierung bestehender Radwege investiert (Punkt 8).



**Länge der neuen Radspuren:** 1,8 km  
**Bauzeit:** Juni – August 2011 (1. Abschnitt)  
und Mai – August 2014  
**Kosten:** jeweils ca. 500.000 EUR

### Lückenschlüsse Friedrichsring und Goethestraße

Nachdem bereits im Jahr 2011 auf einem Teilstück des Friedrichsring Radstreifen angelegt wurden, ist der Ring vom Wasserturm bis zur Kurpfalzbrücke nun auf seiner kompletten Länge mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Diese sind in Form von Radspuren und Schutzstreifen auf die Fahrbahn markiert und dürfen ausschließlich in der jeweiligen Kfz-Fahrtrichtung benutzt werden. Besonders markant ist die Führung kurz nach dem Dorint Hotel. Im Schutz einer Mittelinsel können sich Radfahrer auf einer eigenen Abbiegespur in die Goethestraße einordnen. Durch die Wegnahme der zweiten Kfz-Abbiegespur wurde gleichzeitig das Kfz-Tempo verringert und der an dieser Stelle durch überhöhte Geschwindigkeit bedingte Unfallschwerpunkt gebannt.

### Lückenschlüsse Wasserturm/ Friedrichsplatz

Rund um den Wasserturm bestand bislang nur stadteinwärts bis zum Rosengarten ein Angebot für Radfahrer (Busspur mit „Rad frei“). Durch die beidseitigen neuen Markierungen werden die bestehenden Radspuren in der Fressgasse und der Kunststraße über den Ring geführt und verlängert. An der Ampel vor dem Rosengarten ermöglicht eine vorgezogene Grünphase dem Radfahrer das Einordnen vor dem Autoverkehr.



**Streckenlänge der neue Radspuren:** 0,5 km  
**Bauzeit:** April 2014  
**Kosten:** 350.000 EUR

### Fahrradstraßen

Mit der Ausweisung zur „Fahrradstraße“ sollen bestehende Hauptradrouten, die auf Nebenstraßen verlaufen, verdeutlicht und verbessert werden. In einer Fahrradstraße wird quasi die gesamte Straße zum Radweg – auch wenn durch die Zusatzbeschilderung „Kfz frei“ Autofahrer mit besonderer Rücksicht auf Radfahrer die Straßen weiterhin befahren dürfen. Solche Fahrradstraßen gibt es nun in der Karl-Ladenburg-Straße in Neuostheim, auf der „Drais-Route“ in der Neckarauer Mönchwörthstraße, in Käfental in der Rollbühlstraße und am Stephanienufer auf der „Veloroute Rhein“. Hier wurde begleitend auch die gesamte Fahrbahn saniert. Weitere Fahrradstraßen sind auf der Achse Theater/Wasserturm/Bahnhof entlang der Berliner Straße und der Tattersallstraße geplant. Der Radverkehr wird vom Gehweg auf die Straße verlagert.



**Streckenlänge der neuen Fahrradstraßen:**  
ca. 3 km  
**Bauzeit:** 2012/2013  
**Kosten:** ca. 160.000 EUR



### Neckartal-Radweg

Der Neckartal-Radweg wurde als touristischer Radfernweg im Herbst 2014 mit dem Qualitäts-Siegel „Vier-Sterne“-Route ausgezeichnet. Auf seinem Mannheimer Abschnitt ist er auch eine wichtige Hauptradroute für den Alltagsverkehr und verbindet autofrei die am Neckar liegenden Stadtteile mit dem Zentrum. Dank einer neuen Asphalt-schicht zwischen Fernmeldeturm und Campingplatz ist der Radweg nun durchgängig gut befahrbar. Besonders an Ausflugstagen nutzen auch viele Familien den Weg zum Radfahren oder Spaziergehen. Besondere Rücksichtnahme und angepasstes Radfahren ist dann angebracht.



**Streckenlänge der Sanierung:** 1,5 km  
**Bauzeit:** September 2012  
**Kosten:** ca. 40.000 EUR

### Neuplanungen Stadtbahn-Nord/Lückenschluss Glückstein-Quartier/Grünzug

Beispiele für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei allgemeinen Straßenbauprojekten sind die Maßnahmen entlang der neuen Stadtbahn Nord oder im Glückstein-Quartier. Die neue Glückstein-Allee ermöglicht nach ihrer Fertigstellung eine durchgehende Radverbindung von der Hochschule bis zum Hauptbahnhof-Süd. Zudem verbessert eine attraktive Rampe über die neue Südtangente die Verbindung des Glückstein-Quartiers mit der Schwetzingen Vorstadt. Entlang der Stadtbahn-Nord-Baustellen wird die optimierte Radführung bereits sichtbar, u. a. mit Schutzstreifen in der Hochuferstraße und einer noch zu realisierenden Radbrücke vom Ulmenweg über die Bahnlinie. Für ein anderes großes Stadtprojekt wurden die planerischen Weichen gestellt: Der Grünzug Nordost (BUGA) soll einen breiten „Radschnellweg“ als attraktive Grünverbindung vom Neckar bis zum Käfertaler Wald erhalten.



**Streckenlänge der neuen Radverkehrsanlagen:** ca. 3 km  
**Bauzeit:** seit 2012, z. T. noch laufend  
**Kosten:** ca. 2,1 Mio. EUR (anteilige „Radverkehrs“-Kosten Glückstein-Allee und Stadtbahn-Nord)

### VRNnextbike

Bereits 2012 sollte ein einheitliches Fahrradvermietensystem in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen starten. Nach dem Einspruch eines konkurrierenden Anbieters musste das System jedoch neu ausgeschrieben werden. Unter Federführung des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar wird das neue VRNnextbike eine Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr sein. In Mannheim umfasst das System ab Frühjahr 2015 vorerst 200 Räder an 27 Mietstationen. Für VRN-Abokunden und Stadtmobil-CarSharing-Nutzer sind die ersten 30 Mietminuten kostenfrei.



**Umfang:** 200 Räder, 27 Stationen mit enger Verdichtung im Stadtzentrum /Aufbau und Systemstart: März 2015  
**Kosten:** ca. 450.000 EUR Zuschuss

### Weitere realisierte Projekte

Unter anderem Sanierung Radweg Renzstraße, Verbreiterung Schutzstreifen Marktstraße, Öffnung Einbahnstraßen Neckarstadt-West, Ausbau Bike&Ride-Anlagen (Endhaltestelle Feudenheim, Holbeinstraße, S-Bahnhof SAP Arena).



### Kommende Projekte

Unter anderem Lückenschluss Röntgenstraße, Lückenschluss Bismarckstraße, Radschutzstreifen Käfertaler Straße, Fahrradstraßen Stettiner Straße und Berliner Straße, Fahrrad-Wegweisung im gesamten Stadtgebiet südlich des Neckars, Ausbau Radparken in der Innenstadt, im Lindenhof und vor dem Hauptbahnhof.



Überblick 2012-2017

# WICHTIGE RADVERKEHRS-PROJEKTE

- 01 Neubau Rampe/Brücke entlang Stadtbahn-Nord
- 02 Umbau/Verbesserung entlang Stadtbahn-Nord
- 03 Neubau Lückenschluss Friedrich-Ebert-Straße
- 04 Umbau/Verbesserung Käfertaler Straße
- 05 Sanierung Radweg Friedrich-Ebert-Straße
- 06 Neubau Lückenschluss Röntgenstraße
- 07 Neubau Lückenschluss Teilstück Luisenring
- 08 Umbau Marktstraße, Abschnitt G1
- 09 Neubau Lückenschluss Friedrichsring
- 10 Sanierung Radweg Renzstraße
- 11 Sanierung Neckartal-Radweg
- 12 Neubau Lückenschluss Goethestraße
- 13 Umbau Fahrradstraße Berliner Straße
- 14 Neubau Lückenschluss Bismarckstraße
- 15 Neubau Lückenschluss Friedrichsplatz/Wasserturm
- 16 Umbau Fahrradstraße Tattersallstraße
- 17 Neubau Lückenschluss Glückstein-Allee
- 18 Sanierung und Umbau Fahrradstraße Stephanienufer
- 19 Umbau Fahrradstraße Karl-Ladenburg-Straße



● realisiert  
● geplant/im Bau



## FÖRDERUNG DER RADKULTUR

> Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Mannheim. Angestrebte Maßnahmen sind (...) öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen wie zum Beispiel die Draismemorale, die Radparade, Fahrradsternfahrt, Radsalon oder ähnliches. Verkehrssicherheit kann nicht allein durch Verbesserung der Infrastruktur erreicht werden. Ebenso wichtig sind Verkehrserziehung (...). Die Stadt koordiniert und unterstützt Maßnahmen verschiedener Träger. (Punkte 17 und 18 des 21-Pkt.-Programms)



### Mannheimer Radsalon

In Verbindung mit der jährlichen Radparade wächst der Mannheimer Radsalon von Jahr zu Jahr. Die Veranstaltung, bei der Aussteller auf den Kapuzinerplanken über neue Produkte, Räder aber auch Serviceangebote informieren, ist eine Gemeinschaftsproduktion von Stadtverwaltung, Stadtmarketing und City-Werbegemeinschaft.

### RadKULTUR-Modellstadt

Mannheim wurde 2012 als erste RadKULTUR-Modellstadt des Landes Baden-Württemberg ausgezeichnet. Mit der Initiative RadKULTUR soll mittels Aktionen die Lust und Freude am Radfahren geweckt werden. Im Rahmen der Initiative förderte das Land öffentliche RadCHECKS, Aktionen in Schulen und einen großen Beteiligungswettbewerb unter dem Motto „Mach RADWERBUNG“. Besonderer Höhepunkt: Als zentraler Landesabschluss fand 2013 in Mannheim eine exklusive Fahrrad-Fashion-Show statt.



### Radchecks

Die RadCHECKS der Landesinitiative RadKULTUR werden in den Folgejahren durch die Stadt Mannheim fortgesetzt. An ca. 10 Tagen im Jahr steht der RadCHECK der lokalen Bevölkerung zur Verfügung. Räder können kostenlos auf Verkehrssicherheit geprüft werden, kleinere Reparaturen an Bremsen oder Licht werden vor Ort direkt behoben.



### Mannheim gibt Kette

Die Stadt Mannheim bietet seit 2012 die virtuelle Radreise „Mannheim gibt Kette“ an. Jeweils über die Sommermonate können Teilnehmer ihre täglichen Radkilometer zur Arbeit in eine Datenbank eintragen und sich mit den gesammelten Kilometern auf eine virtuelle Rundreise durch Europa begeben.

### Tour mit Herz

Parallel zum Kardiologenkongress startete erstmals 2013 die „Tour mit Herz“. Die Radtour wirbt für mehr Herzgesundheit und ein aktives tägliches Radeln. Die Tour ist zugleich Auftakt einer gleichnamigen Bundeskampagne.

### Aktionen für Kinder und Schulen

Die Verkehrspädagogik des ADFC Rhein-Neckar wird seit 2012 mit einem Programm an Schulen beauftragt. Das Programm ergänzt die schulische Radverkehrsausbildung der Polizei. Höhepunkt ist die jährliche „Tour de Karl“, bei der viele Schulkassen gemeinsam auf den Spuren von Karl Drais radeln. Im Dienst der Stadtbibliothek steht seit 2012 ein eigenes Lastenrad – eine Minibibliothek auf zwei Rädern. Sie fährt im Sommer die Stadtparks und Spielplätze der Stadt an.





## FAHRRADPOLITIK

› Der Wandel in der Mobilitätspolitik braucht viele Schritte. Alte Denkmuster und Prioritäten in Politik und Verwaltung müssen verändert, neues Wissen erworben und verstetigt werden. Neue Aufgaben erfordern neues Personal, beispielsweise einen eigenen Radverkehrsplaner. Für Punkt 10 (Werbung und Öffentlichkeitsarbeit) musste ein neues Arbeitsgebiet aufgebaut werden. Die Vernetzung mit den Akteuren innerhalb der Stadt ist genauso wichtig wie Bündnisse mit externen Partnern, um die Punkte 1, 2 und 11 („fahrradfreundliche Stadt“, „Positionierung als Geburtsstadt des Fahrrads“, „Verkehrserziehung“) gemeinsam zu erreichen.

### Runder Tisch Radverkehr

Im „Runden Tisch Radverkehr“ werden anstehende Beschlüsse im Gemeinderat vorgestellt und diskutiert. Der „Runde Tisch Radverkehr“ findet anlassbezogen 2 bis 4 Mal im Jahr statt. Auf gemeinsamer Augenhöhe treffen hier Politik, Verwaltung und die wichtigsten Nutzer- und Akteursgruppen aus dem Verkehrsbereich zusammen. (s. Punkt 20)



### Netzwerk „Rad im Quadrat“

Die Stadtverwaltung arbeitet aktiv mit allen Akteuren in der Stadt zusammen, die sich für eine Förderung des Radverkehrs einsetzen. Viele Veranstaltungen werden in gemeinsamer Kooperation, zum Beispiel mit dem ADFC durchgeführt. Dies unterscheidet die Mannheimer Fahrradpolitik von vielen anderen Städten, in denen bürgerschaftliche Initiativen und Stadtverwaltung getrennt voneinander agieren. (s. Punkte 1, 10, 11)

### 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 profitieren vom gegenseitigen Wissenstransfer, aber auch von Weiterbildungsangeboten. Unter anderem veranstaltete die AGFK-BW im März 2014 in Mannheim eine Fachtagung für regionale Spitzenverbände aus Wirtschaft und Handel unter dem Titel „Faktor Fahrrad“. Ziel einer Mitgliedschaft ist die Landessauszeichnung zur „fahrradfreundlichen Kommune“. Dies steht für Mannheim noch aus. (s. Punkt 6)



### Seminare Fahrradakademie

Die Fortbildungen der nationalen Fahrradakademie umfassen Seminare, Workshops, Exkursionen und weitere Veranstaltungen zu aktuellen Themen der Radverkehrsförderung. Mit diesem Angebot werden Städte geschult, in Ihrer Praxis neue Chancen für den Radverkehr zu nutzen und aktuelle Herausforderungen zu meistern. Mit Unterstützung durch die Stadt Mannheim und das Land haben von 2012 – 2014 drei Seminare in Mannheim stattgefunden. (s. Punkte 1, 2, 21)

### Städtenetzwerk European Biking Cities

Mannheim ist Partner eines europäischen Städtenetzwerks unter Federführung des ökologischen Verkehrsclubs VCD. Weitere Projektpartner sind die Städte Straßburg, Potsdam, Brighton, Bozen und Vitoria-Gasteiz. Unter anderem diskutieren die Städte die Möglichkeiten für den Einsatz von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr. Aus dieser Expertise heraus plant die Stadt Mannheim für die kommenden Jahre die Entwicklung eines lokalen Lastenrad-Modellprojekts. (s. Punkte 2)



### Radjubiläum2017

Im für Radverkehr zuständigen städtischen Fachbereich wurde im Sommer 2014 eine Geschäftsstelle für das Radjubiläum 2017 (200. Geburtstag des Fahrrads) eingerichtet. Die Geschäftsstelle ist für das Programm des Jubiläums verantwortlich und steht in enger Abstimmung mit dem lokalen Netzwerk „Rad im Quadrat“ sowie dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Karlsruhe. (s. Punkte 2, 10)



# ZAHLEN, DATEN UND FAKTEN

Länge des Radverkehrsnetzes **+6 km**

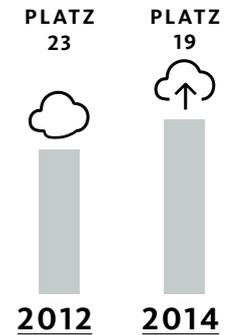


Radverkehrsanteil **+5%**

Quelle: TU Dresden, SrV-Studie 2008/2013, bezogen auf alle Wege der Mannheimer innerhalb der Stadt. Wert von 2008 von TU Dresden nachträglich korrigiert von 15% auf 13%. Städtische Zielvorgabe im 21-Punkte-Programm noch auf Basis des veralteten Werts (Steigerung 15% auf 20%) – Ziel Steigerung um 5% erreicht



Städteranking im bundesweiten ADFC-Klimatest **+4**





# ZAHLEN, DATEN UND FAKTEN



Städtische Mitarbeiter, die sich überwiegend mit der Umsetzung des 21-Punkte-Programms befassen



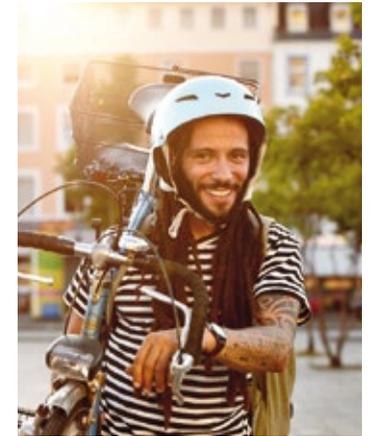
Investitionen für Radverkehr 2015-2018: **18 Mio. EUR**

Durchschnittliche Ausgaben für Radverkehr pro Einwohner und Jahr

**15 EURO**

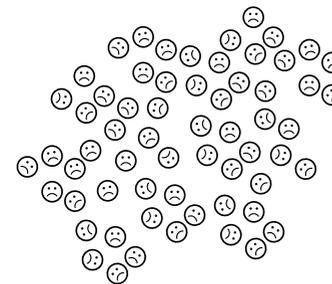


**2015 - 2018**



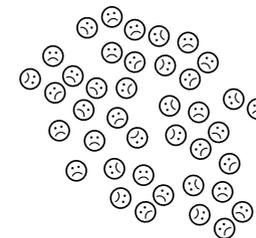
Anzahl schwer verletzter Radfahrer **-36%**

**62**



**2007**

**40**



**2014**



Stadt Mannheim, Fachbereich Stadtplanung  
Geschäftsstelle Radjubiläum 2017  
Redaktion: Peter Roßteutscher  
Hrsg.: Frühjahr 2015

Gedruckt auf 100% Recycling-Papier

[www.mannheim.de/buerger-sein/radfahren-mannheim](http://www.mannheim.de/buerger-sein/radfahren-mannheim)  
[www.200jahre-radkultur.de](http://www.200jahre-radkultur.de)