

**21-PUNKTE-PROGRAMM  
FÜR MEHR RADVERKEHR**

**BERICHT 2019 BIS 2026**

**Aspekte der Stadtplanung**





## VORWORT

### 21-Punkte-Programm für mehr Radverkehr

Mit der Einführung des 21-Punkte-Programms für mehr Radverkehr hat sich Mannheim konsequent auf den Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt gemacht. In den vergangenen Jahren konnten wir entscheidende Fortschritte erzielen: Mit dem Ausbau des Radverkehrsnetzes, mehreren Lückenschlüssen, der Einrichtung neuer Fahrradstraßen, der Umsetzung des Radschnellwegs RS15 und der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts des RS2 haben wir die Infrastruktur für den Radverkehr deutlich verbessert. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Mobilität in unserer Stadt nachhaltiger, sicherer und attraktiver zu gestalten.

Parallel zur baulichen Entwicklung haben wir die Radkultur in Mannheim weiter gestärkt. Veranstaltungen wie das etablierte „MONNEM BIKE“-Festival setzen seit Jahren ein starkes Zeichen für gelebte Fahrradfreundlichkeit und laden Bürgerinnen und Bürger ein, das Rad als selbstverständlichen Teil ihres Alltags zu erleben. Die wiederholte Auszeichnung Mannheims als „Fahrradfreundliche Kommune“ bestätigt diesen Weg und motiviert uns, die begonnenen Schritte konsequent fortzuführen.

Die aktuellen Zahlen sprechen für sich: Der Radverkehrsanteil in der Verkehrsmittelwahl der Mannheimerinnen und Mannheimer ist gestiegen, und die Nutzung neuer Infrastruktur wie der Radschnellwege zeigt, dass unsere Investitionen wirken. Dennoch gilt: Wir dürfen uns nicht auf

bisherigen Erfolgen ausruhen. Mit dem im Jahr 2025 verabschiedeten Masterplan Mobilität 2035+ haben wir eine klare strategische Grundlage geschaffen, um die Mobilitätswende in Mannheim ganzheitlich zu gestalten. Der Masterplan verfolgt das Ziel, die Lebensqualität in unserer Stadt zu steigern, die Erreichbarkeit zu sichern und Mobilität bezahlbar, gerecht und einfach verfügbar machen und dabei den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden. Für den Radverkehr bedeutet dies: noch mehr durchgängige und sichere Verbindungen, hochwertige Abstellanlagen sowie eine konsequente Integration in multimodale Mobilitätsangebote. Damit stellen wir sicher, dass das Fahrrad auch in Zukunft eine tragende Säule für klimafreundliche und lebenswerte Mobilität in Mannheim bleibt.

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die seit 2019 umgesetzten Maßnahmen im Rahmen des 21-Punkte-Programms und zeigt, welche Projekte in den kommenden Jahren anstehen. Gemeinsam gestalten wir eine Stadt, in der das Fahrrad eine zentrale Rolle für eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität einnimmt.

Ihr Ralf Eisenhauer  
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 Radfahrende 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.
- 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



## Inhalt

1. Verbesserungen im Radverkehrsnetz

2. Förderung der Radkultur

3. Fahrradpolitik

4. Zahlen, Daten und Fakten

5. Masterplan Mobilität 2035+

## 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 im 21-Punkte-Programm). Das erste, 2011 beschlossene Rahmenkonzept für die Einrichtung von Fahrradstraßen (s. Punkt 14 im 21-Punkte-Programm) 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 im 21-Punkte-Programm).

### Augustaanlage

Die Augustaanlage ist Bestandteil des Haupttroutennetzes der Stadt Mannheim und wurde 2011 in das Rad-Lückenschlussprogramm aufgenommen. Der Bau erstreckte sich über zwei Bauabschnitte von August 2021 bis November 2022 und Juli 2024 bis Mitte November 2024. Auf beiden Seiten dieses repräsentativen Stadtentrées stehen jetzt durchgängige Fahrradstreifen bereit.

In der Augustaanlage wurden zwischen dem Friedrichsplatz und der Schubertstraße beidseitig Radfahrstreifen geschaffen. Dies war nur durch eine Querschnittsänderung der Gehwege möglich. Ausnahme bildet der nördliche Abschnitt ab der Mollstraße bis zum Friedrichsplatz. Hier wurde auf die vorhandene Busspur verlängert und der Radweg für den Bus freigegeben.

Der Umbau hat sich nicht nur auf die Fahrradstreifen beschränkt: Gleichzeitig wurden die Parkstände entlang der Straße neu geordnet, die Fußwege barrierefrei ausgestaltet, die Versorgungsleitungen für Strom, Wasser und Telekommunikation und die Beleuchtung erneuert. Außerdem wurden die Staudenbeete vor dem Kunstverein mit insektenfreundlichen und artenreichen Stauden, Gräsern und Blumen neu bepflanzt, eine zweite Insektenweide ist durch die Entsiegelung einer Fläche an der Werderstraße entstanden. Darüber hinaus wurde am Ende der Augustaanlage die Wendemöglichkeit vor dem Friedrichsplatz saniert. Jetzt fließt der Verkehr dort nicht mehr über Pflastersteine, sondern über eine ebene Betonfahrbahn.



### Herzogenriedstraße Radverkehrsführung

Zur Verbesserung des Radwegenetzes hat eine Neuordnung der Fahrbahn stattgefunden. Hierbei wurde in westliche Richtung fahrend ein Schutzstreifen markiert. Des Weiteren wurde die Ampelanlage auf die Bedürfnisse des Radverkehrs angepasst.



### Wegweisende Beschilderung Nord

Weiterhin wird der Aufbau einer durchgängigen, vernetzten und landesweit einheitlichen wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr verfolgt. Das System für den Alltags- und Freizeitradverkehr bietet ziel- und routenorientierte Wegweisung mit Entfernungsangaben.

Nach dem bereits erfolgten Ausbau der wegweisenden Beschilderung in den südlichen Stadtteilen wird diese nun auch in den nördlichen Stadtteilen Mannheims durchgeführt. Zunächst wurde die Beschilderung des RadNETZ BW in den nördlichen Mannheimer Stadtteilen durch das Land BW durchgeführt. Die Beschilderung der restlichen Radverkehrsrouten unterliegt der kommunalen Zuständigkeit.



### Eugen-Neter-Schule Radweg

Im Rahmen des 21-Punkte-Programms für mehr Radverkehr wurde ein neuer 700 Meter langer gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang der Kreisstraße 9754 vom Ortsausgang Blumenau zur Eugen-Neter-Schule gebaut. Damit wird eine wichtige Lücke im Radnetz geschlossen und die Schulwegsituation deutlich verbessert. Der Weg ist Teil des Rad-Lückenschlussprogramms und unterstützt die Ziele des Masterplans Mobilität 2035+, um die Radnutzung zwischen Stadtteilen zu fördern. Besondere Maßnahmen sind ein Amphibienleitsystem mit sechs Straßentunneln für geschützte Arten sowie eine insektenfreundliche Beleuchtung mit Sensorschaltung, die den Einfluss auf die Natur minimiert und gleichzeitig die Verkehrssicherheit gewährleistet.

## Fahrradstraßen & Fahrradzone

Fahrradstraßen dienen der bevorzugten Nutzung durch den Radverkehr. Es gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, daher fügen sie sich gut in bestehende Tempo-30-Zonen ein. Fahrradstraßen können jedoch auch mit Vorrang gegenüber anderen Nebenstraßen ausgewiesen werden.

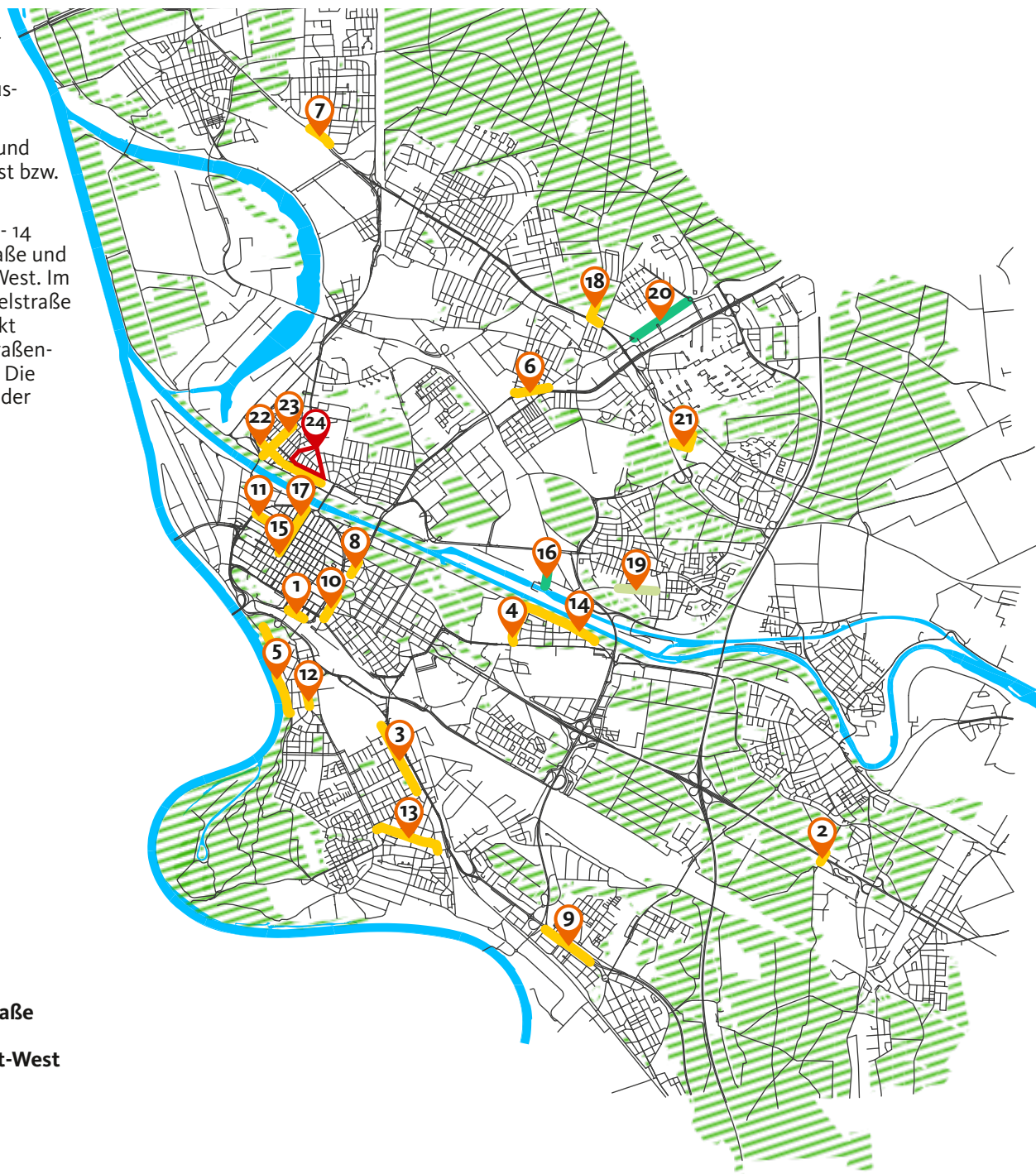
Ziel ist es, dem Radverkehr auf ausgewählten Strecken eine bequeme und geschützte Verbindung zu bieten, auf denen er die Hauptverkehrsart ist bzw. in Zukunft sein wird.

Seit 2019 wurden in Mannheim - angefangen mit der Casterfeldstraße - 14 neue Fahrradstraßen eingerichtet. Die beiden Fahrradstraßen Langstraße und Bürgermeister-Fuchs-Straße sind dabei die ersten in der Neckarstadt-West. Im östlichen Teil der Neckarstadt-West zwischen Waldhofstraße und Mittelstraße bis einschl. zur Humboldtstraße und Alphornstraße wird als Pilotprojekt Mannheims erste Fahrradzone eingerichtet, die abseits des Vorrangstraßennetzes eine flächendeckende Schutzzone für den Radverkehr darstellt. Die Fahrradzone ist ein zusammenhängender Bereich mehrerer angrenzender Straßen, in dem die gleichen Regeln gelten wie in einer Fahrradstraße. Radfahrende haben Vorrang, Autos dürfen mit Tempo 30 fahren.



- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| 1 Schlossgartenstraße           | 13 Luisenstraße                        |
| 2 Holzweg-Brücke                | 14 Paul-Martin-Ufer                    |
| 3 Mönchwörthstraße              | 15 E1/E2                               |
| 4 Karl-Ladenburg-Straße         | 16 <b>Neckarplatt*</b>                 |
| 5 Stephanienufer                | 17 E2/E3 - K2/K3                       |
| 6 Rollbühlstraße (Seitenstraße) | 18 Alter Postweg                       |
| 7 Stettiner Straße              | 19 <b>Spessartstraße*</b>              |
| 8 Berliner Straße               | 20 <b>Birkenauer Straße*</b>           |
| 9 Casterfeldstraße              | 21 Auf den Ried                        |
| 10 Tattersallstraße             | 22 Langstraße                          |
| 11 G3/H3 bis G7/H7              | 23 Bürgermeister-Fuchs-Straße          |
| 12 Meerfeldstraße               | 24 <b>Fahrradzone Neckarstadt-West</b> |

\*Teil der Radschnellverbindungen **RS15** & **RS2**

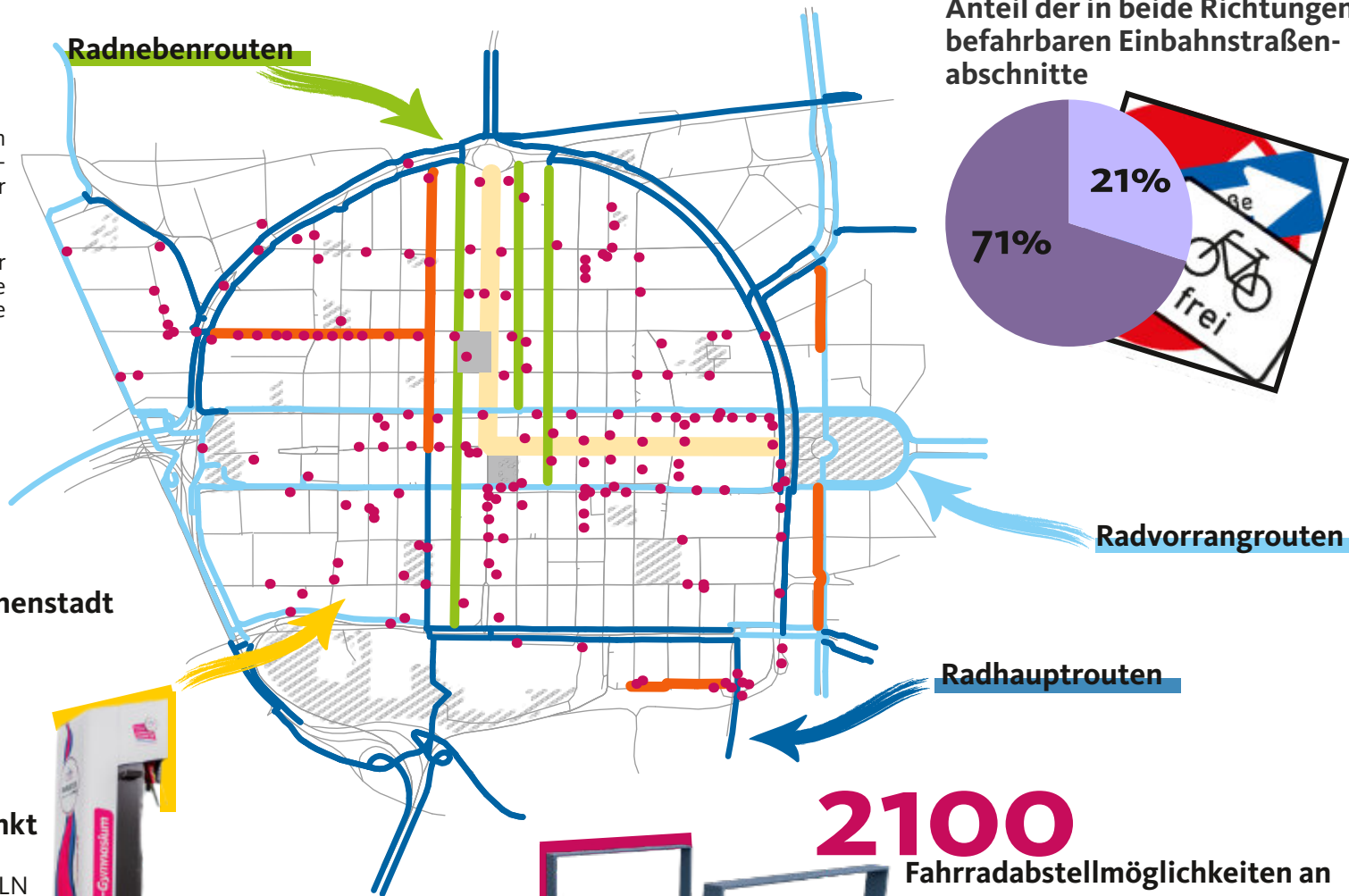


# Rad im Quadrat

## Radverkehrsführung & Grüne Welle

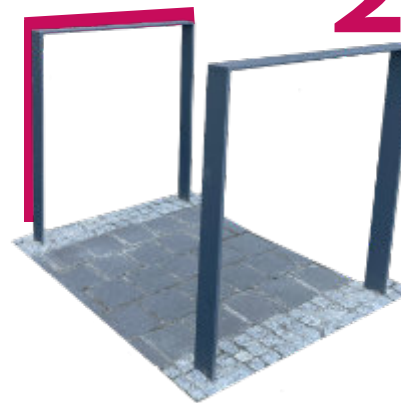
Der Radverkehr bewegt sich in den Mannheimer Quadraten i.d.R. im Mischverkehr und punktuell auf Schutz- oder Radfahrstreifen.

In der Innenstadt profitiert der Radverkehr seit 2022 zudem von einer Grünen Welle von den Planken bis hin zur Bismarckstraße entlang der Straße D1 bis A2.



## 6 Fahrradstraßen in der Innenstadt

**Öffentlicher Radservice-Punkt**  
vor dem Ursulinen-Gymnasium  
bei A4 (Hauptgewinn STADTRADELN  
2022)



**2100**  
Fahrradabstellmöglichkeiten an  
**175** Standorten

## Neuordnung Gehwegparken und DSK Sanierungen

Durch die Neuordnung des Gehwegparkens verfügen viele Straßen nun über eine durchgängige Fahrgasse von 4,00m. Das erleichtert nicht nur die Durchfahrt, sondern verbessert vor allem das Radfahren in Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Gleichzeitig sinkt durch die häufig nur noch einseitige Parkanordnung die Gefahr von Dooring-Unfällen deutlich, da geöffnete Autotüren mehr Sicherheitsabstand zum Radverkehr haben. Zusätzlich wurde fast in der gesamten Innenstadt die Straßenoberfläche im DSK-Verfahren erneuert. Dies führt zu einer spürbar höheren Fahrqualität für den Radverkehr.



## Grünpfel

An 50 Standorten in Mannheim wurden rund 90 Verkehrszeichen „VZ 721 Grünpfeilschild mit Beschränkung“ im gesamten Stadtgebiet montiert. Mit dem Verkehrszeichen kommen so Radfahrende zügiger voran und erleben eine deutliche Reduzierung der Verlustzeiten an Kreuzungen.

Für die Einführung des Grünpfeils für den Radverkehr in Mannheim mussten zunächst im gesamten Stadtgebiet rund 460 signalisierte Knotenpunkte geprüft werden. Nicht überall ist die zügigere Fahrt möglich, beispielsweise wenn Gleise dabei überquert werden müssen, wenn mehrere Rechtsabbiegestreifen zum Einsatz kommen oder wenn der entgegenkommende Linksabbieger selbst schon Pfeile in der Ampel hat und ihm dadurch ein konfliktfreies Abbiegen signalisiert wird. Überall dort, wo es die Straßenverkehrsordnung zulässt, sind die Grünpfeile für den Radverkehr nun angebracht.



## Verkehrsversuch Innenstadt

Die in einem 1-jährigen Verkehrsversuch (März 22-23) erprobte Verkehrsführung mit eigenständiger Erschließung der vier Quadranten der Innenstadt führte zur ursprünglich politisch geforderten Reduktion des Kfz-Verkehrs. Über alle Zählungen hinweg gab es Entlastungen von 20%. Besonders deutlich waren diese in der Fressgasse in Höhe O2/O3 mit einer Halbierung des Kfz-Verkehrs (auf ca. 4000Kfz/Tag) und einer Verdopplung des Radverkehrs (bis zu 1.800 Rf/Tag). Auch die Fahrradstraße in Höhe E1/E2 hatte positive Effekte auf das Radverkehrsaufkommen (+77%).



## VRNrad

Als das regionale Fahrradverleihsystem VRNrad im Jahr 2015 an den Start ging, wurden in Mannheim ca. 40.000 Ausleihen generiert. Mittlerweile sind die blauen Mieträder aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken und erfreuen sich außerordentlich großer Beliebtheit: 2023 verzeichnete Mannheim knapp 670.000 Ausleihen und erstmals mehr als 1 Mio. zurückgelegte Radkilometer.

Seit 2024 kann mit dem VRNrad noch mehr geradelt werden: Zwölf weitere Stationen mit 100 zusätzlichen Fahrrädern sind eingerichtet worden. Damit sind die Stadtbezirke Feudenheim, Seckenheim und Waldhof nun auch erfolgreich an das Fahrradverleihsystem angebunden. Ende 2024 standen somit insgesamt 101 VRNrad-Stationen mit 615 Rädern in Mannheim zur Verfügung.



### Digitale Fahrradboxen an S-Bahn und Stadtbahnstationen

Im Oktober 2022 wurden die ersten digital buchbaren Fahrradboxen an S-Bahn- und Stadtbahnstationen in Mannheim eingerichtet. Die Boxen sind mit elektronischen Schlössern, LED-Beleuchtung und Kleiderhaken ausgestattet und haben eine komfortable Größe von 2m x 1m x 1,45m.

Einige der Boxen sind mit einer Steckdose ausgestattet, sodass E-Bikes während des Abstellens aufgeladen werden können. Alle Boxen können tages-, wochen-, monats- und auch halbjahresweise gemietet werden. Je nach Ebene, Lademöglichkeit und Mietdauer beträgt der Mietpreis zwischen 1,50 Euro pro Tag und 120 Euro für sechs Monate.



Franklin Steg

Bild: MWSP / Johannes Vogt

Die Entwicklung der Konversionsflächen in Mannheim zu neuen Stadtquartieren, ist eine langfristige Aufgabe. Seit der Eröffnung im Februar 2026 verbindet der FRANKLIN-Steg das neue Quartier über die stark befahrene B38 mit der benachbarten Vogelstang. Der FRANKLIN-Steg soll als Musterprojekt für nachhaltigen Holzbau dienen und als Vorbild für andere Regionen und Kommunen fungieren.

Der Steg verwendet Holz als Primärtragwerk und ist bis dato die weltweit längste integrale Holzbrücke. Der FRANKLIN-Steg betont den klimafreundlichen Charakter des neuen Stadtteils FRANKLIN, indem er den Radverkehr mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft und positive Effekte für Lebensqualität, Gesundheit und Klimaschutz erzielt. Er schließt eine wichtige Lücke im Fuß- und Radverkehrsnetz und überwindet die Barrierewirkung der B38. Die Stadt Mannheim erhielt für das Projekt eine 100% Maßnahmenförderung von rund 9 Millionen Euro vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Die Abwicklung erfolgt durch das Dezernat Planung, Bauen, Verkehr und Sport. Der Eigenbetrieb Stadtraumservice begleitete den Planungs- und Ausführungsprozess.

Kooperationspartner für den Bau ist die MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH, eine Tochtergesellschaft der Stadt Mannheim und der GBG - Mannheimer Wohnungsbaugesellschaft mbH.

## Protected Bike Lane

Aus dem Lückenschlussprogramm, hat die Stadt Mannheim auf dem ca. 250m langen Teilabschnitt Holzstraße – Dalbergstraße des Lückenschlusses Luisenring eine „Protected-Bike-Lane“ geplant und Anfang 2023 umgesetzt. Dabei wurde die rechte der vier Fahrspuren (Parkstreifen sowie Rechtsabbiegespur in die Jungbuschstraße) in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Insbesondere durch die Umwidmung des Parkstreifens erhält der Radverkehr am Luisenring vom Kurpfalzkreisel kommend bis zur Jungbuschstraße eine deutlich verbesserte Führung.

Am Luisenring Haus Nr. 37 war eine Absenkung des Bordsteins nötig, damit der Radverkehr auf die „Protected Bike Lane“ ausgeleitet werden kann. Dabei wurden die bestehenden vier Parkstände vor der Kinderkrippe am Luisenring für den Radverkehr umgebaut. Im weiteren Verlauf wurde die Verkehrsinsel an der Liebfrauenkirche Mannheim und der Yavuz Sultan Selim Moschee baulich angepasst, um die benötigte Aufstellfläche für den fließenden Verkehr gewährleisten zu können.

Bezüglich des Kfz-Verkehrs hat die Einrichtung der „Protected Bike Lane“ an dieser Stelle keine Auswirkungen auf den Verkehr Richtung Kurt-Schumacher-Brücke, jedoch auf die Park- und Haltesituation vor der Yavuz Sultan Selim Moschee.



## Fahrradparkhaus Hauptbahnhof Süd

Die Stadt Mannheim realisiert auf der Südseite des Hauptbahnhofes einen Mobilitätshub bestehend aus einem Zugangsgebäude mit Fahrradparkhaus für ca. 600 Fahrräder, einem attraktiven Bahnhofszugang sowie der Herstellung eines Vorplatzes – dem Lindenhofplatz. Der neue Mobilitätshub verknüpft Radverkehr mit Bahn, Stadtbahn und Innenstadt. Durch seine Lage am Lindenhofplatz wird das neue Zugangsgebäude zum Eingang ins Glücksteinquartier und stärkt die Radinfrastruktur nachhaltig.

2025 war das Projekt für die Landesauszeichnung „Wir machen Mobilitäts-wende“ in der Kategorie „Entspannt Mobil“ nominiert.

Die Fertigstellung soll Ende 2026 erfolgen.



## Barrierefreie Rampe Boveristraße

Die barrierefreie Rampe an der Boveristraße in Mannheim wurde 2022 fertiggestellt und ersetzt die alte, nicht barrierefreie Treppenanlage. Sie liegt zwischen den Stadtbezirken Käfertal und Neckarstadt-Ost, parallel zur Boveristraße in Höhe der Hausnummer 42. Ziel des Projekts war die durchgängige barrierefreie Verbindung zwischen Herzogenriedstraße und Boveristraße über die Geh- und Radwegbrücke „Ulmenweg-Steg“. Im Zuge der Maßnahme wurde die Fußgängerüberführung instandgesetzt, Straßenbauarbeiten durchgeführt, ein Blindenleitsystem integriert sowie eine neue Lichtsignalanlage und Beleuchtung installiert.

Die Rampe und Treppe bestehen aus Sichtbeton, sind auf Großbohrpfählen gegründet und haben eine Länge von 79,5m, eine Breite von 2,5m und eine Neigung von 6%. Ergänzt wurden Panoramaspiegel, Radabweiser, Ruhepodeste und ein spezielles LED-Beleuchtungskonzept. Zudem wurde ein separater Geh- und Radweg angelegt, um die Sicherheit zu erhöhen.

## Radschnellwege in und um Mannheim

### Radschnellweg RS15

Der Radschnellweg RS15 verbindet die zentralen Orte Mannheim, Viernheim und Weinheim auf einer stark frequentierten Siedlungsachse in der Metropolregion Rhein-Neckar. Auf Mannheimer Gemarkung wird der RS15 nach Bauende 5,5 km lang sein. Die Umsetzung erfolgt durch verschiedene Auftraggeber (BUGA, MWSP, RNV und den Stadtraumservice Mannheim). Eine Großzahl der Teilabschnitte sind bereits umgesetzt, die beiden ausstehenden Abschnitte befinden sich derzeit in Planung.

Die bereits fertiggestellten Abschnitte des RS 15 auf Mannheimer Gemarkung sind zum einen breite, neu errichtete Verkehrswege, zum anderen bestehende Straßen, die im Zuge des RS 15 ausgebaut und sicherer wurden. Die Trasse in Mannheim zeichnet sich besonders dadurch aus, dass sie weitestgehend kreuzungsfrei verläuft. Hierfür wurden neue Kreuzungsbauwerke gebaut und bestehende ertüchtigt. Auch wurden die Verkehrsarten entsprechend getrennt, sodass Kollisionen zwischen Fußgängern, Radfahrenden und Kfz minimiert werden. Die Radwege, gerade in der Feudenheimer Au, durch Spinelli und entlang von Franklin, sind nun 4m breit und ermöglichen so eine komfortable Befahrung, auch im Zweirichtungsverkehr. Die neue Trasse durch den Nordosten Mannheims vernetzt so verschiedenen Stadtteile miteinander.

### Radschnellweg RS2

Mit dem Pilotprojekt RS2 zwischen Mannheim und Heidelberg schaffen Kommune, Land und Bund eine zukunftsweisende Infrastruktur für den Radverkehr in der Metropolregion Rhein-Neckar. Bisher wurde für den RS2 der Abschnitt Spessartstraße umgesetzt. Dieser erstreckt sich über etwa 530 Meter und umfasst die Umgestaltung der Spessartstraße zu einer Fahrradstraße. Die neue Fahrradstraße besitzt eine Regelbreite von 4,60 Metern. An beiden Seiten werden regelkonforme Sicherheitsstreifen von 75 Zentimeter zum Parken markiert, um sogenannte Dooring-Unfälle zu vermeiden. Die bestehenden Radwege wurden zurückgebaut und in Grünflächen umgewandelt, wobei 15 neue Bäume gepflanzt und rund 1.300m<sup>2</sup> entsiegelt wurden. Diese neuen Flächen tragen zudem zur Versickerung von Regenwasser bei. Die Parkplatzsituation nördlich und südlich der Fahrbahn wurde neu organisiert, die Schulwege zur Brüder-Grimm-Schule wurden im Zuge der Maßnahme wesentlich verbessert und die Beleuchtung wurde modernisiert.



## 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 und Jugendliche. Die Stadt koordiniert und unterstützt Maßnahmen verschiedener Träger (s. Punkte 17 und 18 des 21-Punkte-Programms).



### Aktionen für Schulen (Tour de Karl)

Seit 2011 bietet die Stadt Mannheim gemeinsam mit dem ADFC Rhein-Neckar allen Mannheimer Schulen Projekte zur Mobilitätsbildung an. Diese ergänzen das Angebot der Jugendverkehrsschule.

Häufig wurde im Rahmen des Fahrradführerscheins festgestellt, dass viele Kinder motorische Defizite aufweisen. Das Projekt „Rollermobil“ setzt daher schon vor der 4. Klasse an und fördert den Gleichgewichtssinn der Kinder mit Hilfe von Rollern.

Für weiterführende Schulen sensibilisiert das Projekt „Dunkeltunnel“ für sicheres Radfahren auf dem Schulweg und betont insbesondere die Bedeutung einer funktionierenden Fahrradbeleuchtung.

Neben den Projekten der Mobilitätsbildung an Schulen veranstaltet die Stadt Mannheim jährlich einen großen Fahrradaktionstag für Schulklassen der Stufen 4 - 6. Bei der "TOUR DE KARL" radeln die Schulkinder gemeinsam in Begleitung der Polizei 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 jährlich im Juni statt. Bis zu 750 Personen nahmen in der Vergangenheit an der Radtour teil.



## 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](http://www.monnem-bike.de)



## Beteiligungshaushalt LaMa

Im Rahmen des Beteiligungshaushalts 2022 erhielt der Verein "LaMa - Dein Lastenvelo Mannheim" insgesamt 100.000 Euro, um in jedem Stadtbezirk Mannheim ein kostenfrei ausleihbares Lastenrad zu etablieren. Der Verein hatte insgesamt zwei Jahre Zeit das Projekt umzusetzen und konnte sein Angebot neben den Leihlastenrädern auch um Transportanhänger sowie eine E-Rikscha erweitern.



## Lastenradförderung

Seit Sommer 2020 bis Ende 2024 förderte die Stadt Mannheim private Haushalte sowie Vereine bei der Anschaffung von (E-)Lastenrädern. Die Stadt schloss so eine Förderlücke, da bislang nur eine Förderung von E-Lastenrädern des Landes Baden-Württemberg für das Gewerbe bestand. Im Jahr 2024 wurden die Förderrichtlinien noch um Fahrradanhänger ergänzt. Die städtische Förderung hat dazu beigetragen, Lastenräder in Mannheim als Verkehrsmittel sichtbarer zu machen und das Bewusstsein für eine praktische, emissionsfreie und erschwingliche neue Mobilitätsoption zu schaffen.



Insgesamt wurden ca. 700.000 Euro investiert und damit rund 500 E-Lastenräder, circa 60 Lastenräder und rund 30 Fahrradanhänger bezuschusst.

Neben der Lastenradförderung wurde zudem ein Nachhaltigkeitsbonus für die Abschaffung eines Kfz angeboten.

## Cargobike-Roadshow



Neben der städtischen Lastenradförderung bot die Stadt Mannheim in den vergangenen Jahren die Möglichkeit, sich bei der Cargobike-Roadshow händlerneutral zu verschiedenen Lastenradmodellen beraten zu lassen. Zwölf Lastenradmodelle mit E-Antrieb, die primär für die private Nutzung und den Kindertransport ausgelegt sind,

stehen hierbei einen Tag lang auf dem Alten Meißplatz zum Testen zur Verfügung. Das Team der Cargobike-Roadshow beantwortet jegliche Fragen rund um Lastenräder. Die Roadshow tourt hierbei durch mehrere Städte in Deutschland und macht regelmäßig auch in Mannheim Halt.

## RadCHECKS

Seit 2012 organisiert die Stadt Mannheim jedes Jahr RadCHECKS. An etwa sieben Tagen im Jahr gibt es die Möglichkeit, dass das Team aus erfahrenen Fahrradmechatrikern Räder kostenlos auf ihre Verkehrstauglichkeit prüfen. Darüber hinaus geben sie Hinweise zur Pflege und Instandhaltung. Kleinere Reparaturen, wie die Einstellung der Bremsen oder der Beleuchtung, werden direkt vor Ort vorgenommen.



## STADTRADELN

STADTRADELN ist eine internationale Kampagne des Klima-Bündnis, an der Mannheim seit 2018 teilnimmt. Unternehmen, Vereine, Schulklassen, Familien und Freundeskreise sind dazu eingeladen, Teams zu bilden. Innerhalb von drei Wochen tragen die Teilnehmenden ihre täglich geradelten Kilometer – sei es auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit – in eine Datenbank ein und haben die Chance, attraktive Preise zu gewinnen. Neben der Ehrung der fahrradaktivsten Teams wird die Teilnahme zusätzlich durch eine Verlosung unter allen Mitwirkenden gewürdigt.



# STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima



## Radfahrkurse für Erwachsene

Der Stadt Mannheim ist es ein Anliegen, nicht nur die passenden Voraussetzungen für den Radverkehr zu schaffen, sondern auch dafür zu sorgen, dass möglichst viele Menschen überhaupt die Fähigkeit besitzen, ein Fahrrad zu nutzen. Seit 2019 werden die Radfahrkurse für Erwachsene der Radfahrschule Rhein-Neckar auf der Rudi & Willi Altig Radstadion im Herzogenried durch eine stark reduzierte Kursgebühr unterstützt. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben Kosten in Höhe von 30 Euro selbst zu tragen, die restlichen 150 Euro pro Teilnehmenden werden durch die Stadt Mannheim übernommen.

## Kampagnen rund ums Rad

### Plakataktion Rheingoldstraße / StVO Erklärungen

In Bezug auf Kfz- und Radverkehr definiert die Straßenverkehrsordnung (§ 5 Absatz 4 StVO) innerorts einen sicheren Überholabstand mit mindestens 1,5 Metern. Dieser wird von der rechten Außenkante eines Fahrzeugs bis zum Radfahrenden gemessen. Kann der Mindestabstand von 1,5 Metern nicht eingehalten werden, so gilt ein Überholverbot. Dieses gilt unabhängig davon, ob ein Radschutzstreifen neben der Fahrspur markiert ist oder nicht und auch unabhängig davon, ob eine Beschilderung auf das Überholverbot, zum Beispiel mittels des Verkehrszeichens VZ 277.1 StVO, hinweist.

An vielen Stellen in Mannheim kann der definierte Mindestabstand von 1,5 Metern zum Radfahrenden aufgrund der vorliegenden geringen Fahrbahnbreiten nicht eingehalten werden. Ein Überholen der Radfahrenden ist infolge der Regelung der Straßenverkehrsordnung somit dort nicht zulässig. Die Stadt Mannheim führte im Sommer 2024 erstmals eine Aufmerksamkeitskampagne zu diesem Thema in der Rheingoldstraße durch.



### Plakataktion Neckartalradweg

Die regionale Biberoute auf dem Neckardamm markiert nicht nur das Ende des Neckartalradwegs, sondern verbindet Mannheim und Heidelberg. Dabei verknüpft der Radweg auch die Mannheimer Innenstadt mit den Stadtbezirken Neuostheim, Seckenheim und Feudenheim. Die autofreie Route lässt sich jeden Tag für die Fahrt zur Arbeit oder zum Einkaufen in die Innenstadt benutzen.

Die Stadt Mannheim wirbt 2025 erstmals mit einer neuen Plakatkampagne auf dem ca. 3 Kilometer langen und stark frequentierten Abschnitt des überregionalen Neckartalradwegs für mehr Rücksicht zwischen Fuß- und Radverkehr. Mit dem Slogan „Miteinander. Füreinander.“ und dem Hashtag #uffbasse sollen die Mannheimerinnen und Mannheimer für mehr Rücksichtnahme aufeinander sensibilisiert werden. Mitinitiator für die Kampagne war der Stadtteilverein Neuostheim, der sich für eine Verbesserung des Miteinanders und zu mehr Rücksicht zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem Neckardamm engagiert.

## Kampagnen rund ums Rad

### Nikolausaktion

In der dunklen Jahreszeit setzt die Stadt Mannheim den Fokus auf das Thema Verkehrssicherheit. Die Kampagne „Tu's aus Liebe“ der AGFK-BW macht mit dem Slogan „Lass dich mal wieder sehen“ deutlich, wie wichtig gute Beleuchtung für die Sicherheit im Straßenverkehr ist. Mannheim beteiligt sich jedes Jahr an der Aktion und verteilt am Nikolaustag Gutscheine für Reparaturen oder Beleuchtungsausrüstung an Radfahrende, deren Vorder- oder Rücklicht nicht funktioniert. Radfahrende, die mit einwandfreier Beleuchtung unterwegs sind, werden als Vorbild mit einem Schokoladenherz belohnt.



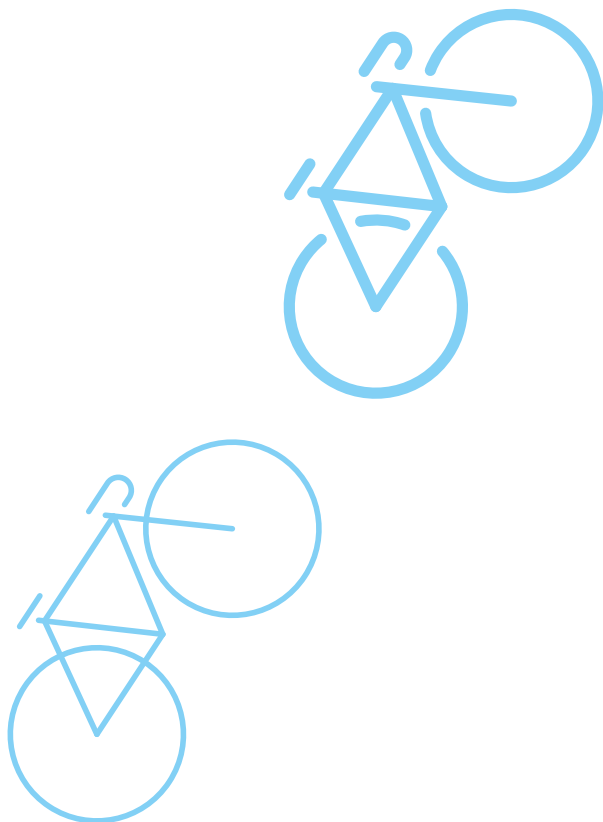
### Plakataktion Fahrradstraßen in Kooperation mit ADFC

Erstmals in 2024 hat die Stadt Mannheim mit einer Plakataktion auf die Sicherheit und Rücksichtnahme in Fahrradstraßen in der Innenstadt aufmerksam gemacht. Nach den guten Erfahrungen und positiven Rückmeldungen soll die Aktion nach und nach in allen Fahrradstraßen der Stadt wiederholt werden.

Mit aufmerksamkeitsstarken Plakaten soll gezielt das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden positiv beeinflusst werden. Die Aktion ist eine gemeinsame Initiative des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Mannheim und der städtischen Verkehrsplanung. Koordiniert wurde das Projekt durch den ADFC in enger Zusammenarbeit mit der Fahrradbeauftragten der Stadt Mannheim, Gabriele Fröhlich.

### 3. FAHRRADPOLITIK

Der Wandel zu einer fahrradfreundlichen Stadt braucht viele Schritte und Zeit. 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 Radverkehrsplanerstelle, umfasst dies auch die Bereiche Werbung und Öffentlichkeitsarbeit (s. Punkt 10 des 21-Punkte-Programms). 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.



#### Gründungsmitglied der AGFK BW

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) ist ein Netzwerk, das den Fuß- und Radverkehr in Baden-Württemberg kontinuierlich fördert und dadurch eine aktive und nachhaltige Mobilität – zu Fuß oder mit dem Fahrrad – etabliert. Die Stadt Mannheim ist hier Gründungsmitglied und gehört im Bereich Vernetzung zu den starken Kommunen in Baden-Württemberg. Mittlerweile sind mehr als 100 Städte, Gemeinden und Landkreise Mitglied.



#### Qualitätsstufe der AGFK BW

Die Stadt Mannheim wurde von der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW), mit der neuen „Qualitätsstufe für Fuß- und Radverkehr“ ausgezeichnet. Diese neue Zertifizierung hebt sich von der bisher erreichten Auszeichnung „fahrradfreundliche Kommune“ ab, indem sie nicht nur den Radverkehr, sondern auch den Fußverkehr berücksichtigt. Sie ist Teil der AGFK-Vision 2030, die sich auf eine nachhaltige Verkehrswende fokussiert und über reine Infrastrukturplanung hinausgeht. Die Selbsteinschätzung der Kommunen wurde dabei einer fachlichen Prüfung und Auswertung unterzogen.



### Ehrenamtliche Fahrradbeauftragte

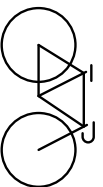
Seit dem 16.04.2024 ist Gabriele Fröhlich die ehrenamtliche Fahrradbeauftragte der Stadt Mannheim. Sie dient als zentrale Ansprechperson für alle Bürgerinnen und Bürger sowie für Verbände und Initiativen im Radverkehr. Gabriele Fröhlich ist selbst viel mit dem Fahrrad unterwegs und kennt die Herausforderungen und Chancen, die Planung und Ausbau in Mannheim bieten. Die studierte Diplom-Soziologin, die mittlerweile im Ruhestand ist, setzt sich in ehrenamtlicher Tätigkeit für die Radkultur ein.



### Runder Tisch Radverkehr

Der „Runde Tisch Radverkehr“ bietet die Gelegenheit, anstehende Beschlüsse des Gemeinderats im Voraus vorzustellen und gemeinsam zu diskutieren. Regelmäßig - ca. drei mal im Jahr - lädt die Verwaltung zum „Runden Tisch Radverkehr“ ein und bietet somit eine Plattform für Vertretungen aus der Politik, der Verwaltung, den aktiven Vereinen und Verbänden aus dem Verkehrsbereich sowie Aktiven aus der Fahrradcommunity, um auf Augenhöhe aktuelle Vorhaben und Planungen zu besprechen und zu diskutieren.

Zudem bietet der „Runde Tisch Radverkehr“ eine Plattform Informationen auszutauschen, Anliegen vorzubringen und grundsätzliche Fragen zur Förderung des Radverkehrs in Mannheim zu diskutieren. Den Vorsitz des „Runden Tisch Radverkehr“ hat das Dezernat IV bzw. der Bürgermeister für Planung, Bauen, Verkehr und Sport, Ralf Eisenhauer inne.



### Bicycle Mayor Network

Die Nichtregierungsorganisation BYCS, dessen Teil das Bicycle Mayor Network (z.Dt. Fahrrad Bürgermeister Netzwerk) ist, hatte seine Anfänge 2016 in Amsterdam und ist ein mittlerweile global agierendes Netzwerk mit aktiven Projekten auf allen fünf Kontinenten. Über das Netzwerk sollen vor allem global führende Vertreterinnen und Vertreter der Zivilgesellschaft vernetzt werden. Dabei verfolgt BYCS einen lokal angesiedelten Ansatz, um global Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen.



Gesetzt wird vor allem auf eine basisdemokratische Beteiligung, um so Veränderungen auf hoher Ebene zu gewährleisten. Mannheim ist seit 2025 offiziell Teil des weltweiten Netzwerks und hat als vierte Stadt in Deutschland einen Bicycle Mayor.

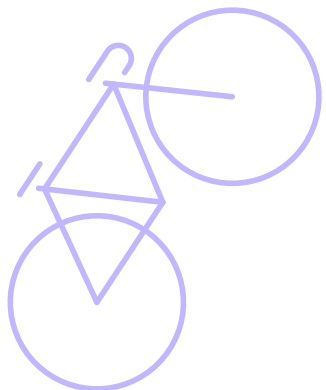
## 4. ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

### Neue Radzählstellen im Rahmen des Förderantrags „Saubere Luft“

Förderprogramm: "Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Die Förderung des Radverkehrs kommt aus Sicht des Klimaschutzes, der Gesundheitsförderung sowie der Verbesserung der urbanen Lebensqualität eine große Bedeutung zu. Auch die Stadt Mannheim möchte den Anteil des Radverkehrs im Stadtgebiet weiter steigern. Auf belastbare Daten im innerstädtischen Bereich kann bereits zurückgegriffen werden. Für einen weiteren Ausbau der Dauerzählstellen für den Radverkehr erhielt der Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung im Rahmen des Förderantrags „Saubere Luft“ eine Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Stadt Mannheim hat die geförderten acht verdeckten Radauerzählstellen und drei Eco-Barometer im Jahr 2022 eingebaut. Damit erhebt die Stadt, zusammen mit den bereits bestehenden Zählstellen, Radverkehrsdaten an 13 Standorten.

Die neuen Standorte ergänzen am äußeren Stadtrand die bestehenden Radzählstellen rund um den Innenstadtbereich am Fernmeldeturm, der Theodor-Heuss-Anlage, der Feudenheimer Straße, der Luzenbergstraße und an der B38 vor der BBC Brücke. Damit werden die bestehenden Datengrundlagen erweitert.

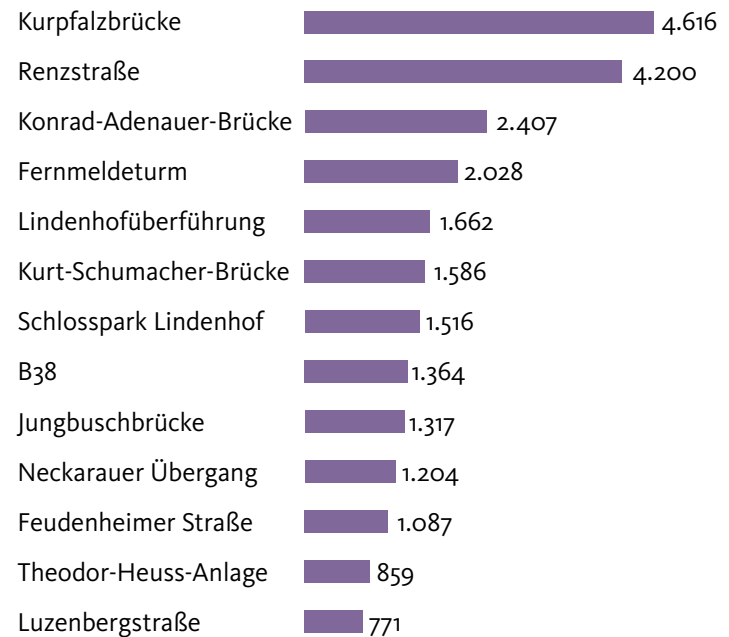


### Eco Barometer

Durch die kontinuierliche Zählung des Radverkehrs über einen längeren Zeitraum ist es möglich, einen gesicherten Faktor zur Hochrechnung der Ergebnisse aus Kurzzeitzählungen auf die für die Planung wichtigen Tageswerte zu ermitteln, Entwicklungen im Radverkehr nachzuweisen und Daten für ein Verkehrsmodell zu sammeln.

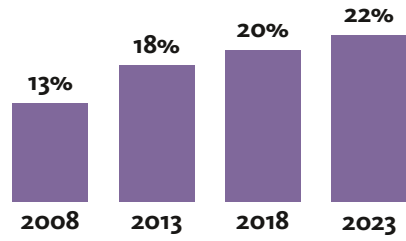


### Durchschnittlich tägliche Anzahl von Radfahrenden an Werktagen 2025



## Mannheim auf dem Rad - in Zahlen

### Radverkehrsanteil (Binnenverkehr)

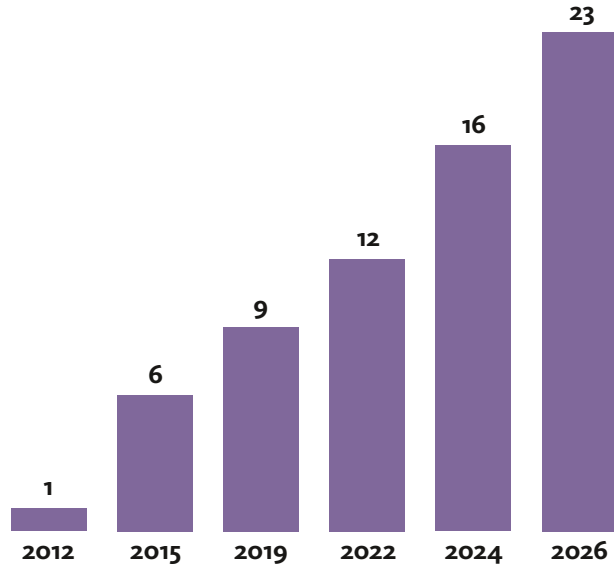


Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

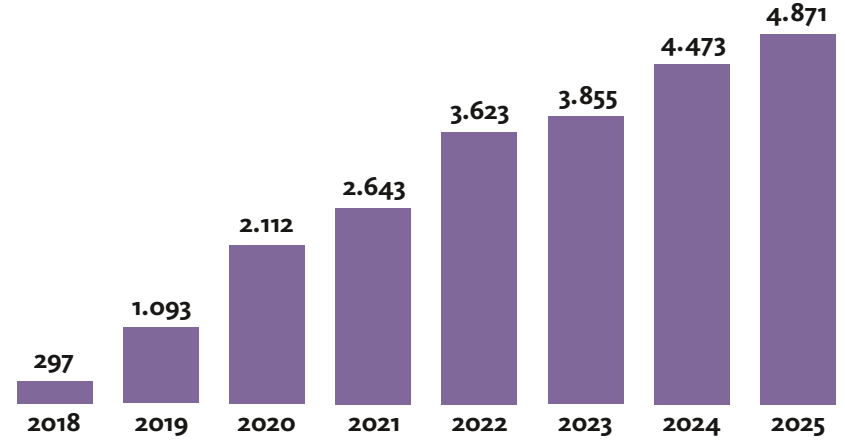
### Länge des Radverkehrsnetzes



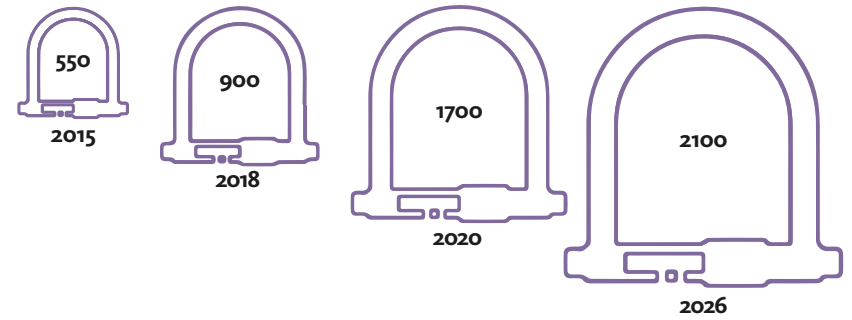
### Anzahl Fahrradstraßen



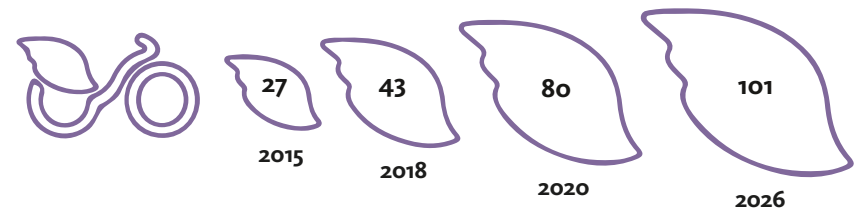
### Radelnde beim STADTRADELN



### Anzahl der Abstellanlagen in den Quadraten



### Stationen VRN Nextbike



## 5. MASTERPLAN MOBILITÄT 2035+

### Umsetzung Masterplan Mobilität 2035+

Mit dem in 2025 beschlossenen Masterplan Mobilität 2035+ setzt die Stadt Mannheim ein deutliches Zeichen für eine zukunftsorientierte, radverkehrsfreundliche Mobilitätsentwicklung. Als umfassender SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) definiert der Masterplan die strategische Ausrichtung für die kommenden 15 bis 20 Jahre – mit dem Ziel, den Umweltverbund zu stärken und insbesondere den Radverkehr deutlich attraktiver und sicherer zu machen. Zur Vertiefung des Themas Radverkehr wurde der bereits etablierte Runde Tisch Radverkehr eingebunden. Im Rahmen zweier Workshops wurden in parallelen Gruppen das Radroutennetz aktualisiert sowie Gestaltungsstandards und Anforderungen diskutiert. Im Ergebnis wurden die konzeptionell-strategischen Schritte für die letztlich 18 Maßnahmenbündel im Radverkehr vorabgestimmt. Dazu gehören u.a. hochwertige Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, eine Fortsetzung des Lückenschlussprogramms, Maßnahmen im Nebennetz (z.B. Modalfilter und Fahrradstraßen), sichere Radabstellanlagen sowie eine insgesamt gesteigerte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. So entsteht ein Mobilitätssystem, das nachhaltige Fortbewegung fördert und den Radverkehr als selbstverständlichen Bestandteil des städtischen Alltags verankert.

Der Masterplan Mobilität 2035+ bildet den Rahmen der zukünftigen Maßnahmenplanung im Radverkehr und löst damit das 21-Punkte-Programm ab. Zwischenberichte zum Umsetzungsstand der Maßnahmen des Masterplanes Mobilität 2035+ werden zukünftig die Zwischenberichte zum 21-Punkte-Programm ersetzen.



# IMPRESSUM

## Herausgeber

Stadt Mannheim  
Fachbereich Stadtplanung  
[www.mannheim.de/service-bieten/verkehr/  
radfahren-in-mannheim](http://www.mannheim.de/service-bieten/verkehr/radfahren-in-mannheim)  
[www.monnem-bike.de](http://www.monnem-bike.de)

## Redaktion

Fachbereich Stadtplanung,  
Abteilung Verkehrsplanung  
Ulrike Kleemann // [ulrike.kleemann@mannheim.de](mailto:ulrike.kleemann@mannheim.de)  
Moritz Albrecht // [moritz.albrecht@mannheim.de](mailto:moritz.albrecht@mannheim.de)  
Lukas Schaaf // [lukas.schaaf@mannheim.de](mailto:lukas.schaaf@mannheim.de)  
Pia Kempe // [pia.kempe@mannheim.de](mailto:pia.kempe@mannheim.de)

## Herstellung

Layout // Stadt Mannheim  
Kartografie // Stadt Mannheim  
Titelfoto: Stadt Mannheim\_Ben van Skyhawk

Stand März 2026

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

