

21 Punkte-Programm für mehr Radverkehr

Radfahren in Mannheim: Zahlen – Daten – Fakten

> **15** Prozent ihrer innerstädtischen Wege legten die Mannheimer mit dem Rad zurück (Stand 2008) > **265** Kilometer Radwege gibt es in Mannheim > **42** Prozent der Einbahnstraßen sind für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet > **900** Fahrradstellplätze in den Quadraten > **860** Stellplätze an **46** Bike & Ride-Stationen (Stadtbahn/S-Bahn) > Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof mit **700** Plätzen > Interaktive Fahrrad-Map für Mängel und Verbesserungen

21-Punkte- Programm für mehr Radverkehr

Mehr Radverkehr in der Stadt bedeutet mehr Lebensqualität für Mannheim und bietet viele Vorteile. Denn in der kompakten Metropole Mannheim sind die Wegeverbindungen häufig kurz und immer flach. Wer Rad fährt, tut also nicht nur etwas für die Umwelt und seine Gesundheit, sondern ist auch schnell am Ziel. Mit einem 21-Punkte-Programm für mehr Radverkehr hat die Stadt Mannheim im Jahr 2010 die zukünftigen Leitlinien für eine fahrradfreundliche Stadt beschlossen.

Weitere Infos: Bürgerhotline öffentlicher Raum (Sauberkeit Radwege) | 0621-293 4003
Bürgerhotline Verkehr (zugeparkte Radwege) | 0621-293 2933

Impressum: Stadt Mannheim – Fachbereich Städtebau, Verkehrsplanung | Stadt Mannheim – Agenda 21 Büro
Collinistrasse 1, 68161 Mannheim | Rathaus Es, 68159 Mannheim
www.mannheim.de/buerger-sein/radfahren-mannheim | www.rad-im-quadrat.de
Stand 2010



STADTMANNHEIM²

01

Fahrradfreundliches Mannheim

Mannheim entwickelt sich als eine der fahrradfreundlichsten Großstädte weiter. Um dieses Ziel zu erreichen, orientiert sich die Radverkehrsförderung in Mannheim an dem Leitbild „Radverkehr als System“ des Nationalen Radverkehrsplanes der Bundesregierung. Das Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt stellt einen aktiven Beitrag zum kommunalen Klimaschutz-Programm und zum neuen Leitbild der Stadt Mannheim dar.

02

Fahrradfreundliches Mannheim Außendarstellung

Mannheim mit seiner besonderen Stellung als „Geburtsort des Fahrrads“ nimmt im Zuge der gestiegenen nationalen Bedeutung des Radverkehrs die Chance wahr, sich auch überregional als fahrradfreundliche Stadt zu positionieren. Mannheim beteiligt sich, so weit inhaltlich sinnvoll, an Modellprojekten, Ausschreibungen und Wettbewerben. Mannheim bietet sich aktiv als Ausrichter/Gastgeber und Impulsgeber für Fachkonferenzen, Veranstaltungen und Tagungen an.

03

Radverkehrsanteil

Der Radverkehrsanteil an allen Wegen wird bis 2014 auf 20 %³, bis 2020 auf 25 % gesteigert. Der Zuwachs wird durch Verlagerungen vom MIV gewonnen. Mit diesen Prozentanteilen wird Mannheim im oberen Mittelfeld der Großstädte liegen.

04

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll durchgreifend verbessert werden. Trotz der steigenden Zahl von Radfahrern wird eine Verringerung bei deren Unfallzahl erreicht. Die Zahl der schwer verunglückten Radfahrer wird bis 2015 um mindestens 25 % verringert.

05

Fahrraddiebstahl

Die Stadt Mannheim unterstützt die Polizei in ihren Bemühungen, das Problem des Fahrraddiebstahls durch anforderungsgerechte Abstellanlagen, Maßnahmen der Prävention, der Fahrradcodierung und der gezielten Verfolgung zu verringern. Ab 2014 wird die Fahrraddiebstahlzahl unter 1.000 pro Jahr liegen.

06

Aktive Mitarbeit in AGKF und Metropolregion

Die Stadt Mannheim arbeitet aktiv in der in Gründung befindlichen Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK) mit und strebt eine Vereinsmitgliedschaft an.

07

Infrastruktur > verbindliche Planungsvorgaben

Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die künftigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 09) werden als verwaltungsintern verbindliche Planungsvorgabe eingeführt.

08

Infrastruktur > Allgemeiner Straßenbau

Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Straßenhauptnetz, gleich ob es sich um Stadtbahnausbau, ÖV-Beschleunigung, Umgestaltung, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs zu beachten und, wenn irgend möglich, Radverkehrsanlagen vorzusehen oder geeignete Ersatztrassen auszuweisen.

09

Infrastruktur > Hauptverkehrsstraßen

Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die vertragliche Abwicklung im Mischverkehr angestrebt. Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen werden unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt. Ein entsprechendes Maßnahmenprogramm wird erstellt.

10

Infrastruktur > Knotenpunkte

An Knotenpunkten werden Radfahrer angemessen berücksichtigt. Situationsgerecht werden bevorzugt direkte Führungen und eigene Radfahrersignale angewendet.

11

Infrastruktur > Routennetz

Neben den Hauptverkehrsstraßen wird als weiterer wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ein Radroutennetz unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routen bis 2020 ausgebaut. Es erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet. Die Radroutenplanung wird als verwaltungsintern verbindlicher Plan eingeführt und ist bei allen Maßnahmen der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung sowie der Landschafts- und Grünplanung zu berücksichtigen. Das Routennetz wird mit einer einheitlichen Wegweisung gemäß der Standards der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) versehen.

12

Eröffnung Hauptradrouten

Sobald eine Hauptradroute komplett umgesetzt ist, wird sie mit Beteiligung der lokalen Öffentlichkeit in den berührten Stadtbezirken und Stadtteilen feierlich eröffnet.

13

Infrastruktur > Innenstadt

Die Innenstadt wird für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar. Durchfahr- und Umfahrungsmöglichkeiten werden verbessert. Das Rahmenkonzept Abstellanlagen am Hauptbahnhof und in den Quadraten wird umgesetzt.

14

Infrastruktur > Erschließungsstraßen

Im Tempo-30-Zonen-Netz wird der Radverkehr wie bisher auf der Fahrbahn geführt. Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten werden Radfahrer von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, weitgehend ausgenommen.

15

Infrastruktur > Fahrradabstellanlagen

Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs wird fortgesetzt. Die konsequente Anwendung der Landesbauordnung bei allen Neubauten und Nutzungsänderungen wird sichergestellt. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr (Bike+Ride) wird an allen wichtigen Haltestellen berücksichtigt.

16

Infrastruktur > Unterhaltung, Baustellen

Hauptdrouten werden regelmäßig gereinigt, besonders bei Laubfall. Bewuchs wird regelmäßig zurückgeschnitten, ggf. angepasst. Ausgewählte Hauptdrouten werden in den allgemeinen Winterdienst einbezogen. Für die Verkehrssicherung an Baustellen, die Fuß- und Radverkehr betreffen, werden Regelungen in Anlehnung an die Baustellen-Broschüre aus NRW⁵ erarbeitet und verbindlich eingeführt.

17

Öffentlichkeitsarbeit und Ereignisse

Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Mannheim. Angestrebte Maßnahmen sind neben klassischen Produkten (Broschüren, Flyer) die Weiterentwicklung der Internetseite und des Netzwerks „Rad im Quadrat“ sowie öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen wie z. B. die Drais-Memorale, die Radparade, Fahrradsternfahrt, Radsalon oder ähnliches. Für Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit wird ein jährliches Budget benötigt.

18

Öffentlichkeitsarbeit: Zielgruppenarbeit

Verkehrssicherheit kann nicht allein durch Verbesserungen der Infrastruktur erreicht werden. Ebenso wichtig sind Verkehrserziehung, -aufklärung und -überwachung. Diese soll sich an alle Verkehrsteilnehmergruppen richten und auf die wichtigsten Unfallursachen des Radverkehrs und die wichtigsten Angstfaktoren im Zusammenhang mit Radverkehr konzentrieren. Die Stadt koordiniert und unterstützt hierzu Maßnahmen verschiedener Träger.

19

Öffentlichkeitsarbeit: Mängelbogen für Fußgänger und Radfahrer

Das städtische Beschwerdemanagement („Bürgerhotline Öffentlicher Raum“) wird um einen Mängelbogen für Hinweise von Fußgängern, Radfahrer und zur Verkehrssicherheit ergänzt. Dieser soll über Schulen und die Verteilung an geparkte Fahrräder breit gestreut werden.

20

Arbeitsstrukturen, Finanzbedarf

Ein „Runder Tisch Radverkehr“, in den jede Fraktion einen Vertreter sendet, wird für strategische Aufgaben eingerichtet. Dieser gibt seine Empfehlungen an den Ausschuss für Umwelt und Technik. Die Personal- und Ausstattung für Aufgaben rund um den Radverkehr wird entsprechend den Zielsetzungen angemessen aufgestockt. Entsprechende Haushaltsmittel werden für die nächsten 4 Jahre eingeplant.

21

Wirksamkeitskontrollen

Der erforderliche Handlungsbedarf auf allen Ebenen der Radverkehrsförderung wird alle fünf Jahre fortgeschrieben und zeitlich gestuften Realisierungsphasen zugeordnet. Das Erreichen der Ziele wird mit Erfolgs- und Wirksamkeitskontrollen überprüft, die mit einer Dokumentation der geleisteten Arbeit und der Maßnahmen im jährlichen „Bericht zur Radverkehrsentwicklung“ an den Runden Tisch Radverkehr vorgestellt werden. Mannheim nimmt die Überprüfungen und Bewertungen zur Fahrradfreundlichkeit vor, wie sie im Indikatorensystem für die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK) vorgesehen sind.

21-Punkte-Programm für mehr Radverkehr



21 Punkte-Programm für mehr Radverkehr



STADTMANNHEIM²