

## **Beschlussanlage**

*Das gemeinsam von den beteiligten Akteuren erstellte 21 – Punkte – Handlungsprogramm wurde auf Basis der im Rahmen des BYPAD- Prozesses vorgeschlagenen Handlungsmöglichkeiten entwickelt (siehe Schlussbericht ).*

### **1. 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.**

Neben der Verbesserung der Infrastruktur ist dazu auch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit nach Innen und Außen erforderlich. Der Radverkehr wird gezielt als Thema in städtisches Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit aufgenommen.

### **2. Fahrradfreundliches Mannheim - Außendarstellung**

**Mannheim mit seiner besonderen Stellung als „Geburtsstadt des Fahrrads“ nimmt im Zuge der gestiegenen nationalen Bedeutung des Fahrradverkehrs 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.**

Im Verbund mit der Region wird das Fahrrad verstärkt auch aus touristischer Perspektive weiter entwickelt. Überregional bedeutende Veranstaltungen in Mannheim sollen so weit möglich ein fahrradfreundliches Profil erhalten (wie z. B. bei den Internationalen Schillertagen bereits umgesetzt).

### **3. Radverkehrsanteil**

**Der Radverkehrsanteil an allen Wegen wird bis 2014 auf 20 %<sup>1</sup>, bis 2020 auf 25 % gesteigert. Der Zuwachs wird durch Verlagerungen vom MIV gewonnen. Mit diesen Prozentanteilen wird Mannheim im oberen Mittelfeld der Großstädte liegen.**

Mannheim hat strukturell sehr gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren ist ein Indiz dafür, dass bei einer Intensivierung der Radverkehrsförderung auf allen Handlungsfeldern des Radverkehrssystems weitere Potenziale zu aktivieren sind.

### **4. 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.**

Wesentliche Schritte dazu sind ein Maßnahmenprogramm zur Entschärfung von Radfahrer-Risikobereichen und –Unfallhäufungspunkten sowie die sukzessive flächenhafte Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Straßennetz. Hierzu gehören auch präventive Maßnahmen.

Die Polizei wird um eine zweijährliche vertiefende Analyse speziell der Fahrradunfälle gebeten, die von der Stadtverwaltung in Bezug auf umsetzbare Maßnahmen ausgewertet wird. In diesem Rahmen werden häufige Unfallumstände ausgeräumt.

---

<sup>1</sup> Ausgehend von 15 % Radverkehrsanteil am Binnenverkehr der Einwohner im Jahr 2008. Das Land Baden-Württemberg formuliert folgendes Ziel: „Durch Infrastrukturmaßnahmen sollen die Verkehrssicherheit und die Attraktivität so verbessert werden, dass der Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen im Land bis 2015 von 10 % auf 20 % steigt.“ (S. 18 in RTR Ba-Wü 2008). Mannheim mit seinem bereits höheren Radverkehrsanteil sollte daher diesen Wert auch bereits früher erreichen können – entsprechende Anstrengungen vorausgesetzt – und sich selbst eine anspruchsvolle Zielsetzung geben.

## 5. 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.**

Neben der besseren Ausstattung mit guten Fahrradständern werden die erfolgreichen Strategien anderer Städte (z.B. verstärkte Codierung und Öffentlichkeitsarbeit) zur Anwendung kommen.

## 6. 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.<sup>2</sup>**

Die Stadt Mannheim setzt sich beim Land für eine auch finanziell gezielte Radverkehrsförderung ein, insbesondere, um einen festen Förderanteil zu Gunsten des Radverkehrs im Förderprogramm nach dem Entflechtungsgesetz (ehem. GVFG) festzuschreiben. Die Stadt Mannheim beteiligt sich zur weiteren Verbesserung für den Freizeitverkehr an Planungen zur Entwicklung eines regionalen Radverkehrsnetzes in der Metropolregion.

## 7. 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.**

Zur effizienten Behandlung häufig wiederkehrender strittiger Themen werden verwaltungsinterne Workshops mit dem Ziel der Festlegung konsensfähiger Leitlinien durchgeführt. Diese Leitlinien werden mit dem Runden Tisch Radverkehr abgestimmt. Abweichungen zu den Leitlinien bei künftigen Planungen müssen begründet werden.

Die frühzeitige Beteiligung der Verbände an Planungen entsprechend den Trägern öffentlicher Belange hat sich bewährt und wird fortgeführt und ausgebaut. Die Einführung eines Verkehrssicherheit-Audits für wichtige / großräumige Verkehrsplanungen wird geprüft.

## 8. 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.**

Bei Straßenplanungen ohne Planung einer Radverkehrsanlage sind die Gründe aufzuführen. Flächensparende Maßnahmen, z.B. überbreite Fahrstreifen statt zweier Fahrstreifen und betriebliche Ansätze der ÖPNV-Beschleunigung werden einbezogen, um Flächen für den Radverkehr zu sichern.

## 9. Infrastruktur Hauptverkehrsstraßen

**Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche 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.**

---

<sup>2</sup> Vgl. Aufnahmekriterien und Satzung in Anlage 2

Zur Abdeckung des Nachholbedarfes ist das gesamte Entwurfsrepertoire zur Führung des Radverkehrs entsprechend dem heutigen Erkenntnisstand und absehbarer Fortschreibungen der technischen und rechtlichen Regelwerke einzusetzen. Eine Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der Kriterien Verkehrssicherheit, Bedeutung für den Radverkehr, Planungsvorlauf, Kostenaufwand sowie Zusammenhang mit anderen Planungen ist alle 4 Jahre im Ausschuss für Umwelt und Technik fortzuschreiben.

## **10. Infrastruktur Knotenpunkte**

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

Radfahrer sind an Knotenpunkten besonders gefährdet, insbesondere bei fehlender oder unzureichender Berücksichtigung ihrer Anforderungen bei Gestaltung und Betrieb. Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS), Radfahrerschleusen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen sowie gering abgesetzte Radfahrerfurt und Radwegüberfahrten an Knotenpunkten vermindern das Konfliktpotenzial und/oder die Unfallfolgen deutlich.

## **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.**

Das Radroutennetz besteht aus radial auf die Innenstadt zulaufenden Routen und ringförmigen Tangentialverbindungen, die vorrangig Quellen und Ziele mit gesamtstädtischer Bedeutung anbinden. Die straßenge-naue Festlegung des Routennetzes wird vorgenommen und eine Liste der erforderlichen Maßnahmen bis zur Umsetzung erstellt.

Es wird angestrebt, jährlich mindestens eine Route vom Stadtzentrum bis zur Stadtgrenze komplett einzurichten. Für die Umsetzung hat die Lösung von "Knackpunkten", an denen die Befahrbarkeit der Routen derzeit nicht oder nur stark eingeschränkt möglich ist, Priorität.

Innerhalb des Routennetzes wird die regelmäßige Anordnung von Fahrradstraßen empfohlen. An geeigneten Stellen wird der Radverkehr mit Vorrang gegenüber Nebenstraßen geführt. Die Stadtverwaltung erstellt mit Unterstützung der Nutzerverbände eine Liste geeigneter möglicher Fahrradstraßen und Stellen für Vorrang des Radverkehrs.

Im „Bericht zur Radverkehrsentwicklung“ wird erläutert, wie die Umsetzung der einzelnen Routen vorangeht. Die kontinuierliche Unterhaltung der Routen inklusive Winterdienst ist unter Berücksichtigung der übrigen Aufgaben zu gewährleisten. Die Hauptradrouten werden in die städtischen Fahrrad-Kartenwerke übernommen und für andere Fahrradkarten bereitgestellt.

## **12. Eröffnung Hauptradrouten**

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

Wo immer möglich werden auch alle Maßnahmen gemäß Punkt 14 in der Umgebung der Route umgesetzt. Zu jeder Route werden Routenpläne erstellt und an die Bevölkerung in der Nachbarschaft und im Einzugsgebiet der Route verteilt.

### 13. Infrastruktur Innenstadt

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

Der Ring hat für die Erschließung der Innenstadt für den Radverkehr eine wichtige Bedeutung, die Ausstattung mit Radverkehrsanlagen wird angestrebt. In den Knotenpunkten werden im Regelfall direkte Führungen für Radfahrer angelegt.

In den Fußgängerzonen wird eine Öffnung für den Radverkehr von 20.00 bis 8.30 Uhr probeweise für ein Jahr eingeführt. An mindestens zwei Stellen wird probeweise eine ganztägige Querung der Fußgängerzone für Radfahrer ermöglicht. Die Erfahrungen, insbesondere im Hinblick auf Unfallzahlen und Beschwerdehäufigkeit, werden dokumentiert. Nach Ablauf eines Jahres wird über eine Regelung auf Dauer entschieden.

### 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.**

Dazu dient die Öffnung von Einbahnstraßen, der Ausbau und die Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen und die Herausnahme der Radfahrer bei Abbiegever- und -geboten. Die noch nicht geöffneten Einbahnstraßen - auch in der Innenstadt - werden nach den Vorschriften der StVO-Novelle 2009 bis September 2010 erneut überprüft, mit der Zielsetzung, auch sie zu öffnen.

### 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.**

Zur Anwendungspraxis der Bauordnung Baden-Württemberg in Bezug auf Fahrradabstellanlagen wird dem Gemeinderat Bericht bis September 2010 erstattet. Soweit nach den absehbaren Planungen auf Landesebene dann noch erforderlich, wird eine Fahrrad-Abstellsatzung ausgearbeitet.

Bei Straßenraumumgestaltungen wird das öffentliche Fahrradparken zukünftig als eigener Belang in der Planung berücksichtigt und in Abhängigkeit vom örtlichen Bedarf ein Angebot geschaffen. In der Regel werden zehn Prozent der Parkstände in Form von Abstellanlagen für Fahrräder angelegt.

### 16. Infrastruktur Unterhaltung, Baustellen

**Hauptadtrouten werden regelmäßig gereinigt, besonders bei Laubfall. Bewuchs wird regelmäßig zurückgeschnitten, ggf. angepasst. Ausgewählte Hauptadtrouten 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 NRW<sup>3</sup> erarbeitet und verbindlich eingeführt.**

Wie Erfahrungen aus Fahrradstädten zeigen, sinkt das Radverkehrsaufkommen im Winter weniger stark als vielfach angenommen - entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen vorausgesetzt. Eine verringerte Umsteigerzahl vom Radfahrer zu anderen Verkehrsmitteln mindert wetterbedingte Überlastungserscheinungen beim öffentlichen Verkehr und im Straßennetz. Die Regelungen der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) werden durch diese Hinweise fußgänger- und fahrradfreundlich interpretiert.

---

<sup>3</sup> Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte in NRW: Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen. Hinweise für alle mit Baustellensicherung befassten Personen. Essen 2009  
[www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile.lang.1/oid.3025/ticket.guest/~-/Broschuere\\_Baustellen\\_web.pdf](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile.lang.1/oid.3025/ticket.guest/~-/Broschuere_Baustellen_web.pdf)

## 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.**

Es ist belegt, dass Verhaltensänderungen im Verkehr nicht nur durch die Verbesserung der baulich-verkehrlichen Infrastruktur, sondern maßgeblich durch die Veränderung des Denkens ("im Kopf") erreicht werden können.

## 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.**

Wesentliche Punkte hierbei sind eine Aufklärung über die besonderen Gefahren, z.B. auf Radwegen links zu fahren (illegal, aber auch auf frei gegebenen Radwegen) und die Darstellung typischer Konflikte und Unfallsituationen. An Schulen werden Schulprojektwochen zum Thema Mobilität unterstützt.

Die Stadt Mannheim entwickelt sich zu einer fahrradfreundlichen Arbeitgeberin mit Vorbildfunktion für lokal und regional ansässige Firmen und Unternehmen. Als Arbeitgeberin setzt die Stadt Mannheim alle Möglichkeiten der finanziellen, gesundheitlichen und klimarelevanten Vorteile der Fahrradnutzung konsequent um. (Diensträder, Abstellanlagen, Sanitär, Mit dem Rad zur Arbeit, Mitarbeiterförderung, usw.) Aktionen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement werden aktiv unterstützt.

Gemeinsam mit dem ADFC werden zusätzliche Bett-und-Bike-Betriebe bei Gastronomie und Hotels geworben. An Ortseingängen von Fahrradrouten werden touristische Infotafeln aufgestellt. Die Einführung eines Routenplaners und eines Fahrradleihsystems ist zu prüfen.

## 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.**

Eine auf dem Beschwerdemanagement aufbauende Mängeldatenbank hilft, den Maßnahmen- und Finanzbedarf besser abzuschätzen. Sie kann auch als Grundlage dafür genutzt werden, umgesetzte Maßnahmen zu kommunizieren.

## 20. Arbeitsstrukturen, Finanzbedarf

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

Am Runden Tisch Radverkehr, der in der Zusammensetzung etwa der BYPAD-Gruppe (BYPAD-Verfahren 2009) entspricht, wird einmal jährlich mit dem Bericht zur Radverkehrsentwicklung das Erreichen der Zielsetzungen diskutiert, um auf strategischer Ebene ggf. erforderliche Nachsteuerungsmaßnahmen zu empfehlen. In diesem Bericht werden wesentliche Maßnahmenprogramme und aussagekräftige Zahlen zur Wirksamkeitskontrolle dokumentiert

In allen Fachdienststellen werden Ansprechpartner für Radverkehrsförderung benannt. Eine „Arbeitsgruppe Rad“ behandelt wesentliche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung oder mit Bezug zum Radverkehr. Die Nutzerverbände werden von Fall zu Fall beteiligt.

Dafür werden die Stellen eines Radverkehrsplaners und eines Radverkehrskordinators benötigt<sup>4</sup>. Der Radverkehrskordinator übernimmt Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit und der internen und externen Kommunikation. Die Stelle eines Radverkehrsplaners wird benötigt, um die vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte zu planen und umzusetzen.

Mittel aus der Stellplatzablöse werden für die Radverkehrsförderung genutzt. Zusätzliche Fördermittel von EU, Bund, Land werden wo immer möglich eingeworben. Eine Verdoppelung der Ausgaben für die Radverkehrsförderung 2009 würde im Rahmen der Ausgaben anderer besonders fahrradfreundlicher Städte liegen.

## **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.**

Daten und Fakten ermöglichen eine sachliche Diskussion zum Bedarf an Nachsteuerung, falls Maßnahmenprogramme sich absehbar als nicht ausreichend erweisen, um die Ziele zu erreichen. Nach 5 Jahren wird eine Bilanz gezogen, inwieweit dieses Handlungsprogramm erfolgreich umgesetzt wurde.

---

<sup>4</sup> Diese Stellen sind aktuell nicht budgetiert.