

## Aufruf an den Gemeinderat: Mannheim muss bis 2030 eine Fahrradstadt werden

### Wir fordern ein Sofortprogramm und eine Task Force Radverkehr

Die Zeit drängt. Alle Anstrengungen, dem Klimawandel wirksam zu begegnen, dürfen nicht auf künftige Generationen verschoben werden. Dies hat das Urteil des Bundesverfassungsgerichts bestätigt. Die Verkehrswende ist ein zentraler Baustein jeglicher Politik, die sich an Klimaneutralität orientiert. Aber Mannheim erweckt den Eindruck, als erschöpfe sich die lokale Klima- und Verkehrspolitik an der Erstellung von Leitbildern und **langfristigen Rahmenplänen**. Doch **was geschieht unmittelbar in den nächsten Monaten und Jahren?** Es ist Zeit, das **Tempo in der Verfolgung klima- und verkehrspolitischer Ziele zu erhöhen** und gleichzeitig die **Wirksamkeit der bislang geplanten Maßnahmen auf den Prüfstand** zu stellen. Und zwar **sofort!**

Dies betrifft insbesondere den **Radverkehr**. Mannheim ist flach und hat bundesweit das beste Fahrradwetter. Dennoch ist der Radverkehrsanteil geringer als in vergleichbaren Städten. Die von der Stadt vorgesehenen Maßnahmen (v309/2020) sind vollkommen unzureichend und für die Verkehrswende von geringer Relevanz.<sup>1</sup> **Ohne ein Netz an durchgängig, zügig und sicher befahrbaren Radrouten kann das gesteckte Ziel** (z.B. im Klimagutachten für die Stadt<sup>2</sup>), **den Anteil des Radverkehrs im Modal Split und die Wegekilometer bis 2030 zu verdoppeln, nicht erreicht werden!**

**Mannheim muss sich bis 2030 zu einer Fahrradstadt entwickeln, in welcher der Anteil des Radverkehrs über dem des Autoverkehrs liegt!**

Die mit der Entwicklung des Masterplans Mobilität 2035 vorgesehene lange Zeitachse wird dazu führen, dass dem Gemeinderat erst 2024 ein Verkehrsentwicklungsplan vorliegt, der dann jedoch noch mit konkreten Maßnahmen angereichert werden muss.<sup>3</sup> Ausgehend von der derzeitigen Planungs- und Umsetzungsgeschwindigkeit sowie dem spärlichen Finanzierungswillen, vergeht eine unendlich lange Zeit bis überhaupt ein Radverkehrsprogramm entwickelt und mit ersten Maßnahmen begonnen wird. Daher ist ein **Sofortprogramm Radverkehrsnetz** erforderlich sowie eine **Task Force**, welche die Grundlagen zur schnellen Umsetzung schafft. Das Sofortprogramm umfasst mehrere Stufen, die jedoch größtenteils auch gleichzeitig angegangen werden können:

1. Die SrV-Daten<sup>4</sup> von 2018 sowie die derzeit verfügbaren Verkehrszählungsdaten<sup>5</sup> genügen nicht, um die planerischen Grundlagen zur Verdoppelung des Radverkehrsaufkommens zu schaffen. Auf die nächste SrV-Erhebung 2023 kann nicht gewartet werden, zumal die damit verfügbaren Indikatoren den Anforderungen der Netzplanung nicht genügen würden. Daher müssen kurzfristig neue Daten generiert und Analysen in Auftrag gegeben werden, um zusätzlich auch die klein- und großräumigen **Quell-Ziel-Relationen** im Mobilitätsverhalten zu identifizieren.<sup>6</sup> Hierbei sind zum einen die bisher genutzten Wegebeziehungen und zum anderen die gewünschten Relationen anhand einer **Nachfragematrix** zu ermitteln.
2. Der Mannheimer Radverkehr braucht **gut ausgebaute Hauptrouten**, die ein sicheres und zügiges Fahren ohne Umwege erlauben.<sup>7</sup> Notwendig sind Verbindungen, die näherungsweise Radschnellweg-Standards aufweisen. Hauptrouten müssen mit Nebenrouten verzahnt und zeitnah geplant und umgesetzt werden. Eine Radverkehrsinfrastruktur, die kurze Wege zwischen Start- und Zielpunkt bietet, sollte einem Spinnennetz ähneln und aus den folgenden Komponenten bestehen:
  - **Radiale** Verbindungen von allen Vororten in Richtung Innenstadt,
  - **Tangentiale** Strecken, welche die Vororte und damit auch Wohngebiete, Arbeitsplätze, Bildungs-, Einkaufs-, Freizeit- und Sportstätten verbinden,
  - **Radspuren, die Autofahrspuren ersetzen** (siehe auch Punkt 5) und
  - neue Radrouten, die sich nicht am vorhandenen Straßennetz orientieren, sondern kurze und **attraktive Strecken abseits vom Autoverkehr** bieten.

3. Auf dem Weg zu diesem Radverkehrsnetz müssen auf Basis der o.g. Analysen bis 2022 (zunächst überschlägig) **idealtypische Knotenpunkte** identifiziert und **vorläufige Haupttroutenlinien** entworfen werden. Diese Hauptachsen sollen zur besseren Verständlichkeit und Übersichtlichkeit **systematisch** gekennzeichnet (Radial: R1, R2, R3 usw.; Tangential: T1, T2, T3 usw.) und in eine Rangfolgenliste eingeordnet werden.
4. Der Planung und Umsetzung der Routen sind die **5 Hauptanforderungen** für gute und sichere Radverkehrsnetze (DStGB/ADFC) zugrunde zu legen: **Sicherheit, Kohärenz, Direktheit, Komfort und Attraktivität**.
5. Zentrale Bestandteile dieses Netzes sind die bereits **geplanten Radschnellwegverbindungen** (RSV) zwischen Mannheim und Weinheim bzw. Heidelberg. **Weitere RSV** in Richtung **Süden** (über Brühl, Ketsch und Schwetzingen) sowie nach **Westen** (über Ludwigshafen) und nach **Norden** (Richtung Bürstadt/Worms) müssen jetzt unmittelbar folgen, weshalb **noch in diesem Jahr** diesbezügliche **Machbarkeitsstudien** zu vergeben sind.
6. Da die Zeit drängt, sind bis zur endgültigen Streckenbestimmung und baulichen Umsetzung der Haupttrouten **rasch realisierbare Lösungen** (ggf. provisorische Zwischenlösungen) anzustreben. Dies erfordert kostengünstige und mit einfachen Mitteln zu gestaltende **Pop-Up-Bikelanes** oder **Protected Bikelanes**, die Autospuren und Parkstreifen durch baulich abgesicherte Radfahrstreifen ersetzen.<sup>8</sup> Bewegliche Trennelemente und Markierungen besitzen eine hohe Flexibilität, eignen sich für Erprobungen, können den Bedarfen angepasst und u.U. versetzt werden. Auf dieser Basis wird in der Verwaltung eine „Task Force Bike Lanes“ gebildet, die parallel zur Entwicklung der Hauptachsen des Radverkehrsnetzes (s. *Punkt 3*) sämtliche Realisierungsoptionen ermittelt.<sup>9</sup>
7. Alle **Ressourcen zur Finanzierung** müssen bis Ende 2021 durch eine „Task Force Finanzierung“ eruiert und vorbereitet werden. Hierzu sind alle Förderprogramme von Bund und Land auszuschöpfen, weshalb die Stadt auf Basis der o.g. Sofortplanungen **rechtzeitig** Finanzmittel u.a. aus dem von der Bundesregierung beschlossenen Nationalen Radverkehrsplan<sup>10</sup> und aus dem von der Landesregierung neu aufgelegten RSV-Programm akquiriert.<sup>11</sup>
8. Die im Rahmen der Entwicklung des Masterplans Mobilität 2035 vorgesehene **Evaluierung** des 21-Punkte-Programms wird **vorgezogen** und dem Gemeinderat zeitnah vorgelegt. Gleichzeitig müssen auch alle **derzeit geplanten Maßnahmen** (Fahrradstraßen, sog. Lückenschlüsse usw.) **auf ihre System- bzw. Netzrelevanz** und daraufhin **geprüft werden**, inwieweit sie überhaupt geeignet sind, das Radverkehrsaufkommen **in gesamtstädtischer Perspektive** zu erhöhen.<sup>12</sup> Diese Prüfung wird durch die genannten Analysen gestärkt. Die Umsetzung der bislang geplanten Maßnahmen wird dadurch nicht in Frage gestellt, lediglich der Zeitplan und die Priorität.
9. Zusätzlich ist zur **Schaffung von Kostentransparenz und Klarheit in der künftigen Planung** durch ein extern vergebenes Gutachten zu dokumentieren, welche durchschnittlichen Kosten in Mannheim 1 Kilometer (innerörtlich angelegter) Radweg verursacht, wobei nach verschiedenen Ausführungsvarianten zu differenzieren ist (Fahrradstraßen, baulich getrennte Radwege, fahrbahnbegleitende und geschützte Radfahrstreifen).<sup>13</sup> Gleichzeitig sollten alle im bisherigen Radverkehrsprogramm gelisteten Maßnahmen dahingehend überprüft werden, in welchem Umfang die veranschlagten Kosten **tatsächlich Maßnahmen für den Radverkehr** betreffen bzw. welche Summen eine **Querfinanzierung anderer Titel** enthalten.<sup>14</sup>
10. Die zuvor genannten Punkte des Sofortprogramms sind dringlich und werden **sofort und unabhängig von** der weiteren Entwicklung des **Masterplans Mobilität** durchgeführt. Sie fließen allerdings mit in den Verkehrsentwicklungsplan ein.
11. Das Konzept für ein Radverkehrsnetz soll in engem **Austausch mit den radverkehrspolitischen Verbänden und Initiativen** bis Mitte 2022 entwickelt und dann unter Beteiligung der Öffentlichkeit ergänzt und justiert werden. Zusätzlich werden **externe Verkehrsplaner\*innen** engagiert, die den Verbänden und Initiativen beratend und **verwaltungsunabhängig** zur Seite stehen.<sup>15</sup>

Dieser Aufruf an den Mannheimer Gemeinderat und die Stadtverwaltung wird unterstützt von:

Organisationen:

Arbeitskreis Radverkehr der Grünen Mannheim

Einzelpersonen:

(ggf. mit Beruf oder politischer Funktion in Klammer)

## Anmerkungen (Fußnoten):

<sup>1</sup> Sieht man von der (u.a. im Rahmen der BUGA) geplanten Radschnellverbindung ab, dann findet sich unter den 2021 bis 2023 vorgesehenen Maßnahmen keine einzige Strecke, die bei genauerer Betrachtung als Teil einer „Hauptverbindung“ gewertet werden könnte. [Auch die Systemrelevanz der Radstreifen in der Augustaanlage ist fraglich, denn künftig werden zwei Parallelstrecken (Fahrradstraße Richard-Wagner-Straße und RSV-Ergänzungsrouten südlich des Neckars) etabliert.] D.h. die derzeit von der Stadt geplanten Maßnahmen ergeben keine Haupttrouten bzw. haben nur punktuellen Charakter oder betreffen Nebenrouten bzw. drei Wohnstraßen, die zu Fahrradstraßen umgewidmet werden.

<sup>2</sup> Gemäß der vom Wuppertal Institut vorgeschlagenen Strategien („So wird Mannheim klimaneutral“) müssten sich bis 2030 die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege von 260 auf 524 Mio. km pro Jahr erhöhen. Die Studie geht allerdings noch von dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050 aus. Mittlerweile ist durch das Urteil des BVerfG der Zeitkorridor kürzer. Ohnehin jedoch ist Klimaneutralität nur eines von mehreren Zielen der Mobilitätswende, die u.a. auch mehr Stadtraumqualität sowie eine gerechte Aufteilung und Reduzierung der Verkehrsflächen verlangt.

<sup>3</sup> Der Masterplan Mobilität soll im Juli 2023 im Gemeinderat beraten werden. Bis zur Vorlage eines beschlussfähigen Verkehrsentwicklungsplanes wird weitere Zeit vergehen. Das mit der Masterplanentwicklung beauftragte Büro (IVAS) wird keine konkreten Maßnahmen, sondern lediglich richtungsweisende Grundsätze formulieren.

<sup>4</sup> Die von der TU Dresden 2008, 2013 und 2018 in mehreren Städten durchgeführten Erhebungen „Mobilität in Städten - SrV“ beruhen auf Haushaltsbefragungen (Telefon- und Online-Interviews). 2018 wurden in Mannheim 1.996 Personen mittels einer geschichteten Zufallsstichprobe zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Hierdurch können zwar verhaltensbezogene Indikatoren mit sozialen Merkmalen verknüpft, aber keine kleinräumigen Bewegungsprofile ermittelt werden.

<sup>5</sup> In den von der Stadt durchgeführten Verkehrszählungen sind insgesamt nur wenige Daten über den Radverkehr enthalten, da die in der Vergangenheit überwiegend „manuell“ durchgeführten Zählungen v.a. auf den Autoverkehr gerichtet waren. Erst durch die seit wenigen Jahren eingerichteten automatischen Zählstellen (an den Brücken) stehen wenigstens punktuell Bewegungsdaten zur Verfügung. Allerdings bieten die Daten keinerlei Informationen über das Mobilitätsverhalten.

<sup>6</sup> Auch dem mit der Erstellung des Masterplans beauftragten Büro (IVAS) stehen keine zusätzlichen bzw. neuen Daten zur Verfügung, die bspw. Auskunft über die genutzten oder gewünschten Wegebeziehungen geben könnten. Hierzu wären Bewegungsprofile (bspw. über Quell-Ziel-Befragungen oder Tracking) erforderlich.

<sup>7</sup> In der Mobilitätsforschung besteht Einigkeit, dass ein breiter Umstieg vom Auto auf das Fahrrad nur durch eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur mit attraktiven Routen zu erzielen ist. Personen, die das Rad bisher selten nutzen, machen ihre Entscheidung in hohem Maße von dem Angebot an Radwegen und der subjektiv empfundenen Sicherheit abhängig (SINUS 2019; DStGB/ADFC 2021).

<sup>8</sup> Es gibt inzwischen umfangreiche Dokumentationen und Literatur aus deutschen und europäischen Städten, die v.a. im Zuge pandemieresilienter Lösungsansätze zeigen, wie mit einfachsten Mitteln kostengünstige temporäre Radfahrstreifen angelegt werden konnten. Eine Veranstaltungsreihe des DIFU sowie ein Handbuch (Mobycon) dokumentieren, wie in Berlin „mit 11 Schritten in 10 Tagen“ temporäre Radfahrstreifen eingerichtet wurden. Eine Übersicht über kurzfristig realisierte Maßnahmen in vielen deutschen Städten bietet auch das Fahrradportal des BMVI.

<sup>9</sup> Eine Studie des MCC (Kraus/Koch 2021) vergleicht auf Basis der Auswertung von 736 amtlichen Radzählstationen in 106 europäischen Städten, solche, die „Corona-Pop-Up-Bikelanes“ eingerichtet haben, mit Städten, in denen solche Initiativen ausgeblieben sind. Unter Kontrolle weiterer Einflussfaktoren (Regressionsanalysen) zeigt sich im Ergebnis, dass in denjenigen Städten mit temporären Radfahrstreifen der Radverkehr weit stärker als andernorts bzw. um 11 bis 48 Prozent zugenommen hat. Mannheim hat sich gegen temporäre Radfahrstreifen entschieden und konnte dementsprechend auch keine Steigerung des Radverkehrs verbuchen. Dies hat eine längerfristig negative Wirkung, da die Chance verpasst wurde, adäquate Erfahrungen und Daten zu sammeln.

<sup>10</sup> Die Bundesregierung fördert den Radverkehr von 2020 bis 2023 mit 1,46 Mrd. €. Am 21.04.2021 wurde der NRVP 3.0 im Bundeskabinett beschlossen. Derzeit wird das neue Förderprogramm erarbeitet. Noch ist unklar, welche Ausgestaltung der angekündigte Finanzierungsrahmen von 30 € pro Kopf und Jahr erhält und über welchen Weg und in welcher Höhe auch die Kommunen Zugriff auf Fördermittel haben. Allerdings können nach wie vor Anträge zur nicht-investiven Förderung von Vorhaben des Radverkehrs, wie etwa für Modellprojekte und Versuche, eingereicht werden. Mannheim muss hiervon dringend Gebrauch machen.

<sup>11</sup> Dem Koalitionsvertrag zufolge will die Landesregierung bis 2030 mindestens 20 Radschnellwegverbindungen realisieren, weshalb Mannheim rechtzeitig Planungen vorantreiben und sich mit Förderanträgen beeilen muss.

<sup>12</sup> Bisher fehlt noch immer ein am Bedarf und an Ziel-Quell-Relationen ausgerichtetes Radverkehrskonzept (siehe Programmpunkt 1). So verwundert nicht, dass auch die in jüngerer Zeit beschlossenen Maßnahmen keiner klaren Netzlogik folgen (siehe Fußnote 1). Die in Anbetracht der Anforderungen äußerst knappen Mittel müssen vorrangig für den Ausbau von Strecken verwendet werden, die sich mit Haupttrouten im Radverkehrsnetz verbinden, damit der Radverkehr in Mannheim auch in den Entfernungsklassen über 3 km deutliche Zuwächse erzielt.

<sup>13</sup> Die Radwegstrecken wachsen in Mannheim ungleich langsam, was möglicherweise auch an nicht effizient eingesetzten Mitteln liegt. Im Vergleich zu den Kosten einzelner Radverkehrsmaßnahmen in anderen Städten erscheinen die bislang pro

---

Kilometer ausgegebenen Mittel außerordentlich hoch. Exemplarisch ist der nur 75 Meter lange geschützte Radfahrstreifen am Luisenring, für den 700.000 € veranschlagt werden. Selbst wenn man davon ausgeht, dass hiervon lediglich 150.000 € genuin dem Radverkehr dienen, errechnen sich hieraus Kosten von rund 2 Millionen € pro Kilometer Radspur! Dieser Betrag ist in etwa 17- bis 20-fach höher als derjenige für die Pop-Up-Bikelanes in Stuttgart oder Hamburg (ca. 100.000 bzw. 120.000 € pro km), 80-fach höher als in Düsseldorf (ca. 25.000 € pro km) und 200-fach höher als für die temporären Bikelanes in Berlin (9.500 € pro km). Selbst die nun zwischen HD-Schlierbach und Neckargemünd geplante, bis zu 4 Meter breite und 3,6 km lange Radspur an der B 37 (mit massiven baulichen Abtrennungen und Veränderungen an Haltestellen) kostet pro km lediglich 255.000 € und damit 8 mal weniger als die Radspur am Luisenring.

<sup>14</sup> Die im Haushalt genannten Summen legen nahe, dass dem Radverkehrsetat in Mannheim offenbar erhebliche Mittel entzogen werden, die ganz anderen Sparten dienen. Dies zeigt sich nicht nur am Beispiel Luisenring, sondern an vielen anderen Kalkulationen im zuletzt aufgestellten Radverkehrsprogramm. Hier werden mit einzelnen dem Radverkehr zugeordneten Planungen gleichzeitig Maßnahmen im Straßenbau quer finanziert. Bspw. werden für die „Radverkehrsanlage Augustaanlage“ 4 Mio. € angesetzt, wovon nur knapp 1 Mio. € auf den Radverkehr entfällt. Auch der Rückbau oder die Umgestaltung von Straßen, die einst zur Beschleunigung des Autoverkehrs verbreitert und mit Fußgängerunterführungen versehen wurden, kann jetzt nicht (wie bspw. die ebenerdige Querung der Feudenheimer Straße für 800.000 € oder Seckenheimer Landstraße für X €) zu Lasten der Mittel im Radverkehrsetat erfolgen.

<sup>15</sup> Von einer echten Chance zur Beteiligung der Öffentlichkeit oder der Radverkehrsverbände und Initiativen an der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur kann keine Rede sein. Während sich die Verwaltung externe Büros zur Beantwortung spezifischer Fragestellungen holt, haben Akteure der Zivilgesellschaft keinen Einfluss auf die Untersuchungsziele und können daher auch selbst kaum Ideen weiterentwickeln. Hierzu fehlen nicht nur Kenntnisse, sondern auch die erforderlichen Informationen und Daten.