

# Beschlussvorlage



Dezernat	IV	Az.	61.3	Datum	15.2.2010
----------	----	-----	------	-------	-----------

**Nr. 101 / 2010**

Betreff:

21 - Punkte - Programm zur Förderung des Radverkehrs in Mannheim -

Qualitätsmanagement für den Radverkehr (BYPAD – Bicycle – Policy – Audit )

Betrifft Antrag/Anfrage Nr.

Antragsteller/in: diverse

**Bezug zu div. in Anlage 1 aufgeführten Anträgen**

Eilentscheidung gemäß § 43 GemO i. V. m. § 20 Abs. 3 Hauptsatzung

Beratungsfolge	TOP	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. Ausschuss für Umwelt und Technik	09.00	23.03.2010	X			
2.						
3.						
4.						

Vorgeschlagene Maßnahme zur Bürgerbeteiligung

Einladung an Bezirksbeirat/Sachverständige

Teilnehmer des BYPAD-Verfahrens

Finanzielle Auswirkungen ?

ja

nein

Beschluss/Antrag:

Das in der Beschlussanlage vorgestellte und im Rahmen des Bicycle - Policy - Audits (BYPAD) entstandene 21-Punkte -Handlungsprogramm mit Zielen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wird im Sinne eines strategischen Handlungskonzepts im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel für die künftige Radverkehrspolitik von Mannheim eingeführt.

Finanzielle Auswirkungen:

<b>1) Einmalige Kosten/ Erträge</b>			
Gesamtkosten der Maßnahme			€
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.)	./.		€
Kosten zu Lasten der Stadt			€
<b>2) Laufende Kosten / Erträge</b>			
Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Fertigstellung der Baumaßnahme, Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. Durchführung der Maßnahme (einschl. Finanzierungskosten)			€
zu erwartende Erträge	./.		€
jährliche Belastung			€

Strategische Ziele:

Die Vorlage leistet voraussichtlich einen Beitrag zu folgenden strategischen Zielen:

direkt mittelbar

**Stärkung der Urbanität**

„Mannheim bietet mit einer ökologisch und sozial ausgewogenen Urbanität die Vorzüge einer Metropole auf engem Raum ohne die dabei sonst verbundenen negativen Eigenschaften von Megacities.“

**Talente überdurchschnittlich gewinnen, entwickeln und halten**

„Mannheim etabliert sich als Stadt der Talente und Bildung und gewinnt mehr Menschen für sich.“

**Zahl der Unternehmen und (qualifizierten) Arbeitsplätze in Mannheim steigern**

„Mannheim gewinnt überdurchschnittlich Unternehmen und Gründer/innen“

**Toleranz bewahren, zusammen leben**

„Mannheim ist Vorbild für das Zusammenleben in Metropolen.“

**Bildungserfolg der in Mannheim lebenden Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen erhöhen**

„Mannheim ist Vorbild für Bildungsgerechtigkeit in Deutschland.“

**Die zentralen Projekte „Kulturhauptstadt 2020“ und Masterplan Kreativwirtschaft erfolgreich umsetzen**

„Mannheim ist in der Spitzengruppe der besonders stadtkulturell und kreativwirtschaftlich geprägten und wahrgenommenen Städte.“

**Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements und der Mitwirkung**

„Mannheims Einwohnerinnen und Einwohner sind überdurchschnittlich bürgerschaftlich engagiert und werden von der Stadt in besonderem Maße unterstützt.“

Dr. Kurz

Quast

## Kurzfassung des Sachverhaltes

In der Informationsvorlage 593/ 2008 wurde am 11.11.2008 das beteiligungsorientierte Qualitätsmanagementverfahren „BYPAD - Bicycle - Policy - Audit<sup>1</sup> (übersetzt in etwa: Wirkungsprüfung zur Fahrradpolitik) vorgestellt. Die Methode wurde in über 65 europäischen Städten angewandt (u.a. in Kiel, Köln, Karlsruhe, Münster und Rostock).

**Bei der Einordnung in die im Verfahren verwendeten Entwicklungsstufen hat Mannheim mit einer Gesamtbewertung von 1,70 die Stufe 2 „isolierter Ansatz“ (reine Radverkehrspolitik) fast erreicht. Maximal ist in der BYPAD- Gesamtbewertung die Stufe 4,0 „systematische Radverkehrspolitik“ erreichbar.** Übertragen auf Schulnoten ist die Bewertung der Mannheimer Radverkehrssituation mit der Note 3,9 vergleichbar.

In der Beschlussanlage ist das unter externer Beratung von den beteiligten Akteuren aus Politik, Verwaltung und Nutzergruppen entwickelte **21-Punkte-Handlungsprogramm** beigefügt. Es wird dem Ausschuss zur Umwelt und Technik (AUT) zum Beschluss vorgelegt (Kurzfassung umseitig). Um die im Handlungsprogramm genannten Ziele z.B. die Orientierung am Leitbild „Radverkehr als System“ des nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung (Punkt 1), Steigerung des Radverkehrsanteils von 15% auf 20% im Binnenverkehr (Punkt 3) sowie die Verringerung der schwer verletzten Radfahrer um 25% (Punkt 4) zu erreichen, sind aus Sicht der Verwaltung folgende im Programm aufgeführte Handlungsansätze hervorzuheben:

Ausbau der Infrastruktur unter Einbeziehung des bereits bestehenden Radnetzes (Punkt 9 und 11), die Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit (Punkte 17 und 18) sowie die Fortführung des Runden Tisches (Punkt 20).

Die Umsetzung der genannten Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt, in welcher Höhe Haushaltsmittel hierfür in den nächsten Jahren zur Verfügung gestellt werden können.

Im Sachverhalt der Vorlage ist die Einbindung in die Gesamtstrategie der Stadt Mannheim, der Ablauf des Verfahrens sowie die Bewertung der Bestandssituation in Mannheim kurz zusammengefasst. Anlage 1 gibt eine Übersicht zu den seit 2007 ca. 20 Anträgen zum Thema Radverkehr von nahezu allen Parteien, vor deren Hintergrund ein „Runder Tisch Radverkehr“ als sinnvoll erachtet wurde. Anlage 2 enthält die Satzung des zu gründenden Vereins Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte in Baden-Württemberg; der Beitritt wird unter Punkt 6 des Handlungsprogramms vorgeschlagen.

Der ausführliche Endbericht zum BYPAD-Verfahren, einschließlich der Bewertung der Bestandssituation, den Vergleichswerten mit anderen Städten und umfangreichen Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung als fahrradfreundliche Stadt, ist in Anlage 3 vollständig enthalten.

---

<sup>1</sup> Die Methode BYPAD (Bicycle-Policy-Audit) wurde zwischen 1999 und 2001 als Teil eines EU-Projektes entwickelt. Sie basiert auf Techniken aus dem Qualitätsmanagement, das in der Wirtschaft dazu dient, Produkte und Dienstleistungen zu verbessern und Abläufe zu optimieren. Ziel des Verfahrens ist es, die Fahrradnutzung in der Kommune zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern. Radverkehrsförderung wird dabei als System betrachtet, bei dem

## **Kurzfassung des 21-Punkte Handlungsprogramms** (ausführliche Form in der Beschlussanlage)

- **Fahrradfreundliches Mannheim** - grundsätzliches Bekenntnis zur Radverkehrsförderung (Punkte 1-6).
  1. Mannheim entwickelt sich als eine der fahrradfreundlichsten Großstädte weiter und orientiert sich dabei am Leitbild „Radverkehr als System“ aus dem Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung;
  2. Außendarstellung als fahrradfreundliche „Geburtsstadt des Fahrrades“;
  3. Steigerung des Radverkehrsanteils von heute 15% auf 20% bis 2014;
  4. die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll durchgreifend verbessert werden: Eine Verringerung der schwer verunglückten Radfahrer um mindestens 25 % wird bis 2015 angestrebt.
  5. 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.
  6. Die Stadt Mannheim arbeitet aktiv in der in Gründung befindlichen Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK) mit und strebt eine Vereinsmitgliedschaft an.
  
- **Radverkehrsfreundliche Infrastruktur (Punkte 7-16)**. Die Bereitstellung und Unterhaltung von Infrastruktur ist eine wichtige Säule der Radverkehrsförderung. Zur Abdeckung des Bedarfes ist das gesamte Entwurfsrepertoire entsprechend dem heutigen Erkenntnisstand der technischen und rechtlichen Regelwerke einzusetzen.
  7. Als verwaltungsintern verbindliche Planungsvorgabe werden die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die künftigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 09) eingeführt. Die frühzeitige Beteiligung der Verbände an Planungen hat sich bewährt und wird ausgebaut.
  8. Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Straßenhauptnetz, gleich ob es sich um Stadtbahnausbau, ÖV-Beschleunigung, Umgestaltung, Sanierung oder Neubau handelt, sind auch die Belange des Radverkehrs zu beachten.
  9. Die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche Abwicklung im Mischverkehr wird angestrebt.

---

verschiedene Aspekte wie Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit ineinander greifen müssen, um optimale Ergebnisse zu erzielen.

10. An Knotenpunkten werden Radfahrer angemessen berücksichtigt. Situationsgerecht werden bevorzugt direkte Führungen und eigene Radfahrersignale angewendet.
11. Im Rahmen der Radverkehrsnetzplanung wird ein Radroutennetz unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routen bis 2020 ausgebaut. Es verbindet Quellen und Ziele mit gesamtstädtischer Bedeutung. Die Einrichtung jährlich mindestens einer Route vom Stadtzentrum bis zur Stadtgrenze wird angestrebt.
12. Hauptradrouten werden durch eine Eröffnung und entsprechende Öffentlichkeitsarbeit bekannt gemacht.
13. Die Innenstadt wird für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar. Durchfahrt- und Umfahrungsmöglichkeiten werden verbessert.
14. Die Durchlässigkeit von Erschließungsstraßen (Tempo-30-Zonen) wird verbessert. Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten werden Radfahrer von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, weitgehend ausgenommen.
15. Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten wird fortgesetzt und bei Straßenraumumgestaltungen zukünftig als eigener Belang berücksichtigt. Für private Fahrradabstellanlagen wird die konsequente Anwendung der Landesbauordnung bei allen Neubauten und Nutzungsänderungen sichergestellt.
16. Bei Unterhaltung und Reinigung werden Haupttrouten berücksichtigt. Die Regelungen der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) werden in Anlehnung an die Baustellen-Broschüre aus NRW Fuß- und Radverkehrsfreundlich interpretiert.

➤ **Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr** (Punkte 17-19). Die Radverkehrsnutzung hängt wesentlich davon ab, ob das Fahrrad als alltagstaugliches Verkehrsmittel bekannt ist und wertgeschätzt wird.

17. Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr beinhaltet Information über neue Angebote sowie Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sowie öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z.B. Drais-Memorale).
18. Zielgruppenarbeit zur Verkehrserziehung, -aufklärung und -überwachung wird von der Stadt koordiniert. Hierzu werden Maßnahmen verschiedener Träger unterstützt, z.B. an Schulen, fahrradfreundliche Arbeitgeber usw.
19. Das städtische Beschwerdemanagement wird um einen Mängelbogen für Hinweise von Fußgängern und Radfahrern ergänzt.

➤ **Arbeitsstrukturen und Finanzbedarf** (Punkt 20):

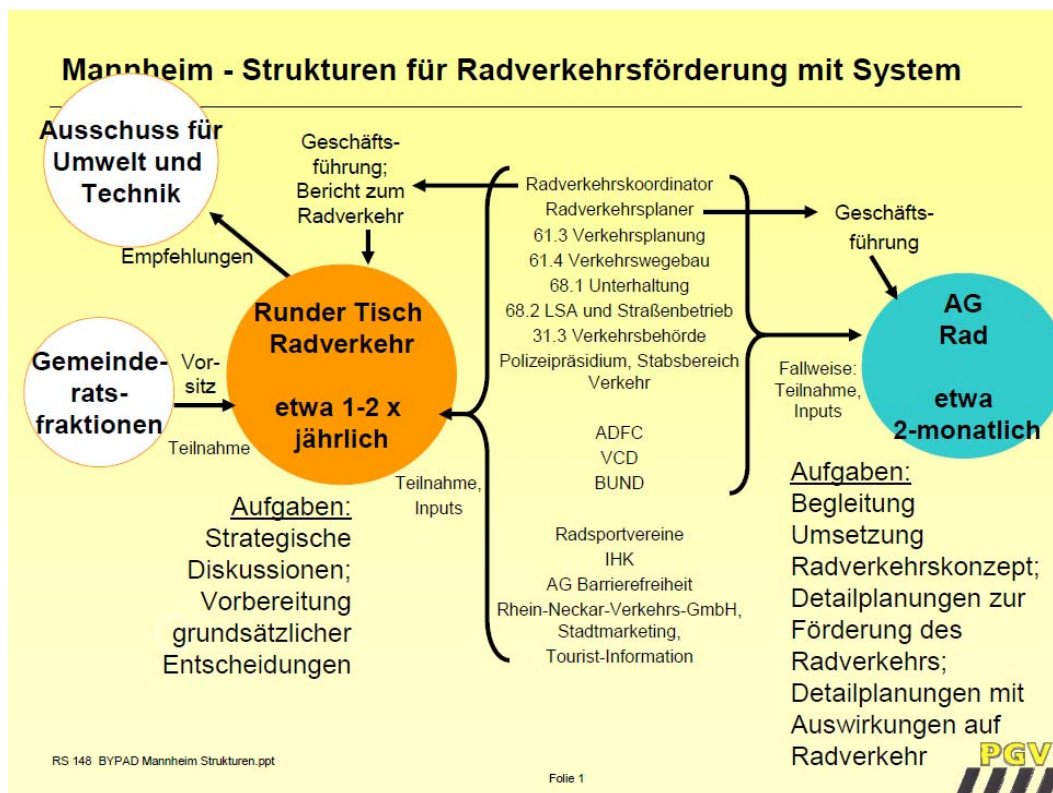
Zur Umsetzung des Handlungsprogramms sind entsprechende Haushaltsmittel und eine angemessene Personalausstattung nötig.



20. 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 Personal- und Finanzausstattung für Aufgaben rund um den Radverkehr wird entsprechend den Zielsetzungen angemessen aufgestockt.

➤ **Eine Wirksamkeitskontrolle** wird in 5 Jahren durchgeführt (Punkt 21):

21. Der erforderliche Handlungsbedarf auf allen Ebenen der Radverkehrsförderung wird alle fünf Jahre fortgeschrieben. Daten und Fakten ermöglichen eine sachliche Diskussion zum Bedarf an Nachsteuerung.



**Abbildung 1: Vorschlag zu neuen Arbeitsstrukturen (Punkt 20)**

Vorbehaltlich eines Beschlusses wird in Punkt 20 des Handlungsprogramms vorgeschlagen, den „Runden Tisch Radverkehr“, als Gremium für strategische Aufgaben weiterzuführen. In diesem Arbeitskreis, der in der Zusammensetzung etwa der BYPAD-Gruppe 2009 entspricht und in den jede Fraktion einen Vertreter entsendet, wird mindestens einmal jährlich die Entwicklung des Radverkehrs thematisiert, was auch den Austausch zwischen Politik, Verwaltung und Nutzerverbänden fördert.

## Gliederung des Sachverhaltes und Übersicht der Anlagen

1. <u>Einleitung – Einbindung in die Gesamtstrategie</u> .....	4
2. <u>BYPAD-Prozess - Qualitätsmanagement für den Radverkehr</u> .....	4
3. <u>Zusammenfassung der BYPAD - Bewertung</u> .....	4
<u>Stärken</u> .....	4
<u>Schwächen</u> .....	4
4. <u>Nächste Schritte zur Umsetzung des Handlungsprogramms:</u> .....	4

### Abbildungsverzeichnis

<u>Abbildung 1: Vorschlag zu neuen Arbeitsstrukturen (Punkt 20)</u> .....	4
<u>Abbildung 2: Beispiel Kopenhagen: Radverkehr gehört zum Image der Metropole</u> .....	4
<u>Abbildung 3: Zum Runden Tisch eingeladene Teilnehmerkreise</u> .....	4
<u>Abbildung 4: Die im Audit behandelten Themenkreise (Module)</u> .....	4
<u>Abbildung 5: Die Teilnehmer des 3. Treffens mit der Urkunde für die Stadt Mannheim</u> .....	4
<u>Abbildung 6: Bewertung der Module aus BYPAD-Verfahren</u> .....	4
<u>Abbildung 7: BYPAD-Entwicklungsstufen</u> .....	4

### Übersicht Anlagen:

Beschlussanlage : 21-Punkte - Handlungsprogramm

Anlage 1: Übersicht GR-Anträge zum Radverkehr

Anlage 2: Satzung Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte in Baden-Württemberg

Anlage 3: BYPAD - Endbericht

## 1. Einleitung – Einbindung in die Gesamtstrategie

In den letzten Jahren hat das Thema Radverkehr auf Bundes- und Landesebene erneut an Aktualität gewonnen. Die Förderung des Radverkehrs bringt Nutzen insbesondere in den Bereichen CO<sub>2</sub>- und Flächeneinsparung, Kostenreduktion, Gesundheitsförderung und städtische Lebensqualität, der sich kommunalpolitisch auszahlt. Auch in der Mannheimer Klimaschutzkonzeption 2020 (Vorlage 382 / 2009) wird Radverkehr als eines der Schlüsselthemen im Verkehrsbereich genannt.

Im CHANGE<sup>2</sup>-Prozess der Stadtverwaltung 2009 wurden die künftigen Ziele für die Gesamtstrategie der Stadt Mannheim erarbeitet: Die Förderung des Radverkehrs kann hier einen zentralen Beitrag zum Leitbild einer attraktiven Metropole „mit einer ökologisch und sozial ausgewogenen Urbanität“ leisten (Ziel 1). Radverkehrsförderung, die urbane Lebensqualität ausstrahlt, kann so auch im Sinne von Ziel 2 „Talente überdurchschnittlich gewinnen, entwickeln und halten“ sowie Ziel 4 „Toleranz bewahren, zusammen leben“ positiv wirken. In einer Zeit der Renaissance des Fahrrads liegen in einer fahrradfreundlichen Stadtkultur große Image-Potentiale, die auch attraktiv auf die in Ziel 2 und 5 angesprochene Zielgruppen wirken können.

An einer modernen Radverkehrsförderung im System sind viele Institutionen und Organisationen beteiligt: Polizei, Verkehrsunternehmen, verkehrspolitischen Gruppen sowie Akteure aus den Bereichen Sport, Gesundheit, Tourismus, Handel und Fahrradwirtschaft. Mit der im BYPAD - Prozess und im weiterzuführenden „Runden Tisch Radverkehr“ zentral stehenden Akteursbeteiligung wurde das Ziel 7 – Stärkung des Bürgerschaftlichen Engagements - aktiv betrieben und wird künftig weiterverfolgt.



Abbildung 2: Beispiel Kopenhagen: Radverkehr gehört zum Image der Metropole



Die folgenden Informationen stellen eine kurze Zusammenfassung des BYPAD-Verfahrens und seiner Ergebnisse dar. Der ausführliche Schlussbericht ist in Anlage 3 vollständig beigefügt.

## 2. BYPAD-Prozess - Qualitätsmanagement für den Radverkehr

In der Informationsvorlage 593/ 2008 wurde am 11.11.2008 das zertifizierte Qualitätsmanagementverfahren „BYPAD- Bicycle - Policy - Audit<sup>2</sup> (übersetzt in etwa: Wirkungsprüfung zur Fahrradpolitik) vorgestellt. Ziel des im Herbst 2009 abgeschlossenen Verfahrens war es, gemeinsam mit den verschiedenen Akteursgruppen eine Standortbestimmung der städtischen Radverkehrssituation in Mannheim vorzunehmen. Auf Basis dieser Diskussionsergebnisse wurde beteiligungsorientiert am „runden Tisch Radverkehr“ ein 21-Punkte-Programm mit Zielen und Handlungsansätzen für die künftige Radverkehrspolitik in Mannheim entwickelt. Das Programm wird mit dieser Vorlage dem Ausschuss zur Umwelt und Technik (AUT) zum Beschluss vorgelegt.

Die in Abbildung 3 dargestellten Gruppierungen aus Politik (Mitglieder des AUT), Nutzerverbänden und Verwaltung waren eingeladen, einen Vertreter in die Kommission zu entsenden. Die Beteiligung ermöglichte es, den Prozess von Beginn an aktiv mit zu gestalten und die eigenen Interessen frühzeitig einzubringen.

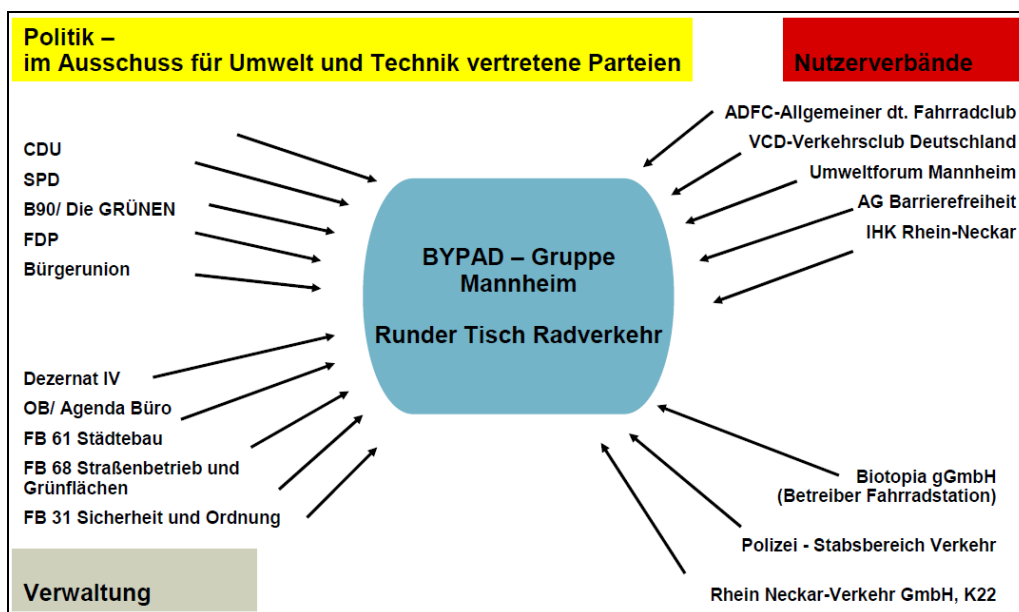


Abbildung 3: Zum Runden Tisch eingeladene Teilnehmerkreise

BYPAD betrachtet kommunale Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Radverkehrspolitik, sondern auch, wie dieser Prozess in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist.

<sup>2</sup> Die Methode BYPAD (Bicycle-Policy-Audit) wurde zwischen 1999 und 2001 als Teil eines EU-Projektes entwickelt. Sie basiert auf Techniken aus dem Qualitätsmanagement, das in der Wirtschaft dazu dient, Produkte und Dienstleistungen zu verbessern und Abläufe zu optimieren. Ziel des Verfahrens ist es, die Fahrradnutzung in der Kommune zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern. Radverkehrsförderung wird dabei als System betrachtet, bei dem verschiedene Aspekte wie Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit ineinander greifen müssen, um optimale Ergebnisse zu erzielen.

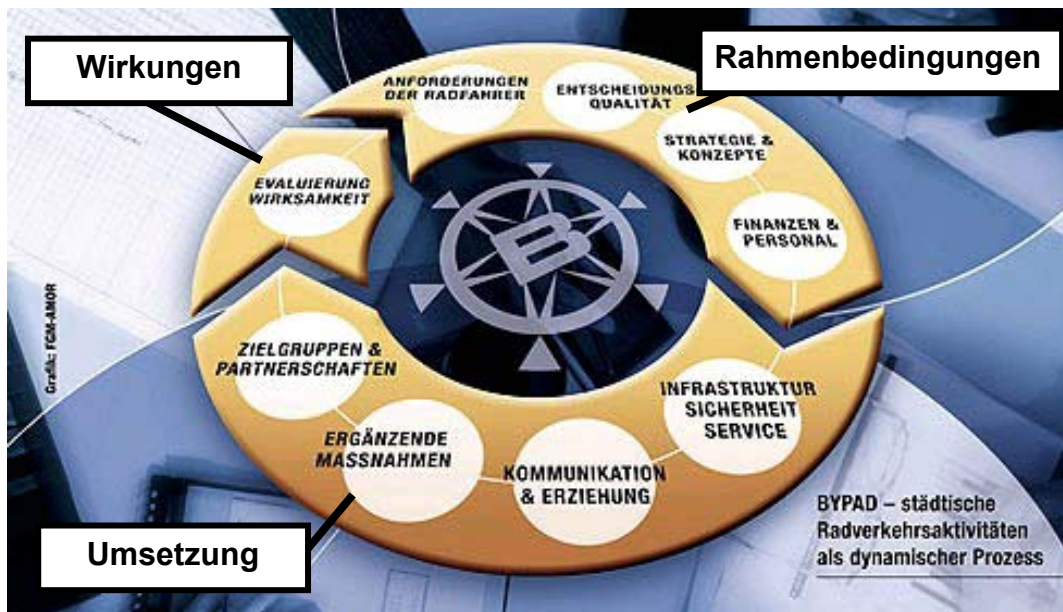


Abbildung 4: Die im Audit behandelten Themenkreise (Module).

Innerhalb des Qualitätsmanagementverfahrens werden 9 Module bzw. Themenfelder betrachtet:

#### **A Handlungsfeld Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4)**

- 1 Anforderungen der Nutzer
- 2 Steuerung der Politik
- 3 Strategie und Konzepte
- 4 Finanzen und Personal

#### **B Handlungsfeld Umsetzung (Module 5 bis 8)**

- 5 Infrastruktur, Dienstleistungen und Sicherheit
- 6 Kommunikation und (Verkehrs-)Erziehung
- 7 Zielgruppen und Partnerschaften
- 8 Ergänzende Maßnahmen

#### **C Handlungsfeld Wirksamkeitskontrolle (Modul 9)**

- 9 Überprüfung und Wirksamkeitskontrolle

Im Vorfeld der ersten Veranstaltung füllten die Vertreter aus Politik, Stadtverwaltung und den lokalen Nutzerorganisationen einzeln einen detaillierten Fragebogen aus, der zu den einzelnen Modulen eine Einschätzung der Ist-Situation abfragte.

Anschließend fanden drei extern moderierte Arbeitsgruppensitzungen statt:

Das erste Treffen am 19.2.2009 diente der Diskussion der Bestandssituation und den unterschiedlichen Auffassungen über den Entwicklungsstand der verschiedenen Handlungsfelder auf Basis des Fragebogens. Beim zweiten moderierten Treffen am 14.5.2008 entwickelten die Teilnehmer

mögliche Zielsetzungen und erste Handlungsansätze für die Zukunft. Beim dritten Treffen am 30.10.2009 wurde das hier vorgestellte 21-Punkte -Programm abschließend mit den Teilnehmern diskutiert und abgestimmt. Die in der Beschlussanlage beigefügte Fassung stellt den Konsens der Beteiligten dar.



**Abbildung 5: Die Teilnehmer des 3. Treffens mit der Urkunde für die Stadt Mannheim.**

Nach Abschluss des BYPAD-Audits hat Mannheim das vom europäischen Konsortium unterzeichnet BYPAD-Qualitätslabel und das BYPAD-Zertifikat erhalten. Beide bestätigen den aktiven Einsatz von Politik, Verwaltung und Bürgern für eine moderne, qualitativ hochwertige Radverkehrspolitik.

### **3. Zusammenfassung der BYPAD - Bewertung**

Mannheim hat das Potenzial zu einer fahrradfreundlichen Stadt: ein hoher Studentenanteil, gebietsweise hoher Einwohnerdichte, überwiegend günstige Topografie, günstige klimatische Bedingungen kurze Entfernungen - größere Wohngebiete liegen in guter Fahrraddistanz vom Stadtzentrum entfernt (ca. 4 km).

Neben den vorhandenen Schwächen und Defiziten sind bereits einige Stärken festzustellen, die allerdings teilweise von Planern, Entscheidern, Medien, (potenziellen) Nutzern und der Bevölkerung allgemein bisher nicht ausreichend wahrgenommen und gewürdigt werden. Bei den Debatten stehen vorrangig die Defizite im Vordergrund, was in Bezug auf die bestehenden Handlungserfordernisse nachvollziehbar ist, aber zu einem tendenziell verzerrten Bild beiträgt.

Nach den Erfahrungen in zahlreichen anderen Städten kann eine offensive Öffentlichkeitsarbeit, ergänzt um eine themenzentrierte interne und externe Kommunikation (zwischen Verwaltung, Politik, Verbänden und Medien) wichtige Impulse setzen, die in Richtung eines besseren Images der Radfahrer, aber eben auch des Fahrradklimas in der Stadt wirken.

## **Stärken**

- Mannheim hat ein fast flächendeckendes Netz für den Radverkehr: (Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30-Zonen, Wirtschaftswege, geöffnete Einbahnstraßen) ;
- Konzepte sind in Arbeit: Die Umsetzung eines systematischen Netzes und Schließung von bestehenden Lücken, z.B. unter der Nutzung von Markierungslösungen an Hauptverkehrsstraßen ist grundsätzlich möglich.
- Die erste Fahrradstation in Baden-Württemberg ist seit ca. 10 Jahren in Betrieb. Bei Bike & Ride an Stadtbahn- und S-Bahnstationen ist ein großes Angebot vorhanden; der weitere Ausbau ist konzeptionell geplant. Zum Handlungsfeld Fahrradabstellen liegt ein 2009 beschlossenes Konzept vor, dessen erste Maßnahmen bereits umgesetzt wurden.
- Der Bürgerstadtplan des Umweltforums (Neuaufgabe 2009) erfüllt wesentliche Anforderungen eines Fahrradstadtplans und ist auf aktuellem Stand.
- Die touristische Wegweisung ist in 2008 abgeschlossen worden.
- (Relativ) gute Noten wurden bei der ADFC-Nutzerbefragung 2005 erreicht bei den Aspekten „Erreichbarkeit des Zentrums“, „Radfahren macht Spaß“, „Öffnung von Einbahnstraßen“ und „Führung abseits von Hauptstraßen“.
- Radverkehr ist regelmäßig in Gemeinderat und Bezirksbeiräten Thema.
- Der Radverkehrsanteil von 15% (Binnenverkehr der Mannheimer Bevölkerung), liegt höher als erwartet.
- bei Radfahrer-Unfallzahlen (im Verhältnis zum Radverkehrsanteil) erreicht Mannheim einen relativ günstigen Wert
- Mannheim profitiert vom Austausch von Wissen und Erfahrungen in der Arbeitsgruppe der Radverkehrsplaner Südwest-Deutschlands, in der u.a. Frankfurt/Main, Freiburg, Karlsruhe, Mainz und Stuttgart vertreten sind.

## **Schwächen**

- Mit den wenigen „Nadelöhren“ an den linienhaften Barrieren Rhein, Neckar und Bahngelände bekommen die Möglichkeiten, diese zu queren, besondere Bedeutung.
- Es gibt noch zahlreiche Netzlücken oder Mängel, vor allem an Hauptverkehrsstraßen. Zum Beispiel am Innenstadt-Ring und an der Bismarckstraße fehlen aus Radfahrersicht wesentliche Radverkehrsanlagen.
- Außer im Freizeitradverkehr und in der Innenstadt gibt es in Mannheim keine verlässliche Wegweisung, obwohl dazu ein erhebliches Potenzial an attraktiven Verbindungen besteht.
- Die Stelle des Radverkehrsbeauftragten ist seit Jahren nicht besetzt, in den letzten Jahren gab es zeitweise nur sehr geringe Finanzmittel für den Radverkehr (0,37€ pro Einwohner im Vergl. 8€/ EW in Münster, 5€/ EW in KA - siehe Bericht Seite 20).

- 
- Innerhalb der Verwaltung, aber besonders auch für die Öffentlichkeit, besteht bisher nur eine geringe Dokumentation dessen, was schon getan ist und was noch getan werden muss oder sollte. Ein Radverkehrskonzept für das Netz mit Mängelanalyse, an Hand dessen gesagt werden könnte, wo besonderer Handlungsbedarf besteht und welche Prioritäten zu setzen sind, ist noch im Stadium der Bearbeitung.
- Nach dem Eindruck in Presse und Öffentlichkeit ist nicht zu erkennen, dass Einigkeit über den hohen Rang der Radverkehrsförderung in Mannheim besteht, dadurch entstehen grundsätzliche Diskussionen an jedem neuen Einzelfall (z.B. Thema Öffnung von Einbahnstraßen).
- Konkrete Zielsetzungen für Radverkehrsförderung und ein strategisches Vorgehen fehlen bisher (VEP von Anfang der 90er enthält allgemeine Zielaussagen).
- Beim ADFC-Klimatest 2003 zu 2005 hat Mannheim sich in der Nutzerbewertung verschlechtert; negative Bewertungen wurden bei den Themen „Behandlung von Falschparkern auf Radwegen“, „Baustellen“, „Werbung für Radverkehr“ ausgesprochen; und eine besonders ungünstige Einschätzung zu „Verbesserungen in letzter Zeit“ abgegeben.
- Bei den schwer verunglückten Radfahrern (schwer verletzte u. tödlich verunfallte) liegt Mannheim ungünstiger als andere Städte mit vergleichbarem Radverkehrsanteil.
- Maßnahmen mit „weichem Charakter“ (wie Öffentlichkeitsarbeit, Events rund um das Fahrrad) haben bisher keine Tradition, es liegen bisher wenige Erfahrungen dazu vor.

	Bewertung	%
<b>Modul 1: Anforderungen der Radfahrer</b>	1,88	46,9%
1 Ermittlung der Nutzerbedürfnisse	1,75	43,8%
2 Einbeziehung der Radfahrer	2,00	50,0%
<b>Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung</b>	1,75	43,8%
3 Stellenwert des Radverkehrs	2,00	50,0%
4 Lenkungsgruppen/Arbeitsgruppen	2,00	50,0%
5 Kommunikation an Entscheidungsträger	1,00	25,0%
6 Kommunikation mit Umlandgemeinden	2,00	50,0%
<b>Modul 3: Strategien &amp; Konzepte</b>	1,00	25,0%
7 Inhalt Radverkehrspolitik	1,00	25,0%
8 Umsetzungen der Radverkehrspolitik	1,00	25,0%
<b>Modul 4: Finanzen &amp; Personal</b>	1,75	43,8%
9 Finanzierung der Radverkehrspolitik	2,25	56,3%
10 Personelle Ressourcen	1,00	25,0%
11 fachspezifische Weiterbildung	2,00	50,0%
<b>Modul 5: Infrastruktur &amp; Sicherheit</b>	1,83	45,8%
12 Qualität und Umfang Radverkehrsnetz	1,75	43,8%
13 Gestaltung Kreuzungsbereiche	1,25	31,3%
14 Unterhaltung der Infrastruktur	1,00	25,0%
15 Sicherheit der Rad Fahrenden	2,00	50,0%
16 Kombination ÖPNV & Radverkehr	3,00	75,0%
17 Fahrradparken und Fahrraddiebstahl	2,00	50,0%
<b>Modul 6: Information &amp; Erziehung</b>	1,67	41,7%
18 Information der Bürger	1,75	43,8%
19 Erziehung und Radfahrtraining	1,50	37,5%

	Bewertung	%
20 Orientierung und Wegweisung	1,75	43,8%
<b>Modul 7: Kommunikation &amp; Partnerschaften</b>	1,50	37,5%
21 Bewusstseinsförderung/Öffentlichkeitsarbeit	1,50	37,5%
22 Förderung Radnutzung zur Arbeit	2,00	50,0%
23 Förderung Radnutzung zur Schule	1,50	37,5%
24 Förderung Radnutzung im Einkaufsverkehr	2,00	50,0%
25 Förderung lebenslanges Radfahren	0,00	0,0%
26 Nutzung Gesundheitseffekte für Radverkehrspolitik	2,00	50,0%
<b>Modul 8: Ergänzende Maßnahmen</b>	1,75	43,8%
27 Maßnahmen zur Reduzierung der Autonutzung	1,50	37,5%
28 Unterstützung durch Stadtentwicklungspolitik	2,00	50,0%
<b>Modul 9: Evaluation &amp; Wirksamkeit</b>	2,50	62,5%
29 Daten zur Radnutzung	2,00	50,0%
30 Daten zur Sicherheit des Radfahrens	3,00	75,0%
<b>Erreichte Gesamtstufe</b>	1,70	42,6%

ZUSATZFRAGEN Mannheim	(1,28)	(32,1%)
31 Benutzbarkeit des Rings	1,00	25,0%
32 Öffnung von Einbahnstraßen	1,50	37,5%
33 Berücksichtigung an Knotenpunkten	1,00	25,0%
34 Fahrradtourismus - Gepäck-/Fahrradsicherung	1,00	25,0%
35 Fahrradtourismus - Leih-Fahrräder/Service	2,00	50,0%
36 Fahrradtourismus - Marketing	1,00	25,0%
37 Fahrradparken und -service am Hauptbahnhof	1,50	37,5%

Tabelle 1 Einzelergebnisse zu Fragen und Modulen

Abbildung 6: Bewertung der Module aus BYPAD-Verfahren

Auf Grundlage des BYPAD -Fragebogens bzw. dessen Antwortmöglichkeiten wurden folgende Module relativ **gut bewertet** (von max. 4,00):

- Modul 9 - Evaluation & Wirksamkeitskontrolle der Fahrradpolitik 2,50
- Modul 1 - Anforderungen der Radfahrer, Beteiligungskultur 1,88

**Hoch bewertete einzelne Fragen** (von max. 4,00):

- Frage 16 aus Modul 5 - Maßnahmen, zur Kombination ÖPNV und Rad 3,00
- Frage 30 aus Modul 9 - Daten zur Sicherheit des Radverkehrs 3,00

**Die im Folgenden aufgeführten Module wurden gering bewertet:**

- Modul 3 - Strategie der Fahrradpolitik u. Schritte zur Umsetzung 1,00
- Modul 7 - Kommunikation & Partnerschaften / Öffentlichkeitsarbeit 1,50

**Gering bewertete einzelne Fragen** (von max. 4,00):

- Frage 25 aus Modul 7 - lebenslanges Rad fahren fördern 0
- Frage 5 aus Modul 2 - Kommunikation mit Entscheidungsträgern 1
- Frage 7 aus Modul 3 - Inhalte der städtischen Radverkehrspolitik 1
- Frage 8 aus Modul 3 - Umsetzung der Radverkehrspolitik 1
- Frage 10 aus Modul 4 - Personelle Ressourcen für Radverkehrsplanung 1
- Frage 14 aus Modul 5 - Unterhaltung der Infrastruktur 1
- Zusatzfrage: Benutzbarkeit des Ringes 1
- Zusatzfrage: Berücksichtigung an Knotenpunkten 1
- Zusatzfrage: Fahrradtourismus: Marketing und Sicherung Räder / Gepäck 1

**Bei der Einordnung in die im Verfahren verwendeten Entwicklungsstufen hat Mannheim mit einer Gesamtbewertung von 1,70 die Stufe 2 „isolierter Ansatz“ (reine Radverkehrspolitik) fast erreicht.** Maximal ist in der BYPAD- Gesamtbewertung die Stufe 4,0 „systematische Radverkehrspolitik“ erreichbar.



Abbildung 7: BYPAD-Entwicklungsstufen

#### 4. Nächste Schritte zur Umsetzung des Handlungsprogramms:

Im Handlungsprogramm werden u.a. strategische Ziele wie die Orientierung am Leitbild „Radverkehr als System“ des nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung (Punkt 1), Steigerung des Radverkehrsanteils von 15% auf 20% im Binnenverkehr (Punkt 3) sowie die Verringerung der schwer verletzten Radfahrer um 25% (Punkt 4) vorgeschlagen. Um diese umzusetzen, sind aus Sicht der Verwaltung folgende im Programm aufgeführte Handlungsansätze hervorzuheben:

##### Ausbau Infrastruktur

Die Beseitigung von Netzlücken und Mängeln an Hauptverkehrsstraßen (Punkt 9), gehört zu den wichtigsten Aufgaben für den Bereich Infrastruktur. Der unter Punkt 11 im Handlungsprogramm geforderte systematische Ausbau des Radroutennetzes mit der Einrichtung einer Route in jedem Jahr bildet die „Hardware“ einer fahrradfreundlichen Stadt.

Dazu ist vorgesehen, mit dem geplanten Radverkehrskonzept Teil A (Teil B- Rahmenkonzept Fahrradparken wurde im 2009 beschlossen) einen entsprechenden Rahmenplan vorzulegen und diesen im Rahmen der Möglichkeiten (Finanz- u. Personalsituation) planerisch zu vertiefen und schrittweise umzusetzen.

##### Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsbildende Maßnahmen wie Werbung, Marketing und Service-Angebote zum Radfahren sind Grundbedingungen einer „fahrradfreundlichen“ Stadt und können erheblich zu einer Mehrnutzung des Fahrrads im Alltags- und Freizeitverkehr beitragen. Die weit über Mannheim hinaus wahrgenommene „Fahrrad-Abwrackprämie“ ist hier bestes Beispiel für gelungene PR- und Symbolaktionen (Punkt 2). Die im Jahr 2009 durch die Stadt eingebrachten Impulse wie Mobilitätsprojekte (Arbeitgeberwettbewerb „mit dem Rad zur Arbeit“), Service (Internetseite [www.rad-im-quadrat.de](http://www.rad-im-quadrat.de)) werden verstetigt und um neue Angebote z. B. Fahrradsalon in der Innenstadt, Fahr-

radsternfahrt ergänzt (Punkte 17 u. 18). Auch die vorgeschlagene Mitgliedschaft in der geplanten „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg“ (Punkt 6) wird hier wichtige Unterstützung liefern.

### **Kommunikation: Runder Tisch Radverkehr**

Mit der im BYPAD-Prozess begonnenen Akteursbeteiligung entwickelt sich die Radverkehrsförderung zu einer vielfältig vernetzten Querschnittsaufgabe weiter. Punkt 20 zeigt auf, wie u.a. mittels der Weiterführung des runden Tisches Radverkehr die Kommunikation und der Wissenstransfer künftig verbessert werden kann und eine regelmäßige Wirkungskontrolle zur gewünschten Entwicklung eingeführt werden kann. Mit dem ProRad-Bündnis „Rad im Quadrat“ und einer Fahrrad-Arbeitsgruppe Tourismus / Stadtmarketing sind seit Beginn des BYPAD-Prozess erste Impulse entwickelt.

Die Umsetzung der im Programm aufgeführten Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt, in welcher Höhe Haushaltsmittel hierfür in den nächsten Jahren zur Verfügung gestellt werden können.



## 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>3</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>3</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>4</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>4</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>5</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>5</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 gewonnen. 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>6</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>6</sup> Diese Stellen sind aktuell nicht budgetiert.

## Anlage 1

### GR-Anträge zum Thema Radverkehr bei 61 in Bearbeitung

<b>Netzplanung</b>		
190/2004 SPD	Fortführung Radwegeplanung	durch I-Vorlage Nr. 42/2005 und I-Vorlage Nr. 490/2005 am 24.10.2005 wurde die Erstellung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes in Aussicht gestellt. Weitere Befahrungen 2008 geplant.
211/2004 GIG	Gesamtstadt Konzept Radwege und Fußgänger	→ Vorlage Teil A- nach strateg. Handlungskonzept geplant.
215/2008 SPD	Etat: Verbesserungen im Radwegenetz	Änderung: Erhöhung des Etats um 250.000 € im Jahr 2009. Aus dieser Finanzposition wird auch die Sanierung der Wege für Radfahrer erfolgen.
287/2008 CDU	Etat: Sanierung von Feldwegen	
321 / 2008 GIG	Etat Ausbau des Radwegenetzes	
<b>Fahrradparken</b>		
93/2009 GIG	Fahrradstände am Nationaltheater	Wird von Nationaltheater selbst bearbeitet
<b>Service</b>		
81/2008 GIG	Fahrradleihsystem	Im Zusammenhang mit dem geplanten Angebot der Bahn (call-a-bike) am Hbf.  Bewerbung um Bundes Fördermittel gemeinsam mit HD-keine Berücksichtigung.  Thema wird weiterverfolgt (nicht mit Priorität)
<b>Einzelmaßnahmen</b>		
171/2007 ML	Radweg Neckarwiesen	Beschlussvorlage 174/2008 zum Masterplan blau_mannheim_blaue -wird im Masterplan geprüft.
427/2008 GIG	Radwegbeschilderung und Abstellplätze für den Maimarkt	→ Vorlage 2010 geplant.
493 / 2008	Eingeschränkte Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr	→ Diskussion im Rahmen des BYPAD –Prozesses/ Runden Tisches.
157/2009SPD	Rad-und Fußweg entlang der K9754 (Viernheimer Weg)	→ Berücksichtigung in Radverkehrskonzept-Teil A.

### GR-Anträge zum Thema Öffentlichkeitsarbeit (Agenda 21 Büro)

<b>Einzelmaßnahmen</b>		
26 / 2009 GIG	Unterstützung für den 1. Mannheimer Fahrradsalon	Erl.
143 / 2009 GiG	Förderung des Fahrrads und anderer umweltfreundlicher Verkehre	→ Vorlage Anfang 2010 geplant.

Seit 2007 erstellte Vorlagen

<b>Netzplanung</b>		
367/2006 SPD	Erneuerung Radwege Jungbuschbrücke/ Dalbergstraße	Am 7.11.2007 beschlossen, Ausführung 2009 begonnen- Maßnahme noch nicht ganz abgeschlossen.
375/2006 B90/GIG	Geh- und Radwegführung Dalbergstraße	
197/2007 BLM, Hr. Schäffner	Umgestaltung Dalbergstraße	
203/2007 CDU	Umgestaltung Dalbergstraße	
<b>Fahrradparken</b>		
407/2007 SPD	Bike&Ride-Anlagen Gesamtstadt	Radverkehrskonzept –Teil B- Abstellanlagen Erhebungen haben 2007 statt- gefunden.  Vorlage 18/2009 3.2.2009 beschlossen – mit Umsetzung wurde begonnen.
306/2007 CDU	Fahrradparken Willy-Brandt-Platz ordnen	
321/2007 B90/GIG	Zusätzliche Fahrradstellplätze vor dem Hauptbahnhof	
235/2008 CDU	B&R Seckenheim Dt. Hof	
107/2007 CDU, Fr. Trösch, mündlicher Antrag 17.April 2007	B&R Thorner Straße	
407/2007 SPD	Bike&Ride-Anlage Südseite Hbf	Am 16.4.2008 beschlossen, mit der Auflage Abstellplätze ohne Dach zu realisieren.  Umsetzung im Feb 2009 erfolgt.
517/2008 CDU	Parkflächenangebot und Fahrradabstellmög- lichkeiten der Mann heimer Abendakademie	Informationsvorlage 165 / 2009
<b>Öffnung von Einbahnstraßen</b>		
40/2005 B90/GIG	Probeweise Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer - Innenstadt / Jungbusch	30.01.2007 mit Mehrheit be- schlossen.
149 /2005 B90/GIG	Öffnung von Einbahnstraßen in Neckarstadt- Ost / Wohlgelegen /Herzogenried für den Radverkehr	Am 4.12.2007 im AUT abge- lehnt.
277/2007 B90/GIG	Öffnung von Einbahnstraßen in der Neckar- stadt-West für Radverkehr	Vorlage zurückgestellt.