



Bewerbung der Stadt Mannheim als „Fahrradfreundliche Kommune in Baden-Württemberg“ 2017

Begründung und Hinweise der Prüfkommision zur Auszeichnung

Allgemeine Bewertung der Stadt Mannheim

Mannheim hat mit der intensiven Förderung des Radverkehrs erst in den letzten 10 - 15 Jahren begonnen und ist daher nicht als traditionelle Fahrradstadt zu bezeichnen. Dies zeigt sich auch im Stadtbild. Neben vorbildlichen Lösungen finden sich verschiedene noch nicht optimal ausgebildete Infrastrukturangebote. Hierdurch wird aber auch deutlich, wie engagiert Mannheim an seinen Defiziten gearbeitet hat und welchen Stellenwert der Radverkehr in den heutigen Planungsüberlegungen einnimmt. Neben den infrastrukturellen Ausbauten engagiert sich Mannheim vorbildlich im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation. Hier ist nicht zuletzt das große Engagement der Stadt im Rahmen der 200-Jahrfeier des Fahrrades zu nennen.

Als wichtige Grundlage für die erfolgreiche Radverkehrsförderung ist insbesondere die Schaffung guter Strukturen und Rahmenbedingungen zu nennen. Hier ist Mannheim gut aufgestellt.

Zukünftig sollte Mannheim weiter den Ausbau der Infrastruktur voranbringen und dabei ein besonderes Augenmerk auf den fahrradfreundlichen Ausbau der Knotenpunkte richten. Darüber hinaus empfiehlt die Prüfkommision ein zunehmendes Engagement in den neuen Handlungsfeldern wie Radverkehr im Wirtschaftsverkehr und Elektromobilität.

Bewertung nach den acht Handlungsfeldern

A – Strukturen und Rahmenbedingungen

Mit einem Radverkehrsanteil von 18 % am Binnenverkehr ist Mannheim im bundesweiten Vergleich im Mittelfeld anzusiedeln, hat aber ambitionierte Zielsetzungen formuliert (bis 2025 Steigerung auf 25 %). Auch für andere Aufgabenfelder wie Verkehrssicherheit oder Mobilitätsmanagement sind z. T. sehr konkrete Ziele in den verschiedenen konzeptionellen Grundlagen formuliert, was von der Prüfkommision positiv bewertet wurde.

Positiv wird auch die gute personelle Ausstattung für den Radverkehr gesehen, die z. T. aber durch das Fahrradjubiläum bedingt ist. Hier empfiehlt die Prüfkommision, die personelle Ausstattung zu erhalten, auch um die gesetzten Ziele erreichen zu können.

B – Infrastruktur

Mannheim baut seine Radverkehrsförderung auf einem gut strukturierten Radverkehrsnetz auf. Auch für die Unterhaltung der Wegeinfrastruktur wurden gute Vorkehrungen getroffen.

Defizite erkennt die Prüfkommision aber im Infrastrukturausbau. Neben Radverkehrsanlagen, die nicht den ERA-Anforderungen genügen, sind insbesondere Führungen an Knotenpunkten zu nennen, die für den Radverkehr noch nicht anforderungsgerecht gestaltet sind. Hier



erwartet die Prüfkommision, dass zukünftig mehr von den – auch schon vorhandenen sehr guten – Führungen im Stadtgebiet realisiert werden. Als vorbildlich ist an dieser Stelle die Führung mit Radfahrstreifen im Zuge der Bismarckstraße zu erwähnen.

C – Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Mannheim hat ein Fahrradvermietsystem und ein freies Lastenrad etabliert. Hiermit sind zwei vorbildliche Maßnahmen in diesem Handlungsfeld zu nennen.

Handlungsbedarf sieht die Prüfkommision dagegen im Bereich Bike + Ride und hier insbesondere am Hauptbahnhof sowie im Zusammenhang mit zielorientiertem bzw. innerstädtischem Fahrradparken.

D – Verkehrssicherheit

Den größten Nachholbedarf hat die Prüfkommision im Handlungsfeld Verkehrssicherheit erkannt. Hier werden u. a. fehlende regelmäßige vertiefende Unfallanalysen für den Radverkehr vermisst ebenso wie Radschulwegpläne für die weiterführenden Schulen.

Sehr positiv fällt dagegen die Jugendverkehrsschule auf, die ein großzügiges Schulungsgelände mit vielfältigen Angeboten bereithält.

E – Soziale Dimension

In diesem noch jungen Handlungsfeld der Radverkehrsförderung weist Mannheim bereits gute Angebote auf. Insbesondere, dass das Thema Gesundheit schon Gegenstand der Radverkehrsförderung ist, wird positiv gewertet. Mit einem konsequenten Ausbau der Angebote in diesem Handlungsfeld kann Mannheim eine Vorbildfunktion für andere Städte übernehmen.

F – Kommunikation und Verhalten

Sehr gut aufgestellt ist Mannheim in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit für die Bevölkerung und Kommunikation innerhalb der Verwaltung. Erhebliche Defizite sind aber noch im Bereich des Mobilitätsmanagements für Schulen und Betriebe erkennbar. Auch vermisst die Prüfkommision eine direkte Ansprache von Neubürgern.

G – Radtourismus

Mannheim verfügt über ein touristisches Grundangebot, besonders herausragende Angebote oder Defizite sind aus Sicht der Prüfkommision nicht zu verzeichnen.

H – Wirtschaft und Elektromobilität

In diesem Handlungsfeld steht Mannheim noch am Anfang. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung dieses Themenspektrums sollte Mannheim seine Aktivitäten hier generell verstärken.

Auflagen und ergänzende Anregungen für eine zukünftige Zertifizierung

Die im Folgenden gegebenen Ausführungen sind für eine Rezertifizierung vollständig zu behandeln. Bitte beachten Sie, ob eine konkrete Anforderung formuliert wurde oder ob es sich um Anregungen der Prüfkommision handelt. Für eine Rezertifizierung müssen die Anforderungen erfüllt werden und den Anregungen sollte gefolgt worden sein. Bei Nicht-Erfüllung erbittet die Prüfkommision eine Begründung.

A – Strukturen und Rahmenbedingungen

1. Wünschenswert wäre ein aktualisierter Wert für den Radverkehrsanteil am modal split zur Überprüfung, ob das Etappenziel erreicht wurde, bzw. als Hinweis für die Stadt, die Radverkehrs-



förderung weiter zu intensivieren oder die Zielsetzung anzupassen.

2. Das 21-Punkte-Programm von 2010 muss bis 2022 eine Fortschreibung erfahren und dann alle relevanten Handlungsfelder der Zertifizierung zum Inhalt haben.
3. Die langfristige Aufrechterhaltung der guten personellen Ausstattung sollte gesichert werden.
4. Die Empfehlung für den Einsatz finanzieller Mittel für Aufsteiger liegt zwischen 13 € und 15 €/ Einwohner und Jahr (Empfehlung NRVP). Dieses Niveau sollte beim Etat für die Radverkehrsförderung in Mannheim angestrebt werden.
5. Darüber hinaus regt die Prüfkommision an, dass Mannheim sich an der Wirkungskontrolle des Landes beteiligen sollte.

B – Infrastruktur

6. Ein kontinuierlicher weiterer Ausbau der Radverkehrsanlagen im Regelfall muss erfolgen.
7. Die Radverkehrsführung an den Knotenpunkten soll systematisch hinsichtlich Sicherheit und Komfort geprüft werden. An signalisierten Knoten soll sichergestellt werden, dass der Radverkehr im Regelfall ohne Zwischenhalt auf Mittellinien geführt wird und dass er ohne Anforderung automatisch in die Signalisierung integriert wird.
8. Eine Prüfung der freien Rechtsabbieger hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Radverkehr und ggf. deren Rückbau sollte erfolgen.
9. Erforderlich sind die systematische Beseitigung aller Poller, die nicht der Verkehrssicherheit dienen, sowie die

FGSV-konforme Markierung der notwendigen Poller.

10. Überprüft werden müssen alle Einbahnstraßen hinsichtlich der Möglichkeit zur Öffnung für den gegengerichteten Radverkehr (2017: 28 von 48 geöffnet).
11. Bei angrenzender Führung von Rad- und Fußverkehr ist ein konsequenter Verzicht auf sturzgefährdende Kanten erforderlich. Bestehende Kanten müssen systematisch zurückgebaut werden.
12. Die Komplettierung der Wegweisung muss abgeschlossen sein.

C – Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

13. Eine deutliche Verbesserung des Bike + Ride-Angebotes am Bahnhof unter Berücksichtigung von Standorten beiderseits des Bahnhofes muss erkennbar werden. Die Wiedereinrichtung der Serviceleistungen der Fahrradstation sollte in dem Zusammenhang erfolgen.
14. Empfohlen wird die Aufstellung eines Bike + Ride-Konzeptes, welches Qualitätsstandards und Einsatzbereiche aufzeigt. Dies kann auch in Zusammenhang mit dem geplanten landesweiten B+R-Konzept erfolgen.
15. Erfolgen soll eine konsequente Überprüfung des Bike + Ride-Angebotes an Haltestellen des SPNV und wichtiger Bushaltestellen hinsichtlich der bedarfsgerechten Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen und ggf. konsequente Weiterentwicklung des Angebotes.
16. Die Weiterverfolgung der Förderung von CargoBikes muss erfolgen.



17. Erwartet wird die Weiterverfolgung der Qualitätsverbesserung des innerstädtischen Fahrradparkens.
18. Eine deutliche Angebotsverbesserung der Fahrradabstellanlagen an Schulen muss erfolgen.

D – Verkehrssicherheit

19. Die Prüfkommision erwartet für dieses Handlungsfeld zukünftig eine deutliche Prioritätensetzung.
20. Die Notwendigkeit der Überprüfung und Umgestaltung von Knotenpunkten, wie sie im Handlungsfeld Infrastruktur bereits erwähnt wurde, wird unter dem Gesichtspunkt Verkehrssicherheit noch einmal ausdrücklich betont.
21. Die Schaffung von zusätzlichen sicheren Querungsstellen für den Rad- und Fußverkehr muss angegangen werden. Diese Maßnahme hat insbesondere an Straßen Relevanz, wo aufgrund von fehlenden Querungsmöglichkeiten viel linksfahrender Radverkehr zu verzeichnen ist.
22. Die Unterstützung der weiterführenden Schulen bei der Erstellung der verpflichtenden Radschulwegpläne muss erfolgen.
23. Die Durchführung regelmäßiger Unfallauswertungen auch ohne konkreten Anlass bzw. Anfrage aus den politischen Gremien sollte erfolgen.
24. Für die Jugendverkehrsschule regt die Prüfkommision an, die neueren Führungsformen wie z. B. Schutzstreifen zu integrieren.

E – Soziale Dimension

25. Die Prüfkommision erwartet eine dauerhafte Verankerung des Engagements Mannheims in diesem Hand-

lungsfeld auch über das Fahrradjubiläum hinaus.

F – Kommunikation und Verhalten

26. Die Förderung des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements soll erfolgen. Auch die Auslobung von Wettbewerben o. Ä. wird als optionale Fördermöglichkeit gesehen und empfohlen.

G – Radtourismus

27. Die Prüfkommision sieht in diesem Handlungsfeld keinen unmittelbaren Handlungsbedarf, regt aber an zu prüfen, ob im Stadtgebiet mehr touristische bzw. freizeitorientierte Verbindungen geschaffen werden könnten.

H – Wirtschaft und Elektromobilität

28. Wie im Handlungsfeld Verknüpfung bereits ausgeführt, müssen die CargoBike-Angebote weiterverfolgt werden und neue Angebote und Förderungen geschaffen werden.
29. Die Fortführung der Zusammenarbeit mit den ortsansässigen Händlern sollte erfolgen.

Rezertifizierung bis 2022

Das Zertifikat gilt fünf Jahre bis 2022. Möchte sich die Stadt Mannheim als fahrradfreundliche Kommune rezertifizieren lassen, muss die Stadt bis zum 31. Januar 2022 einen entsprechenden Antrag vorlegen.

Für eine erfolgreiche Rezertifizierung sind die Anforderungen aus dem dann gültigen Antragsformular zu erfüllen sowie ein Nachweis zu den in diesem Dokument formulierten Anforderungen und Anregungen zu erbringen.