

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.
 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 Hauptrouten 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.

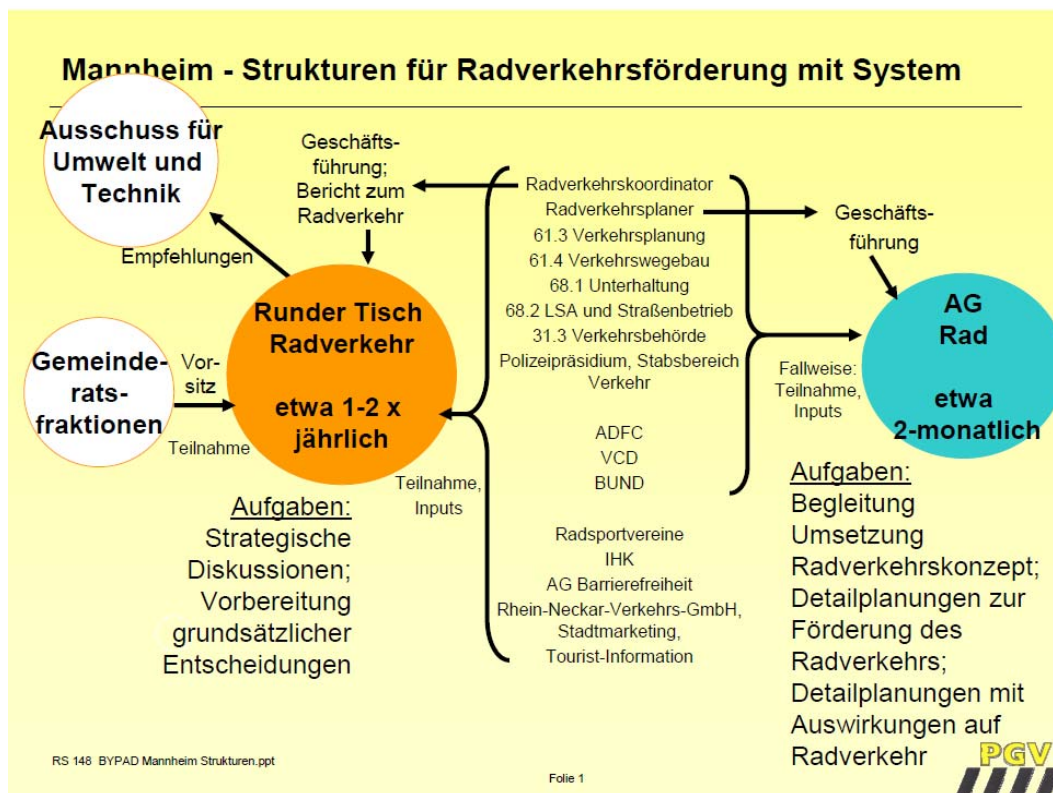


Abbildung 1: Vorschlag zu neuen Arbeitsstrukturen (Punkt 20)

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.