

# Grundgerüst für das Mannheimer RadNetz

## Bündnis Fahrradstadt Mannheim

*Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Mannheim • Verkehrsclub Deutschland (VCD), Regionalverband Rhein-Neckar • Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Mannheim • Kidical Mass Mannheim • QuadRadEntscheid Mannheim • XR, Extinction Rebellion • LaMa, Lastenvelo Mannheim e.V. • Fridays for Future, Mannheim • Greenpeace, Mannheim-Heidelberg • Ökostadt Rhein-Neckar e.V. • Verkehrsforum Neckarau • Lokale Agenda 21 Mannheim-Neckarau • Die GRÜNEN/Bündnis 90, Kreisverband Mannheim • Arbeitskreis Radverkehr der GRÜNEN Mannheim • AK Verkehr der LINKEN, Mannheim • und viele Einzelpersonen*

**Kontakt: [info@fahrradstadt-mannheim.de](mailto:info@fahrradstadt-mannheim.de)**

# Idealtypische Netzstruktur und Beispiele aus anderen Städten

## Radiale Ausrichtung durch Tangenten zu einem Netz ergänzt



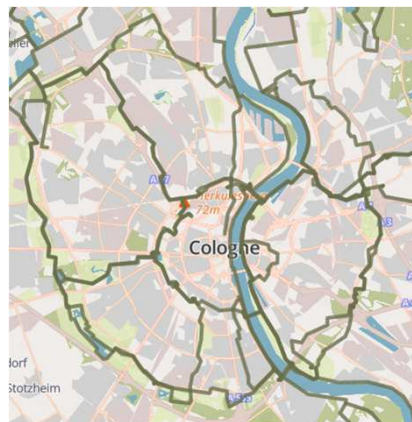
Karlsruhe



Entwurf in Karlsruhe:  
Ringkorridor durch  
Radschnellverbindungen



Köln



München



Planung München

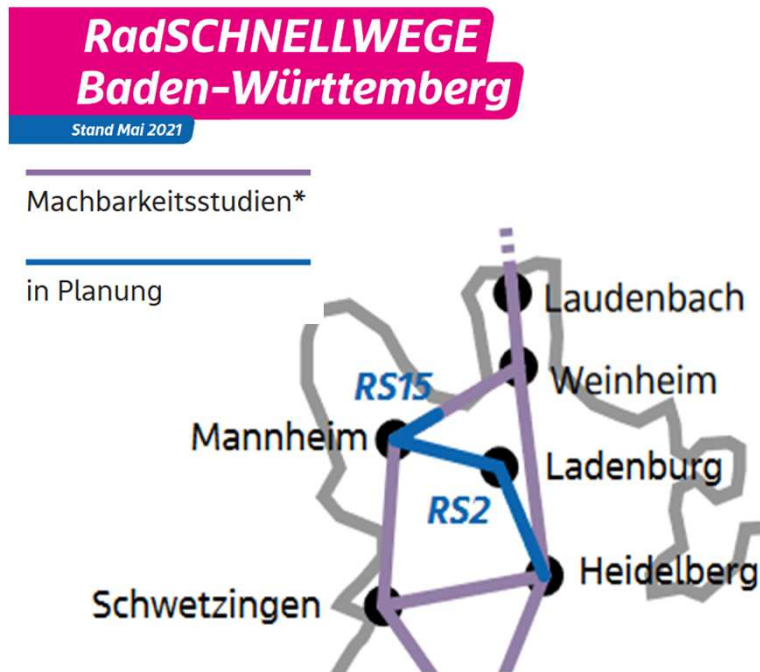


Hannover

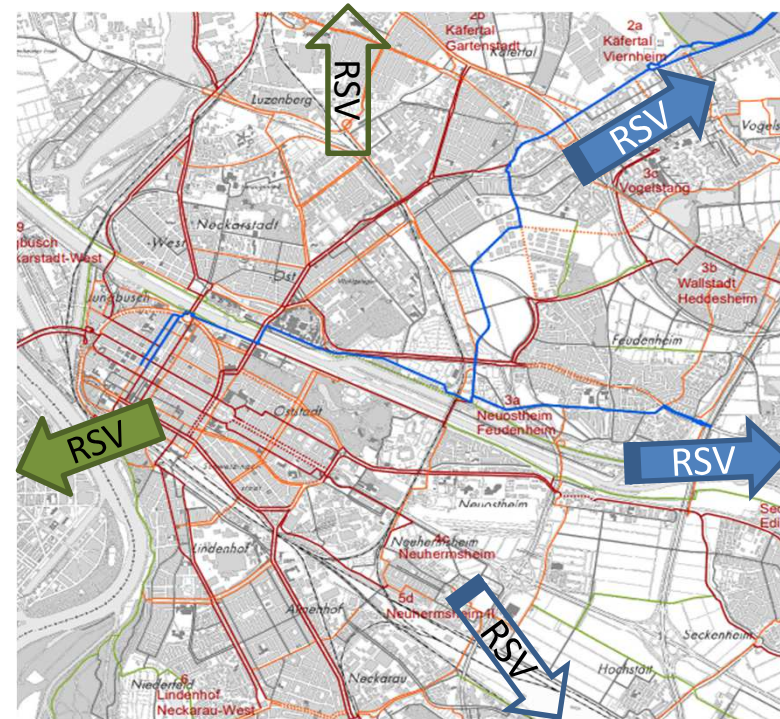


# Radschnellverbindungen als Grundgerüst

Das Radverkehrsnetz in Mannheim sollte sich hierarchisch in Haupt- und Nebenrouten gliedern, wobei die künftigen Radschnellverbindungen (RSV) ein Grundgerüst bilden. Dabei sind bislang allerdings nur 2 RSV (nach **Heidelberg** und **Weinheim**) konkret projektiert, während für die RSV nach Süden (**Schwetzingen/Wiesloch**) derzeit erst eine Machbarkeitsstudie durchgeführt wird. Für eine RSV nach Norden (**Worms oder Lampertheim**) und Westen (**LU**) wurde noch keine Initiativen ergriffen.



Quelle: RP Ba-Wü



Quelle: Stadt Mannheim, Radroutennetz Stand 2/2020



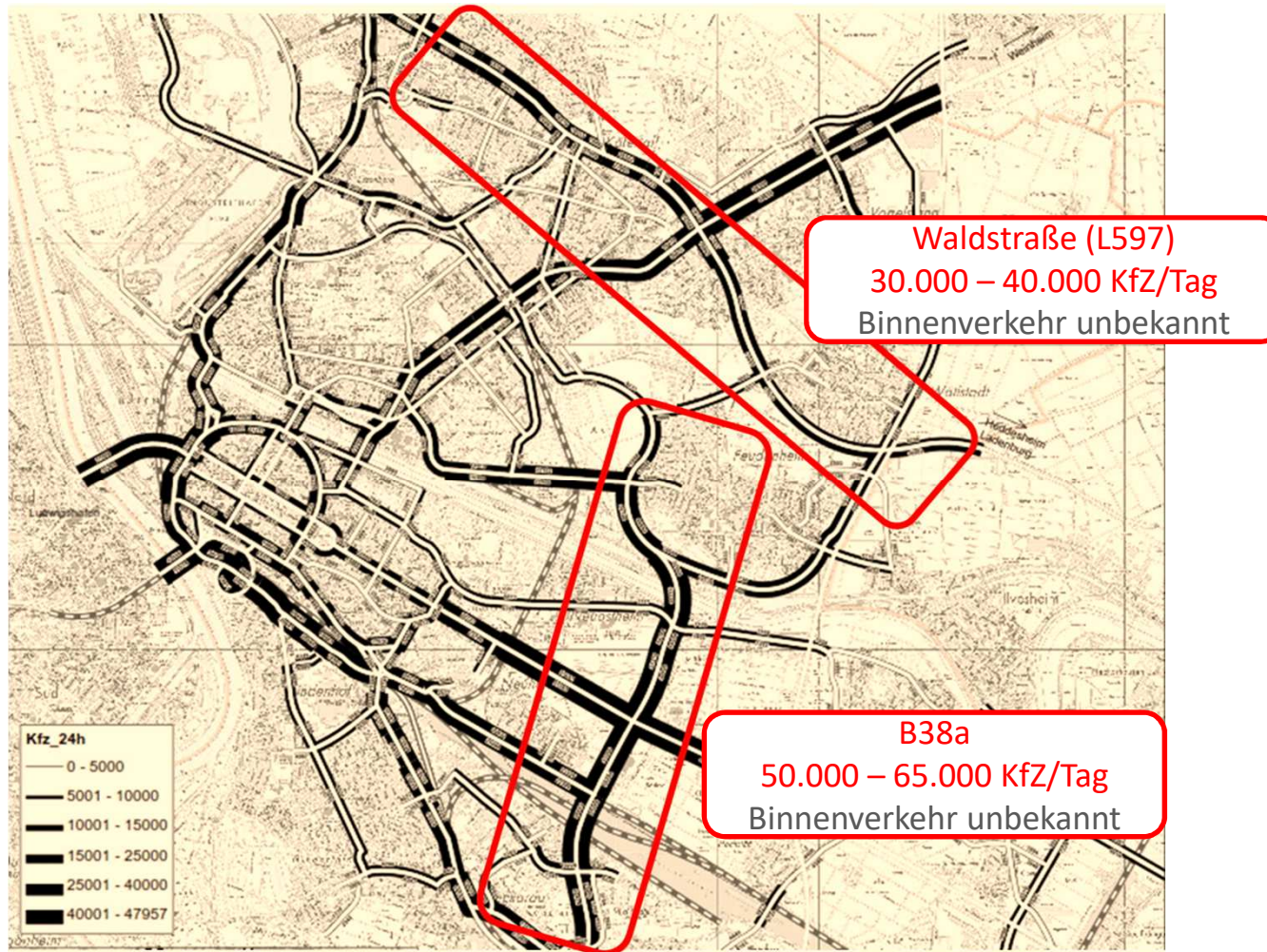
# Wie könnten die Radschnellwege verknüpft werden? Welche Anforderungen sollen sie erfüllen?

## Die RSV-Netzstruktur soll ...

- optimalen Anschluss an jeweils andere RSV bzw. an deren Richtungen bieten
- regionalen Durchgangsverkehr nicht zu Umwegen über Innenstadt zwingen
- das bisher radial aufgebaute Netz durch eine ringförmige Tangente ergänzen
- eine Erschließung der Innenstadt aus mehreren Richtungen ermöglichen
- eine Tangente bilden, die nicht nur die City umläuft, sondern Stadtteile verbindet
- auch für Ortsfremde schnell erfassbar sein und ihnen eine Orientierung bieten
- durch direkte Konkurrenz zu den hochfrequentierten MIV-Strecken einen Anreiz zum Umstieg aufs Rad erzielen



# Stärke des Autoverkehrs sind die Stadtteil-verbindenden Tangenten: Vernichtende Konkurrenz für den Radverkehr



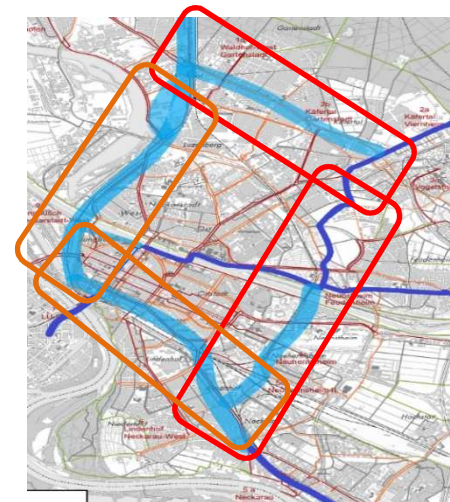
Zentraler Baustein der künftigen Netzstruktur ist eine

**Nord-Ost-Süd-Tangente**

ergänzt durch eine **Nord-West-Süd-Tangente**

### Die Tangenten sollen als attraktive Hauptrouten im Radverkehr ...

- direkt mit dem Autoverkehr der L597 und B38 konkurrieren und diesen parallelisieren
- das Stadtgebiet zusätzlich von Westen umlaufen und dadurch einen „Außenring“ bilden
- Pendlern zu den Betrieben im Norden, Osten und Süden eine Alternative bieten
- auf die bereits projektierte RSV nach Weinheim (über Käfertal) aufsetzen
- dem „Drehkreuz“ Feudenheimer Schleuse die fehlende Südverbindung verschaffen
- den Anschluss an die RSV nach Schwetzingen (über Neckarau, Rheinau) ermöglichen



# Weitere Schritte

Das *Bündnis Fahrradstadt Mannheim* erarbeitet und diskutiert derzeit erste **Entwürfe**, in welcher Weise die Tangenten, die das Kerngebiet von Mannheim im Norden, Osten, Süden und Westen umschließen, planerisch umgesetzt werden könnten.

Hierzu werden **Vorschläge im Detail** für einzelne Streckenabschnitte und unter Einbezug verschiedener Varianten unterbreitet.

In **Ausstattung und Qualität** sollen die Tangenten als Haupttrouten den Standards für Radschnellverbindungen entsprechen um ein zügiges und sicheres Fahren zu ermöglichen und die Attraktivität des Radnetzes zu steigern.

