

Status Quo des Mannheimer Radverkehrs

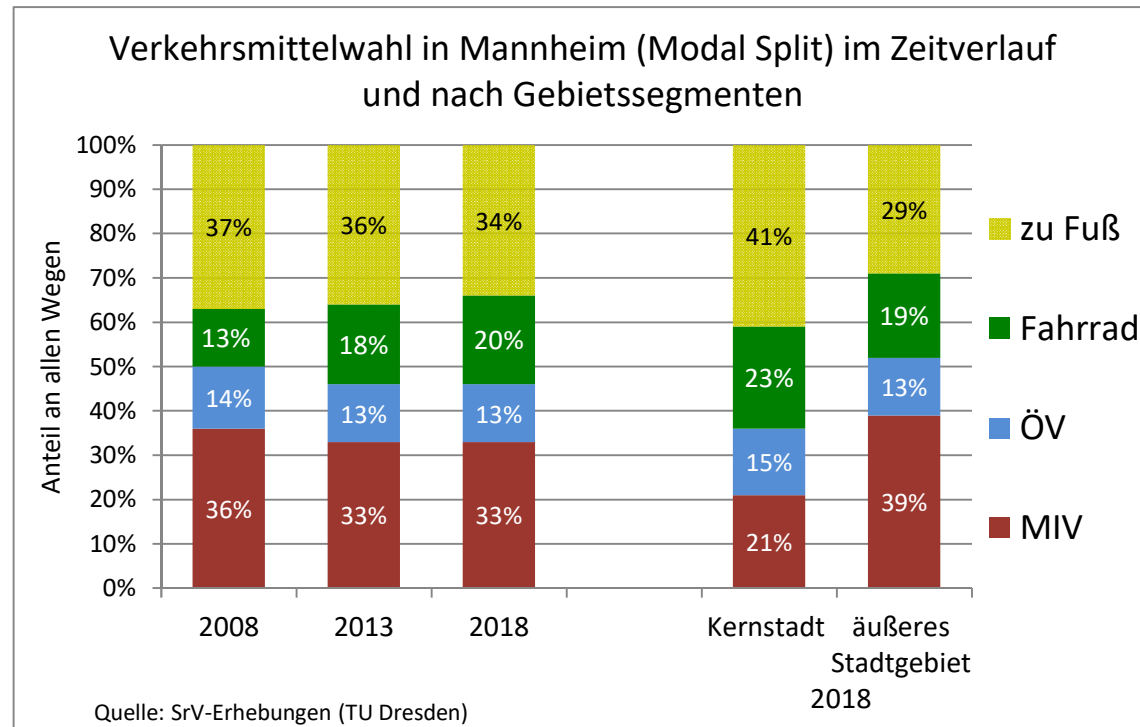


René Leicht
OV Grüne Mannheim-Ost
13.01.2022

1.

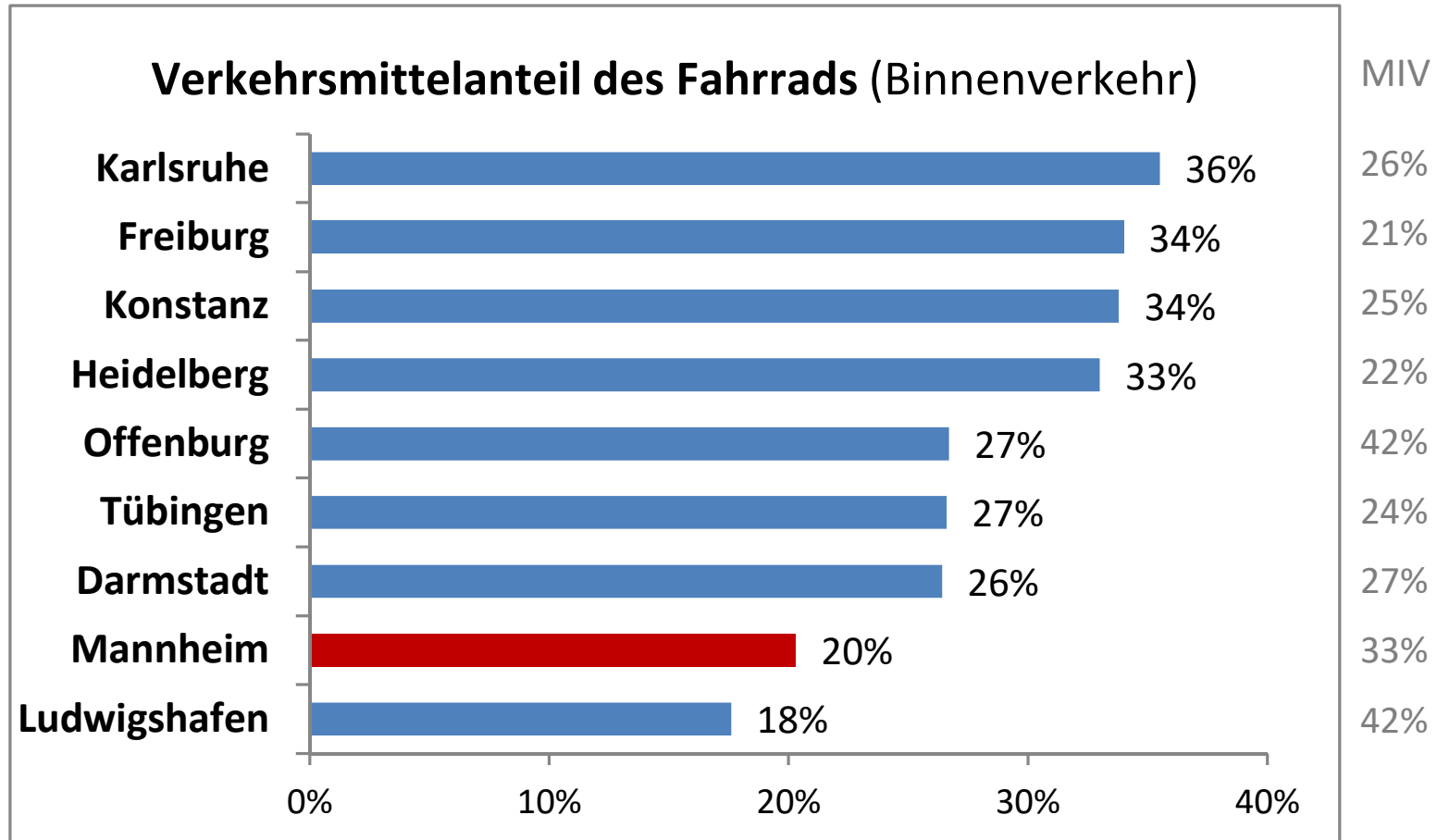
Bedeutung und
Entwicklung des
Radverkehrs in Mannheim

Welchen Anteil hat der Radverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen in Mannheim? Wie hat er sich entwickelt?



- Zwar hat der Anteil des Radverkehrs im Modal Split von 2008 auf 2013 zugenommen. Aber bis 2018 ist der Anteil nur noch geringfügig um 2 Prozentpunkte auf dann 20% angestiegen.
- Dieser leichte Zugewinn ging nicht zu Lasten des Auto-, sondern des Fußverkehrs!
- Offenbar sind eher einige fußläufige Menschen in der Kernstadt manchmal auf's Rad umgestiegen. Im äußeren Stadtgebiet wird etwas weniger häufig Rad gefahren.
- Dies dürfte (wie im Folgenden noch zu sehen) auch daran liegen, dass die Infrastruktur in den umliegenden Stadteilen eher auf das Auto und kaum auf das Rad ausgerichtet ist.

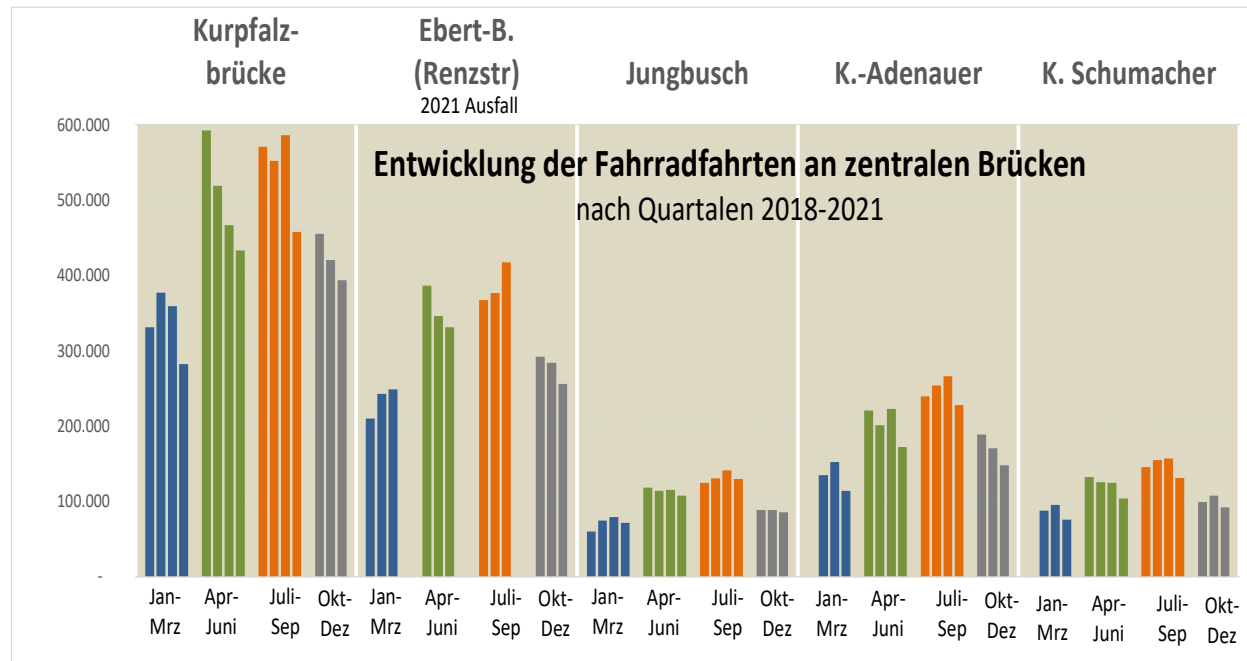
Radverkehr in südwestdeutschen Großstädten unter 500 Tsd. EW mit ähnlicher Topographie (Anteil im Modal Split)



Quellen: SrV-Erhebungen 2018; Gericke et al. 2020, Stadt Freiburg 2017; Zusammenstellung: R. Leicht 2020

In Mannheim ist der Radverkehrsanteil im Modal Split vergleichsweise gering, obwohl Mannheim unter den südwestdeutschen Städten die wenigsten Steigungen und das durchschnittlich beste Fahrradwetter besitzt.

Verkehrszählungen 2018-2021: Mannheimer Radverkehr stagniert

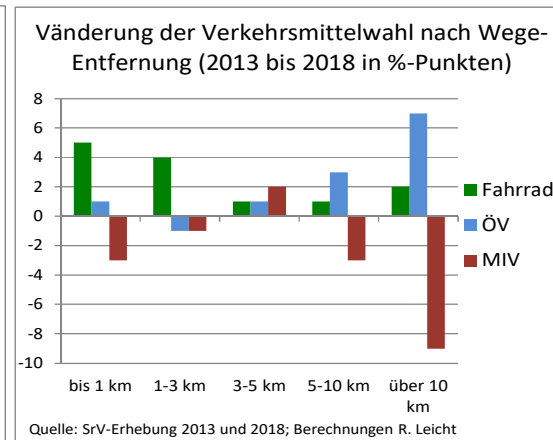
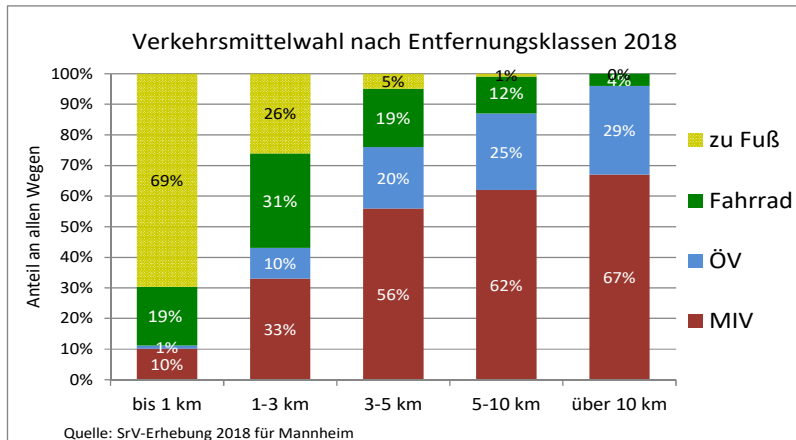


Veränderungen
2018 – 2019
(vor Lockdowns)

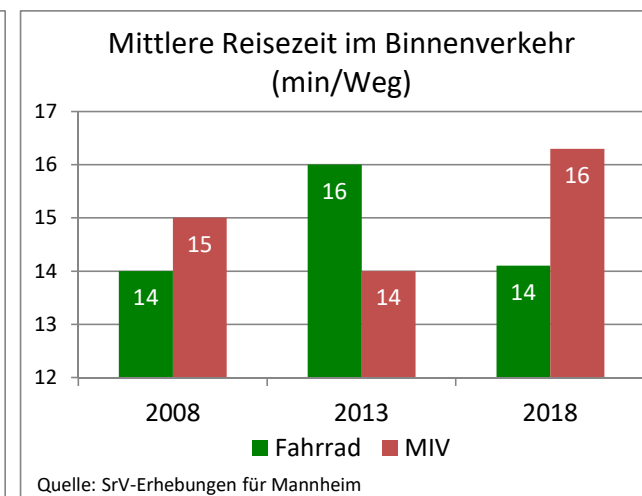
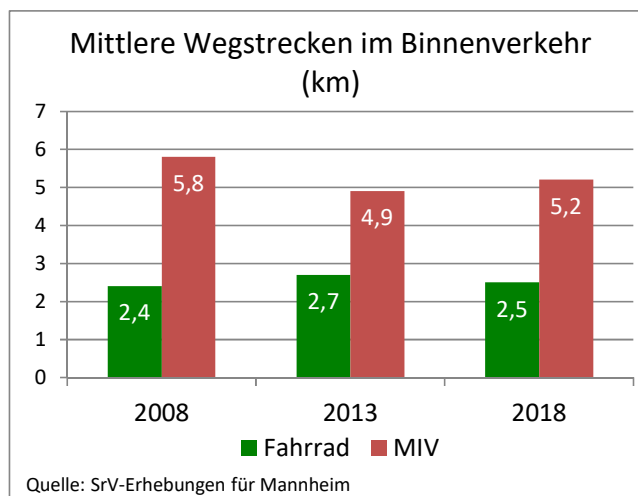
| | |
|-----------------------|------------|
| Kurpfalzbrücke | -4% |
| Ebert-Brücke | -1% |
| Jungbusch-B. | +4% |
| Adenauer-B. | -4% |
| Schumacher-B. | +3% |

Seit 2018 tendenziell Stagnation oder Rückgang,
größtenteils schon vor Corona-Lockdown

In Mannheim konzentriert sich der Radverkehr auf Kurzstrecken unter 3 km



Geleistete Wegstrecken im Mannheimer Radverkehr stagnieren seit Jahren



Ursachen der Unterentwicklung

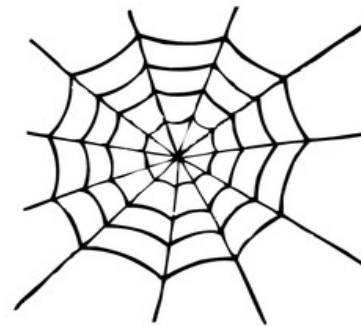
1. Verbesserungen nur im Kurzstreckenbereich (bis 3 km) und zu Lasten des Fuß- aber nicht des Autoverkehrs.
Im **Bereich zwischen 3-10 km** bleibt der Mannheimer Radverkehr **unterentwickelt**
2. Bisherige Planungen fokussieren auf **kleinteilige Maßnahmen**, v.a. auf Wohnstraßen. Dies bewirkt einen „**Insel-Effekt**“, da sich hieraus kaum großräumige Verbindungen ergeben
3. Es fehlt an attraktiven **Hauptrouten**, die ein zügiges Fahren erlauben und ein bedarfsorientiertes **Radverkehrsnetz** erzeugen
4. Das „21. Punkte Programm“ oder das „Lückenschlussprogramm“ ist hilfreich, aber es **fehlt ein konzeptioneller Rahmen** aus dem sich die einzelnen Maßnahmen logisch entwickeln lassen!

2.

Prämissen und Entscheidungen

in der Mannheimer Radverkehrspolitik

Der Gemeinderat hat mit dem städtischen Leitbild u.a. beschlossen, in Mannheim solle das Fahrrad zum „Verkehrsmittel Nr. 1“ werden. Doch Wunsch und Realpolitik klaffen weit auseinander. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn sich die in Mannheim mit dem Rad zurückgelegten Wegekilometer in etwa verdoppeln würden.



Eine solche Steigerung erfordert ein stark erweitertes Netz an breiten, durchgängig, zügig und sicher befahrbaren Routen, die dann in der Lage sind, den zusätzlichen Radverkehr aufzunehmen. Diese Infrastruktur ist derzeit nicht in Sicht!


Bisherige Instrumente der Mannheimer Radverkehrspolitik („programmatisch“)

- **„21-Punkte-Programm“** (2010) [wurde nachträglich still und heimlich amputiert]
 - **„Radverkehrsnetzkonzept: Lückenschlüsse an Hauptverkehrsstraßen“** (2011)
 - **Maßnahmen zur Attraktivierung und Verkehrssicherheit**
 - Unechte Einbahnstraßen [kleinräumig sinnvoll, aber für Netzplanung selten relevant]
 - Fahrradstraßen [begrüßenswert; aber selten an Haupttrouten / Wirkung nicht evaluiert]
 - **Qualitätsstandards:** Erfüllung der Anforderungen nach StVO und ERA
 - **Sonstige:**
 - Fahrrad-Leihsystem [einer der wenigen Pluspunkte in Mannheim]
 - Abstellanlagen
 - Wegweisungen
- Ein Konzept für ein Radverkehrsnetz wurde nie erstellt!
- Bisherige Planungen orientieren sich an den Vorgaben durch die Struktur der Auto-Hauptverkehrsstraßen
- Es gibt weder Quell-Ziel-Analysen noch eine Nachfragematrix

Auszug aus „Dritter Zwischenbericht 21-Pkt. Programm (2020)“

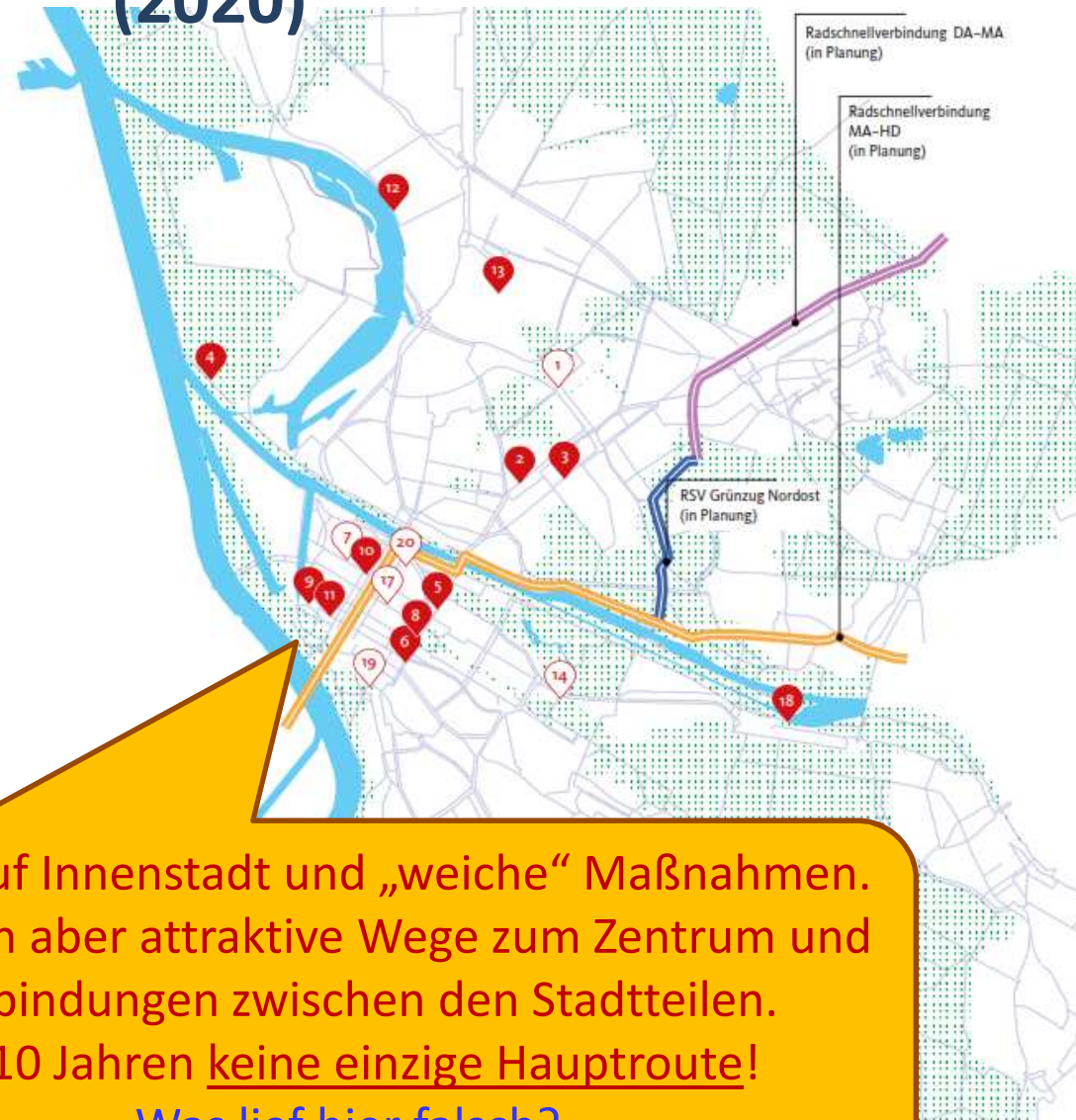
1. VERBESSERUNGEN IM RADVERKEHRSNETZ

WICHTIGE RADVERKEHRSPROJEKTE

 umgesetzt

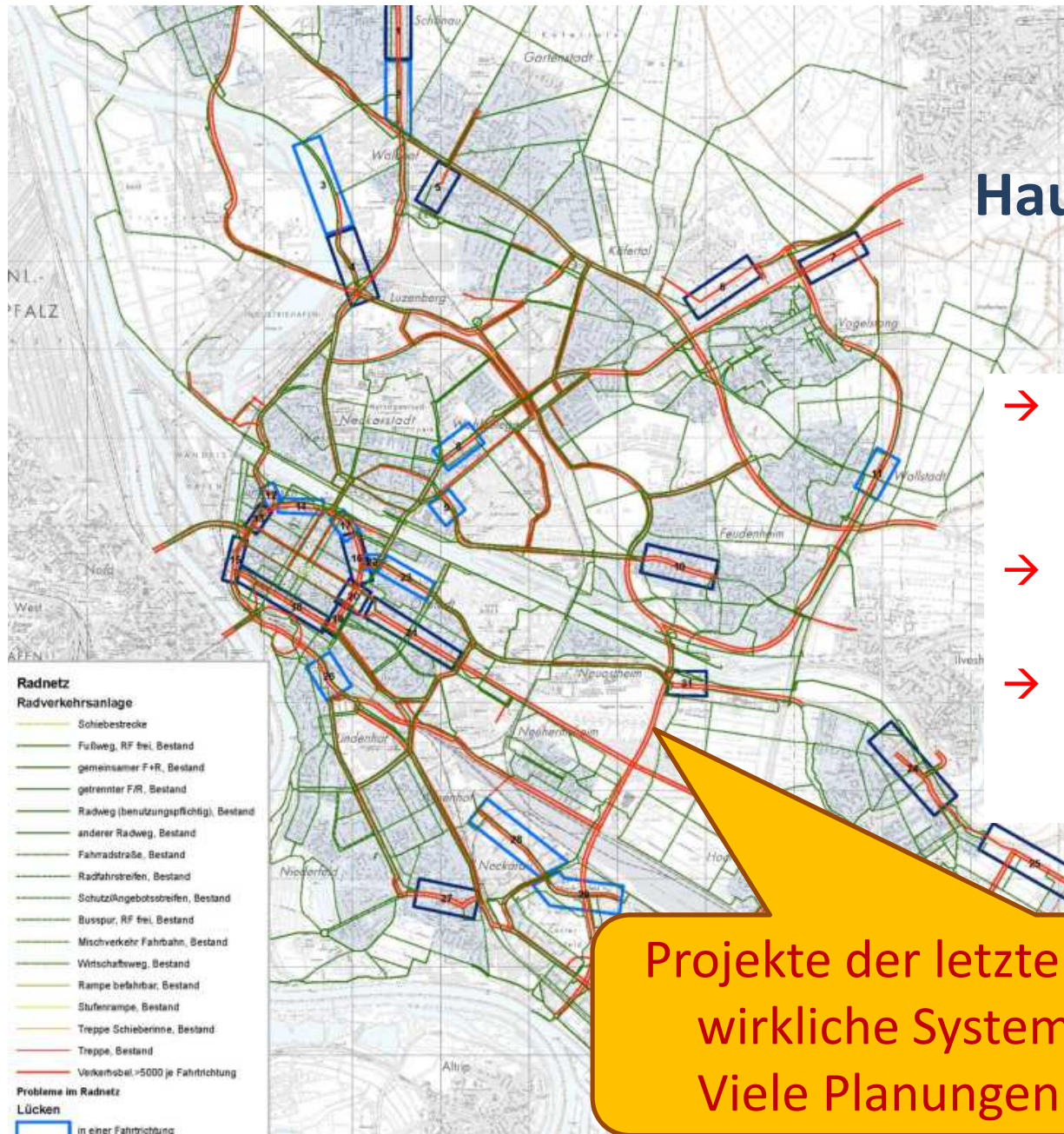
 in Planung

- 1 Neubau Rampe/Brücke Boveristraße/Ulmenweg
- 2 Neubau Lückenschluss Friedrich-Ebert-Straße
- 3 Umbau Käfertaler Straße
- 4 Sanierung Veloroute Rhein
- 5 Neubau Fahrradstraße Berliner Straße
- 6 Neubau Fahrradstraße Tattersallstraße
- 7 Fahrradstraße G/H-Quadrate
- 8 Neubau Lückenschluss Plankenkopf
- 9 Neubau Lückenschluss Parkring
- 10 Sicherung der Radverkehrsführung Marktstraße
- 11 Neubau Lückenschluss Bismarckstraße
- 12 Sanierung und Umbau Lückenschluss Sandhofer Straße
- 13 Sanierung und Neubau Radweg Obere...
- 14 Sanierung und Umbau Radfahrstreif...
- 15 Umbau Fahrradstraße Casterfeldstra...
- 16 Umbau Fahrradstraße Luisenstraße
- 17 Öffnung Einbahnstraßen in den Qua...
- 18 Sanierung Neckartalradweg
- 19 Neubau Fahrradparkhaus Hauptbah...
- 20 Ausbau Fahrradbügel in den Quadra...



Fokus auf Innenstadt und „weiche“ Maßnahmen.
Es fehlen aber attraktive Wege zum Zentrum und
Verbindungen zwischen den Stadtteilen.
In 10 Jahren keine einzige Hauptroute!
Was lief hier falsch?

„Lückenschluss- Programm an Hauptverkehrsstraßen“ (2011)



- Wird von der Verwaltung als „Radverkehrsnetzkonzept“ bezeichnet (V413/2011)
- Orientiert sich ausschließlich am KfZ-Hauptstraßennetz
- So werden Lücken auch auf Strecken gefüllt, die für ein Radnetz keinen Sinn machen

Projekte der letzten 10 Jahre zumeist ohne wirkliche System- bzw. Netz-Relevanz!
Viele Planungen sind zudem überholt.

Was ist vom „Masterplan Mobilität“ zu erwarten?

Präsentation des Gutachterbüros zu: „Analyse und Ziele“ in der Auftaktveranstaltung (06.05.2021; Internetabruf 10.11.2021)

2. Kernergebnisse Analyse – Radverkehr

- Plan eines Radroutennetzes und Lückenschlussprogramm als Planungsgrundlage vorhanden, mit Aktualisierungsbedarf
- Radverkehr ganzjährig beliebt
- Leichte Zunahme des Radverkehrs an Dauerzählstellen erkennbar
- Bewertung der aktuellen Radversförderung und des –angebotes eher durchschnittlich (Fahrradklimatest des ADFC)
- Defizite im Bereich Baustellen, Falschparkerkontrolle, nach heutigen Richtlinien regelkonforme Anlagen und Querung von Hauptverkehrsstraßen

→ Radverkehr schon wichtiges Thema in der Stadt mit Potential für Mobilitätswende

→ Bessere Infrastruktur als maßgebliche Herausforderung

Stärken und Schwächen im Städtevergleich

positiv

- Öffentliche Fahrräder
- Fahrradmitnahme im ÖV
- Winterdienst auf Radwegen

negativ

- Führung an Baustellen
- Ampelschaltungen für Radfahrer
- Falschparkerkontrolle auf Radwegen

Entwicklung seit 2012

Kurzauswertung des Fahrradklimatests für Mannheim [Quelle: ADFC Fahrradklimatest]

| Jahr | Indexwert |
|------|-----------|
| 2012 | 3,0 |
| 2014 | 3,9 |
| 2016 | 3,9 |
| 2018 | 3,9 |
| 2020 | 3,9 |

Entwicklung DTV (Rad) nach Quartalen 2018 – 2020

[Quelle: Eigene Darstellung aus Daten der Radverkehrsdauerzählstellen]

| Quartal | 2018 | 2019 | 2020 | Veränderung |
|--------------|------|------|------|-------------|
| Jan - März | 1500 | 1500 | 1500 | |
| April - Juni | 1900 | 2100 | 2000 | +6% |
| Juli - Sept | 1900 | 2300 | 2500 | +30% |
| Okt - Dez | 1700 | 1700 | 1800 | +7% |

* Daten von 2018 nicht vergleichbar, da vergleichsweise schwach belegte Zählstellen noch nicht in Betrieb waren

Hinweis auf fehlerhafte Datenauswertung → Grafik wird überarbeitet

Masterplan Mobilität 2035
Auftaktveranstaltung am 06.05.2021
Folie: 11

Die Analyse von IVAS ist unzureichend: Die Befunde treffen nicht den Kern. Nach Widerspruch wurden zwar Fehler in der Datenanalyse eingeräumt (s. Folie), aber die Aussagen im Text wurden bisher noch nicht öffentlich korrigiert. So bleibt der (falsche) Eindruck in der Politik, der Radverkehr hätte zugenommen.

Derzeitiger Stand der Diskussion

(Januar 2022)

- Unter Beteiligung des „AK Rad“ der Grünen wurde ein „[Bündnis Fahrradstadt Mannheim](#)“ zusammen mit 14 Verkehrs- und Umweltinitiativen gegründet
- Grundlage ist das „[Sofortprogramm Radverkehr](#)“, eine Auflistung von 11 zentralen Forderungen an den Mannheimer Gemeinderat ([siehe hierzu gesonderte Folien](#))
- Als Bündnis wurden wir an den „Runden Tisch Radverkehr“ der Stadt gerufen. Dies ist eher der „Katzentisch“, an dem keine Beschlüsse von Relevanz gefasst werden. Reale Mitwirkungs- und Gestaltungsmöglichkeiten sehen wir eher in den [Workshops](#) mit der städtischen [Verkehrsplanung](#) sowie mit dem für den Masterplan Mobilität zuständigen [Gutachter-Büro](#).
- In diesen Workshops haben wir (Bündnis Fahrradstadt) die bisherigen Ergebnisse bei der Entwicklung des [Masterplans scharf kritisiert](#) und durch [eigene Vorschläge](#) ergänzt. Zumindest teilweise wird unsere Kritik von der Stadt auch aufgenommen.
- Eines der Themen in den Workshops betrifft auch den Vorschlag, das Rad-Netz durch einen Tangenten-Ring zu ergänzen: Hierbei spielt der Vorschlag einer [Ost-Tangente \(von Feudenheim über Neuostheim/Neuhermsheim bis Neckarau\)](#) auch eine Rolle. ([siehe hierzu gesonderte Folien](#))