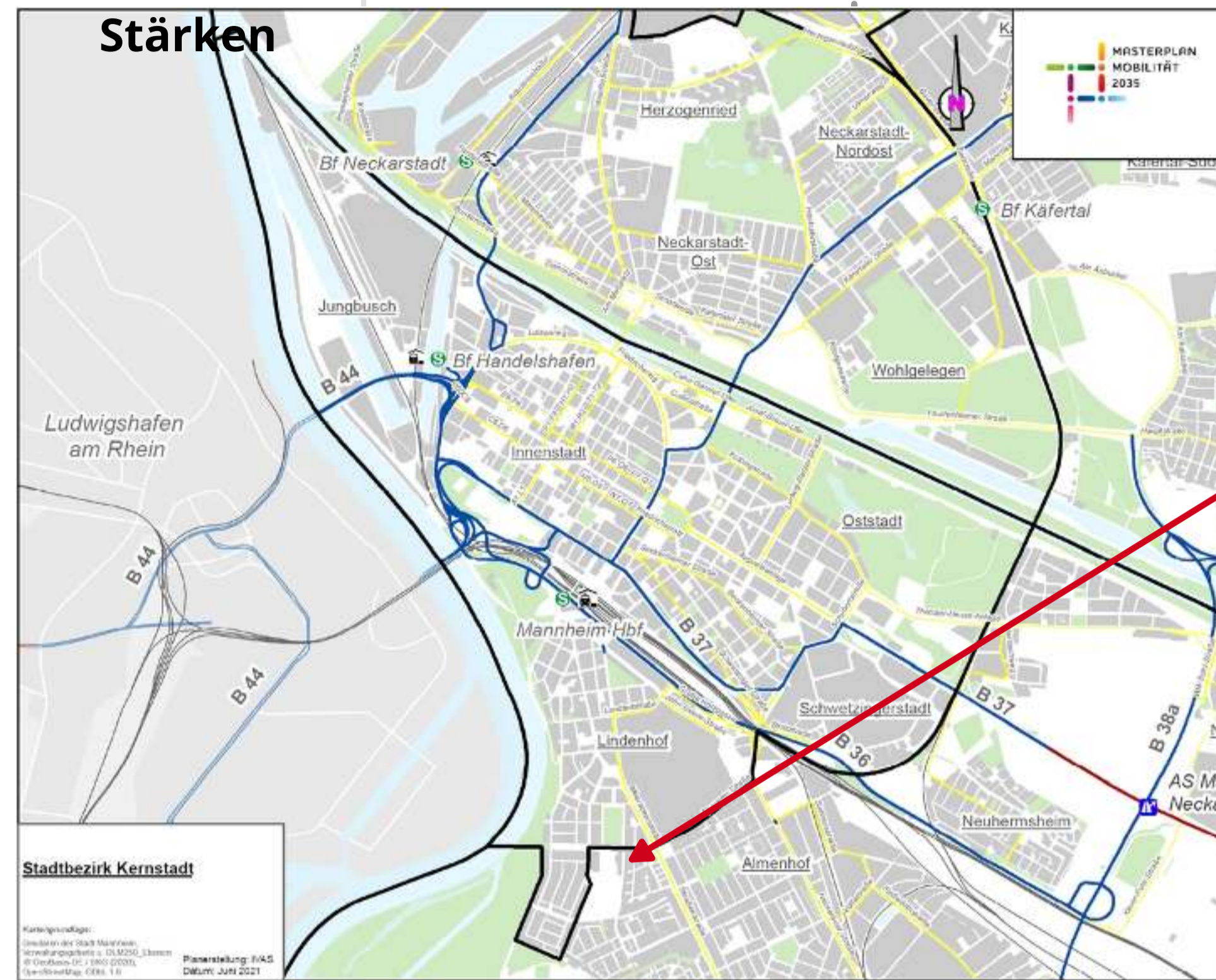


Gruppe 2: Radverkehr

- Radwege Jungbuschstr. ist deutlich besser geworden
- Radwegebeschilderung durchgängig gut
- nahezu alle Nebenstr. haben Tempo 30
- Einstieg in den Radschnellweg-Bau
- Bismarkstraße --> Guter Belage und breite Radwege (allerdings schlechte Ampelschaltung für Radverkehrs)
- Die Stadt Mannheim scheint anzufangen zu begreifen, dass eine lebenswerte Stadt eine konsequente Förderung und einen nachhaltigen Ausbau des Fahrradverkehrs benötigt. Jetzt: Umsetzung!



Schwäche/Defizite

- zur wenig sichere Radabstellanlage (z.B. Schwinger Stadt)
- Autos halten oft auf Radwegen
- Sicherheit von Radfahrern am Bsp. Speyerer Str. (geparkt wird links, auf dem Radweg)
- Sehr kleine Verkehrsinseln
- Radwege oft viel zu eng
- Durch Sperrung der Fressgasse ist die Erbprinzenstraße (fast) nicht mehr mit dem Rad befahrbar, da zu eng
- Kreuzungen sind oft schlecht gestaltet, sodass der Radweg oft im toten Winkel der motorisierten Verkehrs liegt
- Abstand 1,5 m zu Radfahrern beim Überholen wird nicht eingehalten (z.B. Q1) - zu wenig ordnungspol. Maßnahmen
- Fahrrad-Abstellanlagen z.B. an Schulen, Krankenhäusern, Behördengebäuden sind selten quantitativ oder qualitativ ausreichend (z.B. Wetterschutz); sollte für Angestellte und Besucher attraktiv sein
- Radwege sind nicht intuitiv erschlossen - verhindert vor allem das Umsteigen aufs Rad
- Bismarkstr. ist kaum in der grünen Phase zu schaffen -> Ampelschaltung an Radfahrende anpassen
- zu wenige "richtige" Radstraße (keine MIV nur Rad und Fuß)
- zu wenig Modalfiltern für Trennung der Verkehre und Reduktion der Geschwindigkeit
- Fußgängerampel (z.B. Schubertstr.) ist nicht auf Radfahrer ausgelegt.
- Ampelschaltung oft für Autos, aber als Radfahrer keine grüne Welle möglich
- generell: Bevorzugung MIV und nicht Rad: Bsp. Augustastr.
- Grundsätzliches Problem: Plötzlich endende Radwege, weil entweder baulich schon überhaupt gar kein Weg da ist oder er durch eine Baustelle einfach abrupt endet - voll Zustimmung insbesondere bei Baustellen
- es fehlt ein Radwegekonzept von Stadtbezirk zu Stadtbezirk - nicht nur zur Innenstadt
- Belag der Radwege oft schlecht und Zustand der Wohnstr. für Radfahrer zu schlecht
- Rad hat wenig Anteil am Modal split (schöne wäre 35% bis 2030)
- bisher keine Radzonen
- zu wenige (keine??) Kontrollen von Radwegeparkern...

Ideen/ Maßnahmen

Radwege	Sicherheit und Radanlagen	
Umsetzung des Superblock-Konzeptes (Barcelona) in den Quadraten	generelle Öffnung aller Einbahnstraßen	Trennung von Radspuren mit "Frankfurter-Hut"
Fuß- und Fahrrad-Patrouillen von Polizei und KOD, um unmittelbar auf Falschparker und andere Gefährdungen reagieren zu können.	Fahrradstraßen mit starker Reduzierung des Kfz-Verkehr	Trennen von Fahrradstraßen und Kfz-Str. - z.B. Quadraten
Durchgreifende Sanktionierung von Rad- und Gehwegparken	mehr Fahrradstraßen	Generell getrennte Signalsierung von Radfahrern und Fußgängern bei Wege im Seitenbereich
Diensträder für Polizeistreifen & Vorgabe einer Quote an geradelten Einsätzen	primäre Fahrradachsen Nord/Süd & Ost/West	Getrennte Fuß- und Radwege
Sperrung Fressgasse bereits ab Einfahrt	Fahrradspur an jeder Hauptverkehrsachse (überall, wo 3 Spuren für MIV existieren)	Mehr Kennzeichnung der Kreuzungsbereiche
Unterbinden des Durchgangsverkehrs in den Quadraten,	Wichtigkeit von Tangential Verbindungen	Baulich getrennte Radwege (z.B. Augustaanlage auf 1 MIV-Fahrsphur reduzieren. Lastenräder nehmen zu, breitere Radwege
Tempo 30 auf der Augustaanlage	Innenstadt-Umgehungs-Fahrradwege/straßen, um ein Verbindungsnetz der Stadtteile zu schaffen	Temporeduzierung Seckenheimer Str. führt zu weniger Konflikten
Quadrate nur für Anwohner MIV freigeben	Dedizierte Fahrradstraßen in den Quadraten (2x Ost-West-Achse, 2x Nord-Süd-Achse) mit bevorzugten Ampelschaltungen zur Querung Ring/Bismarkstraße	Idee: bessere Kennzeichnung von Kreuzungen für Radfahrer z.B. wie bei Fahrradstraße
Ausgewiesene Haltebuchten/plätze für Lieferfahrzeuge (durch Aufgabe eines Doppelparkplatzes), so dass Fahrradwege nicht von Lieferfahrzeugen blockiert werden		generelle Forderung: baulich getrennte Radwege und entsprechende Ampelschaltungen
		Idee: Frankfurter Hut (protected bikeline/ Schutzstreifen) als Lösung
		Fahrradstraßen schützen: Vorfahrtsregeln zu Gunsten der Radfahrenden
		Ampelführung für Radfahrende verbessern
		Ampeln geben Radfahrern Vorfahrt/frühere Fahrt (-> Radfahrer können aus totem Winkel der Autos raus)
		Radwege noch mehr kennzeichnen, damit sie von Autofahrern und Fußgängern besser wahrgenommen werden
		Radverkehr erhält Vorfahrt: roter Standstreifen für Radfahrende an allen Ampeln (durchgehend)
		Dedizierte Fahrradampeln an allen Kreuzungen mit 1 Sekunden Früherschaltung (analog Fußgängerampeln vielerorts)
		Fahrradwegemarkierung auf mehreren Ebenen: 1) Überregionale Fahrradwege/Fahrradfernstraßen 2) Regionale Fahrradwege / übergeordnete städtische Fahrradachsen (inkl. Stadtteilverbindungsnetz) 3) Generelle Richtungsschilder (wie Status Quo) 1+2 bieten Beschilderung von übergeordneten fahrradfreundlichen Wegen mit Vorrangschaltung, die sich für längere Wege eignen
		Es muss ein Umdenken in der Verkehrspolitik stattfinden. Jahrzehntlang lag der Fokus der Verkehrspolitik und damit der Gestaltung des Straßenbildes beim Auto. Es kann folglich aktuell kein "gleichberechtigtes Miteinander" aller Verkehrsteilnehmer geben, da die Startbedingungen höchst unterschiedlich sind. Der PKW- Verkehr muss in der Priorität daher in allen Planungen deutlich hinter allen anderen Verkehrsteilnehmern stehen.
		mehr sichere Radabstellanlagen (sicher, überdacht)
		Wettergeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten and Orten mit langer Abstelldauer für Pendler (Arbeitsort, Bahnhöfen, Schlüssel-ÖPNV-Stationen)
		Awareness-Kampagne bzgl. Dooring-Gefahr
		Informationskampagne Fahrradstraße seitens der Stadt Mannheim
		Quartiersgaragen um Straßenparken zu reduzieren (siehe Toulon)
		mehr Plätze für Räder im ÖPNV wäre super (insbesondere am Wochenenden ud zu Stoßzeiten)

Vorstellungen / Bilder 2035

- wie Amsterdam
- Saubere, breite, sichere, schnelle Radwege
- leiser
- grüner
- deutliche Reduzierung des MIV
- bessere Luft durch weniger Abgas
- City Maut
- ein Ort zum aufhalten, nicht nur zum durchfahren
- weniger Raum für den ruhenden Verkehr
- weniger Parkplätze dann ist mehr Platz
- Sperrung der Quadrate für alle außer Anwohner
- MIV nur im Schrittempo als Standard in Quadraten; Ausnahme Tempo 30 auf Durchgangs-/Zugangsachsen (Barcelona El Prat Modell)
- sicherer für Fußgänger und Radfahrende
- Nicht mehr 80% MIV - inkl. stehende Fahrzeuge, sondern mehr Platz für andere Nutzungen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Freiräumen durch Reduzierung des Flächenverbrauchs des MIV
- höhere Sicherheit für Fuß- und Radverkehr
- sicherer Verkehr durch bessere Radwege und weniger Autos
- Die Schwetznierstadt ist eine Spielstraße; Autos nur noch für Anwohner & im Schrittempo
- Parking Day als permanente Lösung
- sozialere Mobilität - die weniger ausgrenzt und die Innenstadt lebenswerter macht
- Schnelle Verbindungen zwischen den Stadtteilen und durch die Stadt
- Ziel: Erhöhung des Radanteils auf 40% - nicht zu Lasten ÖPNV/Fußverkehr
- öffentlicher Raum für Menschen nicht für Blech :)
- Innenstadt Autofrei
- Ein schlüssiges Radverkehrskonzept für das gesamte Stadtgebiet (einschl. Anbindung an das Umland und das Radfernwegennetz), keine Ansammlung unterschiedlicher Versatzstücke, die kein sinnvolles Ganzes bieten

Fragen/ Hinweise

- Warum wird eine Radweg mit "ungenügender Breit" vergleichsweise neu errichtet, der aus heutiger Sicht viel zu schmal ist - Glücksteinallee
- Lt. Bundesgesetz ist Tempo 50 die Regel, Ausnahmen müssen immer begründet werden - aktuell wird ein Antrag aus Tempo 30 geprüft
- genereller Hinweis: Rücksicht nehmen - gleichberechtigt miteinander - das geht nur mit dem Fokus auf Rad- und Fußverkehr
- Diskussion zu Radstraßen: sie erhöhen nicht das Sicherheitsgefühl der Radfahrer- Rechte/Pflichten (Fahrradstr.) sind meist nicht bekannt.

Michael Glathnar 6/24/21 8:16 PM  
Sicherheit auf Fahrradstr. ist höher - aber es fehlt die Info für alle dazu, - Idee Kampagne