

## **10+10-Punkte-Programm Radverkehr Wiesloch**

### **Einleitung**

Die Stadt Wiesloch hat das Radverkehrskonzept mit dem Ziel erstellt, das Radfahren im Stadtgebiet zu fördern und damit attraktiver zu machen. Die Verlagerung des Verkehrs auf die CO<sup>2</sup>-neutrale Fahrradmobilität soll zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen.

Eine erwünschte Zunahme des Radverkehrs verlangt gleichzeitig einerseits gegenseitige Rücksichtnahme und Achtung aller Verkehrsteilnehmer, andererseits auch geeignete Maßnahmen in Infrastruktur und Verkehrsorganisation, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

### **Zielsetzungen:**

#### **1. Gegenseitige Rücksichtnahme**

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

#### **2. Fahrradstadt Wiesloch**

Wiesloch möchte sich gemäß der Landes-Kriterien zur fahrradfreundlichen Stadt entwickeln. Ziel ist, bis zum Jahr 2032 die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“ zu bekommen. Die Kriterien hierzu sind durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg definiert (<https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/landesauszeichnung/fahrradfreundliche-kommune/>).

#### **3. Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität stärken**

Wiesloch erhält ein flächendeckendes Radverkehrsnetz. Durch die Klassifizierung in Routen für unterschiedliche Fahrradnutzungen werden die Bedarfe der Radfahrenden an Ausbaustandards abgebildet und ein dichtes Netz geschaffen.

#### **4. Umweltverbund stärken**

Die Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr sind dem Kfz-Verkehr gleichgestellt. Die innerstädtischen Straßen sind für Radfahrende gleichberechtigt nutzbar. Der Rad- und Fußverkehr wird auf den Pendler Routen getrennt, soweit es möglich ist und die Flächen vorhanden sind.

Bei Sanierungs- und Baumaßnahmen wird der Rad- und Fußverkehr, wo situativ möglich, angemessen berücksichtigt.

Kfz-Verkehrsflächen können verstärkt zugunsten des Rad- und Fußverkehrs umgewidmet werden.

#### **5. Multi- und Intermodalität fördern**

Um den Besuchern und Bewohnern Wieslochs die Verkehrsmittelwahl gemäß der Bedarfe zu ermöglichen, auch Alternativen zum eigenen Kfz zu schaffen, sollen die einzelnen Verkehrsarten besser miteinander verknüpft werden. Dies geschieht bevorzugt an

Mobilitätsknoten unter Einbindung des Radverkehrsnetzes. An diesen Mobilitätsknoten werden beispielsweise sichere Radabstellanlagen geschaffen.

#### 6. Verkehrssicherheit erhöhen

Die Verkehrssicherheit soll verbessert werden. Dabei sind Unfallschwerpunkte mit Beteiligung von Radfahrenden oder Fußgängern besonders zu prüfen und zu entschärfen. Trotz steigender Nahmobilität mit Fahrrädern sollen die Unfallzahlen mit Radfahrenden und zu Fuß gehenden gegenüber dem Jahr 2020 durch geeignete Maßnahmen deutlich bis zum Jahr 2030 reduziert werden. Auf dem Weg dorthin soll im Turnus von 3 Jahren eine Evaluation stattfinden, in welcher Unfallschwerpunkte und Unfallarten ausgewertet werden.

#### 7. Radverkehrsnetz sichtbar und erlebbar machen

Das Wieslocher Radverkehrsnetz, insbesondere das Pendlernetz, soll durch einheitliche Wegweisung klar sichtbar werden. Vergleichbare verkehrliche Situationen sollen einheitlich gelöst werden, um ein intuitives Nutzerverhalten zu erreichen.

#### 8. Verpflichtende Radverkehrsverträglichkeitsprüfung

Verkehrsinfrastrukturplanungen und -maßnahmen sollen auf deren Relevanz für den Radverkehr geprüft werden. Wo möglich, ist dem Radverkehr zur Förderung dieses Verkehrsmittels Rechnung zu tragen.

#### 9. Wirksamkeitskontrolle

Durch eine regelmäßige Evaluation werden die Wirksamkeit des Radverkehrskonzeptes sowie der Maßnahmen überprüft und bewertet. Das Radverkehrskonzept soll fortgeschrieben werden, wenn dies aufgrund geänderter Rahmenbedingungen erforderlich ist.

#### 10. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wird über Verbesserungen und Maßnahmen für den Radverkehr informiert. Diese Verstetigung der Publikation bestehender und neuer Angebote für Radfahrende soll die Radnutzung verstärken. Für die Anregungen und Rückfragen der Bürgerinnen und Bürger steht die Mailadresse [radverkehr@wiesloch](mailto:radverkehr@wiesloch) zur Verfügung. Über diesen Weg kann auch der Radverkehrsbeauftragte kontaktiert werden.

### **Empfehlungen für konkretes Handeln**

#### 1. Zusammenschluss von wichtigen Akteuren

Wiesloch ist Mitglied bei der AGFK-BW, bringt sich dort aktiv ein und nutzt die Angebote dieser Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg.

Die Stadt Wiesloch arbeitet aktiv an der Abstimmung mit benachbarten Gemeinden und den überregionalen Planungsakteuren zur Erreichung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes. In einem neu zu bildenden Arbeitskreis Nahmobilität werden Akteure aus Verwaltung und Verbänden verkehrliche Themen besprechen und abstimmen.



2. Allgemeiner Straßenbau: Mischverkehr mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h  
Wiesloch ist Mitglied der Initiative der Städte für mehr kommunale Handlungsfreiheit bei der Anordnung innerörtlicher Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr.

Durch Ausweisung von mehr Tempo 30-Zonen - sofern die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen - kann der Radverkehr sicherer auf der Fahrbahn geführt werden. Mittels Piktogrammen auf der Fahrbahn sollen andere Verkehrsteilnehmer auf die Mitnutzung der Fahrbahn durch Fahrradfahrende aufmerksam gemacht und die Gleichberechtigung des Radverkehrs verdeutlicht werden.

3. Qualitätsstandards Hauptverkehrsstraße und Gemeindestraßen

Die Verkehrssicherheit auf Hauptverkehrsstraßen soll unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenverfügbarkeiten durch das Anlegen von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen verbessert werden. Wechsel der Führungsformen des Radverkehrs sollen auf ein notwendiges Maß beschränkt werden. Im klassifizierten Straßennetz, bei dem das Land bzw. der Landkreis Baulastträger ist, wird die Stadt Wiesloch darauf hinwirken, dass das Land die Radinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet vorantreibt und verbessert.

Wo aus verkehrlichen oder räumlichen Gründen das Anlegen von Schutzräumen für Radfahrende nicht möglich ist, soll ein verträgliches und sicheres Mitfließen im Mischverkehr gegebenenfalls durch Reduzierung der Geschwindigkeit ermöglicht werden.

4. Qualitätsstandards Knotenpunkte

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Knotenpunkte berücksichtigt. Wo notwendig werden angemessene Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet.

An Einmündungen soll im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine Bevorrechtigung des durchgehenden Radverkehrs geprüft werden. Hierzu ist die Straßenverkehrsbehörde einzuschalten.

An Kreisverkehren soll der Radverkehr innerorts auf der Fahrbahn geführt werden – eine Einleitung von bestehenden Radwegen soll für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar und sicher gestaltet werden.

5. Fahrradstraße als Qualitätsstandard

Die Ausweisung von Fahrradstraßen soll im Rahmen von Evaluationen geprüft werden. Dabei muss die Erschließungswirkung der bestehenden Straßen berücksichtigt werden. Eine Umwidmung bestehender Erschließungsstraßen zu Fahrradstraßen muss auf ihre Sinnhaftigkeit und verkehrliche Machbarkeit geprüft werden.

6. Radverkehrswegweisung

Mindestens die Pendlerrouen sind mittels eindeutiger Wegweisungen auszuschildern. In künftigen Stadtplänen sind die Pendlerrouen einzutragen. Eine separate Radfahrkarte mit detaillierteren Informationen zum Radverkehrsnetz soll erstellt werden. Beide Karten sind digital und in Papierform zur Verfügung zu stellen. Notwendige Umleitungen im Fall von Baumaßnahmen sollen ausgewiesen werden.

7. Fahrradabstellanlagen

An Punkten der Multi- und Intermodalität, sowie an wichtigen öffentlichen Zielen sind Radabstellanlagen zu schaffen oder entsprechend der Nachfrage auszubauen. Entsprechende Richtlinien sind zu berücksichtigen.

Eine Anwendung der Fahrradstellplatzverpflichtung nach der Landesbauordnung wird bei Baugenehmigungsverfahren sichergestellt. Die Radabstellanlagen sind leicht auffindbar, gut zugänglich herzustellen.

An Einkaufsmärkten sind Fahrradabstellmöglichkeiten ausdrücklich erwünscht.

#### 8. Förderung von Elektromobilität

Die Nutzung von hochwertigen Fahrrädern mit E-Motor soll durch sichere Abstellanlagen an zentralen Orten gefördert werden.

#### 9. Förderung von Bike-Sharing

Bike-Sharing-Angebote sollen geschaffen werden. An Mobilitätsknotenpunkten sollen für Mobilitätsstationen mit Bike-Sharing-Angebot auch die Umnutzung PKW-Stellplätzen geprüft werden.

#### 10. Unterhaltung

Die ausgewiesenen Radverkehrsrouten werden mit besonderem Augenmerk bezüglich Fahrbahnbeschaffenheit, Laubfall, Winterdienst behandelt. Die benötigten Mittel sind im Haushalt dauerhaft einzustellen.

Bei Baustellen, ist die Rad- und Fußverkehrsumleitung zu berücksichtigen. Dabei sollen die notwendigen Umleitungen mit möglichst wenig Widerständen für die Nutzenden ausgewiesen werden.