

9 Ziele wie Ludwigshafen zur fahrradfreundlichen Stadt der Region werden soll.

Kein Zweifel, in Ludwigshafen liegt so manches im Argen. Jahrzehntlang wurde hier die autogerechte Stadt verkündet, die Botschaft wurde bereitwillig aufgenommen und fortan in Beton gegossen. Und die übrigen Verkehrsteilnehmer (Straßenbahnen, Busse, Fahrräder und Fußgänger) wurden kaum wahrgenommen und fristen heute ein kümmerliches Schattendasein.

Doch das heißt ja nicht, dass das so bleiben muss. Im Zuge des groß angekündigten Umbaus der Innenstadt bieten sich auch jede Menge Chancen, dass sich das zum Besseren wenden kann. Denn wenn aufgrund der maroden Hochstraße Nord in absehbarer Zukunft ein Verkehrskollaps heraufbeschworen wird, dann wird ein Teil der Verkehrsteilnehmer auf die anderen Verkehrsmittel umsteigen müssen, es sei denn, es macht Spaß, stundenlang im Stau zu sitzen.

Diese anderen Verkehrsmittel sind dann (zumindest eine Zeit lang) nicht nur unausweichlich, sondern dann auch umweltfreundlicher, schneller und billiger als das private Auto. Folglich sollte bei einer Planung, die die nächsten Jahrzehnte betrifft, eine besondere Aufmerksamkeit auf die anderen Verkehrsteilnehmer gelegt werden.

Ein großer Teil der Chancen für eine neue Verkehrsinfrastruktur beruht auf dem Fahrrad. Individuell, günstig, emissionsfrei und durch die technischen Entwicklungen der letzten Jahre auch schnell und ohne große Anstrengungen nutzbar, hat der Fahrradverkehr hier große Potentiale, sich zu entwickeln.

Auf den folgenden Seiten findet sich eine Reihe von Ideen, die den Fahrradverkehr in Ludwigshafen zu einer höheren Akzeptanz verhelfen soll. Damit unsere Stadt nicht (wie z.B. beim ÖPNV) wieder hinterherhinkt, sondern hier in der Region eine Vorbildfunktion erhält, an der sich die anderen Städte orientieren.

Die folgenden 9 Ziele verstehen sich als Diskussionsgrundlage, die helfen soll, den Fahrradverkehr in unserer Stadt wieder attraktiver zu machen.

Das nutzt nicht zuletzt auch den unverbesserlichen Autofahrern in der Stadt: Denn jedes Fahrrad, das sich auf den Straßen bewegt, ist ein Auto weniger das neben einem im Stau steht und dann nachher den Parkplatz wegnimmt

Denn eine andere Verkehrswelt ist auch in Ludwigshafen machbar. Dafür muss man so etwas aber auch wollen.



Ziel 1: Sichere Fahrradstraßen in allen Stadtteilen - auch für Kinder

Fahrradstraßen werden in Nebenstraßen ausgewiesen und bilden das Rückgrat des künftigen Ludwigshafener Fahrradnetzes. Die mindestens fünf Meter breiten Fahrradstraßen machen das Radfahren insbesondere für diejenigen attraktiv, die sich auf Hauptstraßen neben dem tosenden Autoverkehr unwohl fühlen.

Fahrradstraße bedeutet nicht, dass Autos verboten werden; Anlieger dürfen die Straße weiterhin mit ihrem Auto nutzen. Mit der Einrichtung von Lieferzonen an geeigneten Stellen wird auch der Warenverkehr nicht ausgesperrt, sondern erhält den nötigen Platz, um Einzelhandel und Privathaushalte zu beliefern.

Der Radverkehr wird allerdings Vorrang haben. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren, die Fahrradstraße soll möglichst Vorfahrt vor kreuzenden Straßen erhalten, und es sollen Maßnahmen ergriffen werden, die den Verkehr verlangsamen und verhindern, dass Fahrradstraßen als Schleichwege von quartierfremden Autofahrern genutzt werden.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen wird an vielen Stellen ohne größeren Aufwand oder bauliche Veränderungen möglich sein. Hierfür bedarf es im Wesentlichen einiger Schilder und Markierungen. Das ist schnell gemacht und kostengünstig. Und natürlich braucht es den Willen, so etwas durchzusetzen.

Es gibt auch in Ludwigshafen bereits einige (wenige) Fahrradstraßen, die es teilweise zu verbessern und vor allem in ein zusammenhängendes Netz zu integrieren gilt. Vorrangig geht es darum, ein Netz aufzubauen und gute, sichere, abgasarme Strecken quer durch die Stadt und besonders in der Nähe von Schulen zu schaffen.

Bis 2025 soll erreicht werden, dass in jedem Stadtteil mindestens eine durchgängige Fahrradstraße in Nord/Süd- und Ost/West Richtung geschaffen wird, um neue Verbindungen jenseits des Autoverkehrs zu schaffen.

Die Fahrradstraßen sind so umzusetzen, dass insbesondere Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, wie Schulen und Sportplätze, sicher und komfortabel erreichbar sind.

Auf den Hauptstraßen reduziert sich so auch das Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern: Viele Radfahrerinnen und Radfahrer werden die für sie attraktivere Strecke auf den Nebenstraßen nutzen und so den Dichtestress auf den Hauptverkehrsrouten reduzieren.

Mit den Fahrradstraßen soll auch für weniger routinierte Radfahrer, Senioren und Kinder die Möglichkeit geschaffen werden, sich flexibel und sicher vor Personen- und Lastkraftwagen und fast frei von Lärm- und Schadstoff-Emissionen fortbewegen zu können.

Auf den autoverkehrsberuhigten neuen Fahrradstraßen-Routen können Eltern ihre Schulkinder allein losziehen lassen. Die Elterntaxi-Staus vor Berliner Schulen werden so passé sein.

Berufspendler können über Fahrradstraßen zügig und stressfrei von A nach B kommen und auch der an Beliebtheit zunehmende Fahrrad-Tourismus profitiert, wenn Ausflugsziele und Sehenswürdigkeiten entspannt und jenseits der Hauptstraßen erkundet werden können.

Weniger motorisierter Durchgangsverkehr lässt die Lebens- und Wohnqualität besonders im Umfeld von Fahrradstraßen steigen. Entgegen des hartnäckigen Gerüchts, dass eine Verkehrsberuhigung zu Umsatzeinbußen der lokalen Wirtschaft führt, ist gerade das Gegenteil der Fall: In Studien belegt ist zum Beispiel, dass Fahrradfahrende insgesamt mehr, weil häufiger einkaufen. Und wer in der Freizeit mit dem Rad unterwegs ist, hält eher mal vor einem Schaufenster als ein Autofahrer.

Gerade auch die Gastronomie profitiert, wenn die Umgebung nicht von Verkehrslärm geprägt, die Luft frischer ist und sich insgesamt mehr Leben auf der Straße abspielt. In Umfragen und mit Blick auf die Situation in führenden Fahrradstädten wie Kopenhagen und Amsterdam zeigt sich, dass viele Stadtbewohner gerne häufiger das Auto stehen lassen und auf das Fahrrad steigen würden. Die schlechte und unsichere Infrastruktur hindert sie aber noch daran.

Unser Fahrradstraßennetz ändert diesen Zustand und wird so dazu führen, dass mehr Menschen in Ludwigshafen häufiger auf das Fahrrad steigen und so dazu beitragen, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der ganzen Stadt zu erhöhen und einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten.



Ziel 2: Zwei Meter breite Radverkehrsanlagen an jeder Hauptstraße

Auch die Hauptstraßen müssen für Radler und Radlerinnen sicher und komfortabel befahrbar sein. An den Hauptverkehrsstraßen sind bei jeder Umbaumaßnahme gut befahrbare Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen einzurichten. Fußgänger sollen dabei nicht eingeschränkt werden.

Neue Radwege müssen asphaltiert sein oder einen gleichwertigen, rutschfesten Belag haben. Sie müssen breit genug sein, dass ein schnellerer Radler einen langsameren problemlos überholen kann. Der Puffer zu parkenden Kfz beträgt einen Meter, damit keine Gefahren durch unachtsam geöffnete Autotüren entstehen.

Die Kreuzungen und Einmündung müssen so gestaltet sein, dass sie für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlich und sicher sind. Ebenso muss es eine deutlich erkennbare Abgrenzung zu den Gehwegen geben. Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern gehören dann (hoffentlich) der Vergangenheit an.

Busspuren, auf denen auch Taxis und Fahrräder fahren dürfen, sind nur eine temporäre Notlösung. Radler möchten keine schweren Busse im Nacken haben, und Busfahrer müssen ihre Fahrpläne einhalten. Deshalb fordern wir, Rad- und Busspuren zu trennen und beiden Verkehrsarten einen eigenen Bereich einzuräumen.

Wo diese Anforderungen aufgrund beengter Verhältnisse im Bestand nicht zu realisieren sind, muss eine dortige Abweichung begründet werden.

Denn die Fahrrad-Infrastruktur, die wir jetzt anlegen, bleibt wahrscheinlich für Jahre bestehen . vielleicht für Jahrzehnte . , auch Minimallösungen wie Radspuren. Bevor Planer ans Werk gehen, sollten sie sich zwei Fragen stellen: Würde ich hier mein 10-jähriges Kind Rad fahren lassen? Und: Kann meine 80-jährige Großmutter hier angstfrei radeln? Nur wenn beide Fragen mit einem klaren Ja beantwortet werden können, ist die Radverkehrsanlage tauglich für die Zukunft in einer lebenswerteren Stadt.



Ziel 3: Gefahrenschwerpunkte sicher machen

Innerhalb unserer Städte passieren die meisten Unfälle an Kreuzungen. Unübersichtliche Kreuzungen sind deshalb besonders für Fahrradfahrer und Fußgänger gefährlich. Autofahrer haben es oft nicht leicht, den Überblick über alle Verkehrsteilnehmer zu behalten.

Die Gestaltung von Kreuzungen und anderen Gefahrenschwerpunkten mit klaren Sichtbeziehungen ist daher der Schlüssel zu mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Menschliches Leben ist nicht verhandelbar, jeder verunglückte Verkehrsteilnehmer ist einer zu viel. Die Verantwortlichen müssen endlich die Sicherheitsprobleme an gefährlichen Knotenpunkten beseitigen.

Ludwigshafen soll deshalb die gefährlichsten Kreuzungen sicher umbauen. Der Handlungsbedarf hierfür soll in einer jährlichen Sonderuntersuchung ermittelt werden. Zudem sollen die Radfahrer in der Stadt alle fünf Jahre nach den aus ihrer Sicht unsichersten Kreuzungen befragt werden.

Dabei sollen vor allem Kreuzungen mit erhöhten Unfallzahlen umgebaut werden . aber auch solche, wo sich Radfahrer unsicher fühlen. Denn es muss nicht erst ein Unfall geschehen, um erkennbare Risiken zu vermeiden. Denn nicht zuletzt werden durch eine als sicher wahrgenommene Infrastruktur viele Menschen aufs Rad umsteigen, die es bislang stehengelassen haben.

Damit aber nicht weiter jahrelang gewartet werden muss, bis eine unsichere Kreuzung entschärft wird, soll nach jedem schweren Unfall mit Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern geprüft werden, ob die Gestaltung der Kreuzung zu den Ursachen gezählt werden muss. Hätte ein besseres Kreuzungsdesign diesen Unfall verhindert, muss rasch gehandelt werden. Das heißt: Innerhalb von sechs Monaten

müssen die Gefahren durch bauliche Maßnahmen oder Änderungen der Verkehrsführung beseitigt werden.

Die Umsetzung im Detail ist natürlich Aufgabe der Verwaltung und Planer. Grundvoraussetzung für eine sichere Kreuzung bleibt jedoch, dass sich alle Verkehrsteilnehmer sehen können. Damit Kreuzungen nicht zugeparkt werden, kann der Kreuzungsbereich zum Beispiel durch eine vorgezogene Bordsteinkante freigehalten werden. Eventuell sind auch Poller notwendig.

Der so geschaffene Bereich bietet Platz für Fußgänger oder auch für Fahrradbügel. Außerdem reduziert eine solche Gehwegvorstreckung die Abbiegegeschwindigkeit der Autos und Lastwagen und ermöglicht den Fahrern einen besseren Blickwinkel auf Radfahrer und Fußgänger.



Ziel 4: Transparente, schnelle und effektive Mängelbeseitigung

Radfahrer werden oft durch vermeintliche Kleinigkeiten am sicheren und komfortablen Vorankommen gehindert. Dazu zählen Wurzelschäden oder unzureichend abgesenkte Bordsteine. Richtig gefährlich kann es werden, wenn Radweg-Markierungen an Kreuzungen und Einmündungen kaum noch zu erkennen sind.

Viele dieser Schäden sind den Behörden bekannt. Auch in Ludwigshafen wurde bereits unzählige Male auf die gravierenden Mängel hingewiesen. Doch es passiert zu wenig, es dauert viel zu lange. Und wenn dann doch mal ein Reparaturteam ausrückt, werden die Schäden meist nur notdürftig geflickt, anstatt sie fachmännisch und dauerhaft zu beheben.

Aber auch Ampelschaltungen, die sich nicht an einem zügigen Radfahrtempo orientieren, behindern häufig ein störungsfreies Vorankommen. Jede RadfahrerIn und jeder Radfahrer kennt den Frust, wenn die mit Muskelkraft erreichte Geschwindigkeit ständig an Ampeln abgebremst werden muss. Alle paar Meter anhalten zu müssen, kostet Zeit und Kraft.

An manchen Stellen dauert es Minuten, nur eine Kreuzung zu überqueren oder eine Strecke von nur wenigen Hundert Meter Länge zurückzulegen. In Ludwigshafen gibt es noch keinen Straßenabschnitt, der an den Radverkehr angepasst ist. Bisher wird bei Ampelschaltungen ein zügiges Vorankommen von Radfahrern nicht berücksichtigt.

Derartige Mängel sind künftig schnell und nachhaltig zu beseitigen. Dazu wird eine Liste mit bestehenden Mängeln erstellt und kontinuierlich aktualisiert. Schäden werden innerhalb von sechs Monaten behoben. Für Altfälle gibt es eine Übergangsfrist bis Ende 2022. Die Kommunikation über Online-Kanäle macht die Arbeit der sonst unsichtbaren Helfer und den Stand der Arbeiten für die Öffentlichkeit transparent.

Zusätzlich sollte die Stadt Ludwigshafen zu einer effizienten Mängelbeseitigung verpflichtet werden. Die zuständige Abteilung der Stadtverwaltung soll eine Liste mit allen bekannten Mängeln erstellen und im Internet veröffentlichen. Jeder Mangel soll zeitnah und nachhaltig beseitigt werden, möglichst innerhalb von sechs Monaten. Bürger können neue Schäden über ein geeignetes, zentrales Onlineportal melden.

Keine Ausrede ist es übrigens, wenn ein Radweg nicht den heutigen Standards entspricht, zum Beispiel, weil er zu schmal ist. Auch kein Grund nichts zu tun, ist es, wenn ein Radweg nicht Benutzungspflichtig ist, wenn er also kein blaues Schild mit weißem Fahrrad-Symbol trägt. Wenn ein solcher Radweg vorhanden ist, weichen nach Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen nur vier Prozent der Radfahrenden auf die Fahrbahn aus . selbst wenn die in deutlich besserem Zustand ist. Dem sNahkampf%mit Autos, Lieferwagen und Lkw wollen sich nur wenige Radler stellen Unter den Senioren sind es weniger als ein Prozent, die auf der Straße radeln.

Also dürfen auch Radwege ohne Benutzungspflicht nicht dem Verfall überlassen werden! Sogar solche, die unzureichend sind, müssen instand gehalten werden, bis ein besserer Radweg oder Radstreifen eingerichtet worden ist.

Und ausreichend Möglichkeiten zur Verbesserung gibt es überall. Über Haltegriffe für Radfahrer an Verkehrsampeln freuen sich viele Leute, die mit dem Rad unterwegs sind.

Denn das Mobilitätsbedürfnis der Menschen nimmt weiter zu und damit auch der Anspruch an die Gestaltung des öffentlichen Raums. Diesen Raum wollen Menschen einerseits als Weg an ihr Ziel nutzen. Andererseits soll er auch als Ort zum Verweilen, Flanieren und Spielen . kurz: zum Leben . dienen.



Ziel 5: Ausreichend Fahrradparkplätze an ÖPNV-Haltestellen und Straßen

Sichere Abstellanlagen fürs Fahrrad in der Nähe wichtiger Ziele laden Menschen zum Radfahren ein. Wer sein Fahrrad überall sicher abgestellt weiß, nutzt außerdem eher ein besseres und verkehrssicheres Fahrrad. Sinnvoll platzierte Abstellanlagen heißen die Radfahrenden willkommen und sind im Stadtbild eine Einladung und Erinnerung, flexibel und ohne

Parkplatzsuche mit dem Rad unterwegs zu sein.

Aber überall in der Stadt mangelt es noch an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Aus Mangel an Abstellanlagen parken viele Radler an nicht dafür vorgesehenen Stellen. Dadurch werden zum Teil Fußgänger eingeschränkt, es bietet sich manchmal ein chaotisches Bild, und die Räder sind meist nicht sicher angeschlossen.

Platzmangel kann für diesen Zustand nicht der Grund sein, sondern eher die aktuelle Verteilung der Flächen für die jeweiligen Verkehrsarten: Allein fürs Parken stehen dem Pkw-Verkehr in Ludwigshafen deutlich mehr Raum zur Verfügung als die

gesamte Infrastruktur für Radfahrende. Dabei könnten auf einem Pkw-Parkplatz mindestens acht Menschen bequem ihr Rad abstellen. Der enorme Verbrauch öffentlicher Flächen durch Autos, die mehr als 23 Stunden am Tag nur stehen, nimmt anderen Nutzungsarten den Platz und senkt dabei die Aufenthaltsqualität der Straßen.

Wer wohnt oder hält sich schon gern inmitten eines riesigen Autoparkplatzes auf, wie es in vielen Ludwigshafener Straßen Realität ist? Tür auf, Tür zu, Motor starten, Vorwärtsgang, Rückwärtsgang, einparken, ausparken und hupen sind die Geräusche, die Passanten und Käufer, Geschäftstreibende und Anwohner täglich erleben.

Schafft man allerdings Orte, an denen Menschen auch spontan anhalten und ihr Rad sicher abstellen können, ohne andere zu behindern, ein Schwätzchen auf dem Gehweg halten können, eine Tasse Kaffee genießen oder kurz zum Bäcker oder Blumenhändler huschen können, dann schafft man wirtschaftlich dynamische und soziale Orte, die unsere Lebensqualität und die Attraktivität unserer Stadt bestimmen.

In der Stadtplanung nennt man das ~~das~~ Leben zwischen den Häusern%~~Was~~ dort passiert, bezeichnet man oft als den ~~sozialen Kitt~~%also das, was eine Gesellschaft zusammenhält. Auch weil sich in gut gestalteten Straßen Menschen als Menschen begegnen . über soziale und kulturelle Grenzen hinweg.

Komfortable Fahrradstellplätze signalisieren den Bewohnern außerdem, dass die Infrastruktur von Ludwigshafen ihre Bedürfnisse erfüllt. Sie fühlen sich dadurch wohler, identifizieren sich mehr mit ihrer Stadt und tragen damit auch zum guten Leben in der Stadt bei.

Besonders für Pendler, die die ersten oder letzten Kilometer einer Bahnfahrt mit dem Rad zurücklegen wollen, sind sichere Abstellanlagen an den Bahn-Stationen innerhalb und außerhalb der Innenstadt essentiell. Bis 2025 sollen deswegen an allen Bahnhöfen und an zentralen Straßenbahn- und Bushaltestellen neue Abstellmöglichkeiten entstehen.

Dafür sollen Verhandlungen mit den Eigentümern der Grundstücke an den S- und Regionalbahnhöfen aufgenommen werden. An den Bahnhöfen mit dem größten Fahrradverkehrsaufkommen (Hauptbahnhof und Lu-Mitte) sollen Fahrradparkhäuser inklusive Werkstatt eingerichtet werden. Sind die Verhandlungen nicht erfolgreich, werden geeignete Orte auf stadt- oder landeseigenen Flächen für das Fahrradparken freigehalten und die Abstellanlagen zeitnah umgesetzt.

Zusätzlich sollen flächendeckend weitere Abstellmöglichkeiten in Wohngebieten aufgestellt werden, vor allem an wichtigen Zielorten wie Kitas, Schulen, Freizeit-, Sport- und Kultureinrichtungen.

Um die Gehwege nicht zu blockieren, soll dafür vorrangig der Fahrbahnrand genutzt werden. Fahrradleichen werden regelmäßig entfernt.

Bei privaten und öffentlichen Neubauten ist eine größere Zahl an Fahrradstellplätzen einzuplanen, die auch als Ersatz für verpflichtende Kfz-Stellplätze angerechnet werden können.



Ziel 6: Radschnellwege für den Pendelverkehr

Schnell und direkt mit dem Fahrrad durch Ludwigshafen . ob Pendler, Touristen oder andere Radler: Ziele sollen hier mit dem Fahrrad an Staus vorbei, zügig und auf möglichst direktem Weg erreichbar sein. Radschnellwege sollen eine neue, tragende Komponente unseres Radverkehrsnetzes werden.

Um für alle Verkehrsteilnehmer ein zügiges, sicheres Vorwärtskommen zu gewährleisten, gelten besondere Anforderungen an die Streckenführung und den Ausbau dieser Radschnellwege.

So sollen auch hier im Stadtgebiet Radschnellwege entstehen, die aufgeteilt in acht bis zehn Teilstrecken die Außenbezirke mit der Innenstadt verbinden und durch Ringstrecken ergänzt werden. Neben dem bereits anvisierten Radschnellweg von Heidelberg bis Speyer sind auch Verbindungen nach Worms, Neustadt und Bad Dürkheim zu schaffen.

Der Belag soll gut befahrbar und der Weg ausreichend breit (4 Meter oder mehr) sein, um auch ein sicheres Überholen zu ermöglichen. Eine durchgängig autofreie Wegführung und weitgehende Vermeidung von Ampeln und Kreuzungen steigern die Sicherheit und Akzeptanz.

Zu den weiteren Sicherheitsmaßnahmen gehören auch geeignete Beschilderungen und Farbmarkierungen, die den Weg deutlich von anderen Verkehrs- und Wegestrecken abheben.

Auf Radschnellwegen ist dank der baulichen und verkehrssichernden Maßnahmen ein durchgängiges Radeln auch mit höheren Geschwindigkeiten möglich. So können auch längere Wege in der Stadt oder Pendelstrecken aus dem Umland komfortabel und in akzeptabler Zeit zurückgelegt werden.

Etliche Bewohner der Vororte erhalten so die Möglichkeit, mit dem Fahrrad oder E-Bike zur Arbeit zu fahren. Sie können ihr Auto eventuell sogar abschaffen und dadurch viel Geld sparen.



Ziel 7: Fahrradstaffeln und eine Sondereinheit Fahrraddiebstahl

Die beste Infrastruktur ist wertlos, wenn sie nicht benutzbar ist. Zugeparkte Fahrradwege, dichtes Überholen, kein Schulterblick beim Abbiegen, unachtsam geöffnete Autotüren, Hupen und Pöbeln . all das ist Alltag für Radfahrende auf unseren Straßen.

Nicht nur die Infrastruktur für Fahrräder soll sicherer werden, sondern auch die Verkehrsmoral und das Miteinander gehört deutlich verbessert.

Damit die Radwege nicht zu Parkplätzen verkommen, soll es im Ordnungsamt und bei der Polizei zusätzliche Fahrradstaffeln geben. Sie nehmen den Straßenverkehr und seine Gefahren mit den Augen der Radfahrer wahr und ahnden Regelverstöße, die vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer gefährden. Sie betreiben Aufklärung und fördern ein rücksichtsvolles Miteinander auf den Straßen.

Die sBeamten zu Rad%erleben die Straßenverhältnisse auf zwei Rädern am eigenen Leib. Neben der Verfolgung sicherheitsrelevanter Verstöße sollen sie auch Gefahrenstellen an Baustellen oder Kreuzungen erkennen und melden, damit diese so rasch wie möglich entschärft oder umgestaltet werden.

Eine Fahrradstaffel, richtig eingesetzt und instruiert, kann insgesamt die Verkehrssicherheit und die Verkehrsmoral aller verbessern und die öffentliche Wahrnehmung des Fahrrads als gleichberechtigtes und vollwertiges Verkehrsmittel fördern. Zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer gehört aber auch, dass Radler nicht Fußgänger auf Gehwegen bedrängen. Auch das sollen die Fahrradpolizisten unterbinden.

Zusätzlich sind weitere Aufgaben für die Polizei vorzusehen. Während die Fahrradstaffeln auf den Straßen für Sicherheit und Ordnung sorgen, soll eine eigene Ermittlungsgruppe den ausufernden Fahrraddiebstahl eindämmen.

Fahrräder sind längst nicht mehr nur quietschende Drahtesel mit verbogenen Schutzblechen. Nicht nur E-Bikes kosten vierstellige Beträge. Fahrraddiebstahl muss endlich ernsthaft bekämpft werden und darf nicht wie bisher als Bagatelldelikt behandelt werden. Statt Fahrraddiebstahl als unvermeidliches Übel einer Großstadt zu betrachten, muss die Ludwigshafener Politik wirksame Maßnahmen ergreifen: mehr und sicherere Abstellanlagen für das Fahrrad auf der einen Seite, eine effektive Ermittlungsarbeit mit hoher Aufklärungsquote auf der anderen.

Dafür ist es auch erforderlich, dass die aktuell unterschiedlichen Möglichkeiten, sein Rad zu registrieren, miteinander koordiniert werden und eine eindeutige Zuordnung eines Fahrrades ermöglichen. Fahrradhändler sollten verpflichtet werden, die Rahmennummer des Fahrrades auf der Rechnung mit anzugeben.



Ziel 8: Mehr Planerstellen und zentrale Fahrradabteilungen

Für die Umsetzung all dieser Ziele muss genügend Personal in der Ludwigshafener Verwaltung zur Verfügung stehen. Dies ist (vorsichtig formuliert) momentan nicht der Fall. Die besten Gesetze nützen nur wenig, wenn die Leute fehlen, die es umsetzen und die Umsetzung steuern und anleiten.

Es gibt drei Hauptprobleme in der Ludwigshafener Verwaltung: Das erste ist fehlendes Personal, das heißt, zu wenige Planer und Stadtentwickler, die selbst das spärliche Budget für den Radverkehr nicht verbauen können. Das zweite sind unklare Zuständigkeiten zwischen den einzelnen Verwaltungsebenen. Und als drittes kann man noch fehlenden Willen und einen Mangel an Courage anführen, was einen wirklichen Wandel in der Verkehrspolitik betrifft.

Für die ersten beiden Punkte kann mit einer Personalaufstockung Abhilfe geschaffen werden. Im Tiefbauamt sowie in allen Abteilungen in der Stadtverwaltung sollen sogenannte Fachstellen für Radverkehrsbelange eingerichtet werden. Zudem soll Radverkehr zur Chefsache werden: Die Kompetenzen für den Radverkehr sollen in einer übergeordneten Stelle gebündelt werden . der Stabsstelle für Radverkehr.

Das ist besser als ein Fahrradbeauftragter, wie er vereinzelt in manchen deutschen Kommunen vorkommt und auch in Ludwigshafen mal angedacht war. Im Unterschied zu einem Fahrradbeauftragten wird die neue Stabsstelle politisch handlungs- und durchsetzungsfähig sein, sie wird mit genügend Personal ausgestattet und bestens vernetzt sein mit allen für Radverkehrsbelange wichtigen Stellen. In den übergeordneten Strukturen der Metropolregion werden Koordinierungs- und Planungsstellen eingerichtet, die der Fachabteilung zuarbeiten.

Die Stabs-Superstelle wird die Mahnerin und Bewacherin der konsequenten Umsetzung der Maßnahmen sein. Zusammen mit den Interessenvertretungen der Zivilgesellschaft wird sie einen detaillierten Umsetzungsplan erarbeiten, der die Maßnahmen im Sinne dieser Ideensammlung benennt, budgetiert und zeitlich plant.

Sie wird ihre Augen und Ohren überall da haben, wo es um den Radverkehr geht, wo es wichtig sein könnte, den Radverkehr mit zu bedenken. Bei Baustellen jeglicher Art wird sie dafür sorgen, dass eine sichere Verkehrsführung für Radfahrende eingerichtet wird. Im Vorfeld und während aller Baumaßnahmen auf den Straßen wird sie die Anwältin der Fahrradfahrer sein: Wie kann eine gefährliche Kreuzung fahrradfreundlich werden? Welche Areale sollten für Radschnellwege oder Fahrradparkhäuser reserviert werden? Gibt es genügend Abstellplätze vor dem neuen Kaufhaus?

Die Fahrrad-Stabsstelle wird die Visionärin und Strategin für die weitere Entwicklung des Projekts sein, Ludwigshafen zur Fahrradstadt in der Region zu machen und die Zielmarke von 30 Prozent plus X Radverkehrsanteil in ganz Ludwigshafen zu erreichen. Sie wird die Beteiligung und Teilhabe der Zivilgesellschaft, der Betroffenen und der Bevölkerung an diesem Projekt organisieren und anleiten. Und sie wird die Zusammenarbeit aller mit Radverkehr betrauten Stellen in der Verwaltung koordinieren.

Das übergeordnete Ziel, die Schaffung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes aus Radwegen an Hauptstraßen, Fahrradstraßen und Radschnellwegen mit Anschlüssen ans Umland wird einiges an Koordinierungsarbeit abverlangen. Genauso wie die Mehrheit dieser Ziele. Eine Grundvoraussetzung für die Realisierung wird die koordinierte Abstimmung und Zusammenarbeit vieler unterschiedlicher Akteure auf unterschiedlichen Ebenen sein, innerhalb der Verwaltung und darüber hinaus. Gute Regierungspraxis, wie sie mit den neuen Strukturen erreicht werden soll, wird daher der Schlüssel für die Fahrradstadt Ludwigshafen sein.

Für diese Aufgabenvielfalt wird die Stabsstelle fachlich geeignetes Personal benötigen und die Stellenzahl wird dynamisch an die mit steigendem Erfolg wachsende Aufgabenlast angepasst werden. Denn je besser die Bedingungen für den Radverkehr werden, desto mehr Menschen werden das Fahrrad nutzen. Die Infrastruktur muss mitwachsen, ebenso wie die Zahl derjenigen, die die Radverkehrsbelange betreuen.

Eine umfassende Schulung der Mitarbeiter aller Abteilungen sowie die Einbindung der Interessenvertretungen fallen ebenfalls in den Aufgabenbereich der Fachabteilung.



Ziel 9: Ludwigshafen für mehr Radverkehr sensibilisieren

Fahrradfahren macht Spaß, ist für jeden erschwinglich, gesundheitsfördernd und trägt dazu bei, die urbanen Qualitäten der Stadt zu steigern. Wir wollen ein sicheres und komfortables Radwegenetz aufbauen, so dass mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sein können. für alltägliche Besorgungen, den Arbeitsweg, den Weg zum Theater. Die Aufteilung des Straßenraums in Ludwigshafen

wird sich verändern: Es wird mehr Radfahrende geben und ihnen wird mehr Platz zugestanden.

Diese neue Situation erfordert an mehreren Stellen ein Umdenken aller Verkehrsteilnehmer. Dafür braucht es eine aktive Öffentlichkeitsarbeit: Veränderte Verkehrssituationen müssen erklärt, gegenseitiges Verständnis und Rücksicht müssen gefördert werden.

Was hätte die Bevölkerung vom schönsten Radschnellweg abseits der Hauptverkehrsstraße, wenn niemand davon weiß? Was, wenn die Regeln in den Fahrradstraßen missachtet werden, weil kaum einer sie kennt?

Die geschaffenen Möglichkeiten müssen in der Öffentlichkeit bekannt gemacht und die Menschen ermutigt werden, diese auch zu nutzen. Kampagnen, Pressearbeit und Veranstaltungen sollen möglichst viele Menschen dazu motivieren, ihre Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen und so eine moderne Alternative zum Auto zu nutzen.

Ein Beispiel wäre es, die in Teilbereichen vorhandenen Schulwegpläne auch mit Strecken für den Radverkehr auszustatten.

Der Anteil der Fahrradfahrer am Gesamtverkehr nimmt stetig zu. Andere möchten noch überzeugt werden oder wünschen sich Informationen zum partnerschaftlichen Verhalten im Verkehr, zum Umgang mit steigendem Radverkehr.

Mehr Rücksicht und Umsicht im Verkehr sind schon jetzt wünschenswert. Umso mehr müssen diese Haltungen gefördert werden, wenn geänderte Wegeführungen, Vorfahrten und zunehmender Fahrradverkehr gewohnte Strecken neu gestalten. Dies gilt nicht nur für Autofahrerinnen und Autofahrer: Auch Radfahrende müssen lernen, auf neuen, breiten Wegen mit den vielen schneller und langsamer radelnden Mitmenschen rücksichtsvoll umzugehen.

Und nicht zuletzt sollen die Verkehrsregeln und Unfallrisiken immer wieder ins Bewusstsein gerufen und so die Verkehrsmoral gesteigert werden.

Wir sind überzeugt, dass eine gute Öffentlichkeitsarbeit zum Gelingen des gesamten Maßnahmenpakets beiträgt. Die Öffentlichkeitsarbeit soll über die Fortschritte beim Wegenetaufbau informieren, die positiven Effekte des Radfahrens hervorheben und problematisches Verhalten im Straßenverkehr thematisieren. Sie kommt nicht mit dem erhobenen Zeigefinger daher, sondern vermittelt die Vision der lebenswerten Stadt, in der die Menschen im Vordergrund stehen und nicht der Autoverkehr.

Ludwigshafen, im Januar 2018

VCD Kreisverband Ludwigshafen-Vorderpfalz
Vorsitzender Klaus Ulshöfer
Dürkheimer Straße 109, 67227 Frankenthal
fon 06233 5 36 29,
Mail ludwigshafen-vorderpfalz@vcd.org
<https://rlp.vcd.org/vcd-lokal/ludwigshafen-vorderpfalz/>

Ansprechpartner Stammtisch LU
Dieter Netter
fon (0621) 54 05 03 37
Mail dieternetter@web.de