



Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Speyer

Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Speyer

Präambel

Vor dem Hintergrund seiner kompakten Siedlungsstrukturen, der überwiegend flachen Topografie und des günstigen Klimas bietet Speyer gute Voraussetzungen für eine effiziente und erfolgreiche Förderung des Radverkehrs. Der Anteil des Radverkehrs soll durch Verringerung des Anteils des Motorisierten Individualverkehrs weiter erhöht, die relative Unfallhäufigkeit muss weiter herabgesetzt werden. Mit diesem Programm wird Partei ergriffen für eine Verkehrsart, die in der Stadt ein zügiges Vorankommen ermöglicht und dabei wesentliche Vorteile für Gesundheit und Umwelt bringt. Jeder Rad fahrende leistet hierdurch einen Beitrag zu mehr urbaner Lebensqualität, entlastet das städtische Straßennetz und wirkt so unterstützend auf den Wirtschaftsverkehr. Dazu ist Radverkehrsförderung im Vergleich zu anderen Verkehrsarten sehr kosteneffizient, das heißt mit vergleichsweise geringem Finanzierungsaufwand für Bau, Betrieb und Unterhaltung können die Anforderungen vieler Verkehrsteilnehmer mit kurzen und mittleren Wegelängen erfüllt werden. Alle Vorschläge und Forderungen des Programms stehen unter Finanzierungsvorbehalt.

Inhaltsverzeichnis

Speyer – Stadt der kurzen Wege.....	4
Gute Gründe für mehr Radverkehr	5
Potential des Radverkehrs.....	6
Zielvorstellungen und Leitlinien der Radverkehrsplanung.....	7
Erhöhung des Komforts, der Leichtigkeit und der Verkehrssicherheit des Radverkehrs	9
Abstellanlagen, Bike & Ride	11
Mobilitätserziehung.....	13
Image- und Marketingkampagne „Speyer – Stadt der kurzen Wege“	15
Realisierung der Programmpunkte	16
Weitere Informationen zur Realisierung der Programmpunkte	19

Speyer – Stadt der kurzen Wege

Speyer ist mit rund 50.000 Einwohnern in die Metropolregion Rhein-Neckar integriert.

Stadt und Umland sind aufeinander angewiesen. Daraus ergeben sich positive wie negative Auswirkungen auf die Entwicklung. Besonders gravierend, nicht zuletzt aufgrund der wachsenden räumlichen Entflechtung von Wohnen und Arbeiten, sind die verkehrlichen Belastungen für Speyer.

Um dem gegenzusteuern und die Grundfunktionen der Stadt sowie die zentralörtliche Funktion aufrecht erhalten zu können, werden Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepte mit dem Ziel eines stadtverträglichen und damit menschengerechten Verkehrs erarbeitet.

Zugrunde liegt diesen, durch eine Änderung des Anteils der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten die notwendige Mobilität zu sichern und den nicht notwendigen Teil des Kraftfahrzeugverkehrs zu verlagern. Kompakte Siedlungsgebiete mit einem Mix von Wohnen, Arbeiten, täglicher Versorgung und Freizeit sorgen für eine „Stadt der kurzen Wege“, in der man zu Fuß oder mit dem Rad optimal unterwegs ist.

Radverkehrsplanung und –förderung ist daher integraler Bestandteil der gesamten Stadt- und Verkehrsplanung und nicht Ziel an sich.

Gute Gründe für mehr Radverkehr

Radfahren

- **ist umweltfreundlich**

Radfahren ist neben dem zu Fuß gehen unbestritten die ökologisch sinnvollste Art, sich fortzubewegen. Es beansprucht weniger versiegelte Flächen, verursacht keine Lärm- und Schadstoffemissionen, trägt zur angestrebten Co²-Reduzierung bei und ist hierdurch für Speyer ein wichtiger Baustein bei der Umsetzung des Speyerer Klimaschutzkonzeptes.

- **hält gesund**

Regelmäßige körperliche Bewegung beugt Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck und Übergewicht vor und wirkt sich positiv auf das Immunsystem aus.

- **fördert die Teilhabe am sozialen Leben**

Radfahren dient der frühzeitigen Entwicklung der Motorik, des Konzentrationsvermögens und des Gleichgewichts- und Orientierungssinns von Kindern und erhöht die selbständige individuelle Mobilität beinahe aller Altersgruppen und sozialer Schichten.

- **ist urbaner Lebensstil**

Das Fahrrad ist ideal im Stadtverkehr – individuell, flexibel, wendig, platzsparend und in einem Entfernungsbereich von 2 km – 6 km konkurrenzlos schnell, besonders wenn man die Parkplatzsuche mit einbezieht.

- **fördert die Aufenthaltsqualität in der Stadt**

Das Fahrrad schafft Räume und Platz für mehr Aufenthalt in der Stadt. Dies ist attraktiv für Bewohner, Touristen und Geschäftsleute.

- **ist wirtschaftlich**

Das Fahrrad ist unter ökonomischen Gesichtspunkten – sowohl volks- wie betriebswirtschaftlich – gewinnbringend. Radverkehr hat ein geringes induziertes Unfallrisiko, ist sparsam im Flächenverbrauch, senkt die Kosten für kommunale Verkehrsinfrastrukturen in Bau und Unterhalt, entlastet das öffentliche Gesundheitswesens und mindert die betrieblichen Krankheitskosten.

Potential des Radverkehrs

Der Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr, lässt sich beträchtlich steigern.

Denn es besteht ein hohes Umsteigepotential, da ein Großteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege unter 5 km liegt – eine ideale Fahrradentfernung. Ein gutes Viertel geht nicht einmal über 3 Kilometer hinaus.

Und für 65 % aller Pkw-Fahrten wurde statistisch ermittelt, dass keine Sachzwänge zur Pkw-Nutzung und mindestens eine wählbare Verkehrsmittelalternative bestehen.

Außerdem besitzt statistisch gesehen fast jeder Bürger ein Fahrrad.

In einem Entfernungsbereich von 2 – 6 km ist man mit dem Fahrrad bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 km/h häufig schneller und reibungsloser am Ziel als mit allen anderen Verkehrsmitteln, besonders wenn man wie beim Pkw die Parkplatzsuche mit einbezieht.

In nur etwa 2 km Distanz erreicht man vom Neuland, Oberkämmerer, Gewo-Gebiet oder Auestraße den Postplatz und die Maximilianstraße und damit die Innenstadt von Speyer. Von Speyer-West bzw. Berliner Platz und aus dem Vogelgesang sind es etwa nur 3 km bis in die Innenstadt. Von der Siedlung in Speyer-Nord sind es etwa nur 4 km bis in die Innenstadt.

Selbst entfernter gelegene Bereiche von Speyer, wie das Wohngebiet nördlich der Autobahn in Speyer-Nord bzw. Kurpfalzkasernen oder vom Pleiad-Gewerbegebiet sind es etwa nur 5 km bis zur Innenstadt.

Auch sind die Naherholungsgebiete von Speyer mit dem Fahrrad gut zu erreichen. Von Speyer-West bzw. Berliner Platz bis in den Speyerer Stadtwald sind es nur etwa 2 km, genauso weit wie von der Siedlung in Speyer-Nord bis ins Naherholungsgebiet Binsfeld und vom Neuland bis in die Auwälder am südlichen Ende des Stadtgebietes sind es nur 3 km, von der Innenstadt 4 - 5 km.

Zielvorstellungen und Leitlinien der Radverkehrsplanung

Planung für den Radverkehr sollte sich nicht allein am Bestand orientieren, sondern auch Angebotsplanung sein, d.h. jene Personen berücksichtigen, die unter günstigen Voraussetzungen das Rad benutzen würden.

Ziele sind deshalb die:

- Schaffung eines radverkehrsfreundlichen Klimas
- Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr bis zum Jahr 2020
- Reduzierung der Zahl der Unfälle mit Radfahrern
- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV

Einer der wesentlichen Faktoren, der Einfluß auf Ausmaß und Häufigkeit der Radnutzung hat, ist die Verkehrssicherheit. Ein anderer eine attraktive und komfortable Radinfrastruktur. Neben der Erhöhung der objektiven Sicherheit (Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsüberwachung) gilt es, die subjektive Unsicherheit, die häufig als Grund für die Nichtnutzung des Rades angegeben wird, abzubauen und rücksichtsvolles, situationsangepasstes und partnerschaftliches Verhalten aller Verkehrsteilnehmer zu fördern.

Es gilt folgenden grundlegenden Aspekten gerecht zu werden:

- Fahrradwege sollen zusammenhängend konzipiert und realisiert werden. Entscheidend ist deren Netzcharakter.
- Zu berücksichtigen sind die unterschiedlichen Anforderungen einerseits geübter und schneller Radfahrer und andererseits unsicherer und langsamer Radfahrer.
- Zum Radwegebau gehören auch Abstellanlagen und Wegweisungen.

Nötig sind Kooperationen und öffentlichkeitswirksame Aktionen zusammen mit einer Vielzahl von Akteuren aus Institutionen, Unternehmen, Verbänden, Vereinen und Medien wie zum Beispiel dem ADFC, dem Hotel- und Gaststättenverband, den Kirchen, den Krankenkassen, der Polizei, den Verkehrsunternehmen und Fahrradhändlern.

Nötig ist eine Beratungsstelle, ein Fahrradbeauftragter, der zu Fragen des Radverkehrs für Bürger, Betriebe, Bauherren und Einzelhandel Auskunft gibt.

Erhöhung des Komforts, der Leichtigkeit und der Verkehrssicherheit des Radverkehrs

- Schließung von Lücken im Radwegenetz.

- Ausstattung radverkehrsrelevanter Hauptverkehrsstraßen mit attraktiven und sicheren Radverkehrsanlagen oder verträgliche Abwicklung im Mischverkehr.

- Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen unter sorgfältiger Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche. Vorrangig sollen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden.

- Handlungsbedarf gemäß neuer Straßenverkehrsordnung und einschlägiger Richtlinien (Fahrradstraßen, Öffnung von Einbahnstraßen).

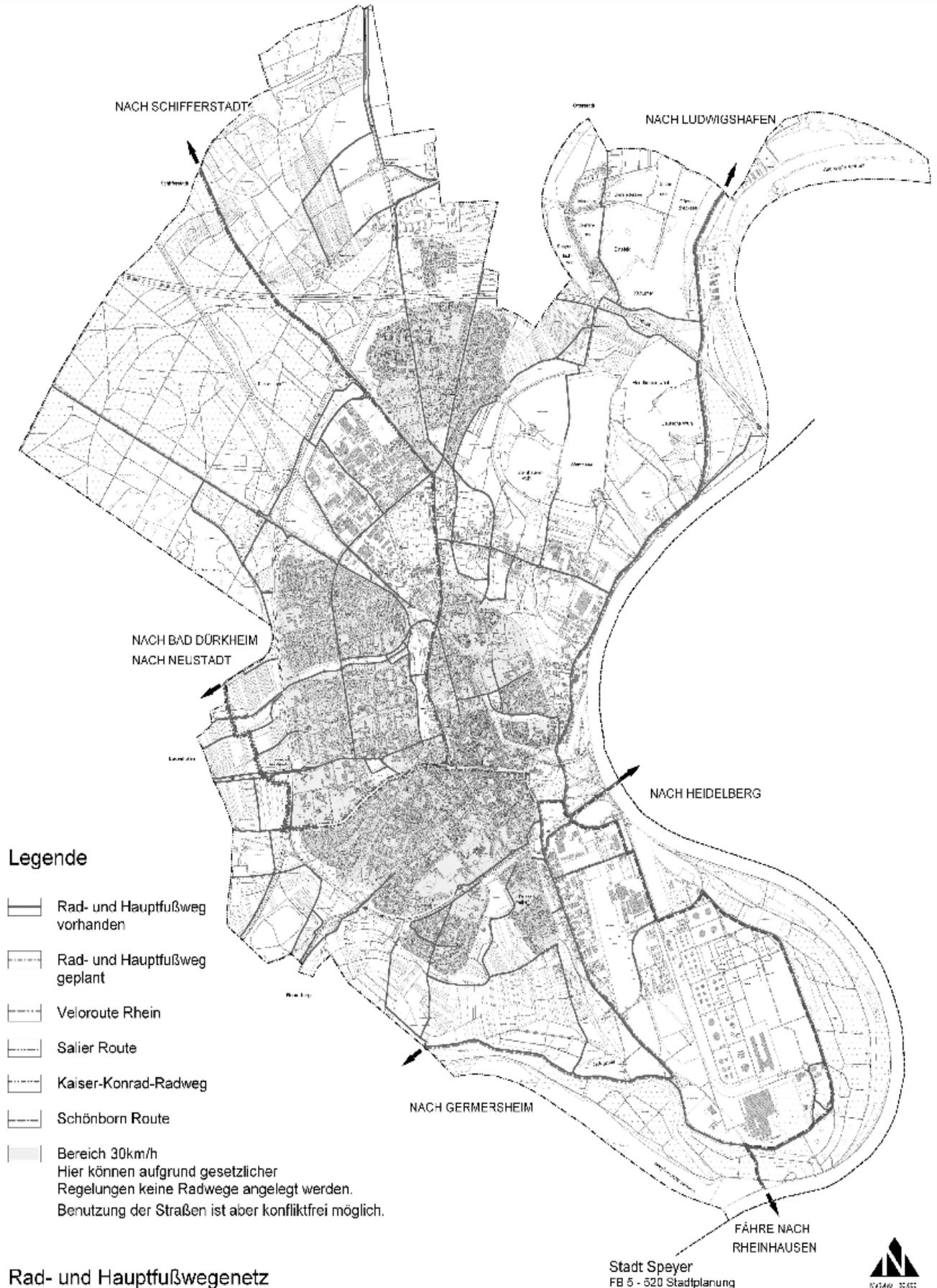
Die steigende Nutzung des Fahrrads bei gleichzeitig hoher Kraftfahrzeugbelastung und -geschwindigkeit entlang von Hauptverkehrsstraßen haben den Bedarf an Radverkehrsanlagen erhöht. Um dieser Nachfrage gerecht zu werden, ist die Stadt Speyer mit Unterstützung durch einen Fahrradbeauftragten bemüht, das Netz der Fahrradwege schrittweise zu verbessern und auszubauen.

Die konkrete Festlegung der Ziele und Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs erfolgt im Zusammenhang mit der Umsetzung der Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplan 2020.

Übersicht des Radwegenetzes Speyer



Flächennutzungsplan 2020 Speyer



Abstellanlagen, Bike & Ride

Förderung des kombinierten Verkehrs durch leichtere Zugänglichkeit und Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebots von Abstellanlagen an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV. Der Bahnhof in Speyer ist bereits mit moderner Bike & Ride – Anlage ausgestattet. Am Hauptbahnhof befinden sich 39 abschließbare Fahrradboxen nördlich und südlich des Hauptbahnhofgebäudes und im beleuchteten Fahrradpavillon 88 Doppelbügelstellplätze für 176 Fahrräder. Zusätzlich sind noch 18 abschließbare Mietboxen vorhanden. Am S-Bahnhaltepunkt Speyer-Nord/West wurden 20 abschließbare Fahrradboxen, 50 überdachte Fahrradabstellplätze (westlich der Bahnanlage) und 40 überdachte Fahrradabstellplätze (östlich der Bahnanlage) eingerichtet.

Die intermodale Verknüpfung, wie Bike und Ride – Fahrradparken an Haltestellen der Buslinien bietet sich an. Vor allem in den Außenbereichen und an Busendhaltestellen soll der Bedarf an modernen Fahrradabstellplätzen geprüft werden. Damit können die jeweiligen Vorteile der unterschiedlichen Verkehrsmittel genutzt und ideal miteinander verbunden werden. In der Öffentlichkeitsarbeit kann das Thema Bike & Ride stärker in den Mittelpunkt gerückt werden.

Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebots von Abstellanlagen an wichtigen Einkaufs- und Arbeitsstätten, Schulen sowie Freizeiteinrichtungen.

Zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur gehören Fahrradständer, die ein diebstahlsicheres, standsicheres und möglichst witterungsgeschütztes Abstellen ermöglichen.

Auch die Initiativen von Privatleuten oder Unternehmen, Radständer im öffentlichen Raum, außerhalb der Stadtkernzone – Maximilianstraße, aufstellen zu dürfen, können unterstützt werden, wenn die Lage es zulässt und keine stadtgestalterischen Bedenken bestehen. Sondernutzungsgebühren für die in Anspruch genommenen öffentlichen Flächen sollen nicht erhoben werden, sofern die Radständer allgemein zugänglich sind und nicht zu Werbezwecken benutzt werden.



Mitnahme von Fahrrädern

Grundsätzlich gilt: die Fahrradmitnahme ist nur möglich, wenn der Platz ausreicht. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen hat Vorrang. Montags bis freitags vor 9:00 Uhr ist die Fahrradmitnahme möglich in den Zügen der Deutschen Bahn (RegionalBahn (RB), RegionalExpress (RE) und S-Bahn) und bei Rhenus Veniro zum Preis eines Kinderfahrerscheins der entsprechenden Preisstufe oder bei regelmäßigen Fahrten mit einem Fahrrad-Jahresticket zum Preis von 462,- € pro Jahr. Für die Inhaber einer BahnCard 100 erfolgt die Mitnahme eines Fahrrades in den Zügen der DB Regio grundsätzlich kostenlos.

Montags bis freitags ab 9.00 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen ganztägig können Fahrräder kostenlos mitgenommen werden, allerdings nur bei den Verkehrsunternehmen und zu den Zeiten, bei denen die Fahrradmitnahme grundsätzlich möglich ist. Genaueres können Sie der folgenden Aufstellung entnehmen.

Unternehmen	Verkehrsmittel	Linie	zeitliche Regelung
Deutsche Bahn AG (DB)	Bahn	alle (RE, RB und S-Bahn)	Montags bis freitags ab 9.00 Uhr und samstags, sonn- und feiertags zeitlich unbeschränkt, ist die Fahrradmitnahme unentgeltlich. Montags bis freitags vor 9.00 Uhr ist ein Einzelfahrschein oder eine Mehrfahrtenkarte der entsprechenden Preisstufe für Kinder oder ein Fahrrad-Jahresticket zu lösen. Inhaber einer BahnCard 100 können in den Zügen der DB Regio ein Fahrrad kostenlos mitnehmen.
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)	Bahn/Bus	alle	Montags bis freitags ab 9.00 Uhr, samstags, sonn- und feiertags ganztägig sofern ausreichende Platzkapazitäten vorhanden sind. Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr ist grundsätzlich keine Fahrradmitnahme möglich.
Rhein-Neckar-Bus (RNB)	Bus	alle Linien im Neckar-Odenwald-Kreis	Samstags, sonn- und feiertags ganztägig
Rhein-Neckar-Bus (RNB)	Bus	451, 453, 454, 456, 457, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 471, 472, 473, 474, 483, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 571, 572, 573, 581, 582, 583, 584, 717 Heidelberg - Speyer	Montags bis freitags ab 19.00 Uhr, samstags ab 15.00 Uhr, sonn- und feiertags ganztägig
RNB/RNV	Bus	34 Neckarschule - Heiligkreuzsteinach	Montags bis freitags ab 19.00 Uhr, samstags ab 15.00 Uhr, sonn- und feiertags ganztägig
Saar-Pfalz-Bus	Bus	alle	ohne zeitliche Einschränkung
Haßmersheim	Fähre		unbeschränkte Fahrradmitnahme, mit VRN-Fahrscheinern kostenlos

LINIENNETZPLAN

Speyer



Zeichenerklärung

595	S	S-Bahn
596	R	Regionalbus
597	B	Bus
597.4	H	Hilfsbus
598	F	Fähre

Impressum
Datei erstellt: Dezember 2009
Kartengrundlage: \AVTECH\AVTECH\Mapas\de 2008
Hing. und Gestaltung: Verkehrs- und Rhein-Neckar-Omnibus 1, 3-5, 50159 Mannheim



Mobilitätserziehung

Sicherung der selbständigen individuellen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse.

Das Fahrrad sichert eine kostengünstige, selbständige und individuelle Form der Mobilität. Gleichzeitig trägt es zur frühzeitigen Entwicklung der Motorik, des Konzentrationsvermögens und Gleichgewichtssinns sowie zum Abbau des seit Jahren zunehmenden Bewegungsmangels und damit zur Gesundheitsförderung bei.

Es gilt die Zugangsmöglichkeiten zu einem Fahrrad allen Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen und mehr Nutzer zu gewinnen und zu überzeugen, auf das Fahrrad umzusteigen. Durch begleitende verkehrserzieherische Maßnahmen und Behandlung des Themas Radverkehr im Unterricht, soll für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit gesorgt werden. Zum Beispiel durch geführte Radtouren und –ausflüge in der Schule.

Image- und Marketingkampagne

„Speyer – Stadt der kurzen Wege“

Ziel: Das Fahrrad in der öffentlichen Wahrnehmung steigern und mehr Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen auf das Fahrrad bewegen.

Es soll Werbung für das Fahrrad gemacht, Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs besser bekannt gegeben und die Lust am Radfahren geweckt werden. Das dafür konzipierte Signet „Speyer – Stadt der kurzen Wege“ soll neue Zielgruppen ansprechen und zu einem fahrradfreundlichen Klima in Speyer beitragen. Die Kampagne richtet sich besonders an die Gruppe der Alltagsfahrer, die auf dem Weg zur Arbeit, Ausbildung oder zum Einkaufen das Fahrrad nutzen können.

Auf diesen Wegen besteht ein großes Potential. So besitzen viele Bürger ein Fahrrad, viele ihrer Wege liegen mit einer Distanz unter 5 km in einer idealen Fahrradentfernung und häufig bestehen weder subjektive noch objektive Hinderungsgründe, das Fahrrad auch zu nutzen. Diese Gruppe der „Wahlfreien“ soll durch die Imagekampagne zur Verhaltensänderung ermuntert und zum Aufsteigen aufs Fahrrad bewegt werden. Die vielfältigen Potentiale und Vorteile des Radverkehrs bleiben in Speyer noch viel zu sehr ungenutzt. Durch Radfahren steigt die Lebensqualität in Speyer, sowohl für den einzelnen als auch für die Gemeinschaft.

Durch die auf konkrete Zielgruppen ausgelegte Kampagne „Speyer – Stadt der kurzen Wege“ sind Alltagsfahrer für das Radfahren zu begeistern. Das positive Image des Fahrrades wird eine neue breite Mobilitätskultur initiieren, insbesondere auf kurzen Strecken das Fahrrad als Alternative zu nutzen.

Realisierung der Programmpunkte

	Programmpunkte	Realisierung
1.	Speyer positioniert sich als „fahrradfreundliche Stadt“. Neben der Verbesserung der Radfahrbedingungen und der Infrastruktur ist dazu auch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit nach innen und außen erforderlich.	Pressegespräche, Veranstaltungen, Kooperationen mit Partnern. <ul style="list-style-type: none">○ Autofasten Gemeinschaftsaktion der Kirchen und des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) (Feb. / März).○ Mit dem Rad zur Arbeit Gemeinschaftsaktion des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und der AOK - Gesundheitskasse (20 Tage: Juni bis August).○ Stadtradeln – unsere Stadt fährt Rad Aktion des Klima-Bündnis / Alianza del Clima e.V., gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (3 Wochen: Juni bis Oktober).○ Aktionstag Millennium unter Beteiligung des des Umweltamtes der Stadt Speyer (September).
2.	Die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Binnenverkehr, also zu Fuß gehen, Rad fahren und Öffentlicher Nahverkehr sollen, insbesondere auch durch Erhöhung des Radverkehrsanteils, weiter gesteigert werden. Langfristig sollen sich die Anteile des Radverkehrs und des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) angleichen.	Resultat aus der Umsetzung Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Speyer.
3.	Bei allen Baumaßnahmen, insbesondere im Verkehrsnetz, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs zu beachten und entsprechend Radverkehrsanlagen vorzusehen. Es sind in jedem Fall Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen zu untersuchen.	Kontinuierliche Beachtung der Belange des Radverkehrs im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten.

	Programmpunkte	Realisierung
4.	Für die Erhöhung des Komforts, der Leichtigkeit und der Verkehrssicherheit ist die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche Abwicklung im Mischverkehr notwendig. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind vorrangig dort, wo Defizite aufgetreten sind, in Stand zu setzen oder durch zweckmäßigere Führungsformen zu ersetzen. Falls dies absehbar nicht möglich ist, sollen Ersatzmaßnahmen getroffen werden (z.B. Verkehrsberuhigung).	Wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2020 berücksichtigt. Kontinuierliche Beachtung der Belange des Radverkehrs im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten.
5.	Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sollen unter sorgfältiger Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden, weil hierdurch kostengünstige Lösungen möglich sind. Der Nachholbedarf kann mittelfristig nur dann nennenswert abgedeckt werden, wenn die rechtlichen und verkehrstechnischen Möglichkeiten zum Einsatz dieser kostengünstigen Lösungen voll ausgeschöpft werden. Dabei sind besonders auch die Knotenpunkte einzubeziehen.	Betrachtung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2020.
6.	Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, ausgenommen werden. Dazu dient die Öffnung von Einbahnstraßen, die Durchlässigkeit von Sackgassen und, wo mit angemessenen Mitteln möglich, die Herausnahme der Rad fahrenden bei Abbiegever- und -geboten.	Betrachtung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2020 unter Beachtung der „Radverkehrsnovelle in der StVO“ vom September 2009. Das Straßennetz in Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen ist bereits weitgehend als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Außerdem sind für Radverkehr in Gegenrichtung folgende Einbahnstraßen in Speyer bereits geöffnet: Allerheiligenstraße, Eichenweg, Eurichgasse, Fischmarkt, Große Gailergasse, Große Sämergasse, Hasenpfehlstraße zwischen Mittelsteg und Sonnengasse, Im Lenhart, Kleine Gailergasse, Kutschergasse, Lärchenweg, Martin-Greif-Straße, Mörschgasse, Mühlturnmstraße, Nonnenbachstraße, Sankt-Georgen-Gasse, Schustergasse, Steingasse.

	Programmpunkte	Realisierung
7.	<p>Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrrad-klimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Speyer. Es ist belegt, dass Verhaltensänderungen im Verkehr nicht nur durch die Verbesserung der baulich-verkehrlichen Infrastruktur, sondern maßgeblich durch die Ver-änderung des Denkens („im Kopf“) und des Gefühls („im Bauch“) erreicht werden können.</p>	<p>Pressegespräche, Veranstaltungen, Kooperationen mit Partnern.</p>
8.	<p>Die Stadt betreibt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und für mehr Rücksichtnahme im Verkehr, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern. Bei einer Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer durch Regelverstoß bzw. fehlende Rücksichtnahme wird die Stadt in Kooperation mit der Polizei Regelverstöße verstärkt ahnden. Radverkehrsanlagen bringen mehr Gefährdungen als Vorteile, wenn sie durch parkende Kraftfahrzeuge o.a. versperrt oder eingeengt werden. Das illegale Radfahren auf Gehwegen oder Befahren von Radwegen in falscher Richtung ist durch Aufklärungsarbeit weiter zu reduzieren.</p>	<p>Pressegespräche, Veranstaltungen, Kooperationen mit Partnern.</p>

ADFC Klimatest 2005 für Speyer

Rang	Städte unter 100.000 E	Mittelwert	Spaß-Stress	Akzeptanz	Alle Bevölkerungsgruppen fahren Rad	Werbung für Radfahren	Sicherheitsgefühl	Konflikte mit Fußg.	Konflikte mit Kfz	Hindernisse	Fahrraddiebstahl	Breite der Radwege	Abstellanlagen	Führung an Baustellen	Fahrradmitnahme im ÖV	Förderung in jüngster Zeit	Falschparker auf Radwegen	Reinigung der Radwege	Ampelschaltung für Radfahrer	Erreichbarkeit Stadtzentrum	Zügiges Radfahren	Geöffnete Einbahnstraßen	Wegweisung für Radfahrer	Führungen abseits von Hauptstraßen
71	Speyer	3,69	2,57	3,23	2,29	4,00	3,87	3,04	3,90	3,90	4,54	4,10	4,21	4,37	4,00	4,15	4,29	3,83	4,31	2,47	3,13	3,84	3,68	3,43
von	Mittelwert	3,37	2,34	3,18	2,56	3,74	3,56	3,04	3,54	3,54	3,68	3,60	3,82	4,26	3,89	3,57	3,91	3,62	3,67	2,36	2,85	3,19	3,13	3,03
93	Abweichung	-0,32	-0,23	-0,05	0,27	-0,26	-0,31	0,00	-0,36	-0,36	-0,86	-0,50	-0,39	-0,11	-0,11	-0,58	-0,38	-0,21	-0,64	-0,11	-0,28	-0,65	-0,55	-0,4