

Fahrradkonzeption für die Stadt Speyer - Detaillierte Konzeptansätze und Handlungsmöglichkeiten

Konzepthintergrund

In städtischen Gebieten stellt der Fahrradverkehr das schnellste und klimaschonendste Verkehrsmittel dar. Er verursacht keine Emissionen und gibt auf kurzen, innerstädtischen Strecken eine sinnvolle Alternative zur Autonutzung. Die meisten Strecken – ob kurz oder lang – werden derzeit mit dem Auto zurückgelegt. Dabei sind etwa die Hälfte aller Fahrten mit dem Pkw kürzer als fünf Kilometer. Aufgrund des noch kalten Motors in den ersten Kilometern ist der Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen wie CO₂-Ausstoß besonders hoch. Sowohl aus Kosten- als auch Klimaschutzgründen bietet es sich daher an, bei kurzen Strecken gezielt auf das Fahrrad umzusteigen. Aber auch bei längeren Strecken bietet sich eine Kombination mit dem ÖPNV an.

Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes hat Speyer das Ziel „100 % regenerativ“ beschlossen, das eine hundertprozentige Wärme- und Stromversorgung aus erneuerbaren Energien bis zum Jahr 2040 zum Ziel hat. Als weiteres Ziel wird die Substitution von Öl als Hauptenergieträger im Bereich Verkehr angestrebt. Zudem sollen die CO₂-Emissionen bis 2020 (bezogen auf das Basisjahr 2008) um mindestens 25 % reduziert werden. In Speyer gehen allein 25 % der klimaschädigenden CO₂-Emissionen auf das Konto der Mobilität.

Für eine nachhaltige und klima-freundliche Mobilität ist es wichtig den Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie das Fahrrad zu verlagern. Dafür müssen eingefahrene Mobilitätsmuster verändert und der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV Speyer gefördert werden. Die Förderung des Radverkehrs hat auch im Rahmen des **Klimaschutzkonzeptes** der Stadt Speyer, sowie dem **Nachhaltigkeitsbericht** und dem **Verkehrsentwicklungsplans (VEP)** besondere Bedeutung. Um einen Anreiz zur Nutzung des Fahrrads zu schaffen will die Stadt die infrastrukturellen Möglichkeiten für einen sicheren, lückenlosen und benutzerfreundlichen Innenstadtverkehr schaffen. Ein wichtiger Beitrag stellt die Schaffung bzw. Erweiterung von Fahrradabstellanlagen dar. Weiter bedeutend ist die Verbesserung des Radverkehrsnetzes und der Radverkehrsanlagen, die Öffnung von Einbahnstraßen und die Durchlässigkeit von Sackgassen aus den Möglichkeiten der **StVO-Novelle**. Zusätzliche Programmpunkte sind eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit mit Veranstaltungen und Kooperationen mit Partnern. Offensive Werbung und Information für eine verstärkte Radnutzung, sowie intensive Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und der Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils in Speyer, die Beachtung der Belange des Radverkehrs bei allen Straßenbaumaßnahmen, die Erhöhung des Komforts, der Leichtigkeit und der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Das vorliegende Konzept stellt einen aktiven Beitrag zum kommunalen Klimaschutzprogramm und zum verkehrspolitischen Leitbild der Stadt Speyer dar.

Zielsetzung

Im Fokus des Radverkehrskonzeptes steht das Ziel der Förderung des Radverkehrs im Rahmen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung. Dabei wird vor allem Wert auf einen infrastrukturellen, städtebaulichen und innovativen Ansatz gelegt. Von besonderer Bedeutung sind ebenso die Ziel- und Quellverkehrsbeziehungen. Es gilt zu identifizieren, wo die die wichtigen Ziele im

Stadtgebiet liegen und wie diese aktuell und in Zukunft erreicht werden sollen. Dabei sollte vor allem den Hauptverkehrsströmen des Fahrradverkehrs (z.B. Schülerverkehr) Rechnung getragen werden. In diesem Zuge lassen sich für die Stadt Speyer folgende Schwerpunkte festmachen:

1. der Ausbau eines flächendeckenden und sicheren Radverkehrsnetzes inklusive der notwendigen Radverkehrsführung und Beschilderung
2. der Ausbau eines Netzes von leicht zugänglichen, diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Fahrrad- und Pedelecabstellanlagen
3. die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Personennahverkehr
4. Erweiterung des Mobilitätsangebots z.B. in Form von Fahrradverleihstationen
5. Sensibilisierung der Bevölkerung durch Informations- und Motivationskampagnen

Um diese Ziele zu erreichen ist es einerseits notwendig die geeignete Infrastruktur bereitzustellen. Andererseits bietet sich Erweiterungen um kleinere Ziele wie die Förderung eines verkehrssicheren Verhaltens durch Mobilitätserziehung (und damit die Einbindung der örtlichen Bildungseinrichtungen), die Stärkung betrieblicher Angebote (seitens der Unternehmen, Betriebe und dem Einzelhandel) für Arbeits- und Dienstfahrten mit dem Rad und ein Angebot von attraktiven Routen für Besucher und Touristen an. In jedem Falle ist es notwendig, ein breites Spektrum von Angeboten und Informationen aufzustellen, um die Bevölkerung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads zu sensibilisieren.

Alle Maßnahmen innerhalb dieses Konzepts führen nicht nur zu den gewünschten und bereits genannten Zielen. So ist im Rahmen der Umsetzung noch mit weiteren positiven Synergieeffekten zu rechnen. Eine verstärkte Nutzung des Fahrradverkehrs führt in erster Linie zur Verminderung des PKW-Verkehrs. Dies wiederum führt zu einer Reduzierung von:

- Feinstaubbelastungen
- Luftverschmutzungen und Abgase
- CO₂-Emissionen
- Lärm

Der verminderte Einfluss dieser Faktoren erhöht die urbane Lebensqualität und führt zu einer infrastrukturellen Verbesserung, welche wiederum das Stadtbild belebt und aufwertet. Daneben werden fossile Energien geschont, die dort eingesetzt werden können, wo sie unbedingt benötigt werden. Des Weiteren nimmt das Fahrrad im Vergleich zum Pkw weniger Straßenraum in Anspruch, welcher stattdessen als Grün- oder Freifläche genutzt werden kann. Dies ist auch im Sinne städtebaulich gewollter Entsiegelung von Innenstadtf lächen. Eine zusätzliche Implementierung von weiteren Fahrradwegen und -abstellanlagen vermindert den Parkdruck und entlastet das städtische Straßennetz. Durch die gute und schnelle Erreichbarkeit von innerstädtischen Zielen kommt es letztendlich auch zu einer Stärkung der Wirtschaftsfaktors, einer Förderung der Kaufkraft und erhöhten Attraktivität für den Tourismus.

Um die oben aufgeführten Ziele im Rahmen der Förderung des Radverkehrs in der Stadt Speyer erfolgreich umsetzen zu können, ist es notwendig sich an den Anforderungen bzw. Richtlinien für eine erfolgreiche Implementierung zu orientieren und alle notwendigen Akteure miteinzubeziehen. So sollten alle baulichen oder infrastrukturellen Maßnahmen mit dem städtebaulichen

Entwicklungskonzept der Stadt Speyer vereinbar sein. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sollten im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans, der verkehrspolitischen Ziele der Stadt und des städtebaulichen Umbaukonzeptes überprüft und dementsprechend ausgerichtet werden. Zudem sollte, wie bereits im VEP angeraten (VEP, Radv 1, S.120), eine zentrale Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die sich mit den Kernaspekten des Konzeptes inhaltlich beschäftigen. Eingebunden werden sollten folgende Akteure:

- Stadt Speyer (mit Vertretern der jeweilige Fachabteilungen)
- ADFC Speyer
- Fahrradbeauftragter der Stadt Speyer
- Politische Entscheidungsträger bzw. Vertreter aus den politischen Gremien
- weitere Personen mit Multiplikatoren Funktion (z.B. Fahrradaktive Vereine)
- Fahrradbetriebe/ Händler/ Hotels
- nach Bedarf: Anbieter aus dem ÖPNV (Verkehrsbetriebe Speyer, VRN, Busunternehmen, Taxiunternehmen, nextbike, stadtmobil carsharing)

Nach erster Recherche lassen sich Ansätze zum Fahrradverkehr bereits als Bestandteil der folgenden Konzepte finden:

- Stadtentwicklung (Stadtumbaukonzept S. 37 – 40, S. 60 – 63, S. 113 – 115, S. 124, Pläne 4, 5, 7, 8)
- Verkehrsentwicklungsplanung (VEP S. 52 – 56, S. 79 – 80, S. 160 – 163, S. 196, Pläne 15, 16, 17)
- Lokale Agenda (Nachhaltigkeitsbericht S. 59 – 67)
- Klimaschutzkonzept (Integriertes Klimaschutzkonzept S. 14 ff, S. 44, Maßnahmenkatalog)

Dementsprechend lässt sich folgende Datenbasis für die Erarbeitung eines detaillierten Gesamtkonzepts für Fahrradverkehr feststellen:

- Radwegenetzplan inklusive touristische Routen (FNP 2020) - vorhanden
- Kategorienplan Radwegenetz - vorhanden
- Beurteilung des derzeitigen Radverkehrsnetzes (ADCF Klimatest) – vorhanden
- Problemstellen Radverkehr (VEP) - vorhanden
- Quell und Zielanalyse Radverkehr– erste Ausarbeitung innerhalb des Konzepts, Vertiefung in der Arbeitsgruppe für Radverkehr notwendig
- Radverkehrszählungen - nicht vorhanden
- Maßnahmenkatalog Radverkehr – teilweise vorhanden, Überarbeitung notwendig
- Übersicht über vorhandene Abstellanlagen und mögliche Aufstellplätze im Innenstadtbereich - vorhanden

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Definition von Nutzer- und Zielgruppen, da aufgrund Ihrer Bedürfnisse die Verkehrsströme und Wege erheblich geprägt werden. So sollten alle Maßnahmen auf die Verkehrsbeziehungen dieser Nutzern und Zielgruppen ausgerichtet sein. Dabei kann die Nutzung eines Verkehrsweges regelmäßig, periodisch oder saisonal erfolgen.

- Anwohner
Diese Zielgruppe umfasst im Wesentlichen alle in Speyer lebenden Personen inklusive des täglichen Radius, in welchem Sie sich bewegen. Sie zeichnet sich durch relativ kurze,

regelmäßig befahrende Strecken aus (z.B. Schulwege, Einkaufswege). Für die Anwohner wichtige Ziele sind neben der schnellen und sicheren Fortbewegung, die Verminderung des Autoverkehrs, die Reduzierung der Lärmbelästigung, der Schadstoffe und Emissionen, sowie die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Parkraum. Die Gruppe der Anwohner lässt sich aufgrund der zu erreichenden Ziele in diverse Untergruppen unterteilen:

- Kinder/ Jugendliche (Ziele: Schulweg, Kindergartenweg, Freizeitaktivitäten)
- Familien (Einkäufe, Arztbesuche, Ausflüge)
- Arbeitnehmer (Nicht-Pendler)

- Pendler
Die Gruppe der Pendler ist durch häufig mittellange bis lange Strecken gekennzeichnet, die an Werktagen zu regelmäßigen Uhrzeiten befahren werden. Zu den Hauptzielen der Pendler gehört eine schnelle, unkomplizierte Anreise zum Arbeitsplatz. Daher bietet sich hier eine Verknüpfung mit dem ÖPNV an. Wichtig sind auch eine ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten für die zur Anreise genutzten Fahrräder, ebenso wie Verstaumöglichkeiten für Gepäckstücke, Helme oder sonstige Utensilien. Hierbei sind auch verstärkt die jeweiligen Arbeitgeber gefragt, indem sie geeignete Infrastruktur wie Umkleieräume, Waschmöglichkeiten und Garderoben anbieten.

- Gewerbe/ Einzelhandel/ Industrie
Diese Gruppe umfasst ein weites Spektrum. Zum einen sind hier die Mitarbeiter des innerstädtischen Einzelhandels, der Gastronomie und des Handwerks zu nennen, die entweder auch Teil der Gruppe Anwohner oder Teil der Gruppe Pendler sind. Für sie gelten die gleichen Prioritäten, wie für die oben genannten Gruppen. Zum anderen braucht der Einzelhandel, die Gastronomie, das Gewerbe selbst Anfahrtsmöglichkeiten und Parkraum für die Anlieferung von Waren und für Kunden und Gäste, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

- Gäste/ Touristen
Als letzte Zielgruppe sind die Besucher, Touristen und Gäste der Stadt Speyer zu nennen. Auch sie bewegen sich oftmals mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV im Bereich des Innenstadtkerns und sind daher auf nahtlose, verständliche und übersichtliche Routen und Wege angewiesen. Als Ortsfremde legt diese Gruppe Wert auf gute, valide und aktuelle Information und Beschilderung. Als wichtiger Punkt ist zudem zu erwähnen, dass alle geschaffenen Infrastrukturmaßnahmen wie Abstellanlagen auf das städtische Gesamtbild ausgerichtet werden müssen. Dabei wird vor allem Wert auf Design, Platzwahl und eventuelle Flexibilität (versetzbare Anlagen aufgrund von Festen), zu legen sein.

Zusammenfassend lässt sich somit sagen, dass für die erfolgreiche Implementierung eines Radverkehrskonzept in Speyer vor allem folgende Punkte Beachtung finden müssen:

- heutige/zukünftige Bedeutung des Radverkehrs in Speyer
- optimale optische und funktionelle Einbindung in das Stadtbild
- Anpassung an die jeweilige Ausgangs- und Platzsituation und die Bedürfnisse der Bevölkerung
- Einbindung der Geschäfte/Unternehmen und damit verbundene wirtschaftliche Wertschöpfung
- Ansprechen von verschiedensten Nutzergruppe (z.B. Touristen, Pendler)
- Identifikation von Ziel/-Quellverkehrsbeziehungen

- Einbindung der betroffenen Akteure (Entscheidungsgremien, ADFC, Fahrradbeauftragter, VBS)

Zentrale Bausteine des Konzepts

1. Ziel: Ausbau eines flächendeckenden und sicheren Radverkehrsnetzes

Ausgangssituation: Das bestehende Radwegenetz in der Stadt Speyer umfasst knapp 95 km und ist laut Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Speyer zufriedenstellend ausgebaut (detaillierte Ansicht im Plan 16 des VEP). Nach Analyse der bestehenden Daten können folgende Defizite festgestellt werden:

- fehlende Radwegeverbindungen:
 - zwischen St. Guido-Stifts-Platz und Bahnhofstraße (im Bereich Hirschgraben)
 - Karl-Spindler-Straße/ Anschluss Siemensstraße
 - Verlängerung des Rinckenbergwegs zur Schifferstadter Straße
- geplante Radwegelückenschlüsse:
 - Teilstück zwischen Steinhäuserwühlsee und Wammsee
 - Teilstück Siemensstraße südlich Brunckstraße
- Ausbaumängel hinsichtlich fehlender Radwegebreite
 - Burgstraße nördlich Obere Langgasse
 - Iggelheimer Straße südliche Kurt-Schumacher-Straße
 - Bereich Mühlturnmstraße Kreuzung untere Langgasse
 - Wormser Landstraße
- Ausbaumängel hinsichtlich ungesicherter Fußwegequerung
 - Bahnhofsstraße Höhe Arbeitsamt
- Höchste Unfalldichte in:
 - Wormser Straße
 - Bahnhofsstraße
 - Schützenstraße
 - Holzstraße

Laut StVO-Novelle 2009 ist die Öffnung von Einbahnstraßen und die Durchlässigkeit von Sackgassen für den Fahrradverkehr zulässig und gewünscht. In Speyer konnten bisher folgende Straßenzüge geöffnet werden:

- 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
- St. Georgen-Gasse, Schustergasse, Steingasse

Zudem konnte das Nebenstraßennetz weitestgehend als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Trotzdem besteht noch weiterer Handlungsbedarf in diesem Feld.

Zur Verbesserung eines flächendeckenden und sicheren Radverkehrsnetzes werden daher folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Einführung von weiteren Schutz- und Aufstellflächen
- Erneuerung der bestehenden Fahrradspuren
Spuren teilweise stark verwittert, Markierung oft schlecht erkennbar
- Überprüfung der Beschilderung
hinsichtlich Vollständigkeit und Eindeutigkeit
- Öffnung von Einbahnstraßen/ Sackgassen für Fahrradfahrer
Ausweitung auf weitere Straßen und Beschilderungen sind zu prüfen
- Radwegelückenschluss
Ausgangssituation: ein Lückenschluss in der Siemensstraße Mitte 2014 abgeschlossene, weitere Verbesserungen in Planung.
Investitionskosten: über Kommunalrichtlinie der Klimaschutzinitiative förderfähig
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch
 - Schutzstreifen
 - Knotengestaltung
 - Querungshilfen
 - Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht
 - Radfahrstreifen
 - Bordsteinradwege
- Ausbau von Radwegen
Inwieweit einzelnen Fahrradwegtypen (z.B. Fahrradstraße) in Speyer Anwendung finden können, ist im Einzelfall zu prüfen. In jedem Falle ist eine Förderung z.B. über die Kommunalrichtlinie der Klimaschutzinitiative möglich.

2. Ziel: Ausbau eines Netzes von leicht zugänglichen, diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Fahrrad- und Pedelecabstellanlagen

Ausgangssituation: Im Innenstadtbereich befinden sich derzeit ca. 600 Abstellplätze. Die Mehrzahl der Plätze (230 Abstellplätze) befindet sich am Bahnhof, davon sind etwa 60 abschließbare Fahrradboxen. Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens, auch des steigenden Fahrradverkehrs ist es zwingend notwendig bestehende Anlagen zu erweitern und weitere innovative Konzepte für neue Anlagentypen und Standorte zu identifizieren. Es existieren bereits Pläne für die bestehenden Anlagen im Innenstadtbereich und mögliche Plätze für innovative Anlagentypen. Es zeigt sich, dass für viele Plätze städtebauliche Individuallösungen gefunden werden müssen und die jeweiligen Ständertypen ins Gesamtbild passen müssen. Wichtig ist auch die Einbindung von Gastronomie und Handel mit vorrangigem Umsetzungsziel, da hier Investitionskosten durch Beteiligungen eingespart werden können.

3. Ziel: Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Personennahverkehr

Ziel ist eine möglichst gute Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel zu ermöglichen. Dabei ist es wichtig die Fahrradmitnahme zu gewährleisten. Folgende Aspekte müssen zum Erreichen dieses Zieles Beachtung finden:

- Ausrichtung der Fahrradwege an das bestehende Bus- und Zugliniennetz (schnelle Weg- und Routenführung)
- Schaffung von Verkehrsknotenpunkten/ Mobilitätsstationen (z.B. Bahnhof als Umstiegsplatz mit sicheren Verwahrungsmöglichkeiten für Fahrräder und Gepäck)
- Fahrradabstellanlagen an geeigneten Plätzen (Nutzerverhalten, Pendlerverhalten etc.)

4. Ziel: Erweiterung des Mobilitätsangebots z.B. in Form von Fahrradverleihstationen

Ein weiterer Baustein der Fahrradkonzeption ist die Etablierung eines Mietfahrradsystems in Speyer. Die Stadt hat sich bei einer entsprechenden Ausschreibung des VRN für die Städte Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg beteiligt. Die Firma nextbike konnte die Ausschreibung für sich gewinnen. Für die Betriebszeit von 5 Jahren ergibt sich ein Zuschussbedarf von 143.722,87 €, den die Stadt Speyer in der Stadtratssitzung am 13.11.2014 beschlossen hat. Im Mai 2015 soll das System mit 64 Rädern an 8 Stationen in Speyer in Betrieb gehen.

5. Ziel: Sensibilisierung der Bevölkerung durch Informations- und Motivationskampagnen

Fahrradportal Internet

Im Zuge der digitalen und medialen Gesellschaftsentwicklung wird hier Wert gelegt auf umfassende Information und Anpassung. Nur so lassen sich auch junge Nutzergruppen erreichen und ansprechen. Ein Fahrradportal könnte im Rahmen der städtischen Homepage eingerichtet werden und neben detaillierten Informationen, Fahrradplänen auch eine Meldeplattform für Schäden/ Probleme auf Fahrradstrecken/Abstellanlagen bieten. Das System generiert dabei automatisch eine Meldung an die betreffende Stelle (z.B. Ordnungsamt, Bauhof). Zudem wäre ein Baustellenservice sinnvoll. Die Investitionskosten betreffen hierbei den Aufbau und die Wartung der Homepage. Eine Mitfinanzierung ist über Werbung bzw. Sponsoring denkbar. Eine zusätzliche Einbindung der ansässigen Fahrradgeschäfte und Hotels führt zu weiterer Akzeptanz und Wertschöpfung. Eine Betreuung der Homepage könnte beispielsweise durch den Fahrradbeauftragten der Stadt Speyer erfolgen.

Fahrrad-Infotag

Als weitere Möglichkeit zur Steigerung der Teilnahme und Akzeptanz sind Motivationskampagnen in Form eines „Fahrradtages“ sinnvoll. Solche öffentlichkeitswirksamen Aktionen bieten die Möglichkeit zur Information und Vorstellung bestehender Angebote im Rahmen einer fahrradfreundlichen Stadt Speyer. Wichtig ist auch hierbei die Einbindung aller Akteure. Mögliche Inhalte des Tages könnten folgende sein:

- Fahrrad-Codierung (ADFC)
- Fahrradcheck (VHS)/ Reparaturkurs
- Routenplaner/ Infomaterial

- Sicherheitsmobil der Polizei
- Infotafel ÖPNV/ Fahrpläne (VBS)
- Präsentation der Fahrradvereine
- Einbindung Schulen (Theaterstück, Spiele, Tombola)
- Vorstellung neuer Fahrradstadtplan
- Einweihung Radanlagen

Fahrradstadtplan

Ein Fahrradstadtplan beinhaltet die Aufzeichnung von vorhandenen Fahrradwegen, geöffneten Einbahnstraßen und vorhandenen Fahrradabstellanlagen bzw. Aufladestationen. Er bietet effektive und erschwingliche Hilfe zur Orientierung und Wegewahl in der Stadt. Dabei sorgt er für bessere Bekanntheit und Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, da Straßenführung und eventuelle Hindernisse klar dargestellt werden können. Gleichzeitig generiert er weitere Anreize für das Fahrrad als vielseitiges und leistungsfähiges Verkehrsmittel. Ein detailliertes Konzept und ein Finanzierungsplan liegen bereits vor. Eine Umsetzung nach der Festlegung des VEP ist als sinnvoll zu erachten. Die Verteilung des Fahrradstadtplans könnte an zentralen Punkten (z.B. Tourismusbüro, Bürgerbüro, Dom) erfolgen.

Fahrradtourismus

Neben den genannten infrastrukturellen Maßnahmen ist auch eine Beschilderung und Ausweisung eines bestehenden Radwegenetzes ein wesentlicher Bestandteil einer fahrradfreundlichen Stadt. Plan 17 des VEP zeigt die bestehenden Schilderstandorte und Inhalte in der Stadt Speyer. Neben den Rad- und Hauptfußwegen gibt es auch einige touristische Radrouten, die Speyer kreuzen oder durchqueren:

- Veloroute (Worms – Mainz)
- Salier-Route/ Kaiser-Konrad-Radweg (Meckenheim – Bad Dürkheim – Speyer)
- Schönborn Route (Bruchsal – Speyer)

Um eine optimale Ausschöpfung der Routen zu gewährleisten ist eine Anbindung an das bestehende Radwegenetz, ebenso wie an touristische Knotenpunkte wichtig. Dabei sollte die Möglichkeit bestehen Fahrräder/ Pedelecs und Gepäck sicher zu verwahren. Dementsprechend sollten die touristischen Routen auch bei der Planung der Standorte für Abstellanlagen Berücksichtigung finden. Ebenso wichtig ist die Information der Besucher durch Stelltafeln oder die Auslage des Fahrradstadtplans. Eingebunden werden könnten auch ansässige Fahrradhotels oder Verleihbetriebe.

Fahrradaktive Unternehmen/ Betriebe

Eine Auszeichnung der fahrradfreundlichen Unternehmen und Betriebe der Stadt Speyer. Dazu gehören Betriebe/ Unternehmen, die Möglichkeiten zur fahrradfreundlichen Anreise Ihrer Mitarbeiter/ Kunden bieten oder Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradbenutzung innerhalb Ihrer Belegschaft durchgeführt haben (z.B. Abstellanlagen für Mitarbeiter und Kunden, Schränke zur Verwahrung von Helm und Schutzkleidung, Wasch- und Umziehmöglichkeiten für die Mitarbeiter, unternehmenseigene Fahrräder für Dienstfahrten). Die Zertifizierung soll nach einem vorgegebenen Raster nach Art und Anzahl der Maßnahmen erfolgen und kann in verschiedenen Klassen (Geschäfte,

klein- und mittelständische Unternehmen, Industrie) erfolgen. Dabei kann ähnlich der KISS-Zertifizierung vorgegangen werden und ein deutlich sichtbares Siegel am Gebäude angebracht werden. Die Auszeichnung mit einem Preisgeld (für weitere Fahrradmaßnahmen) ist ebenso denkbar.

Stadtradeln

Nach den erfolgreich durchgeführten Aktionswochen „Stadtradeln“ in 2012 und 2014 sollte sich die Stadt Speyer auch in den kommenden Jahren weiter an der bundesweiten Aktionswoche beteiligen. Neben der hohen Öffentlichkeitswirksamkeit, gelingt es im Rahmen dieser Mitmachaktion auch immer mehr Unternehmen, Vereine und auch öffentliche Einrichtungen wie Schulen zum Fahrradfahren anzuregen.

Verwaltungsintern

Job-Rad

Verwaltungsintern würde sich die Einrichtung eines Job-Rads anbieten. Dabei wird eine vereinbarte Leasingrate monatlich direkt vom Bruttogehalt des Arbeitnehmers abgezogen. Dies ermöglicht eine Steuerersparnis von bis zu 52 % gegenüber dem reinen Kaufpreis im Geschäft. Zudem werden wie bei einem Kfz-Leasing auch Wartungs- und Reparaturkosten bzw. Service des Fahrrads und Ersatz bei Diebstahl übernommen. Die Stadtwerke Speyer haben dieses Modell für Ihre Mitarbeiter bereits erfolgreich eingeführt.

Dienstfahräder/ Pedelecs

Ein Großteil der Dienstgänge der städtischen Verwaltungsmitarbeiter findet innerstädtisch statt und beträgt oft nur wenige Kilometer. Es würde sich daher anbieten, für die Mitarbeiter während der Dienstzeiten Pedelecs bzw. Dienstfahräder zur Nutzung anzubieten. Diese würde langfristig nicht nur zu einer Substitution von PKWs führen, sondern auch das Wohlbefinden und die Gesundheit der Mitarbeiter fördern. Eine Möglichkeit wäre auch die Verknüpfung mit dem zukünftigen Mietfahrradsystem (VRN/nextbike) in Speyer.