

Langfristige Ziele

Bei der Entwicklung des Radverkehrs in Ludwigshafen verfolgt die Stadtverwaltung auch langfristige Ziele. Dazu gehören der Masterplan Green City, dessen Ziel die Reduktion von Luftbelastungen in der Stadt unter anderem durch Förderung des Umstiegs auf eine umweltfreundliche Mobilität ist. Darüber hinaus bietet auch der Abriss der Hochstraße Nord und der Bau der Stadtstraße die Möglichkeit, den Radverkehr in diesem Gebiet neu zu optimieren.

Der Radverkehr im Masterplan Green City

Im Radverkehr sind folgende Maßnahmen geplant und sollen, soweit Fördermaßnahmen kommen, umgesetzt werden:

Fahrradabstellanlagen

Derzeit werden im Stadtgebiet unterschiedliche Arten von Fahrradabstellanlagen eingesetzt, die Schwerpunkte liegen dabei in den Stadtteilzentren (zum Beispiel an Schulen, Krankenhäusern und Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs). Geplant ist der Ausbau von Fahrradständern im gesamten Stadtgebiet, insbesondere in den Stadtteilzentren und ebenso an wichtigen öffentlichen Einrichtungen, der geschätzte Bedarf liegt bei rund 1.000 Fahrradständern. Ebenso sollen die Standorte von Fahrradboxen ergänzt werden, insbesondere an Punkten großen öffentlichen Interesses. Hier ergibt eine Abschätzung einen Bedarf von rund 100 Fahrradboxen als Neubeschaffung. Als mittel- bis langfristige Maßnahme ist für 2021 die Einrichtung eines Fahrradparkhauses geplant.

Ertüchtigung vorhandener Radverkehrsanlagen

In Ludwigshafen sind zahlreiche Radwege entlang der Hauptachsen vorhanden, da fast allen Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen ausgestattet sind. Diese können gut als Pendleradrouuten, aber auch für den sonstigen Alltagsverkehr genutzt werden. Pendleradrouuten zielen sowohl auf innerstädtische Radverkehre als auch auf die Radverkehre, die aus dem Umland in das Stadtgebiet ein- beziehungsweise durchfahren. Um den Anforderungen an eine moderne und nutzerfreundliche Radinfrastruktur gerecht zu werden, sind in weiten Teilen eine Sanierung und teilweise auch Umstrukturierungsmaßnahmen erforderlich.

Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz

Im Ludwigshafener Radverkehrsnetz werden Strecken als Lückenschlüsse definiert, auf denen bislang keine Radwege vorhanden sind, aber zur Vervollständigung des Radverkehrsnetzes solche Anlagen erforderlich sind. Durch die Schließung der Netzlücken wird die Attraktivität für das Radfahren deutlich gesteigert. Damit einher geht dadurch auch eine Erhöhung der Radverkehrssicherheit und Flexibilität im Radverkehrsnetz.

Regionale Radschnellwege

Der Begriff Radschnellweg beschreibt generell Verbindungen, die Radverkehrsnetze zwischen Kommunen und/oder Umland miteinander verbinden. Sie werden über größere Entfernungen verknüpft. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Alltagsverkehr und insbesondere auf den Berufspendlerinnen und -pendlern. In der Region laufen bereits Planungen für einen Radschnellweg. Dieser soll auf rechtsrheinischer Seite Heidelberg mit Mannheim und bundeslandübergreifend Mannheim mit Ludwigshafen verbinden. Von Ludwigshafen soll er

weitergeführt werden bis Schifferstadt. Der Streckenverlauf wird im Stadtgebiet Ludwigshafen etwa 8 Kilometer betragen und im Rhein-Pfalz-Kreis 5,3 Kilometer.

Öffnung von Einbahnstraßen für den Gegenverkehr

In Ludwigshafen sind bereits zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet worden. Jedoch bestehen stadtweit noch weitere Möglichkeiten für eine Öffnung, insbesondere im Stadtteil Südliche Innenstadt. Nach den Vorgaben der StVO (Straßenverkehrsordnung) sollen weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet und weitere Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

Ausweitung VRNnextbike Fahrradvermietsystem

Aktuell gibt es in Ludwigshafen 13 Mietstationen mit insgesamt 128 Fahrradabstellplätzen. Diese sind im innerstädtischen Bereich Ludwigshafen und an ÖPNV-Haltestellen zu finden. Das Vermietsystem soll über das Stadtzentrum hinaus in die einzelnen Stadtteile weiter entwickelt werden. Dazu sind weitere Stationen mit je 8 Ständern für Fahrräder vorgesehen, die einen direkten Bezug zum ÖPNV oder öffentlichen Einrichtungen haben. Mittelfristig können auch in den einzelnen Stadtteilen jeweils 2 bis 3 Stationen, das heißt insgesamt weitere 20 bis 25 Stationen, angeboten werden.

Downloads

City West - Neue Wege für den Radverkehr

Der Grundsatzbeschluss durch den Stadtrat fiel nach intensiver Bürgerbeteiligung 2014. In den Folgejahren wurden die Planungen verfeinert und Hinweise aus den Gremien und der Bürgerbeteiligung aufgenommen. Diese betrafen auch den Radverkehr, durch die Neuordnung am Nordbrückenkopf entstehen sichere Lösungen. Die Stadtstraße bietet beidseitig durchgängige Verbindungen in alle Richtungen und sieht zahlreiche oberirdische Querungsmöglichkeiten vor. Da die Hauptrampen von und nach Mannheim nicht mehr so steil ansteigen und die Spindeln entfallen, können die Fuß- und Gehwege zur Kurt-Schumacher-Brücke barrierefrei geführt werden. Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr sind klar voneinander getrennt. Die Radwegeverbindungen bietet die Basis für den Anschluss und die Weiterentwicklung des Radwegenetzes der Stadt.

Die wichtigsten Verbesserungen sind:

- eine übersichtliche Verkehrsführung
- für die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Rheinuferstraße sind beidseitig durchgängige Radwege möglich
- eine verbesserte Ampelschaltung
- komfortables Überqueren der Stadtstraße
- aufgrund der geringeren Längsneigung der Hauptrampen von rund fünf Prozent eine barrierefreie Führung der Radwege
- mehr Sicherheit und Qualität durch eine klare Trennung von Straßen, Rad- und Gehwegen

