Member of the European Cyclists' Federation (ECF)

ADFC, Kreisverband Würzburg, Postfach 5172, 97001 Würzburg

Kreisverband Würzburg
Postfach 5172
97001 Würzburg

info@adfc-wuerzburg.de
www.adfc-wuerzburg.de

telefonische Rückfragen zur Stellungnahme unter:
0931 – 77 75 9 (Hans-Jürgen Beck)

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e. V., Geschäftsstelle Erlangen

ADFC Landesverband Bayern, z. Hd. Klaus Helgert

Aktualisierte Stellungnahme des ADFC, KV Würzburg zu: Aufnahme der Stadt in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. – Hauptbereisung am 12.09.2019

Stand: 23.07.2019

Erstellt von:

Thilo Wagenhöfer, Christoph Spenkuch (Vorstandsteam ADFC KV Würzburg)
Hans-Jürgen Beck, Maria Geyer, Abraham Weinrich (Verkehrsgruppe ADFC, KV Würzburg)

Vorbemerkung

Da diese Stellungnahme von der AGFK e.V. auch an die Stadt Würzburg versandt wird, verstehen wir sie auch als Rückmeldung an die Stadt, wie die durchgeführten Radverkehrsmaßnahmen bei den Rad Fahrenden ankommen und bewertet werden und wie die Öffentlichkeitswirkung der derzeitigen Radverkehrspolitik und –planung einzuschätzen ist. Sie gründet auf den zahlreichen Rückmeldungen der Würzburger Rad Fahrenden und auf dem Konsens der Radverkehrsaktiven bei den verschiedenen Verbänden und Organisationen.

Inhalt

A) Bewertungsbogen der AGFK Bayern - Zusammenfassende Wertung aus Sicht des ADFC, KV Würzburg ..... S. 2

B) Detailbeurteilung nach den Kriterien des Bewertungsbogens der AGFK Bayern ..... S. 3

C) Allgemeine Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Stadt Würzburg ..... S. 37

D) Radverkehrsstrecken, die für die Befahrung am 12.09. vorgesehen werden sollten ..... S. 42

Auflistung Anlagen ..... S. 44

A) Bewertungsbogen der AGFK Bayern - Zusammenfassende Wertung aus Sicht des ADFC, KV Würzburg

kursiv: Gem. Vorgaben der AGFK müssen diese Punkte von der Stadt bei der Hauptbereisung (zumindest ausreichend) erfüllt sein

Normalschrift: Gem. Vorgaben der AGFK muss das jeweilige Thema von der Stadt zumindest konzeptionell behandelt sein. Hier interessiert, wie die Umsetzung in der jeweiligen Kommune ist.

		Kriterium	erfüllt	teilw. erfüllt	nicht erfüllt	k.A.	***Seite***	***Abbil-dungen***
1.		**Kommunalpolitische Zielsetzungen (z. B. Beschlüsse) durch**						
	1.1	*Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Rats- oder Kreistagsbeschluss (Umsetzung)*	+				***3***	**-**
	1.2	*Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen (Radverkehrsbeauftragter, Ansprechstelle, z. B. auch im Unterhaltungsdienst) (Umsetzung: Kompetenzen des „Radverkehrsbeauftragten": politisch, finanziell,zeitlich)*		+			***3***	**-**
	1.3	*Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung (Umsetzung)*		+			***4***	***1 bis 7***
	1.4	Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation *(Darstellung)*			+		***7***	**-**
	1.5	*Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum (Umsetzung; Die Entscheidung über das jeweilige Erhebungsverfahren trifft die Kommune solange auf AGFK-Ebene noch kein einheitliches Bewertungsverfahren etabliert ist.)*			+		***8***	**-**
	1.6	Förderung der Nahmobilität (Kommune der kurzen Wege, Nahmobilität, barrierefreie Stadt, Nahversorgung und Naherholung sichern z. B. durch Berücksichtigung in der Bauleitplanung) *(Darstellung)*		+			***8***	**-**
	1.7	*Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften (Umsetzung: z. B. Arbeitsgruppe, laufende Einzelkontakte)*		+			***8***	**-**
	1.8	*Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell) (Umsetzung: z. B. Teilnahme an Veranstaltungen, Arbeitsgruppen etc.)*				+	***8***	**-**
2.		**Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten**						
	2.1	*Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept) (Umsetzung: hier ist eine Plandarstellung unumgänglich)*	+				***8***	**-**
	2.2	*Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften (Umsetzung)*		+			***8***	**-**
	2.3	*Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routennetze (Umsetzung)*		+			***9***	***8 bis 9***
	2.4	Entschärfung von Unfallschwerpunkten *(Darstellung: welche Unfallschwerpunkte sind bekannt? Welche Konzepte zur Entschärfung sind vorhanden?)*		+			***10***	***10 bis 12***
	2.5	Die Infrastruktur soll sich an dem anerkannten Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) und dem „Radverkehrshandbuch Radlland Bayern" enthalten ist *(Darstellung)*		+			***12***	**-**
	2.6	**Bauliche Elemente der Infrastruktur *(Darstellung: Was ist vorhanden? Was will man erreichen? Wie ist der Planungsstand hierzu?)***						
	a	Radwege		+			***13***	***13 bis 19***
	b	Radfahrstreifen*, Schutzstreifen für Radfahrer**		+**	+*		***14***	***20 bis 21***
	c	Fahrradstraßen			+		***16***	***22***
	d	Radfahrschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten		+			***17***	***23***
	e	Sichere Querungsstellen		+			***17***	***24 bis 26***
	f	Tempo 30/Verkehrsberuhigung		+			***19***	**-**
	g	Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung		+			***20***	***27***
	h	Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen			+		***21***	***28***
	i	Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung)		+			***22***	***29 bis 31***
	j	Radstationen, B + R			+		***24***	***32***
	k	Radwanderwege		+			***25***	**-**
	l	Radwegweisung		+			***25***	**-**
	m	Radwegeauffahrkanten möglichst mit gesicherter Nullabsenkung unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer		+			***25***	**-**
	n	Ergänzung: Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren			+		***25***	***33, 34***
	2.7	Organisatorische Elemente der Infrastruktur						
	a	*Erstellung eines Winterdienstplanes für die Radverkehrsinfrastruktur (Umsetzung)*	+				***26***	**-**
	b	*Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement (Darstellung: Beispiele im Rahmen der Befahrung)*			+		***26***	***35***
	2.8	Ergänzung: Mainquerungen als wichtigste städtische Verbindungselemente			+		***28***	*36*

		Kriterium	erfüllt	teilw. erfüllt	nicht erfüllt	k.A.	***Seite***	***Abbil-dungen***
3.		**Service für den Radverkehr**						
	3.1	Fahrradbezogene Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, bewachte Fahrradabstellplätze mit Kinderwagenverleih etc., Reparatur- und Pflegeservice) *(Darstellung)*		+			***29***	**-**
	3.2	Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme und Verknüpfung im ÖV) *(Darstellung*			+		***29***	
	3.3	Fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. hochwertige überdachte Stellplätze, Hol-/Bringdienste des Einzelhandels) *(Darstellung)*			+		***29***	**-**
	3.4	Fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen *(Darstellung)*		+			***29***	**-**
	3.5	*Einfach zugängliche Internetinformationen zum Radverkehr über kommunale Internetauftritte (Umsetzung)*		+			***30***	**-**
4.		**Fahrradfreundliches Klima fördern *(Darstellung)***						
	4.1	Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)		+			***31***	***37***
	4.2	Bürgerinformationen (Veranstaltungen)		+			***32***	**-**
	4.3	Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.)		+			***32***	**-**
	4.4	Fahrradtourismusförderung		+			***33***	**-**
	4.5	Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten		+			***33***	
	4.6	Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z. B. Elektrofahrräder	+				***33***	***38***
	4.7	Mobilitätsbildung und –erziehung		+			***39***	**-**
	4.8	Fahrradverleihsysteme		+			***39***	**-**
5.		**Nahmobilität fördern *(Darstellung)***						
	5.1	Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen (Radverkehrsanlage nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs)		+			***35***	***39***
	5.2	Fußgängerwegweisung		+			***36***	**-**
	5.3	Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation)		+			***36***	**-**
	5.4	Bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten			+		***36***	**-**
	5.5	Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote		+			***36***	
	5.6	Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität		+			***36***	**-**
	5.7	Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung)		+			***36***	**-**
	5.8	Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr			+		***37***	**-**

B) Detailbeurteilung nach den Kriterien des Bewertungsbogens der AGFK Bayern

B.1 Kommunalpolitische Zielsetzungen

Kriterium 1.1 „Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung“

Ein entsprechender Beschluss wurde inzwischen vom Würzburger Stadtrat am 29.07.2013 einstimmig gefasst → **siehe Anlage 2.**

Kriterium 1.2 „Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen“

Der Radverkehr ist seit 01.01.2017 der Fachabteilung Tiefbau zugeordnet. Wir begrüßen dies, da dadurch Radverkehrsplanung und Maßnahmenumsetzung bei der gleichen Behörde angesiedelt sind und damit eine enge Verzahnung gewährleistet ist. Die zeitlich unbefristete Vollzeitstelle eines **Radverkehrsbeauftragten** (RVBe) wurde dort mit Herrn Cochet-Weinandt neu besetzt und mit neuer Kompetenz ausgestattet, unserer Wahrnehmung nach:

- Der RVBe ist Schaltstelle für alle Radverkehrsangelegenheiten.
- Der RVBe wird zumindest an den meisten, wenn nicht gar allen Planungsprozessen beteiligt, bei denen der Radverkehr eine Rolle spielt. Ob dies immer frühzeitig geschieht und so, dass von vornherein die Belange des Radverkehrs berücksichtigt sind, können wir abschließend nicht beurteilen.

- Der RVBe macht eigene Vorschläge und legt Planungen vor.
- Der RVBe ist Ansprechpartner für die Öffentlichkeit.
- Der RVBe bereitet die zweimal jährlich stattfindenden Radverkehrsbeiratssitzungen federführend vor, geleitet wird diese allerdings nicht von ihm, sondern durch in der Verwaltung Höhergestellte, z.B. Baureferent, Oberbürgermeister oder einer seiner Vertreter.

Der RVBe bringt sich auch in die AG Radverkehr der Lokalen Agenda 21 (bei welcher der ADFC-KV mitarbeitet) ein, vermittelt Informationen und nimmt dortige Anregungen auf.

Der RVBe ist mit sämtlichen Aufgaben betraut, die den Radverkehr betreffen: Planungen, Stellungnahmen, Öffentlichkeitsarbeit, Durchführung von Ausschreibungen, Kontakt zur Öffentlichkeit und zu den Verbänden / ADFC, Bearbeitung von Anfragen etc. Herr Cochet-Weinandt arbeitet fachlich sehr kompetent und versucht, das vielfältige und immense Arbeitsspektrum in hoher Verantwortung vollumfänglich wahrzunehmen. Er stößt wegen der damit verbundenen enormen Arbeitsbelastung unserer Wahrnehmung nach immer wieder an Zeitgrenzen. Ihm zur Seite steht nur eine Schreibkraft. Insbesondere die perspektivische Arbeit und die notwendigen Anpassungen an veränderte Notwendigkeiten bleiben dadurch oft auf der Strecke.

Unserer Meinung nach reicht es nicht aus, für das umfangreiche Aufgabengebiet, das der Radverkehr in einer Stadt dieser Größenordnung wahrnehmen muss, und auch angesichts des enormen Aufholbedarfs für den Radverkehr in Würzburg, nur eine einzige Stelle vorzusehen. **Notwendig** wären daher unserer Meinung nach **mindestens 3 Vollzeitstellen** und zusätzliche Schreibkräfte.

Zu bemängeln ist weiterhin:

- Der RVBe ist unserer Wahrnehmung nach innerhalb der Verwaltung **in vollem Umfang weisungsgebunden** und hat keine eigene Entscheidungskompetenz.
- Der RVBe hat **keinen eigenen Finanzetat.**
- Er hat **kein Rederecht** im Stadtrat und den zugeordneten Ausschüssen.

Der **Radverkehrsetat** im Haushalt wurde seit den 90er Jahren schrittweise jeweils leicht erhöht. **Seit ca. 10 Jahren erfolgte eine deutliche jährliche Erhöhung dieses Etats.** Wir haben allerdings keinen Überblick darüber, inwieweit dieses Geld für welche Vorhaben tatsächlich auch ausgegeben wurde und ob nicht auch Maßnahmen für den KFZ-Verkehr, bei denen der Radverkehr nur marginal betroffen ist, subsummiert sind.

Kriterium 1.3 „Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung“

Seit 2016 liegt ein umfangreiches Radverkehrskonzept vor. Am 17.11.2016 hat der Würzburger Stadtrat dieses einstimmig beschlossen. Vorausgegangen war eine vierjährige Erarbeitung durch das Aachener Planungsbüro Dr. Baier (BSV) in enger Zusammenarbeit mit der Stadt (FA Stadtplanung und FA Tiefbau) und über Workshops im Radverkehrsbeirat auch unter Einbezug der Radverkehrsaktiven aus den verschiedenen Verbänden, auch des ADFC.

Das **Radverkehrskonzept** (**Kurzfassung → Anlage 1**) enthält eine grobe Planung eines gesamtstädtischen und geschlossenen Radverkehrsnetzes und Richtlinien für die Planung und Umsetzung einer besseren Würzburger Radverkehrsinfrastruktur. Es wurden 23 Radachsen (Radverkehrshauptachsen und verbindende Nebenachsen) ausgearbeitet, ebenso wie umfassende Analysen zur Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr.

Dem Konzept vorangestellt sind Leitlinien für die Gestaltung des zukünftigen Angebots für den Radverkehr. Die 21 Leitlinien für den Radverkehr wurden aus Regelwerken, den rechtlichen Vorgaben sowie aus den im Rahmen der Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsbeirat entwickelten und für Würzburg spezifischen Zielsetzungen abgeleitet. Sie stellen übergeordnete Planungsgrundsätze dar, die im Rahmen von weiteren Entwurfs- und Detailplanungen berücksichtigt werden sollen. Sie beziehen sich auf die Netzplanung und die Führung des Radverkehrs sowie auf den Ausbaustandard. Darüber hinaus werden sie durch die Leitlinien zum Fahrradparken und zur Öffentlichkeitsarbeit ergänzt.

Insgesamt wird entlang von Hauptverkehrsstraßen eine fahrbahnnahe Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen bevorzugt. Gemeinsame Geh- und Radwege sollen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken realisiert werden, wenn eine getrennte Führung räumlich nicht möglich ist.

Bei der **Umsetzung und Weiterentwicklung dieses Konzeptes** stellen wir **massive Probleme** fest:

- **Die Verwirklichung der Achsen dauert zu lange**.
  3 Radachsen (1, 5, 10) waren schon vor Verabschiedung des Konzeptes vorhanden, bei 5 Achsen (6, 6a, 6b, 9b, 12), die bereits existierten, wurden Lückenschlüsse gebaut, ohne dass aber diese Achsen komplett fertiggestellt wären. Die genannten Achsen genügen weitgehend auch nicht den im Konzept festgeschriebenen Grundsätzen und Leitlinien (z.B. große Teile der Radachsen 1 und 10, Teile der Radachse 5, Radverkehrsführung Veitshöchheimer Straße, Mängel bei den weiteren genannten Radachsen) und müssten daher umgebaut und nicht nur ergänzt werden.
  Von den verbleibenden 15 Achsen wurden 7 Achsen (2, 3, 3a, 7, 8, 9) lediglich begonnen, keine neue Achse ist seit 2016 fertiggestellt.

- Das Radverkehrskonzept mit seiner einseitigen Ausrichtung auf Schutzstreifen **entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Erkenntnis**, nach dem Schutzstreifen nur von geübten Rad Fahrenden angenommen werden, auf ungeübte Rad Fahrende aber eher abschreckend wirken. Heutzutage sollte man mit einer von der Fahrbahn getrennten Radverkehrsführung bei gleichzeitigem Rückbau der für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehenden Fläche agieren, damit sich die Zahl der Rad Fahrenden merklich erhöht.
  Das Konzept müsste also überarbeitet und modernisiert werden. Dies wird von der Stadt mit Verweis darauf, dass dafür keine Kapazität in der Verwaltung vorhanden und auch auf der Straße kein Platz für breite Radfahrstreifen sei, abgelehnt. Selbst dort, wo offensichtlich ausreichend Platz wäre (z.B. Heuchelhofstraße), werden diese mit dem Verweis darauf, dass KFZ-Überholverkehr bei Radfahrstreifen oder geschützten Radstreifen nicht möglich sei, abgelehnt.

- Das **Schutzstreifenkonzept** wird in Würzburg von großen Teilen der Rad Fahrenden zwar notgedrungen genutzt, aber **nicht akzeptiert und als zu gefährlich beurteilt**. Dies liegt unserer Meinung nach daran, dass diese Schutzstreifen oftmals zu schmal abmarkiert sind, keinen ausreichenden Sicherheitsabstand aufweisen, über Kreuzungen oft nicht durchgezogen werden. Zudem fährt der von vielen Rad Fahrenden als aggressiv und als wenig rücksichtsvoll eingestufte KFZ-Verkehr in Würzburg neben den Schutzstreifen mit Tempo 50 vorbei, hält dabei keinen Mindestabstand beim Überholen ein und beparkt die Schutzstreifen. Besonders eklatant zeigt sich dies in der Zeller Straße, aber auch in der Franz-Ludwig-Straße. Die Stadt reagiert darauf, dass an wenigen Stellen nachträglich noch Schutzstreifen auch über Kreuzungsbereiche gezogen oder auch über kurze Strecken rot eingefärbt werden. Dies stellt aber die Ausnahme dar und reicht unserer Meinung nach auch nicht aus. Vielmehr müsste dort, wo Schutzstreifen offensichtlich nicht funktionieren, umgeplant oder Schutzstreifen auf ganzer Länge deutlicher markiert werden. Auch müssten umfassend Aufklärungskampagnen über Schutzstreifen durchgeführt werden.

- Die **definierten Achsen** werden gegenüber den Radverkehrsaktiven **als unveränderbar kommuniziert**, andere Formen einer geeigneteren Radverkehrsführung werden von der Stadt abgelehnt.

- Die **Radachsen zeigen in der Regel eine wenig stringente Führung auf und sind intuitiv von den Rad Fahrenden kaum erfassbar**. Es wird innerhalb der Achsen viel zu oft die Führungsform gewechselt (zwischen Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei, kombinierter Geh-/Radweg, Führung auf der Straße, etc.), teils sind die Radverkehrsführungen unterbrochen oder enden abrupt ohne klar erkennbare Weiterführung (z.B. Kreuzung Mainkai / Wirsbergstraße, Kreuzung Wörth-/Frankfurter Straße). Die Achsen werden als Stückwerk wahrgenommen. Auch sind bei Führung abseits der Fahrbahn die Bordsteinkanten oft nicht genügend abgesenkt. Zum Teil führen Radverkehrswege über Zebrastreifen, über nicht freigegebene Gehwegbereiche oder durch Umlaufschranken, u.a. mehr. Beispiel hierfür finden sich am Berliner Platz (Überquerung der Zufahrtsstraße zur Grombühlbrücke – Abb. 10), an der Einmündung der Unterdürrbacher Straße, im Kreuzungsbereich Nürnberger / Urlaubstraße, im Kreuzungsbereich Wörthstraße / Frankfurter Straße und auch im gesamten Verlauf der Radachse 1.
  Unserer Ansicht nach müssen Radachsen durch klare Markierungen, eindeutige Verkehrsführungen und komfortablen Ausbau als solche erkennbar sein.
  Fahrradstraßen als eigentlich wichtiges Element solcher Achsen gibt es in Würzburg gar nicht, in Planung ist lediglich eine Gasse (Büttnerstraße), deren Ausweisung für den Radverkehr aber keine Vorteile bringt und auch in einer Außengastronomie der Fußgängerzone endet (siehe Abb. 22.2. und 22.3).

Abb. 1: *Radachse 1 (Erthalstraße) – für eine Radachse ungeeignete Führung: Gehweg / Radfahrer frei, ansonsten Mischverkehr mit beidseitigen KFZ-Parkstreifen*

Abb. 2: *Radachse 1 (Wittelsbacher Straße) – für eine Radachse ungeeignete Führung: vom Gehweg abmarkierter, nicht verpflichtender Radweg, ansonsten Mischverkehr mit beidseitigen KFZ-Parkstreifen*

Abb. 3: *Radachse 6 (Mainradweg) – abruptes Ende an der Wirsbergstraße ohne Weiterführung (geradeaus Gehweg, rechts Fußgängerampel), verwirrte Touristen, die abgestiegen sind; der Bereich soll umgestaltet werden, allerdings weiterhin ohne anbindende Radverkehrsführung geradeaus auf dem Mainkai*

Abb. 4: *Radachse 6a: Veitshöchheimer Straße – ungeeignete Führung: schmaler gemeinsamer Geh-/Radweg neben vierspuriger Fahrbahn und unübersichtlichen Querungen von Einmündungen*

Abb. 5: *Heuchelhofstraße: Platz wäre vorhanden für geschützte Radfahrstreifen, stattdessen nur Schutz-streifen, um für KFZ Ausweichmanöver bei Überholvorgängen zu ermöglichen. - Positiv anzumerken ist aber in jedem Fall, dass zugunsten des Radverkehrs 2 komplette KFZ-Fahrspuren umgewidmet wurden!*

Abb. 6: *Zeller Straße, permanentes Überfahren des Schutzstreifens durch KFZ, auch infolge des illegalen Parkens auf der Gegenseite, das konsequent unterbunden werden müsste*

Abb. 7a: *Kreuzungsbereich Nürnberger Straße / Urlaubstraße: Lenkung des Radverkehrs über Umlaufschranke und Zebrastreifen*

Abb. 7b: *Unterdürrbacher Straße: Lenkung des Radverkehrs über Zebrastreifen*

Abb. 7c: *Kreuzungsbereich am Studentenhaus: indirektes Links-Abbiegen mit eigener kurzer Ampelphase und kleinflächiger Aufstellfläche*

- Um die Leistungsfähigkeit des KFZ-Verkehrs zu gewährleisten, **werden oft schmale, mitunter kompliziert geführte und dadurch sowohl teure als auch intuitiv schwer erfassbare, mitunter an der Grenze der Regelkonformität und der Befahrbarkeit agierende Radverkehrsführungen installiert**, wie z.B. im Kreuzungsbereich am Studentenhaus, Einmündung Zeller Straße in die Saalgasse, Kreuzungsbereich Friedensbrücke / Luitpoldstraße oder am Berliner Platz (siehe Abb. 10).
- Die **Stadt vertritt ihr Konzept äußerst defensiv**, eine Außendarstellung findet nur etwas versteckt auf der homepage statt – siehe 3.5.

Kriterium 1.4 „Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation“

Eine klare und stringente Radverkehrspolitik der Stadt Würzburg ist für die Öffentlichkeit nicht erkennbar. So bleiben Beschlüsse und Planungen zum Radverkehr meist Einzelentscheidungen und Einzelplanungen und kommen auch so bei den Rad Fahrenden an. Ein konzeptioneller Hintergrund ist nach der baulichen Umsetzung im Verkehrsraum nicht erkennbar und wird von der Stadt auch nicht kommuniziert. Es fehlen noch beherzte Schritte, z.B. die Umwidmung größerer, bisher dem MIV zugeordnete Räume für den Radverkehr.

Komponente „Information und Kommunikation“:

Es sind nur wenig städtische Informationen für den Alltagsradverkehr über Printmedien vorhanden. An Veranstaltungen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Stadtradeln“ wird teilgenommen, in diesem Zusammenhang und auch während der Europäischen Mobilitätswoche erfolgen entsprechende Äußerungen pro Fahrrad. Lastenfahrräder werden intensiv beworben. Weitere Veranstaltungen oder Aktionstage von Seiten der Stadt gibt es aber nicht. Einzelne Infoblätter allgemeiner oder touristischer Art oder zum Winterdienst auf Radwegen existieren zwar, werden aber ebenfalls nicht offensiv nach außen getragen, sondern liegen lediglich zum Mitnehmen im Rathaus bereit.

Bis 2017 erschien jährlich ein umfangreicher Bericht „Radwegemanagement“, der aber nicht für die Öffentlichkeit zugänglich war und eher dazu diente, dem Stadtrat die im Vorjahr durchgeführten und für dieses Jahr geplanten Radverkehrsmaßnahmen im Detail darzustellen. Das Erscheinen dieser Berichte wurden aber eingestellt.

Eine für Würzburg notwendige Imagekampagne für das Radfahren wurde bisher nicht durchgeführt, für dieses Jahr und die Folgejahre wurden aber vom Stadtrat jeweils 60.000,- Euro freigegeben. Zur Zeit wird für die Erarbeitung dieser Kampagne ein geeignetes Büro gesucht.
→ Näheres hierzu bei Kriterium 4.1

Präsenz Radverkehr auf der Homepage der Stadt Würzburg siehe Kriterium 3.5.

Kriterium 1.5 „Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum“

Im Stadtratsbeschluss vom 29.07.2013 (→ **Anlage 2**) ist festgelegt, dass innerhalb von 5 Jahren der Radverkehrsanteil von 11% auf 16% zunehmen soll. Dieses Ziel hätte also im Juli 2018 erreicht sein sollen, es liegt hierzu aber keine Verifizierung vor bzw. ist ein Ergebnis nicht veröffentlicht.

Im Gegenteil: In einer Presseerklärung der Stadt vom 09.04.2019 (→ siehe **Anlage 4**), zu einem Zeitpunkt, zu dem dieses Ziel schon längst hätte erreicht sein sollen, wird dieses lediglich als „langfristig“ bezeichnet. Beobachtungen des städtischen Verkehrsraums lassen vermuten, dass trotz der für Rad Fahrende weiterhin prekären Situation der Anteil von 16% schon lange erreicht ist.

Kriterium 1.6 „Förderung der Nahmobilität (Kommune der kurzen Wege, Nahmobilität, barrierefreie Stadt, Nahversorgung und Naherholung sichern z.B. durch Berücksichtigung in der Bauleitplanung)“

siehe unten, Kriterium 5.1 – 5.8

Kriterium 1.7 „Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften“

Noch von der FA Stadtentwicklung wurde unter dem damaligen Fachabteilungsleiter Herrn Düthmann ein interkommunales Mobilitätskonzept angestoßen, das mit den östlich angrenzenden Nachbargemeinden (Gerbrunn, Randersacker, Theilheim, Rottendorf) bis zur Eröffnung der Landesgartenschau 2018 umgesetzt wurde. Das „Interkommunale Pedelec- und Radverkehrsnetzes“ wird auch aktiv beworben (siehe homepage der Stadt Würzburg).

Interkommunale Mobilitätskonzepte mit anderen als den oben genannten Gemeinden sind unseres Wissens nach nicht in Bearbeitung. Es scheitern mitunter auch Kooperationen mit Nachbargemeinden aufgrund von Unklarheiten oder Unstimmigkeiten bezüglich der Planungshoheit, so z.B. mit Veitshöchheim und Zell am Main. Ob die Stadt Würzburg oder die jeweilige Gemeinde ursächlich für das Misslingen verantwortlich gemacht werden muss, sei dahin gestellt. Der Radweg nach Reichenberg wurde von der Stadt nur innerhalb der Stadtgrenzen geplant. Zur Zeit formiert sich in Reichenberg eine kleine Bürgerbewegung, um den Lückenschluss und eine Kooperation beider Gemeinden voran zu treiben.

Insgesamt ist auch kritisch anzumerken, dass **Radschnellwege** nach den Kriterien aus dem entsprechenden Arbeitspapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen **nicht Bestandteil der Planungen** sind. Diese wären unserer Meinung nach aber von hoher Bedeutung, um so auch den Radpendlerverkehr aus dem Umland schnell und sicher an die Stadt anzubinden.

Kriterium 1.8 „Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)“

Wir werten den Antrag der Stadt Würzburg auf Aufnahme in die AGFK als Zeichen dafür, sich dort auch konstruktiv einzubringen und Erfahrungen mit anderen Mitgliedskommunen auszutauschen.

B.2 Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten

Kriterium 2.1 „Erarbeitung einer Netzplanung (Radverkehrskonzept)“

siehe oben, Kriterium 1.3

Kriterium 2.2 „Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften“

siehe oben, Kriterium 1.7

Kriterium 2.3 „Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routennetze“

3 Radwegrouten des Bayernnetz für Radler führen durch Würzburg: Mainradweg, Romantische Straße und Main-Werra-Radweg. **Wegweisungen sind vorhanden, wenn auch mitunter unscheinbar und teilweise verwirrend. Mangelhaft ist auch die verkehrstechnische Einbindung der Radroutenführung durch die Stadt**:

- **Mainradweg**:
  Rechte Mainseite: Von Randersacker kommend bis Wirsbergstraße gut und zügig befahrbar, allerdings im Bereich des Ludwigskais für einen Zweirichtungsradverkehr sehr schmal und teils nur als „Gehweg / Radfahrer frei“ ausgebildet, zudem im Bereich der Versuchsstrecke teilweise mit sehr schlechtem Bodenbelag versehen; danach fehlt die weitere Anbindung, die Radverkehrsführung ist unklar (Ende an Ampelkreuzung, die nicht fahrend überquert werden kann, Umgestaltungen zur Querung der Ampelkreuzung und für umständliche, aber zumindest legale Weiterführungen sind geplant).
  Linke Mainseite: Von Heidingsfeld kommend, gibt es eine Lücke und die Ausweichnotwendigkeit über eine vielbefahrene Durchgangsstraße (Seilerstraße, Winterhäuser Straße); zwischen Heidingsfeld und der Ludwigsbrücke von der Fahrbahn abgetrennter relativ komfortabler Zweirichtungsradweg. Im Bereich der Ludwigsbrücke Radverkehrsführung vollkommen unklar; wer es schafft (und überhaupt erkennt!), auf die Seite der Burkarderkirche / Bastion zu gelanden und dann in die Burkarderstraße, gelangt zu einer Unterführung, durch die geschoben werden muss; Weiterfahrt entlang des Mains auf einem sehr schmalen gemeinsamen Geh-/Radweg bis zum Viehmarktparkplatz mit unklarer Radverkehrsführung, danach Richtung Zell über Veranstaltungsgelände, das im Sommer sehr häufig für den Radverkehr gesperrt ist (Afrika-Festival, Umsonst-Und-Draußen, Mainfrankenmesse, etc.), anschließend schmaler Zweirichtungsradweg am Main entlang.

Abb. 8: *Ende des Mainradwegs auf der Maria-Theresia-Promenade vor der Ludwigsbrücke - links: Einmündung in Anliegerstraße, rechts: Einmündung der Anliegerstraße in vielbefahrene Straße ohne Radverkehrsführung oder Querungsmöglichkeit zur Auffahrt zur Ludwigsbrücke*

Abb. 9: *Alte Mainbrücke: hohes gastronomisches Aufkommen verhindert Radfahren, Positionierung der Stadt gegen Rad Fahrende durch entsprechende Beschilderung*

- Die **Alte Mainbrücke** als zentrale Verbindungsachse der Radverkehrsrouten ist oft nicht befahrbar, da sie durch den „Brückenschoppen“ in den Nachmittags- und Abendstunden blockiert ist. Weder für Radfahrer noch für Rollstuhlfahrer oder Gehbehinderte ist ein Durchkommen möglich. Der Stadt ist die Problematik bekannt, die bisherigen Lösungsansätze zeigen aber keine Wirkung.
- **Romantische Straße**: Anbindung in Würzburg über einen gemeinsamen Geh- und Radweg von und nach Höchberg, Lücke ohne erkennbare Radverkehrsführung im unteren Bereich der Leistenstraße und im mittleren Bereich Führung des Radverkehrs auf sehr schmaler Anliegerstraße, auf der auch SUVs unterwegs sind und dann ein Vorbeifahren nicht möglich ist.
- **Main-Werra-Weg**: Anbindung in Würzburg über Lindleinsmühle / Versbach auf zu schmalen straßenbegleitenden Radwegen oder über Umwege, z.T. auf Gehwegen; ab Ortsausgang Versbach Richtung Rimpar auf separatem straßenbegleitenden Fuß-/Radweg.

Kriterium 2.4 „Entschärfung von Unfallschwerpunkten“ (Welche sind bekannt? Sind Konzepte zur Entschärfung vorhanden?)

Im Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg sind für den Zeitraum 2011 bis 2014 **acht unfall-auffällige Bereiche herausgearbeitet**. Es sind dies vor allem der Berliner Platz und der Röntgen-/ Haugerring zwischen Klinikstraße und Haugerglacisstraße. Weitere unfall-auffällige Bereiche befinden sich an folgenden Kreuzungsbereichen: nördlich der Laurentiusbrücke im Gewerbegebiet West, westlich der Friedensbrücke, Virchowstr. / Sanderglacisstr., Johanniterplatz / Neubaustraße, Alte Mainbrücke / Saalgasse / Zellerstraße.

Entschärfungen in diesen Bereichen haben bisher kaum stattgefunden, einzelne Umbaumaßnahmen wie im letztgenannten Kreuzungsbereich haben an der Situation kaum etwas verbessert. Auch bezüglich der Entschärfung der unfallträchtigen Stellen wirkt sich das Diktum der Erhaltung der Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr sehr hinderlich für eine Radverkehrsförderung aus. Für die südliche Straßenseite des Röntgen- / Haugerrings soll immerhin auf ganzer Länge ein breiter Radweg angelegt werden, der Umbau war für dieses Jahr vorgesehen. Im Zuge dieser Baumaßnahme sollen sämtliche Oberflächenparkplätze entfallen – Eingriffe in den ruhenden Verkehr sind – anders als noch vor ein paar Jahren – anscheinend kein Tabu mehr für die städtische Verkehrsplanung. Ansonsten hat sich an den genannten Bereichen nicht viel getan bzw. wird Unfallentschärfung deutlich zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs durchgeführt.

Beispiel **Berliner Platz**:

Der Berliner Platz stellt einen der Unfallschwerpunkte für den Radverkehr in Würzburg dar. Er wurde mit dem Argument der Erhöhung der Sicherheit (und dem Erhalt der Leistungsfähigkeit des KFZ-Verkehrs) einseitig zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs umgestaltet. Beide Verkehrsarten wurden teilweise aus dem Kreisver-

→

*Überquerung Schweinfurter Straße mittels Anforderungsampel weitab des Kreisverkehrs, zudem Weiterführung des Radverkehrs in Richtung Schweinfurter Straße mit Unterbrechung durch nicht freigegebenem Gehweg und Engstelle an Ampel – **3, 4***

*Berliner Platz: Überquerung der Zufahrt Grombühlbrücke, Führung des Radverkehrs verpflichtend über Zebrastreifen und durch Umlaufschranke – **7***

***Abb. 10:** Radverkehr am Berliner Platz: **1** = Führung des Radverkehrs auf Radweg neben Fahrbahn → ok, **2** = Zuführung auf Radweg abseits der Straße, die zum Ring führt → schlecht, **3** = Unterbrechung des Radstreifens im Zuge der Radverkehrsführung auf dem Gehweg, daher eigentlich kein Radfahren möglich → regelwidrig, irreführend, **4** = Anforderungsampel mit sehr langer Wartezeit trotz hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen → inakzeptabel, **5** = Anforderungsampel mit kurzer Wartezeit → akzeptabel, **6, 8** = gemeinsamer verpflichtender Geh- und Radweg mit hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen weit abseits der Fahrbahn→ nicht akzeptabel, Verpflichtung unwirksam, **7** = Führung des Radverkehrs über Zebrastreifen, zuvor Umlaufschranke → gefährlich, regelwidrig, nicht akzeptabel*

kehr heraus verlegt und trotz hohem Rad- und Fußverkehrsaufkommen gemeinsam geführt. Zwei Anforderungsampeln, eine davon mit sehr langen Wartezeiten, erhöhen den Zeitaufwand für Rad Fahrende und Fußgänger beträchtlich. Zudem ist die Radverkehrsführung dort teilweise verkehrsrechtlich gar nicht zulässig, da

- aus Platzgründen der auf dem Gehweg markierte Radweg im Bereich der 1. Anforderungsampel unterbrochen ist, der Gehweg also gar nicht freigegeben ist und rein rechtlich Rad Fahrende auf diesem Wegstück absteigen müssten,
- bei der Überquerung der Zufahrt zur Grombühlbrücke Umlaufschranken die Weiterfahrt stark behindern und anschließend der gemeinsame Geh-Radweg über Zebrastreifen geführt wird.

Außerdem ist die ausgeschilderte verpflichtende Nutzung des gemeinsames Geh- und Radwegs verkehrsrechtlich zumindest zweifelhaft, da sie weit abseits der Fahrbahn im Kreisverkehr führt, daher nicht straßenbegleitend verläuft und der Radverkehr dementsprechend auf der Fahrbahn direkt im Kreisverkehr zulässig sein dürfte.

Es kann allerdings unserer Meinung nach **nicht nur um die Bewertung von „Unfallschwerpunkten“** gehen. Entscheidend ist, wie die Stadt mit den gefühlten und den tatsächlichen **Gefahrenstellen** für den Radverkehr umgeht. Diese Gefahrenstellen werden oftmals deshalb nicht zu Unfallschwerpunkten, weil Rad Fahrende diese bewusst umfahren, verkehrswidrig den Gehweg benutzen oder schieben.

Einige Beispiele für Gefahrenstellen, die bisher nicht angegangen wurden:

Ein immer wieder von den Rad Fahrenden genannter Brennpunkt ist die **Ludwigs-(Löwen-)brücke**. Auf der Brücke fühlen sich die Rad Fahrenden durch den ungeduldigen KFZ-Verkehr und die Straßenbahn-Gleise bedroht, zudem gestalten sich die Anbindungen an die umgebenden Straßenzüge als problematisch. Im Jahr 2015 wurde von der Verwaltung eine Planung vorgestellt. Diese sah allerdings vor, dass teilweise entgegen gängiger Regelwerke der Radverkehr über gefährliche und umständliche Umwege, meist im Konflikt mit dem Fußgängerverkehr zur und von der Löwenbrücke weg geführt werden. Zwar zeigte die Planung massive Veränderungen für alle Verkehre, aber während der KFZ-Verkehr weiter optimiert worden wäre, hätten Rad- und Fußverkehr Zeit- und Wegenachteile hinnehmen müssen. Gegenüber dem Status Quo hätten sich keinerlei Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr ergeben, sondern weitere Verschlechterungen, die dann aber auf Jahre hin unveränderbar gewesen wären. Folgerichtig wurde diese Planung vom Radverkehrsbeirat abgelehnt.

Derzeit (Juli 2019) gibt es zahlreiche Vorstellungen zur Umgestaltung und Ertüchtigung für den Radverkehr, die von mehreren Stadtratsfraktionen eingebracht werden und meist den Neubau einer Brücke nur für den Rad- und/oder Fußverkehr beinhalten. Alle Vorschläge lösen aber das Hauptproblem nicht, nämlich die Anbindung der umgebenden Straßenzüge an die Brücke. Wir schlagen eine wesentlich kostengünstigere und zeitlich viel schneller zu realisierende Lösung vor, nämlich die Verlegung der Straßenbahngleise in die Mitte der Brücke, eine wie bereits von der Verwaltung vorgeschlagene Reduzierung von 3 KFZ-Spuren auf 2 und rechts und links Markierung von Radfahrstreifen sowie dann mögliche direkte Anbindungen rechts- und linksmainsich für den Radverkehr.

Abb. 11.1: *Ludwigsbrücke: Spur stadteinwärts, links: Gehweg*

Abb. 11.2: *Ludwigsbrücke: Spur stadtauswärts, rechts; Gehweg*

Auch der **Kreuzungsbereich Ebertsklinge** / **Südtangente** (Kantstraße), der eine wichtige Verbindung von Frauenland / Keesburg zur Sanderau und nach Heidingsfeld darstellt, ist extrem unfallträchtig und kann von Rad Fahrenden nur durch Absteigen, Schieben auf dem Gehweg und über „Bettelampeln“ bewältigt werden.

Abb. 12.1: *Einmündung Ebertsklinge in Südtangente, Weiterfahrt geradeaus in Sanderau und links Richtung Heidingsfeld nicht möglich → absteigen, Gehwegnutzung und „Bettelampel“ als Alternative*

Abb. 12.2: *Aus Richtung Sanderau kommend Weiterfahrt in Ebertsklinge nicht möglich: Absteigen an Fußgänger-„Bettelampel“, Querung über weitere Ampel und anschließend Wechsel auf vielbefahrene Fahrbahn notwendig*

Weitere markante Beispiele:

- fehlende Radverkehrsmarkierungen über Kreuzungen,
- fehlende Radaufstellstreifen für linksabbiegende Rad Fahrende an Ampelkreuzungen, z.B. Neubaustraße / Ottostraße, Bahnhofstraße / Röntgenring, Mainkai / Karmelitenstraße, etc.,
- weitere unfallträchtige und/oder uneindeutige Querungen: bei der Einmündung der Unterdürrbacher Straße in die Veitshöchheimer Straße, der Übergang von der Mergentheimer Straße auf den Radweg an der Maria-Theresia-Promenade oder der Kreuzungsbereich Alte Mainbrücke / Zeller Straße.

Auch fehlende oder mangelhafte Radverkehrsführungen an viel befahrenen Straßen sind ein Problem, z.B. in der Ludwigstraße, der Dreikronenstraße, der Nürnberger Straße, der Werner-von-Siemens-Straße oder auch auch das abrupte Ende von Radwegen, wie z.B. an der Balthasar-Neumann-Promenade / Residenzplatz (Abb. 18.1), an der Leistenstraße stadteinwärts, am Willy-Brandt-Kai stadteinwärts, der Wörthstraße, .

Selbst die nach Verabschiedung des Radverkehrskonzepts an vielen Stellen markierten Schutzstreifen werden mitunter von Rad Fahrenden als neue Gefahrenstellen angesehen, da im Vergleich zur vorherigen Situation jetzt oft ein zu knappes Überholen durch KFZ festgestellt wird.

Im Radverkehrskonzept ist herausgearbeitet, dass im Städtevergleich 100.000 – 500.000 Ew in Würzburg für Kinder eine mittlere bis höhere Unfallbelastung herrscht. Auffällig ist insbesondere, dass im Vergleich zur gesamtdeutschen Entwicklung in Würzburg Radverkehrsunfälle mit Kindern deutlich weniger sinken als im Bundesdurchschnitt. Im Konzept werden daher Sicherheitskampagnen insbesondere an Schulen und für Eltern empfohlen.

Kriterium 2.5 „Orientierung der Infrastruktur an dem anerkannten Stand der Technik (ERA, Radverkehrshandbuch Bayern)“

Die ERA 2010 wird v.a. dann sehr genau beachtet, wenn es um die verbleibenden Fahrbahnbreiten für den motorisierten Verkehr geht. **Die Bedürfnisse des Radverkehrs richten sich danach, ob der bestehende KFZ-Verkehr nach einer Radverkehrsbaumaßnahme noch ausreichend Platz für die Gewährleistung der bisherigen Leistungsfähigkeit aufweist.** Ist dies nicht der Fall, werden Mindestmaße berücksichtigt (oft auch noch unter Einrechnung der Abflussrinnen am Straßenrand) oder auf Baumaßnahmen für den Radverkehr verzichtet. Es wird unserer Meinung nach also einseitig zu Lasten des Radverkehrs agiert, merkliche Einschränkungen für den KFZ-Verkehr sind nicht opportun. Dies wird in den Kapiteln 2.6. näher ausgeführt.

Kriterium 2.6.a „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Radwege“

Radwege sind in Würzburg als Bordsteinradwege und/oder getrennte Geh-/Radwege angelegt, zum Teil aber zu schmal und nicht komfortabel. Zum Teil sind Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ versehen, auch jüngst z.B. am Ludwigskai.

Abb. 13.1: *Gehweg / Radfahrer frei am Ludwigskai – erst 2019 entsprechend beschildert*

Abb. 13.2: *Gehweg/ Radfahrer frei in der Mainaustraße*

Abb. 14.1: *Bordsteinradweg am Haugerring hinter Berliner Platz*

Abb. 14.2: *ausgebautes Teilstück des Bordsteinradwegs am Röntgenring*

Abb. 15.1: *Rennweg im Kreuzungsbereich Husarenstraße vor Umbau*

Abb. 15.2: *Rennweg nach dem Umbau - Schutzstreifen*

Abb. 16: *Radwege ohne Benutzungspflicht, beide sollen aufgelöst und durch Schutzstreifen auf der Fahrbahn ersetzt werden, links Seinsheimstr. rechts: Frankfurter Straße*

Abb. 17: *Zweirichtungsradwege: Ludwigskai (links) und Fortsetzung am Willy-Brandt-Kai (rechts)*

Abb. 18.1*: abruptes Ende Radweg B-Neumann-Promenade*

Abb. 18.2*: Einmündung Gehweg / Radfahrer frei auf Fahrbahn in der Erthalstraße*

Abb. 19.1: *neuer Radweg in der Straße „Am Galgenberg“*

Abb. 19.2: *neu gebauter Radweg an der Nürnberger Straße …*

Abb. 19.3: *… und sein plötzliches Ende*

Viele der vorhandenen Radwege, die nicht mehr dem neuesten Stand der Technik genügen, teilweise für Rad Fahrende gefährlich sind, **wurden in „Radwege ohne Benutzungspflicht“ umgewandelt**. Aber: Die meisten Rad Fahrenden gehen nach wie vor von einer vermeintlichen Benutzungspflicht aus und benutzen

sie trotz umständlicher Wegführung und trotz Konfliktpotenzial mit dem Fußgängerverkehr und dem Kfz-Parkverkehr. Auch unwissende Auto-, Taxi- oder Busfahrer, mitunter auch Fahrschullehrer verweisen in Würzburg Rad Fahrende mahnend bis aggressiv auf die vermeintlich benutzungspflichtigen Radwege.

Einfädelungen des Radverkehrs in den Straßenverkehr sind oft gar nicht geregelt, die Radwege enden abrupt (z.B. Balth.-Neumann-Promenade Richtung Residenz, Nürnberger Straße), es gibt nur wenige gute Bauausführungen, z.B. Erthalstraße vom Gehweg/Radfahrer frei stadteinwärts.

Neue Radwege spielen in der weiteren Planung der Stadt Würzburg nur eine untergeordnete Rolle. Vor einigen Jahren wurde in einem Abschnitt der Nürnberger Straße (dort, wo es die Breite des Gesamtstraßenraums zulässt) neue Bordsteinradwege gebaut. Noch in diesem Jahr sollte der Radweg an der Südseite des Straßenzugs Röntgen-/Haugerring gebaut werden.

Kriterium 2.6.b „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer“

Die Stadt Würzburg setzt in ihrem Radverkehrskonzept auf **Schutzstreifen** als vorrangige Art der Radverkehrsführung und verfolgt dieses Konzept konsequent. Wir kritisieren: Ob Schutzstreifen markiert werden und wie breit diese auffallen, bemisst sich daran, ob für den KFZ-Verkehr gem. ERA noch ausreichend Platz auf der Fahrbahn verbleibt. In der Regel wird sowohl bei Normbreiten (1,50 m) als auch bei den Mindestbreiten (1,25 m) die Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand mit eingemessen.

Abb. 20.1: *Alte Mainbrükke/Dreikronen-straße: sehr schmaler, älterer Schutzstreifen, der schon nach ca. 100 m endet*

Abb. 20.2: *Schutzstreifen Versbacher Straße: Normbreite, aber hohes Aufkommen schnell fahrender KFZs*

Abb. 20.3: *Schutzstreifen Zeppelinstraße (Normbreite unter Einbezug der Abflussrinne), sehr oft beparkt*

Abb. 20.4: *Schutzstreifen Franz-Ludwig-Straße (Mind.breite, unter Einbezug der Abflussrinne)), oft beparkt*

Abb. 20.5: *Schutzstreifen Friedrich-Ebert-Ring, Normbreite*

Abb. 20.6: *Schutzstreifenende Friedrich-Ebert-Ring und Einmündung in Mischverkehr*

Abb. 20.7: *Schutzstreifen zwischen Ludwigsbrücke und Sanderglacisstr.*

Abb. 20.8: *alternierender Schutzstreifen Zeller Straße*

Abb. 20.9: *alternierender Schutzstreifen Zeller Straße*

Durch die Verwirklichung des Schutzstreifenkonzepts sollen die Rad Fahrenden zur Nutzung der Fahrbahn angewiesen und dadurch die Nutzung des Gehwegs und Konflikte mit Fußgängern vermieden werden. Ein entsprechender Erfolg ist momentan nicht abzusehen, das Verhalten der Rad Fahrenden ändert sich unserer Beobachtung nach nur marginal. Ebenfalls ist eine Akzeptanz des Schutzstreifenkonzepts in weiten Teilen der Rad fahrenden Bevölkerung nicht gegeben. Im Gegenteil wird von dort der Vorwurf erhoben, durch die Schutzstreifen würde in Würzburg das Befahren der Fahrbahn noch gefährlicher werden, denn die entsprechenden Regeln würden vom KFZ-Verkehr nicht beachtet (Befahren nur im Ausnahmefall, Parkverbot, Einhalten des Mindestabstands beim Überholen).

Ein von den Rad Fahrenden angebrachter Kritikpunkt ist auch, dass diese Schutzstreifen im „Irgendwo“ beginnen, oft im „Nirgendwo“ enden und eine durchgehende Führung, gerade an Kreuzungen, nicht zu erkennen ist.

Radfahrstreifen sind in Würzburg bisher kaum verwirklicht und auch nur für den Ausnahmefall vorgesehen. Begründet wird dies mit dem fehlenden Platz auf der Fahrbahn und der dann gem. ERA nicht mehr ausreichenden Restfahrbahnbreite für den KFZ-Verkehr – Einschränkungen für den KFZ-Verkehr, um für den Radverkehr sichere und komfortable Verbindungen gewährleisten zu können, werden nicht in Kauf genommen. Und selbst dann, wenn gem. der Kriterien der Stadt der Platz vorhanden wäre, z.B. Heuchelhofstraße, werden Schutzstreifen markiert. Ganz abgesehen davon, dass unserer Ansicht nach in Würzburg genügend Platz auf der Straße vorhanden ist, dieser aber einseitig zugunsten des KFZ-Verkehrs aufgeteilt ist.

Abb. 21.1: *Radfahrstreifen Adalberostraße*

Abb. 21.2: *Radfahrstreifen J.-Amichai-Straße*

Abb. 21.3: *Radfahrstreifen Am Galgenberg*

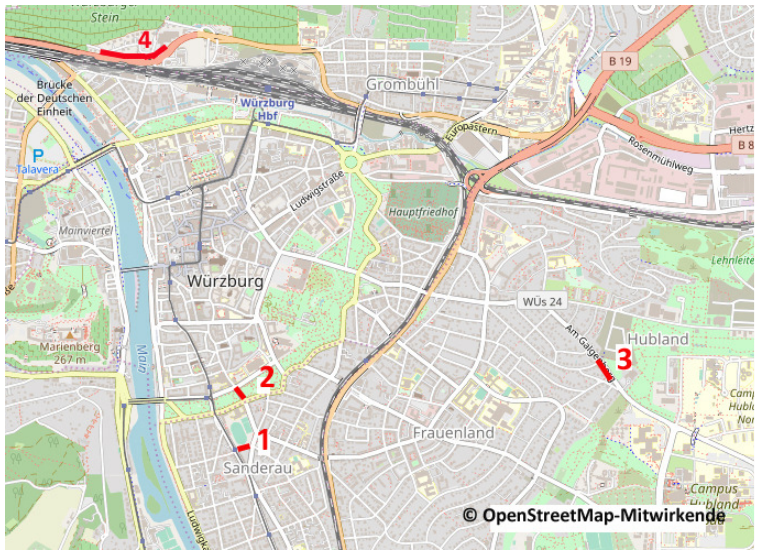


Abb. 21.5: *Karte Verteilung der Radfahrstreifen in Würzburg*

Abb. 21.4: *Radfahrstreifen an der Nordtangente*

Abb. 21.6 *gefährliche Schutzstreifenführung Heuchelhofstraße bergab (missverstandene Protected Bike Lane?)*

Zur Zeit sind nur Radfahrstreifen von geringer Länge markiert und zwar in folgenden Straßen: im Laufe der letzten Jahre: Adalberostraße, Jehuda-Amichai-Straße und Am Galgenberg; schon seit längerem: Nordtangente / Ständerbühlstraße, dieser aber unterhalb der Normbreite. Für die Versbacher Straße Richtung Rimpar sind Radfahrstreifen in Planung (Abb. 21).

Die Verwirklichung von geschützten Radstreifen, die „Protected Bike Lanes“, die inzwischen vom ADFC bundesweit als die beste Lösung zur Förderung des Radverkehrs propagiert werden, wird in Würzburg unserer Einschätzung nach **noch nicht einmal angedacht**.

Kriterium 2.6.c „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Fahrradstraßen“

In Würzburg sind bisher keine Fahrradstraßen verwirklicht. Seit vielen Jahren wird von uns immer wieder die Münz- / Peterstraße ins Gespräch gebracht, die Verwirklichung wurde aber weder von Politik noch Verwaltung konkret angegangen. Viele weitere Straßenzüge im Verlauf von Radachse würden sich anbieten, z.B. Burkarderstraße, Straßen innerhalb des sog. „Bischofshuts“ in der Innenstadt, Kapuzinerstraße, Wohnstraßen in der Sanderau, im Frauenland, etc. etc.

Die Verwaltung verfolgt hier einen sehr restriktiven Kurs und lehnt alle Vorschläge mit dem Hinweis auf die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung ab, in der es heißt: „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist …“, beachtet aber nicht den Zusatz „ …oder dies alsbald zu erwarten ist.“ Durch diesen Nebensatz ergäben sich sehr viele Möglichkeiten, insbesondere auf den geplanten Radachsen, dort soll der Radverkehr ja gebündelt, also deutlich erhöht werden.

Es ist insgesamt davon auszugehen, dass in Würzburg unter der o.g. restriktiven Auslegung der Verwaltungsvorschrift nahezu keine Fahrradstraßen verwirklicht werden. Diese enttäuschende Perspektive ändert sich auch nicht dadurch, dass im Straßenzug Büttnerstraße / Glockengasse eine Fahrradstraße geplant ist (dort wäre der Radverkehr eindeutig die vorherrschende Verkehrsart, heißt es von Seiten der Verwaltung). Da dort keinerlei KFZ-Durchgangsverkehr stattfindet, der Straßenzug ohnehin in einer Fußgängerzone endet, gibt es auch keine oder keine nennenswerte Beeinträchtigung des KFZ-Verkehrs. Im Radverkehrsbeirat wurde dieser Planung zwar zugestimmt, aber eher mit dem Argument „Besser als gar nichts …“.

Abb. 22.1: *Straßenzug Münz-/ Peterstraße – geeignet für eine Fahrradstraße*

Abb. 22.2: *Büttnerstraße: Hier soll eine Fahrradstraße eingerichtet werden, ...*

Abb. 22.3: *..., die am Ende direkt in einer Außengastronomie der Fußgängerzone endet.*

Kriterium 2.6.d „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Radfahrschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten“

Im Stadtgebiet sind solche Anlagen **nur an wenigen Stellen verwirklicht**, so in den Kreuzungsbereichen Grombühlstraße/Grombühlbrücke/Brücknerstraße und der Abbiegespur vom Friedrich-Ebert-Ring in die Weingartenstraße. Diese bestehen schon seit einigen bis vielen Jahren, in neuerer Zeit ist kaum etwas hinzu gekommen, so der zuführende Streifen für Linksabbieger von der Wirsbergstraße auf den Radweg Willy-Brandt-Kai oder Aufstellflächen bei der Radachse 1 in den Kreuzungsbereichen Franz-Ludwig-/Friedenstraße und Erthal-/Fichtestraße und an den oberen Enden der Wittelsbacher Straße und der Heuchelhofstraße. Erst nach intensiver Intervention von uns Radverkehrsaktiven wurde eine Aufstellfläche in der Adalberostraße markiert (siehe Abb. 21.1). Rudimente einer Schleuse bzw. Aufstellfläche sind auf der Fahrbahn als „indirekte Linksabbieger“ in den Kreuzungsbereichen der Jehuda-Amichai-Straße kürzlich verwirklicht. Weitere Fahrradschleusen sind im Bereich Augustinerstraße / Neubaustraße und Wirsbergstraße / Büttnerstraße geplant.

An der Einmündung der Peterstraße in die Neubaustraße wurde im Zuge der Freigabe der Einbahnstraße für den Fahrradgegenverkehr eine Aufstellfläche auch wieder abgebaut.

Da Aufstellflächen in Würzburg nur selten zu sehen sind, werden sie häufig vom KFZ-Verkehr nicht beachtet und während der Ampelwartephase blockiert. Zudem sind sie in der Regel nicht ausreichend dimensioniert.

Auch beim Bau der weiteren Radverkehrsachsen sind diese baulichen Elemente nur im Ausnahmefall vorgesehen und nicht integraler Bestandteil der Planung. Während der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Planung der Radachse 2 wurden Radfahrschleusen und Aufstellflächen an den Kreuzungen von der Stadt und dem Planungsbüro explizit abgelehnt und sind daher auch nicht eingearbeitet.

Abb. 23.1: *Aufstellfläche an der Kreuzung Grombühlbrücke*

Abb. 23.2: *Kreuzung Franz-Ludwig- / Friedenstraße, Aufstellfläche zu knapp bemessen*

Abb. 23.3: *Aufstellfläche für linksabbiegenden Radverkehr vom Friedrich-Ebert-Ring in die Weingartenstr.*

Abb. 23.4: *zuführender Radstreifen Wirsbergstraße / W.-Brandt-Kai*

Abb. 23.5: *Kreuzungsbereich J.-Am-chai-Str./Sanderring mit kurzem Linksabbiegestreifen*

Abb. 23.6: *Aufstellfläche am oberen Ende der Heuchelhofstraße*

Abbildungen 23: *Aufstellflächen und Fahrradschleusen in Würzburg*

Kriterium 2.6.e „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Sichere Querungsstellen“

Von sicheren Querungsstellen kann unserer Ansicht nach nur dann gesprochen werden, wenn für den KFZ-Verkehr eindeutig erkennbar ist, dass hier Rad Fahrende kreuzen, also z.B. mittels Durchmarkierung von Schutz- /Radfahrstreifen, Aufbringen von Piktogrammen und, wo immer möglich, Einfärbungen der Radverkehrstrasse.

Dies ist in Würzburg leider nicht immer gegeben. Etliche Querungen von einmündenden Straßen – auch im Zuge von Radachsen - besitzen keinerlei Markierung für den Radverkehr. Manchmal sind nur Durchmarkierungen vorhanden, in einigen Fällen mit Piktogrammen und nur sehr selten Einfärbungen. Verwirrend ist an manchen Stellen, dass Radwegeführungen ohne Benutzungspflicht an Querungsstellen rot eingefärbt oder mit Piktogrammen versehen sind und so eine vermeintliche Benutzungspflicht nahelegen.

***Abb. 24.1**: Willy-Brandt-Kai / Querung von Parkplatzzufahrt - vorbildlich*

***Abb. 24.2**: Ludwigskai / Querung Parkplatzzufahrt – vorbildlich*

***Abb. 24.3**: Ottostraße / Geschw.-Scholl-Platz – markierte Querungsstelle für Radweg ohne Benutzungspflicht - verwirrend*

***Abb. 24.4:** M.-Theresien-Promenade / Einmündung mit Vorfahrtberechtigung des einmündenden KFZ-Verkehrs 2012 …*

***Abb. 24.5:** … und 2019. Die Vorfahrtregelung ist geblieben, stattdessen keine markierte Überquerung mehr für den Radverkehr.*

***Abb. 24.6:** Querung der Sanderglacisstraße – allerdings mit radfahrdynamisch schlechter Einmündung in den fließenden Verkehr*

***Abb. 24.7:** fehlende sichere Querung Wörthstraßenkreuzung Richtung Frankfurter Straße (Teil der Radachse 2)*

***Abb. 24.8:** fehlende sichere Querung Wörthstraßenkreuzung Richtung Höchberg bzw. abruptes Radwegende ohne erkennbare Weiterführung*

***Abb. 24.9:** fehlende sichere Querung Rennweg / Husarenstraße, Schutzstreifen vor der Kreuzung zu Ende*

Inakzeptabel bzw. regelwidrig sind Querungsstellen für den Radverkehr über Zebrastreifen, wie sie in Würzburg leider an einigen Stelle zu finden sind, z.B. Berliner Platz (siehe Abb. 10), Kreuzungsbereich Nürnberger / Urlaubstraße (siehe Abb. 7a) oder Einmündung der Unterdürrbacher Straße (siehe Abb. 7b).

Wichtige Kreuzungsbereiche im Verlauf von Radachsen weisen keinerlei Querungshilfen für den Radverkehr auf, zum Beispiel:

- Kreuzungsbereich Semmel- / Theaterstraße (Abb. 25): Keine Regelung für Radverkehr, der die Kreuzung zwischen Semmelstraße und Fußgängerzone Eichhornstraße nicht fahrend überqueren kann; von der Semmelstraße zweigt ein nur wenige Meter langer Radweg auf den Gehweg ab, der aber abrupt an einer

Fußgängerampel endet; dort logischerweise entstehende Konflikte mit dem Fußgängerverkehr wurden auch schon durch Verwarnungsgelder der Verkehrsüberwachung „geregelt"; der Radverkehrsbeirat hat schon vor einigen Jahren Lösungsvorschläge entwickelt, die aber beim Umbau der Kreuzung nicht berücksichtigt worden sind.

- Kreuzungsbereich Rennweg / Friedrich-Ebert-Ring / Rottendorfer Straße (Abb. 26): Schutzstreifen Ebert-Ring endet weit vor der Kreuzung (Abb. 20.6), Schutzstreifen Rennweg beginnt erst nach Kreuzung, im Kreuzungsbereich keinerlei Markierungen; nicht verpflichtender Radweg vom Rennweg endet an Kreuzung ohne Weiterführung über die Ampel in die Rottendorfer Straße
- Kreuzung Wörthstraße (Abb. 24.7 / 8).

Abb. 25: Kreuzungsbereich Semmel- / Theaterstraße:
***1**: Radverkehr wird von Straße auf kurzen Radweg geführt, der **2**: nach wenigen Metern an einer Fußgängerampel ohne jegliche Weiterführung endet.*
***3** und **4**: Fußgängerampeln, die Rad Fahrende zur und von der Eichhornstraße nicht fahrend queren dürfen,*
***5**: kurzer Schutzstreifen, der den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung in die Semmelstraße führt, aber ohne Anbindung an den Kreuzungsbereich ist; im Kreuzungsbereich keinerlei Wegführung für den Radverkehr*

Abb. 26: Kreuzungsbereich Rennweg / Rottendorfer Straße

Kriterium 2.6.f „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Tempo 30/Verkehrsberuhigung"

Im Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg werden Tempo 30-Zonen als wichtiges Netzelement für den Radverkehr abseits der Radachsen, insbesondere im Erschließungsstraßennetz, deklariert.

Tempo 30- und verkehrsberuhigte Zonen sind in Würzburg in den Wohnbereichen oftmals verwirklicht. Meist geschieht dies jedoch ohne begleitende bauliche Maßnahmen. Dadurch besteht die Gefahr, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen vom Kfz-Verkehr nicht eingehalten werden, mit der Folge, dass dort das Radfahren gefährlich bleibt.

Außerhalb von Wohnbereichen, auch im Innenstadtbereich, ist überwiegend Tempo 50 erlaubt. Die Einrichtung von Tempo 30-Zonen wird von der Stadt sehr restriktiv gehandhabt und uns gegenüber auch als sehr aufwändig und kompliziert kommuniziert. Wenn vorhanden (z.T. auf die Nachtzeit beschränkt), wird von der Polizei hier, wie auch in den Wohnbereichen, so gut wie gar keine Geschwindigkeitskontrolle durchgeführt.

Eine vom ADFC und den weiteren Interessensgruppierungen für den Radverkehr erhobene Forderung nach einer flächendeckenden Tempo 30-Zone innerhalb der Umgrenzung des Ringparks wird als nicht vereinbar mit den Gesetzeswerken und Verwaltungsvorschriften abgelehnt, ebenso wie die Forderung nach Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Vor dem Hintergrund, dass dadurch nicht nur der Radverkehr auf der Fahrbahn sicherer gestaltet, sondern auch die Unfallzahl insgesamt verringert und das innerstädtische Klima verbessert werden könnte, würden wir uns wünschen, dass die Stadt hier eher nach Möglichkeiten sucht, diesem Ziel näher zu kommen als – wie von ihrer Seite üblich - Gesetzes- und Verordnungstexte als Begründungen für eine Ablehnung vorzuschieben.

Positiv ist hervorzuheben, dass seit 1992 das **Radfahren im Schritttempo in der Fußgängerzone gestattet** ist. Diese Regelung hat sich bewährt, bis heute gab es keine nennenswerten Unfälle. Auf immer wieder erhobene Forderungen einzelner oder gegenläufiger Interessensgruppierungen nach Aufhebung dieser Erlaubnis geht die Stadt dankenswerterweise nicht ein.

Kriterium 2.6.g „Bauliche Elemente der Infrastruktur: **Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung“**

In der ERA 2010 ist in Kap. 7.1 festgelegt: „Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen.“ Dies ist auch im Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg aufgenommen (siehe Anlage 1, Kap. 7) - der Großteil der 2016 noch nicht freigegebenen Einbahnstraßenabschnitte kann demnach „ohne großen Aufwand (…) und mit Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (…) geöffnet werden.“ Lediglich 5 Abschnitte bedürfen „einer Ummarkierung bzw. einem Umbau“.

Auch wenn seit 2016 etliche weitere Einbahnstraßen geöffnet wurden, sind trotz der obigen Empfehlungen und Vorgaben noch etliche Abschnitte nicht freigegeben. Es wird von Seiten der Stadt auch hier betont, dass die Freigabe jeder einzelnen Einbahnstraße einen aufwändigen Abstimmungs- und Klärungsprozess bedürfe, also unserer Meinung nach eher das Gegenteil dessen, was in der ERA und v.a. im Radverkehrskonzept beabsichtigt ist.

Abb. 27.1: *Einmündender Radstreifen Semmelstraße*

Abb. 27.2: *Einmündender Radstreifen Heinestraße*

Abb. 27.3: *Schutzstreifen gegen die Einbahnrichtung Am Kranenkai – leider zu schmal und höchstens Mindestmaß, daher hohes Gefahrenpotenzial*

Abb. 27.4: *Radpiktogramm auf Fahrbahn gegen Einbahnstraßenrichtung in Aschaffenburg (Foto: A. LABEILLE)*

Oft ist die Radfahrerlaubnis entgegen der Einbahnrichtung vielen Kfz-Nutzern nicht einsichtig und birgt daher Konfliktpotenzial. Erfreulich ist daher, dass für die Einfahrt entgegen der Einbahnstraßenrichtung inzwischen vermehrt einmündende Radstreifen markiert sind. Dies wünschen wir uns aus Sicherheits- und Sichtbarkeitsgründen für alle freigegebenen Einbahnstraßen und fordern konsequentes Vorgehen der Stadt. Im Ausnahmefall sind Einbahnstraßen auch in ganzer Länger als Gegenrichtungs-Radfahrstreifen markiert (Adalbe-

rostraße, Jehuda-Amichai-Straße, siehe Abb. 21.1, 21.2) oder als Schutzstreifen (Am Kranenkai).

Wünschenswert sind prinzipiell auf der Fahrbahn in Gegenrichtung aufgebrachte Radpiktogramme, wie sie in anderen Städten häufiger zu sehen sind, in Würzburg aber bisher nicht zum Einsatz kamen. Das würde die Sicherheit und Sichtbarkeit für den Radverkehr deutlich steigern und auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Rad Fahrenden erhöhen.

Kriterium 2.6.h „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen“

Innerhalb der Regulierung der Signalanlagen in Würzburg sind **Rad- und Fußverkehr unserer Wahrnehmung nach untergeordnet. Lichtsignalsteuerungen sind ausschließlich für den motorisierten Verkehr optimiert.**

Die in der ERA 2010 in Kap. 4.4 genannten Aspekte für den Radverkehr spielen in Würzburg keine Rolle. Der dort (S. 43) genannte Anspruch auf eine „sichere und attraktive signaltechnische Einbindung“ des Radverkehrs, der „gegenüber den Anforderungen des Kraftfahrzeugverkehrs nicht vernachlässigt werden darf“ findet in Würzburg keine Resonanz. Allenfalls sind aus dem Maßnahmenrepertoire der ERA Rudimente verwirklicht:

- Vorziehen der Haltelinie für den Radverkehr überall z.T. unter der Mindestlänge von 3,00 m,
- nur wenige aufgeweitete Radaufstellstreifen und nicht ausreichend dimensioniert (s.o., Kriterium 2.6.d),
- für den KFZ-Verkehr kaum Abbiegeradien, die zu geringen Geschwindigkeiten führen,
- keinen Zeitvorsprung für die Freigabezeiten des Radverkehrs[1],
- nirgends freies Rechtsabbiegen für den Radverkehr (Grüner Pfeil, Furten), wenn der geradeaus fahrende Verkehr warten muss,
- nur wenige Fahrradschleusen für linksabbiegenden Radverkehr (s.o., Kriterium 2.6.d).

Abb. 28.1: *Zeller Straße Richtung Frankfurter Straße*

Abb. 28.2: *Eichendorffstraße Richtung Adalberostraße*

Abb. 28.3: *Heuchelhofstraße Richtung Stuttgarter Straße*

Abbildungen 28: *vorgezogene Haltelinien sind in Würzburg unterhalb der Mindestlänge von 3m vorgezogen*

Ampelschaltungen sind für den Radverkehr nirgends koordiniert, auch auf den Radachsen nicht. Vorschläge zu „Grünen Wellen“ für den Radverkehr in bestimmten Abschnitten wurden immer wieder mit der Begründung abgelehnt, das sei wegen der unterschiedlichen Radfahrgeschwindigkeiten nicht möglich.

Teilweise enden Radverkehrsführungen an Fußgängerampeln (z.B. Semmelstraße, Willy-Brandt-Kai, Wörthstraße: Kreuzung Frankfurter Straße stadtauswärts). Dass Rad Fahrende diese nicht beachten müssen und sich regelkonform in den Verkehr auf der Fahrbahn einordnen können, weiß in Würzburg niemand, auch nicht die Polizei oder der Ordnungsdienst. Rad Fahrende sind schon des öfteren an solchen Stellen, die wir nur als „Radverkehrsfallen“ bezeichnen können, mit Bußgeldern belegt worden.

Als **großes Ärgernis** in Würzburg werten wir die im Vergleich zu anderen Städten extrem häufig installierten **„Bettel-Ampeln“,** also eigenen Anforderungsampeln an ohnehin ampelgeregelten Kreuzungen. Sie bedienen lediglich den motorisierten Verkehr auf der Straße automatisch mit Grünphasen, den Fußgängern oder

[1] Ausnahme: an der linksmainischen Auffahrt zur Ludwigsbrücke, dort allerdings so kurz, dass es für den Rad Fahrenden kaum möglich ist, rechtzeitig vor dem Autoverkehr auf die Straße zu wechseln.

Rad Fahrenden werden Grünphasen nur auf Anforderung gewährt. Diese werden also gewissermaßen als Verkehrsteilnehmer 2. Klasse eingestuft. Sie sind für uns ein deutliches Zeichen dafür, dass sich die Stadt in erster Linie der Optimierung des KFZ-Verkehrsflusses verschrieben hat. Sie wirken kontraproduktiv zu den Zielen „Radverkehrsförderung“ und „Verkehrswende“, denen sich die Stadt gem. öffentlicher Verlautbarungen verschrieben hat. Die FA Tiefbau plädiert für die Installierung und Beibehaltung solcher Schaltungen, weil die Grünzeiten für Fußgänger aufgrund erforderlicher Schutzzeiten länger seien als der Grün-Bedarf des motorisierten Verkehrs. Ein dauerndes Mitschalten der Fußgängerphase, auch wenn gar keine Fußgänger oder Rad Fahrende queren wollen, sorge folglich für längere Wartezeiten des Kraftfahrzeugverkehrs und damit auch für eine „höhere Umweltbelastung“ (!). Obendrein werde die Leistungsfähigkeit einer Kreuzung dadurch eingeschränkt, weil sich zusätzlicher Rückstau bilde. Diese autoorientierte Logik nimmt Rad Fahrenden die Möglichkeit zu flüssigem Fahren. Das Anpassen der Geschwindigkeit an die Ampelschaltungsfolge wird unmöglich. Rad Fahrende sind somit gegenüber dem parallelen Autoverkehr deutlich benachteiligt. Fußgänger sind irritiert, weil der übrige Verkehr grün bekommt, sie selber aber nicht.

Auch wird damit argumentiert, dass diese Ampeln wegen der akustischen Signalgebung für Sehbehinderte wichtig seien. Übergangen wird dabei, dass Sehbehinderte ja erst das Anforderungssignal drücken müssen, wozu sie in vielen Fällen ohne fremde Hilfe gar nicht in der Lage sind. Dazu müssten diese Ampel dauerhaft auf Umlauf mit akustischem Signal geschaltet sein. Das (verbotene) Fahren und Gehen bei Rot nimmt in der Folge insbesondere bei Kindern und Jugendlichen stark zu, weil diese Schaltungen mit den damit verbundenen langen Wartezeiten nicht akzeptiert werden. Wenngleich es sich dabei dann um ein verkehrswidriges Verhalten handelt, ist es Aufgabe der Verkehrsplanung, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, derartige Situationen von vornherein vermeiden.

Die Verwaltung geht auf die obigen Gegenargumente nicht ein und setzt die Installation dieser Ampeln weiter fort, obwohl

- im Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg „Bettelampeln“ abgelehnt werden (siehe Anlage 1, S. 6, LR 10) und aus „Verkehrssicherheitsgründen nicht zu benutzen sind“!,
- interfraktionelle Stadtratsanträge vom 17.03.2016 und 13.03.2018 (siehe Anlagen 5a – c) eine Prüfung und Begründung solcher Ampelschaltungen forderten, diese Anträge einstimmig(!) verabschiedet und der Verwaltung zur Weiterverfolgung übergeben wurden, diese aber bisher keinerlei Berichte oder Prüfungsergebnisse vorlegte, die Stadtratsbeschlüsse also komplett ignorierte.

Kriterium 2.6.i „Bauliche Elemente der Infrastruktur: **Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung)“**

Die Radabstellsituation in Würzburg ist unzureichend. Im Radverkehrskonzept 2016 wurden 1.150 zusätzlich benötigte Radabstellplätze für die Innenstadt ermittelt. Diesen Bedarf scheint die Stadt durch den Bau von **„Fahrradgaragen“** befriedigen zu wollen. Inzwischen stehen 3 dieser Garagen im Stadtbereich (Karmelitenstraße gegenüber Rathaus, Sterngasse, Talavera). Der weitere Ausbau gestaltet sich schwierig, da städtebauliche Gründe entgegenstehen. Fest eingeplant sind aber weitere Standorte am Paradeplatz, in der Klostergasse und der Turmgasse. Die Standorte Kolpingplatz und Kardinal-Döpfner-Platz werden weiterverfolgt.

Abb. 29.1: *Fahrradgarage Karmelitenstraße*

Abb. 29.2: *Fahrradgarage am Standort Talavera*

Wir bezweifeln allerdings, dass allein die Installation von Fahrradgaragen zielführend und bedarfsdeckend ist. Durch ihre Konzentration auf wenige Orte dienen sie kaum dazu, die sehr verstreut liegenden Ziele direkt

anfahren zu können und liegen zudem, was die Standorte Talavera und Sterngasse betrifft, nicht an Hauptzielorten des Radverkehrs. Sie werden zu einem nicht unerheblichen Teil von Dauerparkern genutzt. Zugute halten muss man den Fahrradgaragen, dass Räder witterungsgeschützt untergebracht werden können. Die geplanten Standorte Paradeplatz und Kolpingplatz sind jedem Fall sinnvoll.

Wir würden es aber begrüßen, wenn **dezentral** vermehrt an sehr vielen verschiedenen Orten der Stadt **Kurzzeitabstellmöglichkeiten** z.B. mittels Anlehnbügeln angebracht werden. **Hier ist der Bedarf bei weitem nicht befriedigt**, vorhandene Anlagen sind bezüglich Zahl der Standorte und Zahl der Abstellplätze völlig unzureichend. Dies liegt auch daran, dass im Zuge der Neu- / Umgestaltung von Fußgängerzonen oder durch Proteste von Einzelhändlern (Plattnerstraße) bereits vorhandene Radabstellplätze wieder abgebaut wurden. Bei den neuen Fußgängerzonen in der Kaiserstraße und der Spiegelstraße sind überhaupt keine Radabstellplätze errichtet worden. Auch an vielen weiteren Orten der Innenstadt fehlen Möglichkeiten.

Abb. 30.1: *Radabstellsituation Eichhornstraße nach Reduktion der Radabstellplätze*

Abb. 30.2: *Radabstellsituation Sternplatz – mangels Abstellanlage Missbrauch von Sperrpfosten*

<u>Situation am Hauptbahnhof</u>: Löblich ist die Umwandlung sämtlicher KFZ-Parkplätze auf städtischen Flächen in Fahrradparkplätze. Dadurch wurden 490 Radabstellplätze geschaffen, zusammen mit den 115 alten Stellplätzen auf DB-Gelände (diese allerdings nur „Felgenkiller“) ist die Hälfte des im Radverkehrskonzept genannten Bedarfs von 1200 Stellplätzen gedeckt. Allerdings werden im Zuge der Verlegung der Straßen-

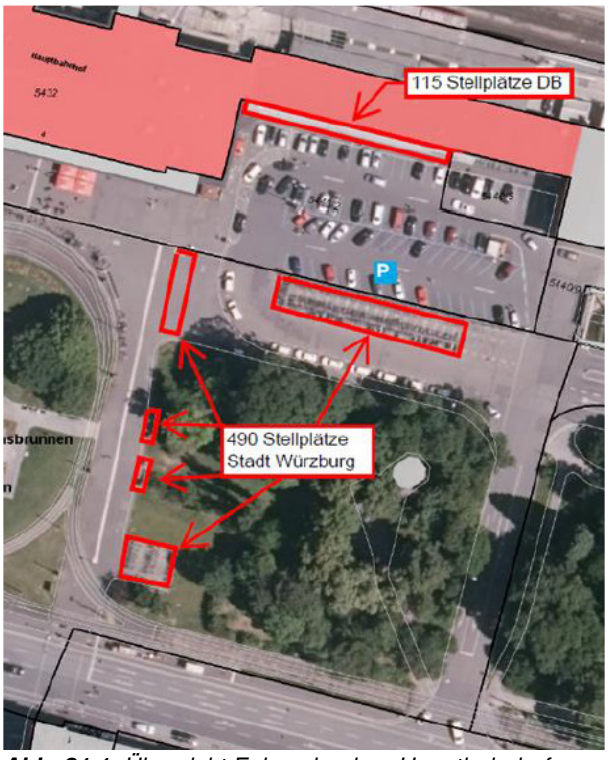


Abb. 31.1*: Übersicht Fahrradparken Hauptbahnhof (Quelle: Protokoll Radverkehrsbeiratssitzung vom 28.03.2019)*

Abb. 31.2, 31.3: *Fahrradparksituation am Hauptbahnhof*

bahngleise wieder etliche Stellplätze entfallen. Die Situation gestaltet sich auch wegen der mangelnden Kooperationsbereitschaft der DB sehr schwierig. In der Radverkehrsbeiratssitzung März 2019 wurde die Problematik umfassend erörtert und es wurden Lösungsvorschläge ausgearbeitet, deren Verwirklichung aber noch vollkommen unsicher ist.

In der **Stellplatzsatzung** der Stadt Würzburg von 2014 ist in Kap. III (§ 12-15) die Pflicht zur Herstellung und Bereithaltung einer ausreichenden Zahl von **Radabstellanlagen an Wohngebäuden** geregelt, ebenso wie die Beschaffenheit und Zugänglichkeit. Dies begrüßen wir sehr. Allerdings gelten diese Vorschriften nur für neuen Wohnanlagen und solche, die umgebaut werden. Es entzieht sich unserer Kenntnis, inwieweit bei Bauvorhaben auf die Einhaltung der Vorschriften geachtet wird. Für den vorhandenen Baubestand und damit für die Mehrzahl des Bedarfs gelten die Vorschriften nicht.

Leider betreibt die Stadt nur wenig Öffentlichkeitsarbeit bezüglich der Bereitstellung von geeigneten und bequemen Radabstellmöglichkeiten an Wohngebäuden, obwohl gerade dies ein entscheidender Faktor für das Nutzungsverhalten ist. Auf ihrer homepage weist die Stadt darauf hin, dass die nachzuweisenden KFZ-Stellplätze reduziert werden können, wenn über die Vorgaben der Stellplatzsatzung hinaus weitere Fördermaßnahmen der Fahrradnutzung durchgeführt werden. Insbesondere die Stadtbau Würzburg GmbH sehen wir hier in der Pflicht. Leider kommt sie diesem Anspruch mit Ausnahme einiger Vorzeigeprojekte nicht nach. Wir würden uns nicht nur zaghafte Förderprogramme wünschen, sondern eine **Informations- und Aufklärungsoffensive der Stadt Würzburg und eine Vorreiterrolle der Stadtbau GmbH.** Das Ziel sollte sein , die Menschen zu animieren, auf das Fahrrad umzusteigen. Insbesondere durch die vermehrte Nutzung von Pedelecs und Lastenräder entstehen neue Ansprüche von Mietern, die gerade in Anbetracht der Förderprogramme der Stadt für Lastenräder dringend berücksichtigt werden müssen. Es sollte das Potenzial für die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrades ausgeschöpft werden und durch zeitgemäße und bequeme wohnungsnahe Abstellanlagen zu vermehrter Nutzung des Fahrrades angeregt werden.

Kriterium 2.6.j „Bauliche Elemente der Infrastruktur: **Radstationen, B + R“**

- Ein Fahrradparkhaus / Radstation am Hauptbahnhof ist seitens der Stadt angedacht, wird vom Radverkehrsbeauftragten auch stark befürwortet, jedoch dürfte die Realisation aufgrund der anstehenden Umbauarbeiten im Bahnhofsvorbereich und schwieriger Verhandlungen mit der DB kurzfristig nicht angegangen werden können.
- Bike+Ride-Stationen mit überdachten Fahrradabstellanlagen sind im Zuge der Würzburger Straßenbahnlinien nur an sehr wenigen Stellen vorhanden (bekannt sind uns nur Endhaltestelle Rottenbauer und daran anschließende Haltestelle „Brombeerweg“), ansonsten nicht oder in völlig ungeeigneter Form (z.B. Endhaltestelle Zellerau, Haltestelle Heidingsfelder Bahnhof). An der Haltestelle „Klingenstraße“ sind unter einer Brücke immerhin Bügelständer zum Anschließen des Rahmens angebracht. An wichtigen Haltestellen und bike+ride Verknüpfungspunkten wie der Haltestelle „Reuterstraße“ in Heidingsfeld findet sich nichts.

Abb. 32.1: *überdachter „bike und ride“ - Platz an Endhaltestelle Rottenbauer, aber auch nur „Felgenkiller“*

Abb. 32.2: *ungeeigneter „bike u. ride“ –Platz am Heidingsfelder Bahnhof 2013 …*

Abb. 32.2: *… mit erneuertem Schild 2019, aber denselben Felgenkillern.*

Kriterium 2.6.k „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Radwanderwege“

- Mainradweg gut ausgeschildert, inzwischen durchgehend auf beiden Mainseiten asphaltiert; auf Heidingsfelder Seite z.T. sehr schmal und Ausweichnotwendigkeit über vielbefahrene Durchgangsstraße, insgesamt auf dieser Mainseite hohes Konfliktpotenzial mit Fußgängern und Hundeführern.
- Verbindung zu Umlandgemeinden und Vororten (Höchberg, Dürrbachtal, Rimpar, Lengfeld / Estenfeld, Rottendorf, Gerbrunn, Rottenbauer) über Radwege oder gemeinsame Geh-/Radwege, ergänzt durch Nutzung von wassergebundenen oder asphaltierten Forst- und Wirtschaftswegen Richtung Höchberg, Reichenberg, Güntersleben.
- Richtung Rottendorf wurde in Fortsetzung der „Hubland-pedelec-Route“ eine pedelec-Route eingerichtet, die allerdings an einer vielbefahrenen Kitzinger Straße ohne erkennbare Weiterführung endet.

Kriterium 2.6.l „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Radwegweisung“

Es besteht eine Beschilderung zu den Umlandgemeinden und zu wichtigen Zielen innerhalb Würzburgs. Somit ist das Ziel „Einbindung von wichtigen Zielen im Umfeld der Routen in die Ausschilderung“ umgesetzt. Nachholbedarf besteht aber beim Ziel „Ausschilderung des Hauptroutennetzes“. Hierzu müsste dieses Hauptroutennetz im Stadtgebiet natürlich erst einmal installiert werden.

Kriterium 2.6.m „Bauliche Elemente der Infrastruktur: Radwegeauffahrkanten, möglichst Nullabsenkung unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer“

Hier hat sich die Situation in den letzten Jahren z.T. verbessert, z.T. sind aber auch neuere Bordsteinkanten zu hoch ausgebildet. Nach wie vor sind aber zu viele Auffahrkanten nicht planeben - auch nicht im Verlauf von Radverkehrsrouten → Beispiel siehe Abb. 34. Inwieweit das Argument dass sich Sehbehinderte an den Kanten orientieren müssen, noch eine Rolle spielt, wissen wir nicht. Es erscheint nach wie vor nicht logisch, denn zur Lösung dieses Problems gibt es geeignetere bessere Möglichkeiten (taktile Elemente wie z.B. Riffelplatten). Zudem stellen bereits sehr geringe Bordsteinerhöhungen erhebliche Hindernisse für Gehbehinderte dar. Unsere Forderung ist daher, alle Bordsteinkanten im Zuge von Radverkehrswegen planeben abzusenken.

Kriterium 2.6.n: Ergänzung: Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren

Auch die Kreisverkehre sind in Würzburg für den Radverkehr nicht so gestaltet, dass sie zum Radfahren einladen und damit dem Ziel der Radverkehrsförderung dienen könnten.

1) Berliner Platz:
einseitig zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs umgebaut, um die Flüssigkeit und Leistungsfähigkeit des KFZ-verkehrs zu erhalten; umständliche Wegführung, teilweise rechtlich überhaupt nicht zulässig
→ siehe hierzu Ausführungen beim Kriterium 2.4. und Abb. 11.

2) Kreisverkehr an der Einmündung der Valentin-Becker-Straße in den Friedrich-Ebert-Ring:

erst vor ein paar Jahren neu gebaut, mit sehr unübersichtlicher Führung für den Radverkehr, der einerseits die Fahrbahn nutzen darf, andererseits über markierte Radwege neben dem Fußverkehr und neben Zebrastreifen abseits der Fahrbahn geführt wird; nicht nur Rad Fahrende sind irritiert, sondern auch Autofahrer, die sowohl mit querenden als auch mit parallel die Fahrbahn nutzenden Rad Fahrenden rechnen müssen.

Abb. 33: *Radverkehr Einmündung Valentin-Becker-Straße in Friedrich-Ebert-Ring*

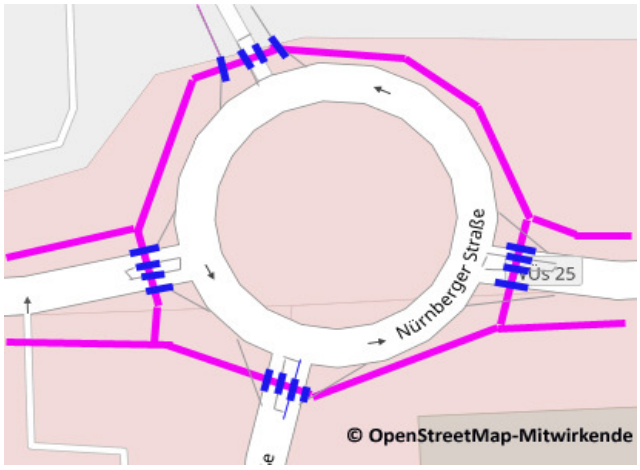


Abb. 34: *Radverkehr im Kreisverkehr Nürnberger / Gattinger Straße abseits der Fahrbahn (violette Linie: verpflichtende Führung Radverkehr auf einem Radweg abseits der Fahrbahn; blaue Striche: hohe Bordsteinkanten im Verlauf des Radwegs)*

3) Kreisverkehr Nürnberger Straße / Gattinger Straße:

ebenfalls erst vor ein paar Jahren neu gebaut, mit verpflichtender Radwegführung abseits der Fahrbahn auch im Kreisverkehr, dabei sämtliche Bordsteine (auch auf den Verkehrsinseln) stark erhöht, so dass jedes Mal abgebremst werden muss und ein flüssiges Fahren vollkommen unmöglich ist; bei Gesamtumrundung des Rings sind 16(!) erhöhte Bordsteine zu queren.

4) Kreisverkehr Frankfurter / Mainaustraße:

vor ein paar Jahren neu gebaut, relativ schneller KFZ-Verkehr; trotzdem ist auf der breiten Fahrbahn keine Radverkehrsführung markiert.

Kriterium 2.7.a „Organisatorische Elemente der Infrastruktur: Erstellung Winterdienstplan für die Radverkehrsinfrastruktur“

Die Stadt Würzburg stellt in einem Infofaltblatt und auf ihrer Homepage „Winterradverkehrsrouten“ dar, welche die vom Winterdienst betreuten Radverkehrsrouten aufzeigt. Eingebettet in dieses Netz sind eine Vielzahl von Routen (allgemein mit dem Fahrrad befahrbare Strecken, keinesfalls alles Radwege!). Insgesamt scheint der Winterdienst zu funktionieren, bei plötzlichen Schneeeinfällen muss allerdings mit ein- bis mehrtägigen Verzögerungen gerechnet werden.

Kriterium 2.7.b „Organisatorische Elemente der Infrastruktur: Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement“

Hier besteht unserer Meinung nach **enormer Nachholbedarf**. Abgesehen von seltenen Umleitungs-Radstreifen, **findet ein Baustellenmanagment nicht statt**. Der Normalzustand ist nach wie vor dadurch gekennzeichnet, dass Radverkehrsführungen gesperrt sind und man ohne ausreichende Schutzmaßnahmen unvermittelt auf die Fahrbahn ausweichen muss, gar nicht weiß, wie man weiterfahren kann oder sogar in die Irre oder auf für den Radverkehr nicht zugelassene Wege geleitet wird.

Die Problematik wird von uns und weiteren Aktiven oder von der Bevölkerung seit vielen Jahren bei der Stadt angemahnt. 2016 wurde in einer Sitzung des Radverkehrsbeirats von einem Beiratsmitglied die Situation in einem Vortrag eindrücklich dargestellt. Die Stadtverwaltung nimmt dies immer wieder zur Kenntnis, verweist aber darauf, dass sie bei jeder Baumaßnahme entsprechende Anweisungen an die Baufirma gibt. Eine Kontrolle könne allerdings aufgrund mangelnder personeller Kapazität nicht stattfinden, man werde erst tätig, wenn Hinweise aus der Bevölkerung eingingen. Unserer Beobachtung nach werden aber selbst bei Baumaßnahmen, die durch städtische Mitarbeiter durchgeführt werden, Vorschriften zur Absicherung und Empfehlungen zur Führung des Fuß- und Radverkehrs missachtet. In der Regel werden die Grundsätze und Empfehlungen aus dem „Leitfaden Baustellen“ der AGFK nur teilweise oder gar nicht berücksichtigt, die die darin enthaltene „Checkliste Prüfung von Arbeitsstellen mit Blick auf Fuß- und Radverkehr“ nicht verwendet“.

2015 - Haugerring

2015 - Haugerring

2017 - Haugerring

2015 - Haugerring

2015 - Röntgenring

2015-Röntgenring

2015 – Kreuzung Mainau-/Dreikronenstraße

2017 – Veitshöchheimer Straße

2015 – Versbacher Straße

2017 – Semmelstraße

2016 – Schweinfurter Straße

2018 – Nürnberger Straße

2019 - Haugerring

2018 – Brücke der Deutschen Einheit

2015 - Lengfelder Straße

Abbildungen 35: *Impressionen von Würzburger Baustellen 2015 – 2019 (Fotos und Texte: Matthias Hart)*

Kriterium 2.8: Ergänzung: Mainquerungen als wichtigste städtische Verbindungselemente

Die innerstädtischen Brücken stellen als wichtige Verbindungen der westlichen und östlichen Stadtteile teilweise **gefährliche Engpässe** dar, insbesondere in Konkurrenz zum Kfz-Verkehr und in Konflikt mit dem Fußgängerverkehr. Hier wurde bisher viel zu wenig getan, um Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen und wenn, dann in Konkurrenz zum Fußverkehr.

- **Alte Mainbrücke (siehe hierzu Kapitel 2.3 und Abb. 9)**: Fußgängerzone, zusätzlich zum hohen touristischen Aufkommen noch gastronomischer Betrieb mit Freiausschank → eine Querung für den Alltagsradverkehr ist kaum möglich → **Fazit: nicht akzeptabel**
- **Ludwigs-(„Löwen“)Brücke (siehe hierzu Kapitel 2.4 und Abb. 11)**: Das Gefahrenpotenzial wird von den meisten Rad Fahrenden extrem hoch eingestuft, stressfrei ist ein Befahren der Brücke nicht möglich – viele Rad Fahrende weichen daher auf die schmalen Gehwege aus und gefährden dadurch Fußgänger → **Fazit: nicht akzeptabel**
- **Friedensbrücke**: Vierspurige Fahrbahn für den KFZ-Verkehr, daneben zweigleisig Straßenbahnbetrieb, der Rad- und der Fußverkehr werden am Rande gemeinsam geführt, daher: hohes Konfliktpotenzial mit dem Fußgängerverkehr, während der Autoverkehr ungehindert und schnell fließen kann → **Fazit: nicht akzeptabel**

Abb. 36.2: *Sebastian-Kneipp-Steg – wichtige Radverkehrsverbindung trotz Radfahrverbot*

Abb. 36.1: *Übersicht innerstädtische Brücken: 1: Brücke der Deutschen Einheit, 2: Friedensbrücke, 3: Alte Mainbrükke, 4: Ludwigsbrücke, 5: Sebast.-Kneipp-Steg, 6: Konrad-Adenauer-Brücke*

Abb. 36.3: *Situation auf der Friedensbrücke*

- **Brücke der Deutschen Einheit**: Vierspurige Fahrbahn für den KFZ-Verkehr, gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr auf breiten Gehwegen, Anbindung an weiterführende Straßen nur über „Bettelampeln“ → **Fazit: Brückenquerung akzeptabel, Anbindung nicht akzeptabelr**.
- **Sebastian-Kneipp-Steg**: Die Querung ist für Rad Fahrende nach wie vor und trotz jüngst erfolgter Umbaumaßnahmen verboten, obwohl Radachsen über diese Brücken führen → **Fazit: nicht akzeptabel**

- **Konrad-Adenauer-Brücke:** Die Querung ist (in beiden Richtungen) aufgrund vieler Anforderungsampeln mit langen Wartezeiten, Wegverschwenkungen, Umwegen und gefährlicher Einfädelungen in den fließenden Verkehr stark beeinträchtigt → **Fazit: nicht akzeptabel**.

B.3 Service für den Radverkehr

Kriterium 3.1 „Fahrradbezogene Dienstleistungen (z.B. Fahrradkuriere, bewachte Abstellplätze, Reparatur- und Pflegeservice)“

Fahrradbezogene Dienstleistungen im o.g. Sinne werden von der Stadt unseres Wissens nach nicht angeboten. Es gibt 3 privatgeschäftlich organisierte Fahrradkurierfirmen, die auf der homepage der Stadt Würzburg beworben werden.

Bis 2016 gab es unterhalb der Alten Mainbrücke (linksmainisch) einen bewachten Fahrradabstellplatz, der vor allem für Fahrradtouristen gedacht war und gut funktionierte. Das Projekt wurde beendet, da die Mitarbeiter lediglich auf Basis von „Ein-Euro-Jobs“ beschäftigt wurden und aufgrund der anhaltend guten Lage auf dem Arbeitsmarkt durch die Jobcenter keine entsprechenden Arbeitskräfte mehr gestellt wurden. Reguläre Arbeitsverhältnisse wollte die Stadt dafür nicht einrichten.

Kriterium 3.2 „Radverkehr im Umweltverbund“

Ein Umweltverbund ist nach wie vor nur rudimentär vorhanden. Was die Würzburger Verkehrsbetriebe anbieten, ist die Mitnahme von Fahrrädern in Straßenbahn und Bussen sowie Zügen der DB Regio Unterfranken, die im Fahrplan mit einem entsprechenden Signet gekennzeichnet sind. Ein Anspruch auf Mitnahme besteht allerdings nicht. Für Fahrräder ist grundsätzlich ein Kinderfahrschein zu lösen, Falträder werden in gefaltetem Zustand kostenlos befördert. Studenten können im Rahmen des Semestertickets ihr Fahrrad nicht mehr kostenlos mitnehmen, sondern müssen den normalen Zusatzfahrpreis entrichten.

Die Mobilstationen in Würzburg und den Umlandgemeinden (siehe Kriterium 4.6) sind auch als Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV gedacht (Fahrradabstellplätze und Bushaltestelle in der Nähe).

Kriterium 3.3 „Fahrradfreundlicher Einzelhandel“

Der Einzelhandel in Würzburg muss leider nach wie vor überwiegend als fahrradunfreundlich eingestuft werden. Trotz mannigfacher gegenteiliger Erfahrungen z.B. bei der Erweiterung von Fußgängerzonen, ist man sehr auf Kunden fixiert, die mit dem Auto kommen und kämpft um jeden KFZ-Parkplatz. Fahrradkunden werden als solche nicht wahrgenommen und es gibt weder spezielle Dienstleistungen (abgesehen evtl. von der Inanspruchnahme der Radkurierdienste) noch besondere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vor den Geschäften. Der Radverkehr wird als Randerscheinung begriffen, wenn nicht gar als Störfaktor (Verstellen des Schaufensterbereichs), bestenfalls verlässt man sich auf Aktivitäten der Stadt und setzt dem nichts entgegen. Die in der Broschüre „WirtschaftsRad“ der AGFK genannten Aspekte spielen in Würzburg keine Rolle. Eine Informationskampagne der Stadt wäre extrem hilfreich, insbesondere auch bei Super- / Lebensmittelmärkten, wo sehr viele KFZ-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden, der Radverkehr aber bestenfalls in Form von einigen wenigen, oft bereits vor Jahrzehnten installierten „Felgenkillern“ berücksichtigt ist.

2017 wurde von der Abt. Wirtschaftsförderung ein Flyer erstellt, der zum Ziel hatte, Rad Fahrende als Kunden für den Einzelhandel attraktiv zu machen. Welche Verbreitung und Beachtung der Flyer und dessen Anliegen gefunden hat, können wir nicht beurteilen. In der breiten Öffentlichkeit ist jedenfalls nichts zu bemerken.

Kriterium 3.4 „Fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen“

Die Stadt Würzburg hat Ende 2016 eine neue Dienstanweisung Mobilität verabschiedet. Darin werden die städtischen Mitarbeiter explizit auf die Nutzung des Umweltverbundes hingewiesen. Die Nutzung des Fahrrades wird befürwortet und unterstützt. Zahlreiche Dienststellen verfügen über Diensträder; oftmals Pedelecs.

Zugleich können städtische Mitarbeiter die Nextbike-Leihräder für dienstliche Fahrten nutzen. Im Rathaus wurde eine Dusche installiert. Auch weitere Außenstellen verfügen über Duschmöglichkeiten (u.a. die neu gebaute Umweltstation). Das Gartenamt verfügt seit dem Frühjahr 2019 über ein Dienst-Schwerlastlastenrad, das insbesondere im Ringpark zum Einsatz kommt.

Zudem unterstützt die Stadt die Initiative Freies Lastenrad Würzburg sowohl personell (Agenda 21 Beauftragter koordiniert Initiative, mehrere städtische Dienststellen und Einrichtungen dienen als Leihstationen) als auch finanziell ((Teil-)Finanzierung von Rädern, Zuschuss für Wartung und Unterhalt).

Durch die Kampagne STADTRADELN und die dabei in Würzburg angebotenen Wettbewerbe werden insbesondere Schulen und Unternehmen zur Teilnahme motiviert. Einige Schulen fördern durch die aktive Bewerbung und den Aufruf zur Teilnahme die Nutzung des Fahrrads für den Schulweg und in der Freizeit.

Kriterium 3.5 „Einfach zugängliche Internetinformationen zum Radverkehr über kommunale Internetauftritte“

Mit Amtsantritt des neuen Radverkehrsbeauftragten wurde auch die homepage der Stadt Würzburg bezüglich Radverkehr überarbeitet. **Das Thema findet sich leider nach wie vor verstreut bei unterschiedlichen Portalen und ist etwas verwirrend aufgebaut**:

- „www.wuerzburg.de“ → „Themen“ → „Verkehr und Mobilität“ → „Radverkehr“, also dort, wo man Informationen zum Radverkehr bevorzugt erwartet (und ebenso zugänglich über den Pfad „Bauen und Wohnen“):
  Hier ist die Auswahl der Beiträge noch sehr eingeschränkt und reicht kaum über allgemeine Informationen hinaus. Es werden meist nur vage und allgemeine Zielvorstellungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs in Würzburg genannt. Konkrete Informationen z.B. zu laufenden und geplanten Ausbaumaßnahmen, finden sich nicht, die dargestellte Planung für das Radachsennetz ist vollkommen veraltet und entspricht nicht der Planung aus dem Radverkehrskonzept. Das Radverkehrskonzept ist hier nicht erwähnt. Die Infos machen den Eindruck einer schnell zusammengestellten Darstellung, die wenig Bezug zu den speziellen Gegebenheiten in Würzburg, zu den lokalen Problemen und Zielvorstellungen aufweist.
- „www.wuerzburg.de“ → „Themen“ → Verkehr und Mobilität“ → „Klimaverträglich mobil“:
  Weitere und auch aktualisierte Informationen zur Elektromobilität, zu den Mobilstationen, zum Thema Lastenrad und diesbezügliche Förderprogramme, zum Green-City-Plan mit Links zu diesem Konzept, zum Radverleih über „nextbike“ und zu Carsharing, zu den Fahrplänen des ÖPNV und auch zu wohnungsnahen Stellplätzen inkl. Stellplatzsatzung und entsprechende Hinweise auf Vergünstigungen bei Fördermaßnahmen für den Radverkehr.
- www.wuerzburg.de“ → „Themen“ → „Umwelt und Klima“ → „Klima und Energie“ → „„Klimaverträglich mobil“: siehe oben
- www.wuerzburg.de/themen/umwelt-verkehr/saubermobil“ → „Rad- und Fußverkehr“:
  Hier sind zentrale und aktuelle Themen eingestellt, wie ein link zum Radverkehrskonzept, Beispiele für gebaute und geplante Radwegeverbindungen, über Abstellanlagen, über Lastenräder, das Fahrrad-Verleihsystem, und auch zum Fußverkehr.
  Diese wichtige Seite ist aber nur über die direkte Pfadeingabe erreichbar und nicht per Durchklicken (!!).

Insgesamt sind relativ viele Themen eingestellt, allerdings hinterlässt der Internetauftritt beim Nutzer durch die verschiedenen Zuordnungen einen eher verwirrenden Eindruck, zentrale Themen sind nur schwer zu finden. Ein klares Konzept ist nicht erkennbar.

Fahrradbezogene Informationen zu geltenden Verkehrsregeln, zu den unterschiedlichen Radverkehrswegeführungen, zur Benutzungspflicht von Radwegen, zu den in Würzburg weitverbreiteten nicht benutzungspflichtigen Radwegen, zum Fahren auf Gehwegen, zur StVO oder gar zur ERA 2010 sucht man vergebens.

B.4 Fahrradfreundliches Klima fördern

Kriterium 4.1 „Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)“

Ein offensives Marketing-Konzept pro Fahrrad ist derzeit (noch) nicht zu erkennen. Bisher baute die Stadt v.a. auf Aktionen Dritter (STADTRADELN, Mit dem Rad zur Arbeit, Tour mit Herz …), ein eigenes Profil war nicht ausgearbeitet. Immerhin: Das STADTRADELN wurde durch eigene Wettbewerbe und Veranstaltungen stadtintern weiterentwickelt. 2019 hat die Stadt gemeinsam mit der Lokalen Agenda 21 und dem VCD zum zweiten Mal einen Fahrradflohmarkt (Radbörse) organisiert. Ein stadteigenes Fahrrad-Logo wurde entwickelt.

Im Unterschied zu früher werden inzwischen Neuerungen und durchgeführte Baumaßnahmen über die Presse kommuniziert. Der Radverkehrsbeauftragte informiert zudem per E-Mails alle Mitglieder des Radverkehrsbeirates sowie weitere interessierte Bürger, die in den Newsletter aufgenommen werden möchten über diese Pressemitteilungen und auch regelmäßig zu allgemeinen Themen des Radverkehrs.

In der Öffentlichkeit ist aber bisher kaum angekommen, dass sich Würzburg zu einer fahrradfreundlichen Kommune entwickeln möchte. Die meisten Radfahrer fühlen sich nach wie vor nicht ernstgenommen und nachrangig behandelt. Die Stadt geht auch nur sehr defensiv mit dem Signum "Mitglied in der AGFK" um. Es geschieht keine öffentlichkeitswirksame Aufklärungsarbeit hinsichtlich des rücksichtsvollen Miteinanders.

Den **Umgang der Stadt mit den Ergebnissen des letztjährigen ADFC-Klimatests**, bei dem Würzburg wiederholt mit einer sehr schlechten Note abgeschnitten hat und auf den hinteren Plätzen gelandet ist, **empfanden wir als unangemessen**. In einer unmittelbar an die Veröffentlichung der Ergebnisse durch den ADFC-Bundesverband herausgegebenen Presseerklärung (**siehe Anlage 4**) findet man leider sehr viel Selbstlob und beschönigende Formeln. Auf die vielfältige und differenzierte negative Bewertung z.B. hinsichtlich der Gestaltung der Radverkehrsanlagen, des Baustellenmangements, der Konflikte mit dem Autoverkehr u.v.a.m. reagiert man mit Verweis darauf, dass man sich auf einem „richtigen Weg“ befindet (der Klimatest ergab ja genau das Gegenteil!) und es werden eigentlich längst widerlegte Begründungen wie die ungeeignete „Topographie“ als Begründung dafür herangezogen, dass die Radverkehrsförderung in Würzburg „leider“ ihre Grenzen hat. So stellen wir uns ein Marketing für den Radverkehr nicht vor! Vor 2 Jahren bewirkten die schlechten Ergebnisse des Radklimatests 2016 noch, dass Oberbürgermeister und Baureferent den ADFC-Kreisverband zu einem Gespräch einluden, bei dem Verbesserungsmöglichkeiten für den Radverkehr erörtert wurden.

Für dieses Jahr ist der Beginn einer gezielten und professionellen Image- und Aufklärungskampagne vorgesehen. Ein Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur Durchführung solcher Kampagnen mit einem jährlichen Finanzansatz von 60.000,- € pro Jahr liegt vor (Stadtratsbeschluss vom 16.08.2018, siehe **Anlage 3**). Zur Zeit läuft lt. Auskunft der Stadt das Verfahren zur Vergabe an ein externes Büro.

Ein Arbeitskreis des Radverkehrsbeirates (im Wesentlichen Aktive aus dem ADFC und der AG Radverkehr der Lokalen Agenda 21) hatte Anfang 2015 ein umfangreiches Papier erstellt, in dem die Anforderungen an eine Image- und eine Aufklärungskampagne formuliert und auch Hinweise für die Umsetzung gegeben wurden (**→ siehe Anlage 6).** Dieses Papier sollte u.a. als Grundlage für die städtische Kampagne dienen. Der ADFC und v.a.auch die an o.g. Papier Beteiligten erwarten, dass sie in geeigneter Form an der Kampagne beteiligt werden.

Von den städtischen Grafikern wurden 2018 sechs Tafeln konzipiert (→ Abb. 37), die im Verkehrsraum Autofahrer auf die bestehenden Regelungen z.B. bezüglich Beachtung der Schutzstreifen, Abstand beim Überholen von Rad Fahrenden etc. hinweisen sollen. Diese Tafeln wurden auch gedruckt und aufgestellt. Erst danach wurden sie dem Radverkehrsbeirat und den Verbänden vorgestellt, von diesen aber einstimmig als ungeeignet eingestuft. Um die beabsichtigte Wirkung zu erreichen, sind sie unserer Ansicht nach graphisch zu überladen, vom Format zu klein und die Kernaussage bringen sie damit nicht zur Geltung. Sie können aber gut für Infoblätter und auf der homepage der Stadt verwendet werden.

Abb. 37: *Aufklärungstafeln der Stadtverwaltung für den Verkehrsraum und für Infoblätter*
Quelle: Protokoll Radverkehrsbeiratssitzung vom 28.03.2019

Kriterium 4.2 „Bürgerinformationen (Veranstaltungen)“

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes gab es 2015 und 2016 neben der umfangreichen Beteiligung des Radverkehrsbeirates auch 2 Öffentlichkeitsveranstaltungen, bei der Bürger weitere Vorschläge unterbreiten konnten. Für die Planung der Radachse 2 wurde 2016 ein workshop durchgeführt, bei dem interessierte Bürger ihre Vorstellungen einbringen konnten.

Dieses und letztes Jahr wurden die Mitglieder des Radverkehrsbeirates, die Stadträte und Pressevertreter vom Oberbürgermeister jeweils zu einer „STADT RAD Tour“ eingeladen. Für die breite Öffentlichkeit waren diese an Werktagsnachmittagen anberaumten Touren allerdings nicht gedacht.

Darüber hinaus wird von Seiten der Bevölkerung, bei weiteren Öffentlichkeitsveranstaltungen immer wieder der Radverkehr thematisiert und als wichtig und verbesserungswürdig eingebracht, so z.B. bei
- den Planungsworkshops zum neuen Stadtteil Hubland,
- den stadtteilbezogenen „Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepten“ (ISEK),
- der Erstellung des neuen Flächennutzungsplans.

Dadurch zeigt sich, dass die Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse für eine breite Bevölkerungsschicht ein äußerst wichtiges Thema darstellt.

Kriterium 4.3 „Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.)“

Seit 2009 ist als kontinuierlich beratendes Gremium für die Stadt Würzburg der **Radverkehrsbeirat** eingerichtet, bei dem neben dem Oberbürgermeister bzw. seinem Stellvertreter, dem Fahrradbeauftragten, Vertretern der Stadtratsfraktionen und des Bau-, Umwelt- und Finanzreferates, der Stadtwerke und der Polizei auch etliche Vertreter aktiver Radfahrer und der ADFC vertreten sind. Im Radverkehrsbeirat werden aktuelle Probleme des Radverkehrs von übergeordneter Bedeutung sowie konzeptionelle Entscheidungen besprochen, zudem konkrete Planungen und Baumaßnahmen begutachtet. Der Beirat tagte anfangs drei- bis viermal, inzwischen regelmäßig nur noch zweimal im Jahr.

Eine zusätzliche konkrete offizielle Zusammenarbeit mit dem ADFC KV Würzburg in Form von regelmäßigen Treffen besteht nicht. Einzelne Treffen finden aber statt, letzthin (Februar 2019) ein Gespräch des ADFC, der Lokalen Agenda 21 und des VCD mit dem seit Ende letzten Jahres neuen Baureferenten, Herrn Schneider. 2017 hatte aufgrund des wiederholt sehr schlechten Abschneidens der Stadt Würzburg beim bundesweiten ADFC-Klimatest zu einem Gespräch mit dem ADFC Kreisverband geladen, bei dem der damalige Baureferent Prof. Baumgart und der Radverkehrsbeauftragte anwesend waren. Es wurde von Herrn Baumgart auch der Wunsch geäußert, mit uns regelmäßige Gespräche zu führen. Diese kamen aber trotz unserer mehrmaligen Nachfragen nicht mehr zustande. Mit dem neuen Baureferenten wurden solche Gespräche noch nicht anvisiert.

Der jetzige Radverkehrsbeauftragte pflegt seit Amtsantritt über die vom städtischen Agenda 21-Beauftragten

koordinierte AG Radverkehr der Lokalen Agenda 21 regelmäßigen Kontakt zu den Radverkehrsaktiven und nimmt auch an den sogenannten **„Fahrrad-Dankstellen“ der AG Radverkehr** teil, welche in unregelmäßigen Zeitabständen ca. 4-5 mal pro Jahr für jeweils ca. 3 Stunden an verschiedenen Örtlichkeiten in Würzburg stattfinden und bei denen vorbeifahrenden Radlern für die Benutzung des Fahrrades gedankt wird.

Inwieweit die Stadt bei ihren Kooperationen mit Geschäftswelt und anderen Würzburger Verbänden den Radverkehr thematisiert, entzieht sich unserer Kenntnis. Mit der Deutschen Bahn AG findet intensive Gespräche bezüglich der Fahrradparksituation am Würzburger Hauptbahnhof statt.

Kriterium 4.4 „Fahrradtourismusförderung“

Nach eigener Aussage legt die Stadt und der für Tourismus zuständige städtische Eigenbetrieb „Congress-Tourismus-Würzburg“ (CTW) großen Wert auf die Förderung des Radtourismus. Jedoch werden nach unserer Einschätzung die Angebote deutlich zurück gefahren. Geführte Radtouren werden nicht mehr (oder zumindest nicht an prominenter Stelle) angeboten und auf der Homepage wird auch nicht mehr auf das umfangreiche Radtourenprogramm des ADFC hingewiesen. Der am Mainradweg in der Nähe der Alten Mainbrücke bewachte Fahrradparkplatz im Sommerhalbjahr mit Gepäckaufbewahrung wurde aufgelöst (siehe hierzu bei Kriterium 3.1).

Eine umfangreiche Radverkehrs-Wegweisung ist in der Stadt vorhanden, jedoch trägt diese aufgrund der unübersichtlichen baulichen Ausgestaltung der Radroutenführung kaum dazu bei, dass sich Radtouristen leicht in der Stadt zurechtfinden. Allzuoft sind Radtouristen zu beobachten, die in der Stadt nicht wissen, wie es weitergeht.

Die gewollte Förderung des Radtourismus hat wohl dazu beigetragen, dass die Wege entlang des Mains südlich der Innenstadt ausgebaut wurden. Eine weitere entscheidende Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Innenstadtbereich hat aber nicht stattgefunden. Dies ist wohl auch nicht das Ziel von „Congress-Tourismus-Würzburg“ - vielmehr haben wir den Eindruck gewonnen, dass die momentane unkomfortable Situation für den Radverkehr eben hingenommen wird.

Es wurde für Radtouristen auch eine „City-Rundtour“ beschildert. Diese führt aber über viele unattraktive Wege (schlechte Straßenbeläge, gemeinsame, z.T. sehr schmale Fuß-/Radwege), auch ist die Wegeführung teilweise unklar und umständlich.

Kriterium 4.5 „Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten“

Etliche städtische Repräsentanten (Stadträte, leitende Mitarbeiter der Stadtverwaltung, insbesondere auch der Oberbürgermeister) fahren durchaus im Alltag Fahrrad, auch zum Dienst, jedoch wird dies in der Öffentlichkeit kaum dargestellt oder gar offensiv vertreten. Lediglich im Rahmen der Kampagne STADTRADELN haben in den letzten Jahre ein Stadtrat und eine Stadträtin als STADTRADELN-Star bewußt drei Wochen auf Fahrten mit dem PKW verzichtet und über ihre Erfahrungen mit dem Rad in einem Blog berichtet. Hierzu gab es dann auch Artikel in der lokalen Presse. **Grundsätzlich liegt die potenzielle Vorbildfunktion aber weitgehend brach.**

Kriterium 4.6 „Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z. B. Elektrofahrräder“

Aktivitäten der Stadt:

- **Einrichtung von (Elektro-)Mobilstationen** in Würzburg und Umlandgemeinden: Neben Fahrradabstellanlagen, jeweils einer Fahrradverleihstation (nextbike) und einem Ladeschrank für Pedelec-Akkus finden sich aber nur an 2 Stellen (Hubland) weitere Angebote wie Carsharing-Fahrzeuge und Lademöglichkeiten für Elektroautos. Die Mobilstationen sollen unterschiedliche Verkehrsträger miteinander verknüpfen und so Anreize für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bieten. Die Anbindung an Haltestellen des ÖPNV ist allerdings verbesserungswürdig.
  Die Mobilstationen werden aktiv beworben und umfassend auf der homepage der Stadt Würzburg dargeboten. In Würzburg befinden sich Mobilstationen mit pedelec-Ladestationen am Hauptbahnhof, am Haugerkirchplatz, an der Alten Mainbrücke sowie im Stadtteil Hubland jeweils am Rottendorfer Tor (Rottendorfer Str. / Ecke Zweierweg) und im dortigen Wohngebiet Planstraße Nord 21.

Abb. 38.1: *einfache Mobilstation am Haugerkirchplatz*

Abb. 38.2: *Mobilstation mit carsharing-Angebot und Lademöglichkeit für Elektroautos am Rottendorfer Tor (Hubland)*

- **finanzielle Unterstützung der Initiative „Freies Lastenrad Würzburg**“, die seit Mitte 2016 existiert und die Möglichkeit bietet, kostenlos eines der inzwischen 8 Elektro-Lastenräder bis zu drei Tagen auszuleihen, Koordiniert wird die Initiative vom Agenda 21-Beauftragten der Stadt. Sie unterstützt finanziell den Kauf von Lastenrädern und deren Wartung und Unterhalt.
- **Förderprämie der Stadt Würzburg für den Kauf von Lastenrädern** in Höhe von insgesamt 50.000 Euro,
- 2018 Einrichtung einer pedelec-Route von der Innenstadt zur Landesgartenschau bzw. zum neuen Stadtteil Hubland und zu den Umlandgemeinden Gerbrunn, Theilheim, Randersacker und Rottendorf.

Kriterium 4.7 „Mobilitätsbildung und –erziehung“

Neben der Kampagne STADTRADELN, die in Würzburg gezielt die Teilnahme von Schulen vorsieht, wurden und werden insbesondere für Grundschulen Schulwegpläne erstellt. Leider wird bei der Erstellung dieser Pläne der Radverkehr nicht oder nur unzureichend berücksichtigt. Dies liegt in hohem Maße an den Schulleitungen, die den Standpunkt vertreten, dass erst nach erfolgreicher Fahrradprüfung überhaupt darüber nachgedacht werden könnte, die Kinder bewusst mit dem Rad zur Schule zu bringen.

Kriterium 4.8 „Fahrradverleihsysteme“

Die Stadt kooperiert hier mit dem Anbieter „nextbike“. Im Juli 2015 begann es mit 50 Rädern an 8 Stationen, 4 Jahre später sind es 16 Stationen mit insgesamt 70 Rädern, insbesondere in der Innenstadt, also keine nennenswerte Steigerung. Die Stadt scheint mit dem Anbieter unzufrieden zu sein, näheres dazu müsste bei der Stadt selbst erfragt werden. Der Kreisverband des ADFC betrachtet das Angebot als unzureichend, da nur an wenigen Stallen Leihräder entliehen werden können und gerade in den Umlandgemeinden kaum Verleihstationen vorhanden sind. Zudem stufen wir die Leihgebühren als zu hoch ein.

Unabhängig vom städtischen Angebot werden am Hauptbahnhof von der DB über call-a-bike Räder zum Verleih angeboten. Auch einige Fahrradhändler betreiben einen Fahrradverleih.

Wie bereits erwähnt, gibt es zudem das kostenlose Leih-Lastenrad-Angebot der Initiative Freies Lastenrad Würzburg.

B.5 Nahmobilität fördern

Kriterium 5.1 „Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen, Radverkehr nicht zu Lasten des Fußverkehrs“

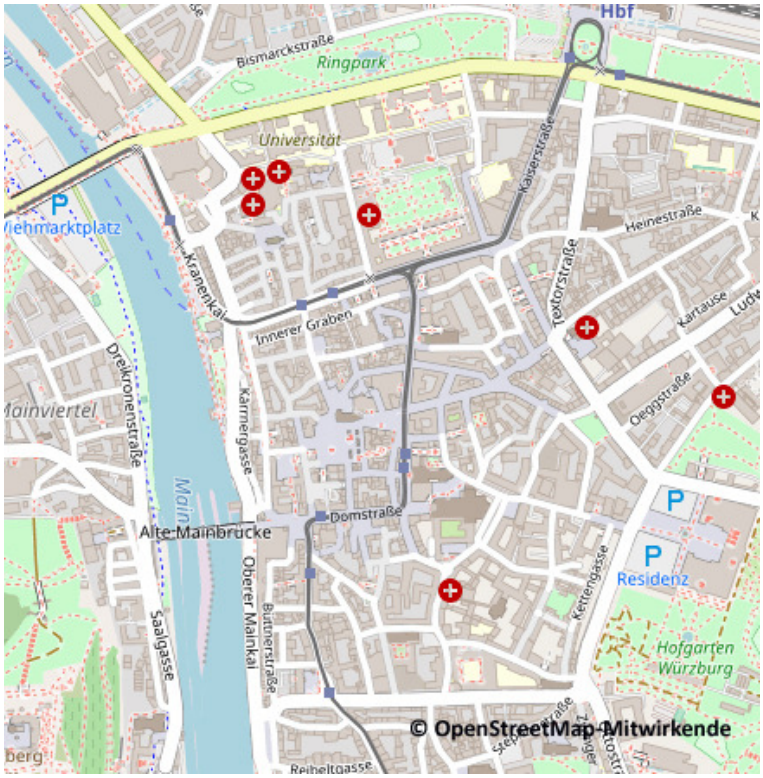


Abb. 39: *Fußgängerzonenbereich in Würzburg (hellgrau), dunkelgraue Linien: Straßenbahn*

- Der Innenstadtbereich innerhalb des sogenannten „Bischofshuts“ (begrenzt durch Mainkai, Juliuspromenade, Theaterstraße, B-Neumann-Promenade, Neubaustraße) wird von einem ausgedehnten **Fußgänzonenareal** durchzogen, ergänzt durch die Kaiserstraße und Teilbereiche in der „Pleich“. Das **Radfahren mit Schrittgeschwindigkeit ist überall erlaubt**. Der Lieferverkehr ist zu eingeschränkten Zeiten morgens, der Taxiverkehr uneingeschränkt möglich. Durch den Straßenzug Augustinerstraße bis Kaiserstraße bzw. Kranenkai fährt die Straßenbahn. Die bestehende Fußgängerzone in der Kaiserstraße wurde 2018 umgebaut, ohne dass im Verlauf Radabstellanlagen installiert wurden. Der Fußgängerzonenbereich Eichhorn-/Spiegelstraße wurde 2019 fertiggestellt, ebenso ohne Radabstellanlagen (Ausnahme im westlichen Bereich). Die Plattnerstraße/Sterngasse sollte nach Plänen des bis Ende letzten Jahres im Amt befindlichen Baureferenten Prof. Baumgart ebenso als Fußgängerzone ausgewiesen werden, scheiterte aber (zumindest zunächst) am Widerstand von Teilen der Geschäftsinhaber in diesem Bereich.
- Ansonsten gibt es nur wenige großzügiger dimensionierte Fußverkehrsanlagen entlang von Straßen, z.B. Balthasar-Neumann-Promenade (allerdings hier auch Parkplätze und ein Teil als Radweg markiert). Weitgehend sind Gehwege relativ schmal ausgelegt, auf denen man sich kaum in Gruppen nebeneinander fortbewegen kann.
- Leider wird noch an etlichen Stellen der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt, z.B.
  - als gemeinsamer Geh- und Radweg in der Veitshöchheimer Straße (trotz 4-spuriger Fahrbahn für den Autoverkehr!), auf der Friedenbrücke und der Brücke der Deutschen Einheit, am Berliner Platz, entlang der Südtangente nach und vor Einmündung der Ebertsklinge, entlang der Stuttgarter Straße in Heidingsfeld, in der Georg-Eydel-Straße, in Teilen der Wörthstraßeretc.
  - als Gehweg mit Radfahrer frei in Teilen des Ludwigskais, entlang des Ringparks, in der Mainaustraße oder auch im Verlauf der Radachse 1 (Erthalstraße) und viele andere mehr und auch
  - auf touristischen Hauptrouten wie den Mainradweg, der Romantischen Straße und dem Main-Werra-Weg.

Kriterium 5.2 „Fußgängerwegweisung“

Für touristischen Fußgängerverkehr ist eine Wegweisung im inneren Stadtbereich teilweise vorhanden, ansonsten nicht.

Kriterium 5.3 „Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation)“

In den letzten Jahren / Jahrzehnten wurden manche Parkplätze im innersten Stadtbereich zu Fußgängern vorbehaltenen Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet (Sternplatz, Platz in der Langgasse, Ulmer Hof, etc.) oder zumindest in verkehrsberuhigte Zonen (Pleicher Stadtviertel, etc.). Ein Bürgerentscheid hat entgegen dem Stadtratsvotum 2017 dafür gesorgt, dass der Kardinal-Faulhaber-Platz von einem Parkplatz in eine Grünfläche umgewandelt wurde. Die Fußgängerzone wurde stetig ausgeweitet, auch die Alte Mainbrükke wurde einbezogen. Auch in den Stadtteilen wurden etliche Plätze verkehrsberuhigt oder dem Verkehr gänzlich entzogen und umgestaltet (Sanderau: Virchow- / Platenstraße, Zellerau: Marktplätzle, etc.). So hat Würzburg in dieser Hinsicht einerseits ein ganzes Stück Lebensqualität hinzu gewonnen, andererseits sind auch die inneren Stadtbereiche noch stark den Belastungen durch den KFZ-Verkehr ausgesetzt, insbesondere der **massive Parkplatzsuchverkehr ist ein immenses Problem** (Paradeplatz, Kardinal-Döpfner-Platz, kleiner Platz in der Sterngasse, alle nicht als Fußgängerzone gestaltete Straßen im Innenstadtbereich)..

Kriterium 5.4 „Bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten“

Leider ist hiervon, abgesehen von den bei Kriterium 5.3 genannten baulichen Umgestaltungen wenig zu merken. Die Erreichbarkeit mit dem Auto und das kostengünstige bis kostenfreie Parken in direkter Wohnungsnähe beherrscht nach wie vor die diesbezügliche Planung. Auch der Bereich der verkehrsberuhigten Zonen nimmt in den letzten Jahren kaum mehr zu und verharrt auf einem Status quo. Das erhebliche Potenzial für die Erhöhung der Lebensqualität durch Reduzierung des Parkplatzangebots und der Reduzierung des motorisierten Verkehrs wird nicht annähernd ausgeschöpft, vielmehr behalten immer noch Befürchtungen den Vorrang, dass durch entsprechende Maßnahmen eine Stadtflucht vor allem von Familien stattfinden würde.

Bei der Planung des neuen Stadtteils „Hubland“ werden mit Bürgerbeteiligung auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs in Form von verkehrsberuhigten und Tempo-30-Zonen berücksichtigt.

Kriterium 5.5 „Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote“

Ein hochwertiges, wohnungsnahes Naherholungsangebot ist in Würzburg bereits aufgrund der geographischen, landschaftlichen und historischen Gegebenheiten vorhanden (Ringpark, Festungsgelände mit Landesgartenschau, Mainauen, stadtnahe Waldbreiche, Weinberge) und meist fußläufig zu erreichen. Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete befinden sich meist in Hanglagen und zum Teil etwas abseits von größeren Wohngebieten. Es ist zu würdigen, dass die Erreichbarkeit mit dem Kfz von Seiten der Stadt nicht gefördert wird (z.B. durch mögliche Anlage von Parkplätzen). Das große Naturschutzgebiet „Bromberg / Rosengarten“ ist von der dort ansässigen Bevölkerung bequem zu Fuß oder per Straßenbahn erreichbar.

Kriterium 5.6 „Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität“

Das ÖPNV Jahresabo erlaubt am Abend und am Wochenende die Mitnahme der Familie und die Fahrt im gesamten Verbundraum. Ansonsten sind uns hierzu keine Konzepte der Stadt bekannt.

Kriterium 5.7 „Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung)“

Ein Gesamtverkehrskonzept, in das alle Verkehrsarten einbezogen sind, und das ein stimmiges integratives Konzept darstellt, ist uns für die Stadt Würzburg nicht bekannt. Die Verkehrsplanung der Stadt Würzburg besteht aus einer Summation von Einzelplanungen. Für den Radverkehr gibt es seit 2016 ein Radverkehrskonzept (siehe Kriterium 1.3), das aber nicht mit Gesamtplanungen anderer Verkehrsarten verschnitten ist. Der Radverkehr muss sich dabei den Erfordernissen, die sich aus der Erhaltung der Flüssigkeit des motori-

sierten Verkehrs ergeben, unterordnen. Eine Planung für den ÖPNV, die den Anforderungen an einen modernen Umweltverbund genügt oder einen Beitrag zu einer Verkehrswende leistet, ist nicht erkennbar. Planungen für den Fußverkehr beschränken sich in Erweiterungen der Fußgängerzonen oder Anlage von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen).

Eine gleichrangige Behandlung der unterschiedlichen Verkehrsarten oder gar eine Bevorzugung des Umweltverbunds ist nicht erkennbar, vielmehr besteht weiterhin das Diktum der Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs.

Kriterium 5.8 „Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr“

Ein Schwachpunkt der Würzburger Verkehrsüberwachung! Insbesondere Parken auf Radwegen und Fußwegen wird so gut wie gar nicht geahndet. Konkrete Beschwerden, die wir im Laufe der letzten Jahre angebracht haben, werden vom städtischen Ordnungsdienst nicht weiterverfolgt. Notwendig wären zumindest zeitweise konkrete Aktionen, um z.B. das Beparken der Schutzstreifen und Sicherheitsstreifen (Dooring-Gefahr!) zu ahnden. Diese finden nicht statt.

Auch die Polizei scheint das Thema nicht zu interessieren. Schon öfters mussten wir erfahren, dass selbst dann, wenn man die Polizei direkt vor Ort auf Falschparker aufmerksam macht, diese nicht tätig wird.

C) Allgemeine Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit der Stadt Würzburg

Bis vor einigen Jahren wurden von der Stadt Würzburg Probleme des Radverkehrs vor allem peripher angegangen, zentrale Anliegen wie die Umsetzung von Radverkehrsnetzplanungen, Entschärfung von besonders kritischen Stellen oder die Schaffung von durchgängigen Radroutenwurden weitgehend ausgeklammert.

Seit ca. 2013 ist Würzburg bestrebt, als „fahrradfreundlich“ eingestuft zu werden. **Sichtbarer Ausdruck davon ist** - seit 2016 v.a. auch dank eines im Amt befindlichen sehr engagierten Radverkehrsbeauftragten:

- Installierung eines Radverkehrbeirates als beratendes Gremium mit zahlreichen Vertretern der örtlichen Initiativen, bereits seit 2009,
- Planung von Radverkehrs-Hauptachsen durch die Stadt und Erstellung eines Radverkehrskonzeptes unter Mitarbeit des Radverkehrsbeirates, Fertigstellung 2016,
- Antrag auf Mitgliedschaft in der AGFK Bayern, 2013,
- Grundlegender Stadtratsbeschluss zur Radverkehrsförderung, 2013,
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere mittels Markierung von Schutzstreifen, neuerdings auch durch Roteinfärbung besonders kritischer Wegabschnitte, vermehrt seit 2016,
- Bereitstellung von Geldern für eine Image- und Aufklärungskampagne, ab 2019,
- Installierung von geeigneten Radabstellanlagen an etlichen Stellen in der Stadt mit überdachten Fahrradgaragen,
- Aufstockung des städtisches Radverkehrsetats auf ein Mehrfaches,
- Förderung von E-Lastenrädern durch die Unterstützung der Initiative „Freies Lastenrad“ und durch Förderprämien beim Kauf von E-Lastenrädern.

Trotz dieser anerkennenswerten Aktivitäten **wird Würzburg von den Rad Fahrenden nach wie vor als sehr fahrradunfreundlich empfunden und eingestuft**. Dies schließen wir aus zahllosen Rückmeldungen an den ADFC-Kreisverband und aus vielen Gesprächen mit Rad Fahrenden und ist auch allgemeiner Konsens bei allen Radverkehrsaktiven, den entsprechenden Verbänden und Radverkehrsgruppierungen.

Bestätigt werden diese Aussagen auch im **ADFC-Radklimatest von 2018** (→ **siehe Anlage 7**, Pressemitteilung des ADFC KV Würzburg). Dort landete Würzburg wie auch in den Jahren zuvor auf den hinteren Plätzen mit einer wiederum sehr schlechten Gesamtnote (4,3). Vor allem werden bemängelt: zu schmale Radwege, fehlende Baustellenführungen oder die hohe Zahl der Falschparker auf Radverkehrswegen. Insgesamt fühlt man sich auch dem bedrängenden und in Würzburg mitunter sehr aggressiven KFZ-Verkehr hilflos ausgeliefert und als Radfahrer nach wie vor nicht akzeptiert. Auch der Konflikt mit Fußgängern bei gemeinsamer Führung und die ausschließlich auf die Bedürfnisse des KFZ-Verkehrs ausgerichteten Ampelschaltungen

werden thematisiert. Radfahren verursache hauptsächlich Stress und mache keinen Spaß. Kinder könne man nicht guten Gewissens allein Rad fahren lassen und für Kinderanhänger und Lastenräder lässt sich in Würzburg nicht gut voran kommen. Auch gebe es nach wie vor viel zu wenig Abstellmöglichkeiten. Das Radfahren wird in Würzburg mit Angst assoziiert, es herrscht Unsicherheit und Verunsicherung und man fühlt sich nach wie vor nicht ernstgenommen. Die Radverkehrsführung wird als umständlich empfunden.

In diesem negativen Klima braucht es demzufolge mehr als Konzepte, Absichtserklärungen, Fördergelder oder „Schutz"streifenmarkierungen, die irgendwo beginnen, auch irgendwo wieder enden, nicht durchgehend geführt werden, als Stückwerk empfunden werden, oft zu schmal sind, keinerlei Schutz bieten – allerdings dem KFZ-Verkehr nicht weh tun und vielleicht gerade deshalb in Würzburg favorisiert werden. Um eine vermehrte Hinwendung zum Fahrrad zu erreichen und dafür zu sorgen, dass Menschen hier gerne Rad fahren, bedarf es anderer Maßnahmen.

Würzburg ist nicht auf einem „guten Weg" (wie in der PM der Stadt zu den Ergebnisse des Radklimateste behauptet wird, **Anlage 4**), sondern allenfalls auf einem Weg, auf welchem der Radverkehr zwar ein viel größere Rolle spielt als früher, aber bei weitem nicht den Stellenwert hat, der ihm für eine angesichts der Erfordernisse der heutigen Zeit und angesichts des drohenden Verkehrsinfarkts in den Städten dringend notwendige Verkehrswende gebührt. Die gefühlte Zunahme des Radverkehrsanteils in der Stadt ist unserer Einschätzung nach vorrangig der individuellen Motivation und dem guten Willen der einzelnen Radfahrenden zu verdanken.

Insgesamt besteht das **Haupthindernis für eine wirkliche Förderung des Radverkehrs** darin, dass sich alle Planungen **dem Primat der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs unterordnen müssen**. Diese Orientierung der Verkehrsplanung an den Belangen des motorisierten Verkehrs wird auch im innerstädtischen Bereich von der Stadt nach wie vor nicht in Frage gestellt. Die Flüssigkeit des Verkehrs muss gewährleistet sein, der KFZ-Verkehr wird als gegebene, kaum veränderbare Größe gesehen, Eingriffe zugunsten anderer Verkehrsmittel werden v.a. unter dem Aspekt der dann einsetzenden KFZ-Verkehrsverlagerung in bisher - weniger belastete Bereiche betrachtet.

Das Argument, auf den Würzburger Straßen sei auf der Fahrbahn kein Platz für breite und geschützte Radverkehrsführungen, erachten wir als absurd. **Es ist genügend Platz vorhanden, die Frage ist nur, wie man diesen Platz aufteilt!** Die **Abbildungen auf der folgenden Seite** zeigen dies beispielhaft, man könnte beliebig viele weitere Beispiele aufzählen (siehe u.a. die Abbildungen 4, 10, 11 oder 36).

Nur dort, wo der KFZ-Verkehr in seiner Leistungsfähigkeit nicht eingeschränkt wird, kommen in Würzburg ausreichende breite Radverkehrsanlagen zum Zuge – also nur im Ausnahmefall. Ansonsten werden schmale, mitunter kompliziert geführte und dadurch auch teure Radverkehrsführungen bevorzugt. Das kommunizierte Maß der Radverkehrsförderung wird dann an den eingesetzten Finanzmitteln gemessen – nicht an den tatsächlich erreichten Verbesserungen für den Radverkehr. Es scheint nicht oberstes Ziel zu sein, das Radfahren angenehm zu gestalten, sondern den Radverkehr im Labyrinth der KFZ-gerechten Straßengestaltung irgendwie regelkonform durch die Stadt zu führen – und oft genug ist nicht einmal die Regelkonformität gewährleistet, wie zahlreiche, in den Kapiteln B und D angeführte Beispiele zeigen. Wenn man weiterhin den Platzbedarf für den motorisierten Individualverkehr priorisiert, ergeben sich für eine Radverkehrsförderung sehr enge Grenzen und das **Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt ist nicht erreichbar**.

Würzburg hinkt der allgemeinen Entwicklung im Radverkehr nach wie vor hinterher und hat einen enormen Nachholbedarf. Statt in dieser Situation eine wirkliche Radverkehrsoffensive zu starten, wird weiterhin der Vorherrschaft des KFZ-Verkehrs Rechnung getragen und der Radverkehr muss sich den Bedürfnissen des Autoverkehrs immer noch unterordnen.

Wir meinen: **Nicht mehr die Flüssigkeit des Autoverkehrs sollte Planungspriorität besitzen, sondern die Gleichstellung aller Verkehrsarten.** Es ist nicht mehr zeitgemäß, Klima, Umwelt und Gesundheit dem Primat des motorisierten Verkehrs unterzuordnen.

Abb. 40: *Kein Platz auf der Fahrbahn für ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen?*
oben: Willy-Brandt-Kai, Richtung Ludwigsbrücke: 2 KFZ-Spuren und eine Linksabbiegespur, links schmaler Gehweg, rechts Gehweg mit schmalem abmarkiertem Zweirichtungs(!)-Radweg und extrem schmaler Restgehwegfläche,
Mitte oben: Ludwigkai: 2 sehr breite KFZ-fahrspuren, am Rande durchgehend KFZ-Parkplätze, schmaler Gehweg links und rechts Gehweg mit „Radfahrer frei“ als Zweirichtungs-Radweg.
Mitte unten: Versbacher Straße, stadteinwärts: 4 breite KFZ-Fahrspuren, schmale Geh- und Radwege
unten: Versbacher Straße, stadtauswärts: 4 breite KFZ-Fahrspuren, kein Radweg

Radfahren darf keinen Stress mehr verursachen, sondern soll Spaß machen. Man muss zügig und vor allem sicher vorankommen. **Wirkliche Radverkehrsförderung bedeutet unserer Ansicht nach ein Umdenken**: An vorderster Stelle müssten Überlegungen stehen, welchen Raum auf welcher Straße der Radverkehr benötigt, damit man eine hohe Zahl von Menschen für das Radfahren begeistern kann. Nur der Raum, der danach verbleibt, dürfte für den KFZ-Verkehr verplant werden. Dieses Umdenken bemerken wir auch nicht ansatzweise bei den städtischen Verantwortlichen.

Unsere **vordringlichen Forderungen an die Stadt Würzburg**, um eine merkliche Verbesserung der Radverkehrsbedingungen zu erreichen, sind daher:

- Wir fordern den **zügigen Aufbau eines sicheren Alltagsroutennetzes** für Rad Fahrende. Die Verwirklichung der im Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg definierten Routen muss deutlich schneller vorangetrieben werden als bisher, eine **Ergänzung um sichere Schulwegrouten** für alle Altersgruppen ist notwendig. Die Routen müssen eine **stringente Führung** aufweisen, von Radnutzern **intuitiv erfassbar** sein und durch ihre Ausgestaltung zeigen, das Rad Fahrende hier willkommen sind. Man muss auf ihnen **zügig und sicher zugleich vorankommen und nicht in Konkurrenz zum Fußverkehr** stehen. Speziell stellen Fahrradstraßen, (geschützte) Radfahrstreifen und eine flächige Temporeduzierung wichtige Elemente dar. **Schutzstreifen sollten nur im Ausnahmefall eingesetzt werden**.
- **Radverkehrsanlagen müssen in Breite und Ausführungen durchgehend mindestens dem Normstandard** der gängigen Regelwerke (RASt, ERA) genügen und zwar ohne Einrechnung der Abflussrinnen, Mindestbreiten sind in jedem Fall zu vermeiden. Bei der Planung muss der zunehmende Einsatz von Pedelecs, Lastenrädern und Fahrradanhängern berücksichtigt werden, die breitere Fahrspuren benötigen und wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten vermehrt Überholvorgänge mit sich bringen
- Wir fordern **zügig und sicher zu befahrende Brückenverbindungen** als wichtige Verknüpfungselement des innerstädtischen Radverkehrs. Zumindest die Löwenbrücke und die Friedensbrücke müssen für den Radverkehr komfortabel und angstfrei ohne Konkurrenz zum Fußverkehr überquert werden können.
- **Anforderungsampeln an Kreuzungen („Bettelampeln“) sollten ersetzt werden durch normale Umlaufampeln** oder sollen permanent auf Umlauf geschaltet sein, für sehbehinderte Menschen kann automatisch ein akustisches Signal für die Querung gegeben werden. Eine zügige Querung parallel zum Kfz-Verkehr muss ermöglicht und unnötige bzw. überlange Wartezeiten für den Rad-und Fußgängerverkehr vermieden werden.
- Die **Öffnung der Einbahnstraßen** in Gegenrichtung für den Radverkehr soll **konsequent weitergeführt** werden mit dem Ziel, in absehbarer Zeit alle Einbahnstraßen einbezogen zu haben. Ausnahmen sollen einer besonderen Begründung bedürfen. Gegebenenfalls sind zur Verdeutlichung und für die Sicherheit der Rad Fahrenden Einfädelstreifen und Fahrradsymbole aufzubringen. Wenn es die Sicherheitslage erfordert, sollen in Gegenrichtung Radfahr- oder Schutzstreifen mit eingefärbt werden.
- Ein **massiver Ausbau von Fahrradabstellanlagen** im gesamten Stadtbereich ist dringend notwendig, ebenso die Einrichtung einer zeitgemäßen Radstation am Hauptbahnhof.
- Auch **im direkten Wohnbereich müssen ausreichend sichere und überdachte Abstellanlagen** zur Verfügung stehen – insbesondere auch für Pedelecs und Lastenräder.
- Eine **Imagekampagne** der Stadt für das Radfahren ist von elementarer Bedeutung und sollte von Seiten der Stadt Würzburg offensiv angegangen werden. Hier sollten vor allem Informationen über Benutzungsmöglichkeiten, -pflichten und -verbote von Radwegen, Gehwegen, Straßen etc. vermittelt werden.
- Die **Rolle des städtischen Fahrradverkehrsbeauftragten sollte gestärkt und personell erweitert** werden.

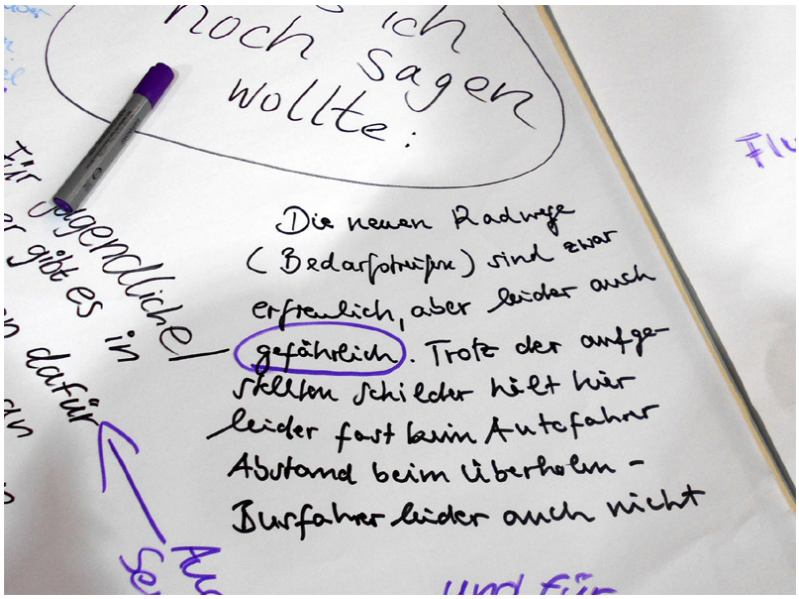
Um u.a. solche Forderungen voran zu treiben und dem Unmut über die gegenwärtige Verkehrspolitik der Stadt Würzburg Ausdruck zu verleihen, hat sich in diesem Jahr in Würzburg ein breit angelegtes

Bündnis „Verkehrswende – jetzt!“

gegründet, dem nahezu **alle Verbände** (auch der ADFC-Kreisverband), **Bürgerinitiativen und Vereinigungen aus dem Umwelt- und Verkehrsbereich sowie über die Hälfte der im Stadtrat vertretenen Parteien und Wählervereinigungen angehören.** Die Förderung des Radverkehrs steht dabei an prominenter Stelle unter dem **Motto „Angstfreies Radfahren für alle ermöglichen!“** Ebenso sind die Reduzierung des motorisierten Verkehrs, die Entlastung der Anwohner vom motorisierten Individualverkehr, der massive Ausbau eines attraktiven ÖPNV und die Stärkung des Fußverkehrs als Hauptforderungen formuliert.

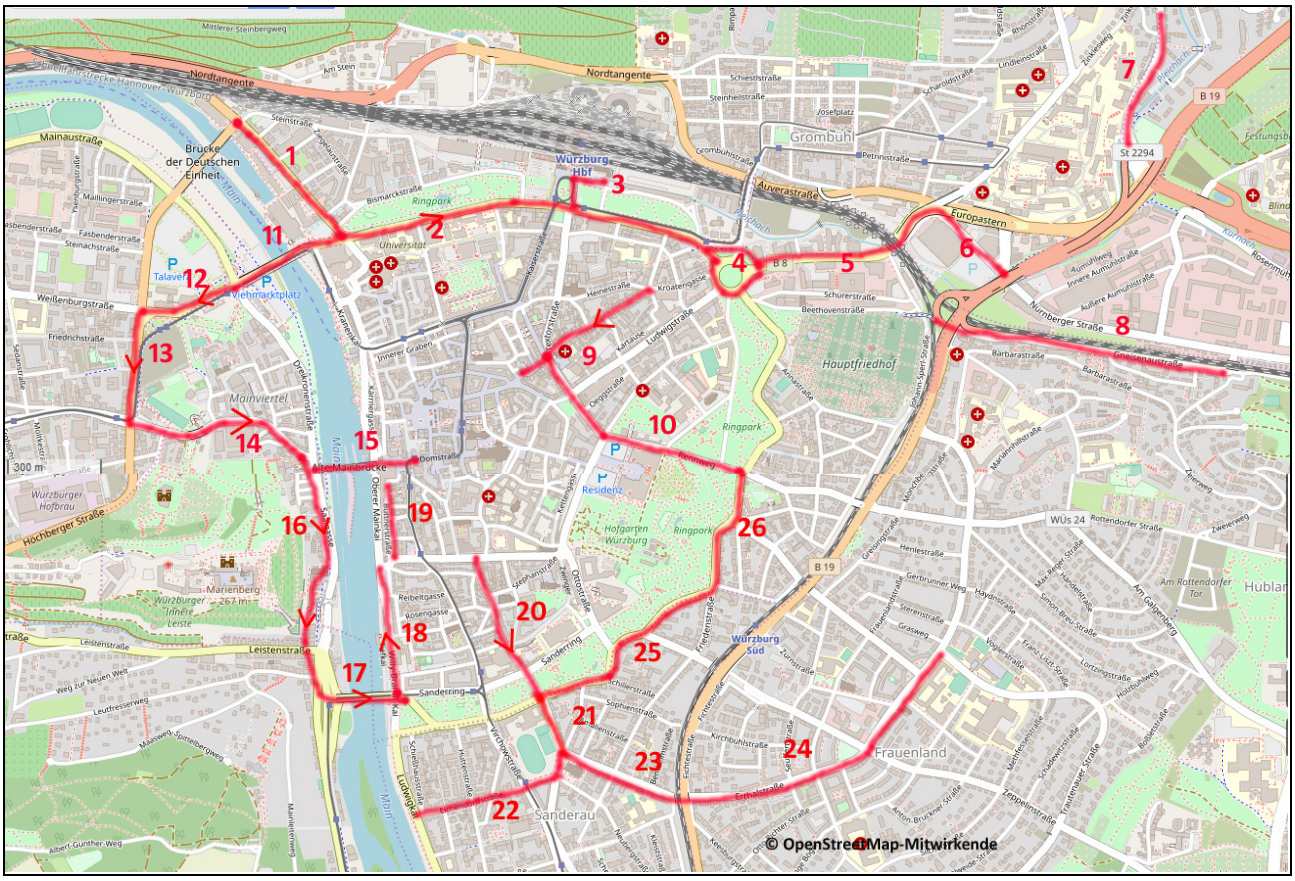
Zur Zeit wird die Durchführung eines **Radentscheides diskutiert,** der ein grundlegendes Umdenken der Radverkehrsförderung bewirken will.

Diesen Ansprüchen sollte sich die Stadt stellen und sich nicht an inzwischen überarbeitungsbedürftige Konzepte und deren Umsetzungen klammern sowie veraltete Herangehensweisen als das Maß aller Dinge betrachten.



Rückmeldung beim Ideen- und Zukunftsmarkt in Versbach, 17.07.2019

D) Radverkehrsstrecken, die für die Befahrung am 12.09. vorgesehen werden sollten



1: Veitshöchheimer Straße: verpflichtender gemeinsamer Geh- und Radweg, daneben 4- spurige Straße, Teil der Radachse 6; komplizierte Anbindung des Radverkehrs an die Brücke der Deutschen Einheit; hohes Konfliktpotenzial mit Fußverkehr

2: Röntgen- / Haugerring zwischen Friedensbrücke und Berliner Platz: Südseite: teils großzügiger Ausbau als Radweg, teils noch sehr schmal mit angrenzender Parkraumbewirtschaftung (soll aber auf ganzer Länge als komfortabler Radweg ausgebaut werden), Nordseite: schmaler, unkomfortabler Radweg, der nicht umgebaut werden soll (und insbesondere in der Dunkelheit als Alternative zum benachbarten Ringpark auch von Fußgängern benutzt wird); Teil der Radachse 3.

3: Hauptbahnhof: Fahrradabstellsituation noch mangelhaft.

4: Berliner Platz: Beschreibung siehe unter Kriterium 2.4.; hohes Gefährdungspotenzial, hohes Konfliktpotenzial mit Fußverkehr

5: Schweinfurter Straße bis Europastern: schmaler, durch Strich vom Gehweg getrennter Radweg, beiderseits der sehr verkehrsreichen Fahrbahn, in Richtung Berliner Platz als gemeinsamer Geh-/Radweg, gefährliche Ausfahrten Richtung Berliner Ring; Teil der Radachse 3.

6: Schweinfurter Straße unterhalb Europastern: unkomfortable Anforderungsampeln mit sehr langen Wartezeiten, gemeinsame Geh- /Radwegführung, Radwegführung über Zebrastreifen und Umlaufschranke; Teil der Radachse 3.

7: Versbacher Straße: neue Radverkehrsführung mit Schutzstreifen stadtaus- und einwärts, stadteinwärts mit Anforderungsampel, um (nicht verpflichtend!) auf den stadteinwärtigen Radweg abseits der Straße zu gelangen; Teil der Radachse 3a.

8: Gneisenaustraße: Ampelregelung für kreuzenden Radverkehr, beiderseits Schutzstreifen; Teil der Radachse 7.

9: Semmelstraße stadteinwärts von Kroatengasse bis in FGZ Eichhornstraße (Radfahrer frei in FGZ); Teil der Radachse 8; Fahren stadtauswärts gegen die Einbahnrichtung möglich, verwirrende Führung im Kreuzungsbereich → Beschreibung siehe unter Kriterium 2.6.e.

10: Theaterstraße – Rennweg; Teil der Radachse 8; Theaterstraße: Fahren im Mischverkehr mit hohem KFZ-Verkehrsaufkommen; Rennweg Schutzstreifen stadteinwärts mit fehlender Querungshilfe über Husarenstraße, nicht verpflichtender Radweg stadtauswärts, Problematik Kreuzungsbereich zur Rottendorfer Straße siehe unter Kriterium 2.6.e.

11: Querung Friedensbrücke, Teil der Radachse 3; schmaler Bordsteinradweg auf der Nordseite und gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Südseite, nebenan Fahrbahn 4-spurig + Straba-Gleise; hohes Konfliktpotenzial mit Fußverkehr.

12: Luitpoldstraße, Teil der Radachse 3; in angegebener Fahrtrichtung (Nordseite) schmaler Bordsteinradweg, der ohne erkennbare Weiterführung an einer Ampel endet, auf Südseite sehr schmaler Gehweg neben sehr schmalem Radweg, die direkt an Hauseingängen und Grundstückzugängen vorbeiführen; hohes Konfliktpotenzial mit Fußverkehr; Fahrradgarage in der Nähe der Friedensbrücke (Nordseite).

13: Wörthstraße zwischen Luitpoldstraße und Frankfurter Straße; keine Radachse; in angegebener Fahrtrichtung sehr schmaler, zunächst gemeinsamer Geh-/Radweg, dann vom Gehweg durch Strich getrennter Radweg, direkt an KFZ-Parkplätzen vorbei und abruptes Ende des Radweges ohne irgendwie erkennbare Weiterführung an der Kreuzung Frankfurter Straße; hohes Gefährdungspotenzial.

14: Zeller Straße, Teil der Radachse 2; alternierende Schutzstreifen, v.a. im unteren stadteinwärtigen Bereich vom KFZ-Verkehr permanent missachtet (überfahren, Halten, Halten vor Ampel, hohes Gefährdungspotenzial.

15: Alte Mainbrücke, Teil der Radachse 6a; Fußgängerzone, Getränkeausschank und hohe Aufenthaltsfunktion, touristische Bedeutung; hohes Konfliktpotenzial mit Fußverkehr.

16: Radwegführung Burkarderstraße und weitergehend als Alternative zur Saalgasse mit hohem KFZ-Aufkommen; Teil der Radachse 6: schmale Burkarderstraße auch mit Zweirichtungs-KFZ-Verkehr (warum nicht Ausweisung als Fahrradstraße?), dann unübersichtliche Führung unter Burkarderkirche über Platz vor dem Jugendkulturhaus Cairo (Fußgängerzone, ca. 20 m lang), durch unübersichtliches Tunnel und Ende an der Leistenstraßenkreuzung ohne Möglichkeit, auf die Ludwigsbrücke zu gelangen; hohes Konfliktpotenzial mit Fußverkehr, unübersichtliche Führung; Alternative: breite Saalgasse mit beidseits (geschützten) Radfahrstreifen und driekte Auffahrmöglichkeit zu Ludwigsbrücke.

17: Ludwigsbrücke („Löwenbrücke“) – Teil der Radachse 16; Beschreibung siehe Kriterium 2.4; hohes Gefährdungspotenzial, hohes Konfliktpotenzial mit Fußverkehr.

18: Willy-Brandt-Kai, Teil der Radachse 5 und touristischer Hauptweg; komfortabler Zweirichtungsradweg, der aber abrupt ohne jegliche Weiterführung endet (Fußweg oder Fußgänger-Bettelampel), hohes Gefährdungspotenzial, hohes Konfliktpotenzial mit Fußverkehr.

19: Büttnerstraße, einzige, bisher in Aussicht gestellte Fahrradstraße

20: Münz- / Peterstraße: Teil der Radachse 8; Freigabe gegen Einbahnrichtung mit zuführendem kurzem Radstreifen, ansonsten keine radverkehrlichen Markierungen oder Baumaßnahmen; in den Kreuzungsbereichen Sanderring und am Studentenhaus markierte Querungsstreifen und sehr kurze Linksabbiegestreifen. Ampelschaltungen in diesen beiden Kreuzungsbereichen nicht auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgerichtet, Ampelschaltung am Studentenhaus für Radfahrer verwirrend und für Linkssabbieger extrem kurze Grünlichtphase von nur wenigen Sekunden.

21: Am Exerzierplatz, Verbindung Radachsen 8 und 1, Weiterführung vom Kreuzungsbereich am Studentenhaus auf Straße im Mischverkehr, dann abrupter und kaum einsehbarer Wechsel auf nicht verpflichtenden Radweg möglich, der aber an der Ampelkreuzung Adalberokirche schon wieder abrupt endet und erst nach der Kreuzung durch die Schutzstreifen der Radachse 1 weitergeführt wird.

22: Eichendorffstraße – Adalberostraße – Weingartenstraße, Beginn der Radachse 1; Einmündung der Eichendorffstraße in Mainradweg: Zuführung zu Ampelquerung über linksseitigen zuführenden Radstreifen, der sehr gut funktioniert; Eichendorffstraße ohne weitere radverkehrliche Maßnahmen, Adalberostraße als Radfahrstreifen gegen die Einbahnrichtung, dann unklare Weiterführung; Radachsenführung insgesamt nicht erkennbar, uneinhetiliche Führungsform.

23: Franz-Ludwig-Straße: Teil der Radachse 1, sehr schmale Schutzstreifen, auch unter Einbezug der Abflussrinne nur Mindestbreite, hohes Gefährdungspotenzial, ständiges Beparken der Schutzstreifen.

24: Erthalstraße / Wittelsbacherstraße: Teil der Radachse 1, zunächst sehr schmale Schutzstreifen, auch unter Einbezug der Abflussrinne nur Mindestbreite, später Gehweg / Radfahrer frei; Beparken der Schutzstreifen; hohes Gefährdungspotenzial, Konfliktpotenzial mit Fußverkehr.

25: Friedrich-Ebert-Ring, 23: Teil der Radachse 8, auf ganzer Länge entlang des Ringparks Gehweg / Radfahrer frei in beide Richtungen; ab Einmündung Ottostraße Schutzstreifen rechts in ausreichender Breite und Fortführung über Krezungsbereiche, teils dort Roteinfärbung.

26: Friedrich-Ebert-Ring: Kreisverkehr und Fortführung bis Kreuzung Rottendorfer Straße; Teil der Radachse 8, im Kreisverkehr verwirrende Radverkehrsführung (siehe hierzu Ausführungen bei Kriterium 2.6.n), Unterbrechung des Schutzstreifens im Kreisverkehr, danach kurze Weiterführung, bevor der Schutzstreifen weit vor der Kreuzung wieder endet; Ausführung zum Kreuzungsbereich siehe bei Kriterium 2.6.e.

Anlagen:

Anlage 1: Kurzfassung Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg vom November 2016

Anlage 2: Beschluss des Würzburger Stadtrates zur Förderung des Fahrradverkehrs vom 29.07.2013

Anlage 3: Beschluss des Würzburger Stadtrates zur Durchführung und finanziellen Ausstattung einer Imagekampagne für den Radverkehr vom 16.08.2018

Anlage 4: Presseerklärung der Stadt Würzburg zu den Ergebnissen des ADFC-Radklimatests 2018

Anlagen 5: Anträge und Beschlüsse bezüglich Anforderungsampeln an Kreuzungen („Bettelampeln“)

5a: Interfraktioneller Antrag des Würzburger Stadtrates vom 07.03.2016 mit Beschlussfassung
5b: Interfraktioneller Antrag von Teilen des Stadtrates vom 17.03.2016 mit Beschlussfassung
5c: Antrag der ödp-Fraktion vom 13.03.2018 mit Beschlussfassung

Anlage 6: Ergebnisprotokoll des Radverkehrsbeirats-Workshops „Imagekampagne“, Anfang 2015

Anlage 7: Presseerklärung des ADFC, Kreisverband Würzburg, zu den Ergebnissen des ADFC-Radklimatests 2018