
Stellungnahme des ADFC Kreisverbands Würzburg zur Planfeststellung Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland in Würzburg

Der ADFC Kreisverband Würzburg (ADFC) erhebt gegen die von der Vorhabensträgerin Würzburger Straßenbahn GmbH beantragte Planfeststellung zur Straßenbahnerweiterung in Würzburg folgende Einwendungen gegen die geplanten Radverkehrsführungen:

Die vorliegenden Planungen würden bei ihrer Realisierung erhebliche Verschlechterungen für den Radverkehr mit sich bringen. Im Innenstadtbereich sind die negativen Auswirkungen für den Radverkehr besonders gravierend. Auch im Stadtteil Frauenland zeigt die Planung mangelnde Sensibilität im Umgang mit den Erfordernissen auf, welche die Nutzung des urbanen Verkehrsmittels Fahrrad mit sich bringt. Die vorgesehenen Radverkehrsführungen und ihre Dimensionierungen genügen weder funktionellen Anforderungen, noch werden sie dem Bedarf gerecht, der sich aus einem stetig steigenden Radverkehrsaufkommen ergibt. Im Bereich der Universitätsstandorte Am Hubland sind ebenfalls Verbesserungen der Planungen notwendig.

Nicht akzeptabel ist sowohl, dass die vorgelegte Planung offensichtlich auf der Grundlage einer veralteten Richtlinie erfolgte (womöglich sogar auf Basis der ERA 95), genannt wird die ERA 2002 (siehe Erläuterungsbericht, Seite 79), als auch, dass bei dieser Planung für die Neuordnung des Straßenraums bei Geh- und Radwegen nur die Mindestbreiten, hingegen für den MIV die „verkehrlich erforderlichen Fahrbahnbreiten“ zugrunde gelegt werden“ (Seite 19).

Das aktuell heranzuziehende Regelwerk für die Erstellung von Radverkehrsanlagen stellt die ERA 2010 dar, die in Kombination mit der RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) entsprechend anzuwenden ist.

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Würzburg, den Radverkehr zu fördern und die momentan unzureichende Situation zu verbessern. Radverkehrsanlagen sind nur dann attraktiv, wenn sie sicher, zügig und umwegfrei zum Ziel führen, miteinander eng vernetzt sind und keine Lücken aufweisen. Die Qualität des städtischen Angebotes von Radverkehrsanlagen stellt auch einen gewichtigen Faktor dar, im Wettbewerb der Städte untereinander zu bestehen. Verkehrsplanungen können daher nicht einfach zu Lasten des Radverkehrs durchgeführt werden, sondern müssen stets das Ziel der Radverkehrsförderung im Auge behalten – auch und gerade Planungen für den ÖPNV, der zusammen mit dem Radverkehr eine attraktive Alternative zur Kfz-Nutzung darstellen soll.

Die Sperrung von Straßen für den Radverkehr sowie umständliche Radverkehrsverbindungen, wie sie in den vorliegenden Unterlagen zur Planfeststellung enthalten sind, stehen dem Ziel der Fahrradförderung und dem der geplanten Steigerung des Radverkehrsanteils in Würzburg diametral entgegen. Die vorgesehenen „indirekten Führungen“ (siehe Anlage 15, Blatt 1) sind für den umwege-empfindlichen Radverkehr völlig inakzeptabel und haben zur Folge, dass sich die Radfahrer direkte Wege selbst suchen (müssen) und es damit zwangsläufig auch zu regelwidrigem Verhalten kommt.

Wir halten es für unabdingbar notwendig, die vorliegende Planung hinsichtlich der Radverkehrsführungen und Radweggestaltungen gründlich zu überarbeiten. Die Einbeziehung eines bezüglich Radverkehrsplanungen versierten Fachbüros sieht der ADFC als Notwendigkeit an, um in der Planung eine hohe Qualität des Zusammenwirkens der verschiedenen Verkehrsträger MIV, ÖPNV, Fußgänger und Fahrrad zu bewirken.

Insbesondere überarbeitet und verbessert werden müssen folgende Streckenabschnitte (genannt sind jeweils die Seitenzahlen des Erläuterungsberichtes und die Kartenblattnummern von Anlage 4 der Planfeststellungsunterlagen):

Theaterstraße Abschnitt Barbarossaplatz – Semmelstraße (S. 28/29, Blatt 01)

Dieser Abschnitt stellt für Radfahrer eine wichtige Verbindung zwischen Juliuspromenade und Stadttheater sowie Residenz dar und ist Teil bedeutender Achsen des Radverkehrsnetzes. Neben dieser Funktion für die urbane Alltagsfahrradmobilität ist der Abschnitt aber auch für den Fahrradtourismus (Verbindung Hauptbahnhof zum UNESCO-Weltkulturerbe Residenz und Zufahrt zur romantischen Straße) zunehmend von Bedeutung. Demzufolge ist eine attraktive und sichere Nutzung für den Radverkehr zu gewährleisten.

Die Kreuzungsbereiche Barbarossaplatz und Semmelstraße sind zudem wichtige Querungsmöglichkeiten für Radfahrer auf der Verbindung Berliner Platz – innere Altstadt. Der vorliegende Planungsstand sieht für Radfahrer keine Möglichkeit vor, die Theaterstraße von der Semmelstraße zur Eichhornstraße zu queren. Da aber in der denkbaren Alternativroute Ludwigstraße mit einem erhöhten Fahrzeugverkehr (MIV und Busse) zu rechnen ist (siehe Anlage 23), stellt die Verbindung Semmelstraße – Eichhornstraße die einzige direkte Radverkehrsverbindung vom Berliner Platz in die innere Altstadt dar.

Theaterstraße Abschnitt Semmelstraße – Ludwigstraße (S. 30, Blatt 01)

Gleiches wie für den Abschnitt Barbarossaplatz-Semmelstraße gilt für den anschließenden Streckenverlauf hin bis zur Kreuzung Ludwigstraße. Dieser muss auch weiterhin für den Radverkehr in beiden Richtungen nutzbar und die Anbindung an die kreuzenden bzw. angeschlossenen Straßenzüge wie die Semmel- und Bahnhofsstraße gewährleistet sein.

Theaterstraße Abschnitt Kardinal-Faulhaber-Platz – Residenzplatz (S. 30-33, 79, Blatt 01)

Bei der Überplanung der für den Radverkehr zentralen Bereiche am Stadttheater und im Umfeld der Residenz wird im Erläuterungsbericht der Radverkehr nur marginal angesprochen. Dabei stellt die Residenzkreuzung aufgrund des Zusammenlaufens bzw. Kreuzens der beiden wichtigsten Radverkehrsverbindungen das Herzstück des Radverkehrs in Würzburg dar. Hier trifft die Achse Rennweg – Theaterstraße als zentraler Teil der Magistrale Hubland – Frauenland – Altstadt – Zellerau auf die Achse Balthasar-Neumann-Promenade – Residenzplatz – Kapuzinerstraße, welche einen Teil der Magistrale um die innere Altstadt darstellt. Eine sich auch aufgrund vorhandener Fahrbahnbreiten anbietende zeitnahe Öffnung der Kapuzinerstraße für den Radverkehr in beide Richtungen wird in den Unterlagen zur Planfeststellung als Voraussetzung für Radverkehrsplanungen genannt (S. 79) und ist unserer Ansicht nach zwingend zu realisieren. Dadurch könnten Radfahrer zwischen Berliner Platz und Residenz den Umweg über den Rennweger Ring bzw. durch die Ludwigstraße vermeiden.

Widersprüchlich ist die Planung der Radwegeführung in Anlage 15 Blatt 1. Nach dieser Anlage mündet der Radverkehr von der Hofstraße in Richtung Neubaustraße auf die Balthasar-Neumann-Promenade. In der Erläuterung und den Detailplänen sind aber keine Radwege verzeichnet. Der bestehende Radweg soll gemäß den Plänen sogar entfallen.

Aufgrund der außerordentlichen Bedeutung dieser Radverbindung und des Residenzumsfeldes im Zentrum der beiden Magistralen für den Radverkehr sind dortige Planungen dergestalt auszulegen, dass

- die entsprechenden Zweirichtungs-Verbindungen und Abbiegebeziehungen für den Radverkehr durchgehend gewährleistet werden (inklusive der Anbindung von Zufahrtsstraßen, wie der Hofstraße, und notwendigen Aufstellflächen mit Furt für linksabbiegende Radler, z. B. essenziell für Radler aus der Balthasar-Neumann-Promenade in die Theater- bzw. die Hofstraße),
- die Dimensionierung der Radverkehrsführungen entsprechend dem (wachsenden) Bedarf ausgelegt werden,
- durch eine Parallelität der Verkehrsflüsse Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern weitestgehend minimiert werden,
- angefangen von der Führung im Kreuzungsbereich, inklusive Lichtsignalschaltungen bis hin zur Fahrbahnbelagswahl, auch ein zügiges, sicheres und komfortables Fortbewegen mit dem Fahrrad ganzjährig garantiert wird.

Balthasar-Neumann-Promenade (S. 34-36, Blatt 02)

Die Balthasar-Neumann-Promenade ist auch weiterhin so auszugestalten, dass sie für den Radverkehr in zwei Richtungen befahren werden kann. In den Planunterlagen ist nicht

einmal die Führung in Richtung Residenz eingezeichnet, so dass der am Residenzplatz von der Balthasar-Neumann-Promenade eingeführte Radweg quasi aus dem ‚Nichts‘ hervorkommt. Im Bereich Josef-Stangl-Platz fehlt die Anbindung an Stephanstraße, Neubastraße und Zwinger.

Ottostraße / Geschwister-Scholl-Platz (S. 37-40, Blatt 03)

Die bestehende Radverkehrsführung auf den Gehsteigen soll künftig entfallen und der Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Aus Sicht des ADFC kann dies so nur gehandhabt werden, wenn in der Ottostraße zumindest ein Tempolimit 30 km/h angeordnet wird und gegebenenfalls Schutzstreifen abmarkiert werden. An allen Kreuzungen fehlen Aufstellflächen für linksabbiegende Radfahrer. Ein Abbiegen für Radfahrer, die auf der Ottostraße aus Richtung Neubastraße kommen und in den Sanderring einbiegen wollen, muss möglich sein.

Ringparkquerung / Friedrich-Ebert-Ring (S. 41-44, Blatt 03)

Aufstellflächen für den linksabbiegenden Radfahrer fehlen auch hier. Der gemeinsame Fuß-/Radweg („Radfahrer frei“) aus Richtung Friedrich-Ebert-Ring wird ab der Ottostraße nicht mehr weitergeführt. Für Fußgänger und Radfahrer, die dem Friedrich-Ebert-Ring in Richtung Main folgen und die Ottostraße überqueren möchten, ist eine Querung nicht mehr vorgesehen. Diese vermeidbaren Verschlechterungen gegenüber dem gegenwärtigen Zustand können nicht akzeptiert werden.

Sieboldstraße/ Zeppelinstraße (S. 45-46, Blatt 04)

Die indirekte Radwegführung gemäß Anlage 15, Blatt 1, wird von Radfahrern nicht angenommen werden. Eine direkte Führung über die Sieboldstraße sollte weiter angeboten werden, damit Radfahrer nicht regelwidrig die Gleisanlage nutzen: Schutzstreifen bergauf bis zur Friedenstraße, Befahren entgegen der Einbahnrichtung Richtung Ringpark (unechte Einbahnstraße). Aufstellflächen für den linksabbiegenden Radverkehr an den Kreuzungen fehlen. Laut Übersichtslageplan Nr.1 für die Radwegführung (Anlage 15) existiert eine direkte Radverkehrsführung in der Zeppelinstraße. Auf den Plänen ist diese Führung aber nicht verzeichnet.

Schlörstraße / Frauenlandplatz (S. 47, Blatt 05)

Der Frauenlandplatz ist laut Beschreibung nur für den MIV gesperrt, eine Querung für den Radverkehr ist aber nicht eingezeichnet: diese muss ermöglicht werden, um wichtige Nahverbindungen für den Radverkehr aufrecht zu erhalten.

Zu-Rhein-Straße (S. 48/49, Blatt 05)

Die Zu-Rhein-Straße besitzt aufgrund Ihrer Erschließungsfunktion für wichtige Ziele, wie etwa das Schönborn-Gymnasium, eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Topografisch annehmbare Alternativrouten fehlen. Demgemäß bedarf es weiterhin des Zweirichtungsverkehrs für den Radverkehr, wie dies im Bestand bereits der Fall ist. Am Kreuzungsbereich am Ende der Wittelsbacher Straße fehlt die Aufstellfläche für den in Richtung Zu-Rhein-Straße linksabbiegenden Radverkehr.

Wittelsbacher Platz (S. 49/50, 79, Blatt 06)

Im Kreuzungsbereich Zu-Rhein-Straße / Wittelsbacher Straße wären gemäß der vorliegenden Planung die den Radweg in südlicher Richtung benutzenden Radfahrer für den motorisierten Verkehr nicht sichtbar! Ein Radfahrer, der sich hier auf dem bevorrechtigten Verkehrsweg befindet, kann von den Führern abbiegender Fahrzeuge erst in dem Moment wahrgenommen werden, in dem sie bereits einbiegen; die notwendige Sichtbarkeit des Radverkehrs darf nicht durch Anpflanzungen und evtl. Stellplätze beschränkt werden.

In nördlicher Richtung fehlen auf der Wittelsbacher Straße die Aufstellflächen für den linksabbiegenden Radverkehr. An der Kreuzung Zwerchgraben fehlen diese ebenfalls. Auf der Ostseite des Wittelsbacher Platzes einen nur 1,50 m schmalen Schutzstreifen zu favorisieren, erscheint uns nicht geeignet, um dieser wichtigen Radverkehrsverbindung gerecht zu werden.

Bei der Gestaltung des Bereiches zwischen der Zu-Rhein-Straße und dem Zwerchgraben ist eine Abstimmung mit den Planungen der Stadt Würzburg zur geplanten Radachse 1 zwingend notwendig.

Zwerchgraben / Trautenauer Straße (S. 51-53, 79, Blatt 07 und 08)

Der Radweg entlang des Zwerchgrabens Richtung Trautenauer Straße erfüllt nicht die Standardbreite von 2 m (ERA 2010), ein Überholen ist kaum möglich, ohne wiederum in Konflikt mit dem Fußgängerverkehr zu kommen. Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr, bei dem sich die einzelnen Verkehrsteilnehmer innerorts mit nahezu gleicher Geschwindigkeit fortbewegen und somit ein Überholbedarf eher eine Ausnahmesituation darstellt, gehört es zum Wesen des Fahrradverkehrs, dass die einzelnen Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Gerade an Steigungsstrecken kommt dies verstärkt zum Tragen (insbesondere hinsichtlich der Zunahme von Pedelecs!), sodass hier das Herstellen einer ausreichenden Breite unverzichtbar ist. Dies, zumal hier mit einem stark steigenden Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist.

An den Kreuzungen fehlen Aufstellflächen für den nach links abbiegenden Radverkehr. Der Radwegführung mangelt es an den Knotenpunkten an eindeutiger Erkennbarkeit und ausreichender Sichtbarkeit.

Maurmeierstraße (S. 54 , Blatt 08)

Eine Verbindung zwischen den Radverkehrsanlagen der Trautenauer Straße und der Maurmeierstraße geht aus den Planunterlagen nicht hervor und sollte nachgereicht bzw. ergänzt werden.

Drachenwiese (S. 55-57, Blatt 09)

Der heute kombinierte Rad- und Fußweg ab der Maurmeierstraße über die Drachenwiese hinauf zu den zentralen Universitätsbauten am Campus Süd stellt die wichtigste Verbindung für den Radverkehr zwischen der Universität und der Innenstadt dar. Diese Verbindung ist in zwei Teilabschnitten im Betrachtungsraum des Planfeststellungsverfahrens enthalten, auf denen auch jeweils eine Änderung der Linienführung vorgesehen ist. Aufgrund dieser beabsichtigten Neuanlage bzw. starken Veränderung des Bestandes mit zudem „starkem Gefälle (> 3%)“ ist gemäß der technischen Regelwerke (u. a. RASt 06, S.82) eine künftige Beibehaltung der gemeinsamen Führung des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr nicht mehr möglich. Die Faktoren „Hauptverbindung des Radverkehrs“ und „starkes Gefälle“ stellen schon für sich allein ein Ausschlusskriterium für die Möglichkeit einer gemeinsamen Führung dar. Insofern ist hier eine entsprechende Planänderung vorzunehmen, die der Notwendigkeit der Neugestaltung gemäß den technischen Regelwerken entspricht. Zusätzlich sollte auch die fehlende Darstellung in Form eines Regelquerschnittes für diesen Bereich (dann für die Neufassung) nachgereicht werden.

Der Anschluss der Radverkehrsanlage an die Straße Am Hubland ist im heutigen Zustand bzw. auf den ersichtlich selbstgewählten Furten des Radverkehrs topografisch und zielorientiert bedingt. Die vorgesehene Abweichung hiervon in den Planfeststellungsunterlagen, mit verlängerten Wegen und Konfliktpotenzialen vor der „Freitreppenanlage“, stellt keine geeignete Führung des Radverkehrs an dieser Stelle dar und sollte entsprechend umgeplant werden.

Haltestelle Universität und Am Hubland (S. 58-63, 80, Blatt 10)

Der Knotenpunkt Theodor-Boveri-Weg ist so zu überplanen, dass Radfahrer vom rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr gesehen werden können. Radfahrer, die vom Galgenberg kommen, haben keine direkte Möglichkeit, in den Theodor-Boveri-Weg einzubiegen. Die Radwegführung am Knotenpunkt Galgenberg / Am Hubland entspricht nicht den Empfehlungen der ERA 2010.

Das Unterwerk „GUW“ am Knotenpunkt Galgenberg versperrt eine alltäglich erprobte Anbindung des Philosophischen Instituts, die aufgrund ihres günstigen Höhenverlaufes als potenzielle zweite Anbindung zur Maurmeierstraße anzusehen ist, mit hoher Attraktivität für die Beziehungen zum neuen Stadtteil Hubland, dem Campus Nord und Gerbrunn.

Der ‚Hakensschlag‘ des zur Straße Am Galgenberg parallel geführten Radweges in Richtung Gerbrunn an der Kreuzung zur Straße Am Hubland ist nicht nachvollziehbar. Ohne Not wird hier eine unnatürliche Verkehrsführung gewählt. Diese trägt in keiner Weise zur Klarheit der Verkehrsverhältnisse bei. Ein Rechtsabbiegen des Radverkehrs in Richtung Campus Süd wird „vorgetäuscht“, um dann doch in einem zweiten 90-Grad-Haken den Radverkehr in den unmittelbaren Kreuzungsbereich zu führen.

Weiterer Streckenverlauf

Da der weitere Streckenverlauf im Gebietsumgriff nur die Straßenbahntrasse an sich zum Gegenstand hat, erfolgt hierzu seitens des ADFC keine Stellungnahme.

Würzburg, den 08.08.2012

für den ADFC Kreisverband Würzburg

Thilo Wagenhöfer
Vorstandsmitglied