

**Bericht zur Umsetzung des
Grundsatzbeschlusses zur Radverkehrsplanung
(Antrag Nr. 70/2020 vom 06.07.2020)**

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Hintergrund	3
3	Übergeordnete Zielsetzungen des Grundsatzbeschlusses.....	5
4	Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen	5
5	Bereits erreichte Verbesserungen.....	7
6	Detaillierte Zielsetzungen im Grundsatzbeschluss.....	11
6.1	Qualität von Radwegen	11
6.2	Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz.....	11
6.3	Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen.....	11
6.4	Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten	12
7	Berücksichtigung der detaillierten Zielsetzungen	12
7.1	Qualität von Radwegen	12
7.1.1	Nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung.....	12
7.1.2	Durchgehend eingefärbte Fläche	19
7.1.3	Durchgehend ebene Fläche.....	20
7.1.4	Baulicher Schutz	20
7.2	Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz.....	26
7.3	Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen.....	26
7.4	Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten	27
8	Fazit	29

1 Einleitung

Im Antrag Nr. 70/2020 vom 06.07.2020 der Stadtratsmitglieder Friedl, Miethaner-Vent und Grötsch - auch namens der Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion - wurde ein detaillierter Bericht zum Sachstand der Umsetzung und weiteren Planung der Festlegungen im Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsplanung vom 26.09.2019 (Vorlage Nr. 00/000-0625/2019) erbeten.

2 Hintergrund

Im Vorfeld der Kommunalwahlen vom 15.03.2020 trat die Bürgerinitiative „Bündnis Verkehrswende jetzt“ (<https://www.radentscheid-wuerzburg.de/>) in Form einer Unterschriftensammlung für ein Bürgerbegehren mit geforderten Eckpunkten eines „Radentscheides“ ein.

Diese geforderten Eckpunkte orientieren sich an Radentscheiden in anderen Städten, bedürfen jedoch aufgrund der spezifischen Situation der Stadt Würzburg als historisch gewachsene städtebauliche Struktur mit engen Verkehrswegen und einer deutlichen topographischen Herausforderung, einer entsprechenden Aufbereitung.

Nach einer dynamischen Entwicklung der Unterschriftensammlung, entschied der Stadtrat der Stadt Würzburg mit dem Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsplanung vom 26.09.2019 ein entsprechendes Signal zu setzen. Dieser Beschluss mit gleicher Qualität wie der angestrebte Bürgerentscheid, wurde im Stadtrat mit großer Mehrheit gefasst und soll den Ausbau des Radverkehrs und damit auch die Verkehrswende dem Grunde nach beschleunigen.

Dieser Grundsatzbeschluss rief nicht nur positive Reaktionen hervor. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Würzburg-Schweinfurt, sowie der Handelsverband Bayern (HBE) e.V., Bezirk Unterfranken, titelten in Ihrer Stellungnahme vom 26.09.2020 „Würzburg beschließt den Verkehrsinfarkt“ und stützten ihre Ablehnung dieses Beschlusses vorwiegend auf die hohe Abhängigkeit der Stadt Würzburg vom Umland (Einpenderüberschuss) und der befürchteten „Gefährdung des innerstädtischen Gewerbes“ durch die zu erwartenden Einschnitte.

In seiner Stellungnahme in der Zeitschrift ECKART (Ausgabe November 2019) stellte der Oberbürgermeister daraufhin klar, dass mit diesem Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsplanung ausdrücklich nicht die „harakiri“-mäßige Umwandlung aller vierspurigen Straßen in zweispurige Straßen verbunden sei. Vielmehr sei bei jeder Maßnahme im Einzelfall zu betrachten, wie der Grundsatzbeschluss umgesetzt werden könne und das Radverkehrskonzept auf dieser neuen Grundlage fortzuschreiben.

Die aus dem Grundsatzbeschluss resultierende und anstehende Aufgabe ist es auch, diese grundsätzlichen Zielsetzungen mit gebotener Priorität bei jeder planerischen Aufgabe zu berücksichtigen und einzelfallbezogen die entsprechenden Lösungen dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Die Prüfung einer Umsetzung kann also faktisch nur dann belastbar erfolgen, wenn konkrete Planungsschritte die Rahmenbedingungen des jeweiligen Einzelfalls einfließen lassen und die Lösungen die daraus resultierenden Auswirkungen für alle Verkehrsteilnehmer darstellen, sodass auf dieser Grundlage eine Entscheidung durch die politischen Entscheidungsträger getroffen werden kann.

In diesem Zusammenhang liegt die Schwierigkeit darin, eine allgemeingültige Zielsetzung zu formulieren, ohne jede Straße oder Radachse im Detail dafür untersucht zu haben. Die Antworten fassen die Ergebnisse einer intensiven Auseinandersetzung mit der Thematik durch die vielfältigen einzubindenden Dienststellen der Verwaltung als auch die Ergebnisse einer umfassenden Recherchearbeit zusammen.

3 Übergeordnete Zielsetzungen des Grundsatzbeschlusses

Die Stadt Würzburg hat im Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsplanung vom 26.09.2019 (Vorlage Nr. 00/000-0625/2019) folgende übergeordnete Zielsetzungen unter dem Punkt „A“ festgelegt.

- *einen attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehr kontinuierlich und verkehrspolitisch vorrangig zu verfolgen,*
- *diesen durch geeignete Maßnahmen bis zum Jahr 2025 weitestgehend umzusetzen oder bei Maßnahmen, die einer Plangenehmigung oder Planfeststellung bedürfen, bis zum Jahr 2025 die Antragsunterlagen auszuarbeiten und einzureichen,*
- *diese Maßnahmen prioritär durch Umwidmung von Flächen für Kfz-Fahrspuren oder Kfz-Parkplätze und gegebenenfalls auch zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs umzusetzen, in der Regel jedoch nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und des Stadtgrüns.*

4 Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen

Mit dem Antrag zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Kommunen hat die Stadt Würzburg bereits mit Beschluss vom 25.07.2013 dokumentiert, dass die Förderung des Radverkehrs eine wichtige Aufgabe für sie darstellt und die erforderlichen Finanzmittel dafür bereit zu stellen sind. Diese grundsätzliche verkehrspolitische Zielsetzung prägte viele der in den Folgejahren darauf aufbauenden Planungen und Umsetzungen und wurde auch durch den eigens zu diesem Zweck eingerichteten Radverkehrsbeirat, der die Aufgabe hat, den Stadtrat in allen den Radverkehr betreffenden wichtigen Angelegenheiten und Fragen zu beraten, begleitet.

Geeignete Maßnahmen sollen, wie bislang, im Rahmen der vorhandenen finanziellen und personellen Kapazitäten weiterhin zielstrebig vorangetrieben werden. Eine lebendige Stadt und das damit verbundene Verkehrsgeschehen unterliegen einem

ständigen dynamischen Wandel, an den sich Planung und Umsetzung flexibel anpassen müssen, sodass auch die Förderung des Radverkehrs in ihrem Inhalt und in ihrer Ausprägung verändert und insbesondere nie endet, sondern eine ständige Aufgabe bleiben wird.

Verkehrsprobleme in der Stadt haben ihren Ursprung im Kfz-Verkehr (sowohl Durchgangsverkehr als auch Pendlerverkehre sowie die Bedeutung der Stadt Würzburg als Regiopole). Auch der sehr intensive Flächenverbrauch des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die sehr niedrige Fahrzeugbelegung zur Spitzenstunde (1,2 Personen je PKW im Schnitt) zeugen nicht von einer hohen Effizienz dieses Verkehrsträgers im Mobilitätsmix. Daher ist es naheliegend, dass die Förderung des Radverkehrs vorrangig durch Umwidmung von Kfz-Fahrspuren oder Kfz-Parkplätzen und gegebenenfalls auch zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs umzusetzen ist und in der Regel nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und keinesfalls des Stadtgrüns erfolgen soll. Diese Planungsprämisse prägte die Entwicklung der letzten Jahre insbesondere in Hinblick auf den ruhenden motorisierten Verkehr. Zur Schaffung der neuen Radverkehrsinfrastruktur wurden, nicht ohne Widerstände, etliche PKW-Parkplätze ersatzlos entfernt. Dieses PUSH und PULL Prinzip (MIV unattraktiver gestalten und Umweltverbund – ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr – stärken um einen Umstiegsanreiz in doppelter Hinsicht zu geben und so den Modal Split stadtverträglich und nachhaltig zu verändern) soll in Zukunft auch verstärkt auf Flächen des fließenden motorisierten Verkehrs Anwendung finden.

Es scheint fraglich ob diese Entwicklung im Sinne einer Verkehrswende von heute auf morgen über die Köpfe der Stadtgesellschaft hinweg passieren kann, oder ob nicht mehrere Zwischenschritte gegangen werden müssen, die der Bevölkerung die Chance geben mitzugehen. Schlussendlich lebt der Prozess von sinnvollen, konstruktiven Kompromissen, die möglichst viele Belange berücksichtigen und so eine wertvolle Basis für eine nachhaltige Weiterentwicklung ermöglichen. Die reine Umsetzung von Maximalforderungen ohne Berücksichtigung weiterer Belange könnte

andererseits im Gegenteil zu einer kategorischen Ablehnung und Verhärtung der Fronten führen (Kfz-Nutzer gegen Radfahrende, Radfahrende gegen Fußgänger).

5 Bereits erreichte Verbesserungen

Im Jahr 2017 ergab sich die Neubesetzung der Stelle des Radverkehrsbeauftragten. Der Radverkehrsbeauftragte wurde in die damalige Fachabteilung Tiefbau, heute Fachbereich Tiefbau und Verkehrswesen eingegliedert und ist somit in das operative Geschehen bestens eingebunden. Der Radverkehrsbeauftragte übernimmt für die Radverkehrsthemen die Vernetzung zu den weiteren Fachdienststellen, zur Politik, zu den Verbänden und kommuniziert mit den Bürgern. Neue Personalstellen wurden im Straßenbau und in der Verkehrsbehörde für den Radverkehr geschaffen und unterstützen das Team Radverkehr.

Zwischen dem Haushaltsjahr 2013 und 2019 ist der im Haushalt der Stadt Würzburg eingestellte Etat für den Radverkehr kontinuierlich von 290.000 € auf über 3,1 Mio. € gestiegen. Im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ werden Empfehlungen für den Finanzbedarf der Kommunen zur Förderung des Radverkehrs ausgegeben. Demnach sollen in Summe (investiv und nicht investiv) Einsteigergemeinden 8-18 € bei Aufsteigergemeinden 13-18 € und in Vorreitergemeinden 18-19 € je Einwohner_In im Haushalt bereitgestellt werden. Der für den Radverkehr eingesetzte Betrag betrug im Jahr 2019 in der Stadt Würzburg über 24 € pro Einwohner_In (ohne anteilige Hinzurechnung von Straßenumbaumaßnahmen, die vielfältig einen positiven Beitrag für den Radverkehr und das Stadtgrün leisten).

Innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren entwickle die Stadt Würzburg in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange und mit einer intensiven Diskussion im Radverkehrsbeirat als auch in einer Bürgerinformationsveranstaltung das Radverkehrskonzept (RVK), welches Ende 2016 als Richtschnur für die Arbeit zugunsten des Radverkehrs der nächsten Jahre beschlossen wurde. Die Strategie, basierend auf den Säulen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation wird im Radverkehrskonzept umfassend beschrieben.

Im Rahmen des interkommunalen Mobilitätskonzeptes zur Landesgartenschau 2018 konnte ein interkommunales Radwegenetz gemeinsam geplant und umgesetzt werden, welches die östlichen Gemeinden Theilheim, Randersacker, Rottendorf und Gerbrunn untereinander und mit der Stadt Würzburg verknüpft. Neue Direktverbindungen, insbesondere für Pedelecs geeignet, sind zusätzlich zu den Verbindungen in den Tälern entstanden. Eine Ladeinfrastruktur für Pedelecs in den teilnehmenden Gemeinden und in Würzburg rundet das Angebot ab.

Das Radverkehrskonzept wird Schritt für Schritt umgesetzt. Dabei liegt die Priorität auf Infrastrukturmaßnahmen. Die Detailplanung, förderrechtliche Genehmigung, Ausschreibung und bauliche Umsetzung der Radachsen ist ein komplexer und langwieriger Prozess. Im Radwegemanagement bzw. Straßen- und Radwegemanagement berichtet die Verwaltung in regelmäßigen Abständen über den Fortschritt der Maßnahmen (vergl. hierzu auch Anlage Nr. 1 „Hauptradachsen gem. RVK“ und Anlage Nr. 2 „Entwicklungsstand der Hauptradachsen“). Beispielhaft seien an dieser Stelle die Umsetzung der Hauptradachse 3a in der Versbacher Straße, die neue Radachse 3 am Röntgen- und Haugerring oder die Umgestaltung der Kreuzung Augustiner Straße – Sanderstraße genannt.

In der Stadt Würzburg gibt es ca. 140 Einbahnstraßen, davon wurden bereits ca. 44 % für den Radverkehr freigegeben (62 Einbahnstraßen). Vor wenigen Jahren lag die Quote bei noch ca. 30 %. Im Radverkehrskonzept oder in Stadtratsanträgen wurden ca. 50 Einbahnstraßen thematisiert, davon wurden inzwischen bereits 48 % für den Radverkehr freigegeben (24 Einbahnstraßen). Bei der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung müssen diverse Kriterien geprüft (z.B. Geschwindigkeit, Breite, Sicht) und Träger öffentlicher Belange (z.B. die Polizei) beteiligt werden. Die Komplexität jeder einzelnen Einbahnstraße ergibt sich aus einer Reihe von örtlichen Gegebenheiten. Die Ein- und insbesondere Ausleitung des Radverkehrs in/ aus einer freigegebenen Einbahnstraße stellen dabei die größte Herausforderung dar und bedingen teilweise eine Anpassung der Kreuzungspunkte und der Lichtsignalisierung (z.B. Münzstraße, Jehuda-Amichai-Straße). Eine mögliche Umsetzung stellt sich demnach in sehr unterschiedlichen

Geschwindigkeiten dar. An einer Freigabe von weiteren Einbahnstraßen arbeitet die Verwaltung kontinuierlich und verstärkt innerhalb von Hauptachsen.

Ebenfalls wurden, auf der Grundlage einer Bedarfsermittlung in Teilräumen im Radverkehrskonzept für die Innenstadt, Fahrradabstellanlagen auch als hochwertige Fahrradgaragen mit überdachten Doppelstockparkern kontinuierliche und konsequenter ausgebaut. Beispielhaft seien in diesem Zusammenhang die Fahrradgaragen in der Karmelitenstraße, in der Stern gasse, an der Talavera oder in der Juliuspromenade genannt. Die weiteren Planungen sind in der Klosters gasse, Kolpingplatz und Turmgasse ab 2021 in Vorbereitung.

Seit dem Jahr 2018 führt die Stadt Würzburg in Kooperation mit dem VCD und der Agenda 21 Gruppe die Würzburger Radbörse durch. <http://www.radbörse-würzburg.de>

Im Rahmen des Stadtradelns wird die Aktion „Cargobike Roadshow“ oder ähnliche Veranstaltungen durchgeführt, bei der Bürger die Möglichkeit haben Lastenräder auszuprobieren.

Im Jahr 2018 wurden die erforderlichen Finanzmittel ab dem Haushaltsjahr 2019 für eine ganzheitliche Image- und Aufklärungskampagne Radverkehr als nicht investive Maßnahme bereitgestellt. Für die Entwicklung und Umsetzung einer Fahrradmarketingkampagne in der erforderlichen Größenordnung wird die Stadt Würzburg durch eine externe, professionelle Marketingagentur unterstützt, die im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens im Jahr 2019 für diese Aufgabe gewonnen wurde. Teil der Kampagne ist die Neuauflage der Internetseite zum Radverkehr, die alle relevanten Informationen zum Radverkehr in Würzburg an einer Stelle bündelt. Die Arbeiten an dieser Image- und Aufklärungskampagne laufen aktuell bis voraussichtlich in das Jahr 2021 weiter.

Die Stadt Würzburg setzte im Jahr 2019 und 2020 im Rahmen der Kampagne "Sauber Mobil" eine Förderrichtlinie zur Förderung der Anschaffung von Pedelecs, E-Lastenräder und E-Rollern um (jährliches Budget 70.000 €). Ebenfalls unterstützt die Stadt Würzburg die freie Lastenradinitiative finanziell, die acht E-Lastenräder zur

kostenlosen Ausleihe anbietet. Dieses System soll derzeit in Zusammenarbeit mit dem Umwelt- und Klimareferat ausgebaut werden. Das öffentliche Fahrradverleihsystem nextbike wurde im Jahr 2015 im Aufbau von der Stadt Würzburg finanziert und wird inzwischen jährlich im Betrieb subventioniert. Auch hierzu wurden Vorschläge unterbreitet, wie das bisherige System modifiziert werden könnte, um den Anteil an der Alltagsmobilität signifikant zu erhöhen.

Die ergriffenen Maßnahmen der Stadt Würzburg hat die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen (AGfK) am 12.09.2019 gewürdigt und die Stadt **als fahrradfreundlich ausgezeichnet**. Die Stadt wurde als ein ständiges Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft aufgenommen. Dabei hat die Arbeitsgemeinschaft anerkannt, dass Würzburg auch große Herausforderungen durch die schwierige Topografie, die damit bedingten engeren Straßenquerschnitte, im Besonderen in der Altstadt zu meistern hat. Die Anerkennung als fahrradfreundliche Stadt verdeutlicht, dass die Stadt auf dem richtigen Weg ist und es sich bei den bisherigen Maßnahmen um sinnvolle und für den Radverkehr spürbare Verbesserungen handelt. Diesen Weg gilt es aus Sicht der Verwaltung, auch bei gegebenen offenkundigen herausfordernden Aufgabenstellungen, entschlossen weiterzugehen.

6 Detaillierte Zielsetzungen im Grundsatzbeschluss

Die Stadt Würzburg hat im Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsplanung vom 26.09.2019 (Vorlage Nr. 00/000-0625/2019) folgende besondere Zielsetzungen unter dem Punkt „B“ festgelegt.

6.1 Qualität von Radwegen

An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h gibt es **baulich geschützte** Radwege. Diese haben eine **nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände**, sowie eine **durchgehend ebene und eingefärbte Oberfläche** ohne Bordsteinkanten und sind **baulich** so gestaltet, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Radverkehrsanlagen sind möglichst ganzjährig nutzbar.

6.2 Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz

Ein **lückenloses Netz aus optisch hervorgehobenen Rad-Vorrangrouten** verbindet alle Stadtbezirke, etwaige Radschnellwege und wichtige Orte des öffentlichen Lebens (z.B. Hochschulen, Bahnhöfe, Kultureinrichtungen). Unter Rad-Vorrangrouten sind zusammenhängende Radverkehrsanlagen mit ebenen Oberflächen zu verstehen. Rad-Vorrangrouten ermöglichen kurze Reisezeiten mit geringem Zeitverlust und wenigen Stopps sowie ein hohes Radverkehrsaufkommen.

6.3 Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen

Gemeindestraßen sind an Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten **baulich** so gestaltet, dass freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr gegeben sind und Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können. Radwege sind dort an Ampeln **baulich** so gestaltet, dass **eine Fahrradampel mit Gelbphase** möglich ist und **ausreichend große Radaufstellflächen** vorhanden sind. **Bei der Querung von nichtbevorrechtigten Straßen oder Ein- und Ausfahrten werden sie ohne Höhenveränderung weitergeführt.**

6.4 Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten

Im gesamten Stadtgebiet sind gut zugängliche Abstellmöglichkeiten vorhanden, an denen Fahrräder stabil angeschlossen werden können. Diese bieten auch Platz für Lastenräder und Kinderanhänger. Wichtige Orte des öffentlichen Lebens (siehe Ziel 2) und Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs haben Abstellanlagen, die möglichst vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung schützen. Angebote wie Reparatur- und Lademöglichkeiten sowie Gepäckaufbewahrung sind dort vorhanden.

7 Berücksichtigung der detaillierten Zielsetzungen

7.1 Qualität von Radwegen

Im Folgenden wird auf die einzelnen Qualitätsanforderungen an Radverkehrsanlagen eingegangen. Es werden die im Grundsatzbeschluss gefassten Qualitätsmerkmale näher beleuchtet und zukünftige Handlungsweisen beschrieben.

7.1.1 Nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung

Um festzustellen, welche Strecken von der Anforderung betroffen sind, ist eine Analyse des IST-Zustandes notwendig. Diese zeigt, welche Teilstrecken der einzelnen Haupttrachsen gemäß Radverkehrskonzept an Straßenzügen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder höher liegen. Die **Anlage Nr. 3 „Haupttrachsen an Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (oder mehr)“** lässt also erkennen, wo Radwege auf oder neben Straßen verlaufen, auf denen mehr als 30 km/h zugelassen sind. Einen direkten Handlungsbedarf oder gar eine Priorisierung dessen lässt diese Analyse allerdings noch nicht ableiten. Nicht berücksichtigt sind bei dieser Darstellung Abschnitte, an denen bereits Radverkehrsinfrastrukturanlagen existieren, die bedingt zufriedenstellend sind. So sind bspw. auch Abschnitte dabei, die die Qualitätsanforderungen teilweise erfüllen (z.B. Röntgen-/Haugerring) oder wo es sich um abgesetzte, baulich geschützte und gut angenommene Radwege handelt (z.B. Mergentheimer Straße), die sicherlich weniger Handlungsbedarf aufweisen, als Strecken ohne Radverkehrsanlagen.

Um sich ein Bild der Lage zu machen, um was für Strecken es sich handelt, die also tatsächlich näher betrachtet werden müssen, wurde im 2. Schritt versucht, die Abschnitte zu definieren, die der geforderten Qualität definitiv nicht entsprechen. Die Anlage Nr. 4 „Haupttrachsen an Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (oder mehr) und **keinen** Radverkehrsanlagen“ zeigt die Abschnitte der Haupttrachsen, die an Straßenzügen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder höher liegen und keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen aufweisen. Anders ausgedrückt handelt es sich um die Streckenabschnitte der Haupttrachsen, auf denen im Mischverkehr bei Tempo 50 gefahren werden muss oder lediglich ein Gehweg (Radfahrer frei) oder andere nicht benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind.

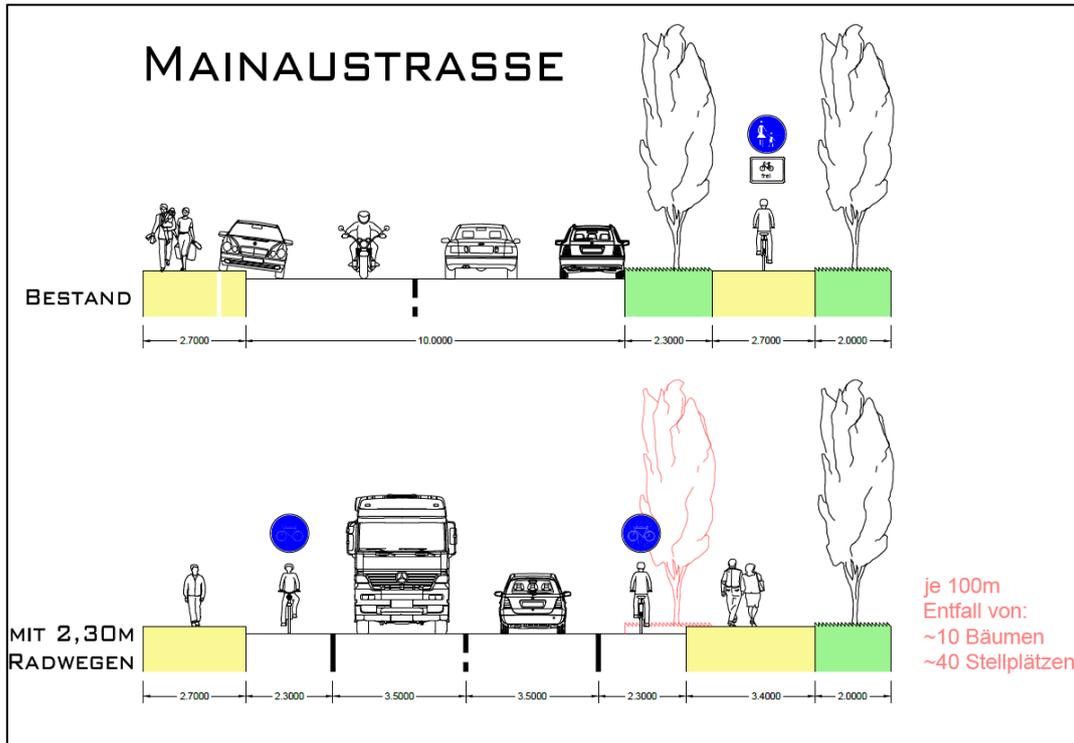
Anhand der beschriebenen Auswertung konnten demnach Streckenabschnitte ermittelt werden, die grundsätzlichen Handlungsbedarf im Sinne des Grundsatzbeschlusses belegen. Darüber hinaus gibt es allerdings weitere Aspekte, die bei der Priorisierung von Maßnahmen eine Rolle spielen. Die Anlage Nr. 5 „Haupttrachsen mit Priorität“ zeigt die Abschnitte, die sowohl die vorangegangene Analyse als auch andere planerische Aspekte kombinieren und aus Sicht der Stadtverwaltung für die kommenden Jahre mit hoher Priorität zu verfolgen sind.

Sicherlich ist diese Einstufung nicht abschließend. Weitere Kriterien, die sich nicht in das Schema auf dieser Maßstabsebene generalisiert darstellen lassen, werden im fortlaufenden Prozess die Vorgehensweise konkretisieren.

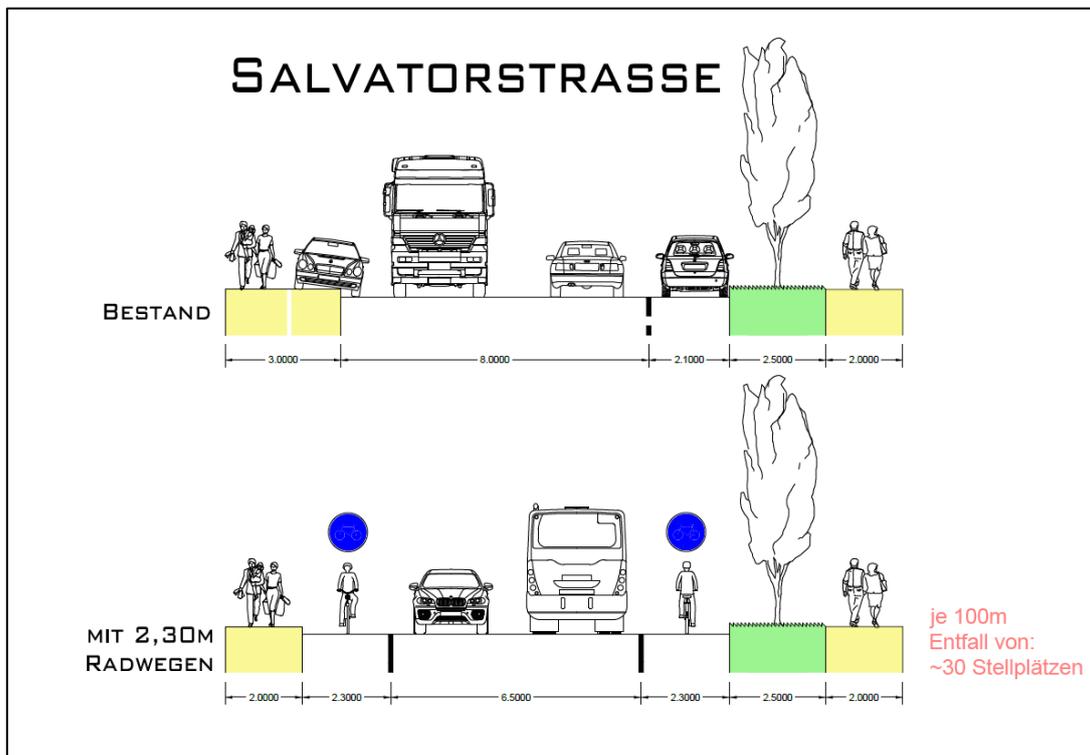
Der Grundsatzbeschluss als Handlungsmaxime dient bei der jeweiligen Prüfung des Einzelfalls als Orientierung und Zielsetzung hinsichtlich der angestrebten Breiten. Jedoch sind in der Gesamtabwägung die Auswirkungen auf den übrigen Verkehr zu berücksichtigen. Die Verwaltung hat hierbei im Blick, dass die heutigen Verkehrsströme sich durch die Veränderung des Modal Split prognostisch anders darstellen als dies heute der Fall ist. Der Verkehr soll im Ergebnis nicht zum Erliegen kommen und im Idealfall auch nach der Umsetzung einer Maßnahme insgesamt funktionieren. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil des ÖPNV über den Bus abgewickelt wird, der ebenfalls und vorwiegend, auch bei der

zunehmenden Etablierung von Busspuren auf Teilstrecken, auf die Infrastruktur des MIV angewiesen ist. Daher wird es für jeden Einzelfall einer politischen Entscheidung bedürfen, welche Variante, bzw. mit welchen Konsequenzen die Umsetzung einer Maßnahme zugunsten des Radverkehrs beschlossen wird.

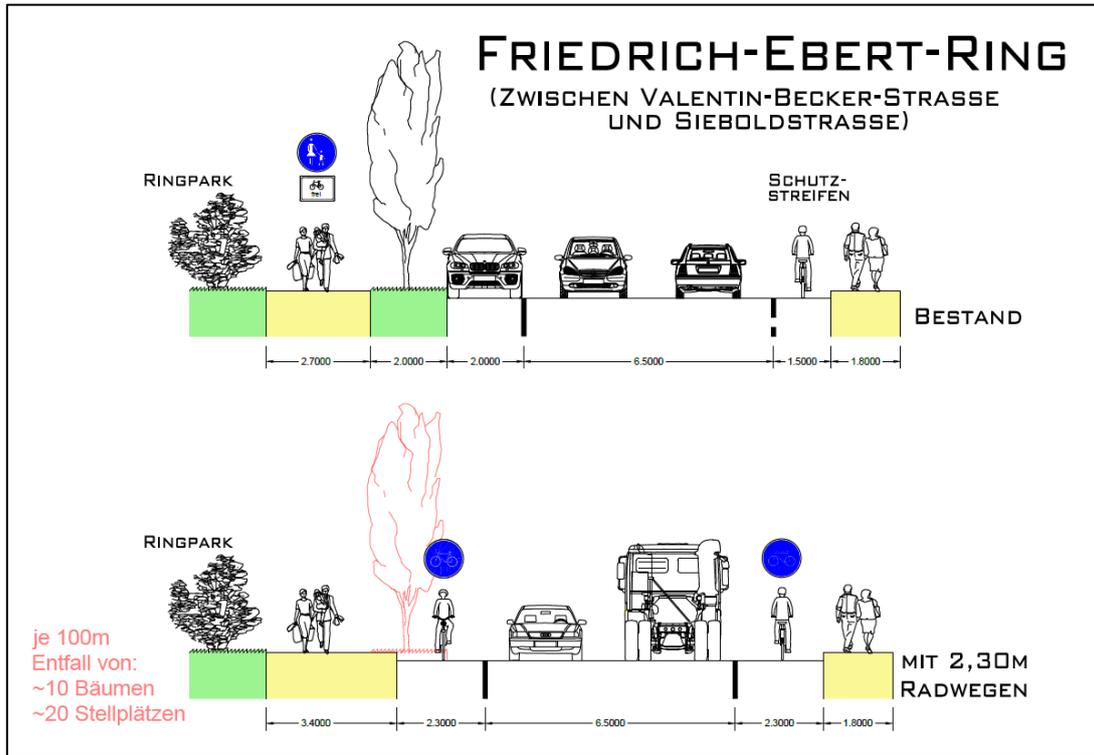
Um die Auswirkungen der Qualitätsanforderung „2,30 Meter breite Radwege pro Fahrtrichtung“ auf den vorhandenen Verkehrsraum darzustellen, sind im Folgenden exemplarische Straßenquerschnitte an mehreren Stellen im Stadtgebiet zu sehen. Diese zeigen, dass eine kompromisslose Umsetzung des Grundsatzbeschlusses (insbesondere in Hinblick auf die Breite von 2,30 m) nicht überall ohne teils gravierende Folgen möglich sein würde.



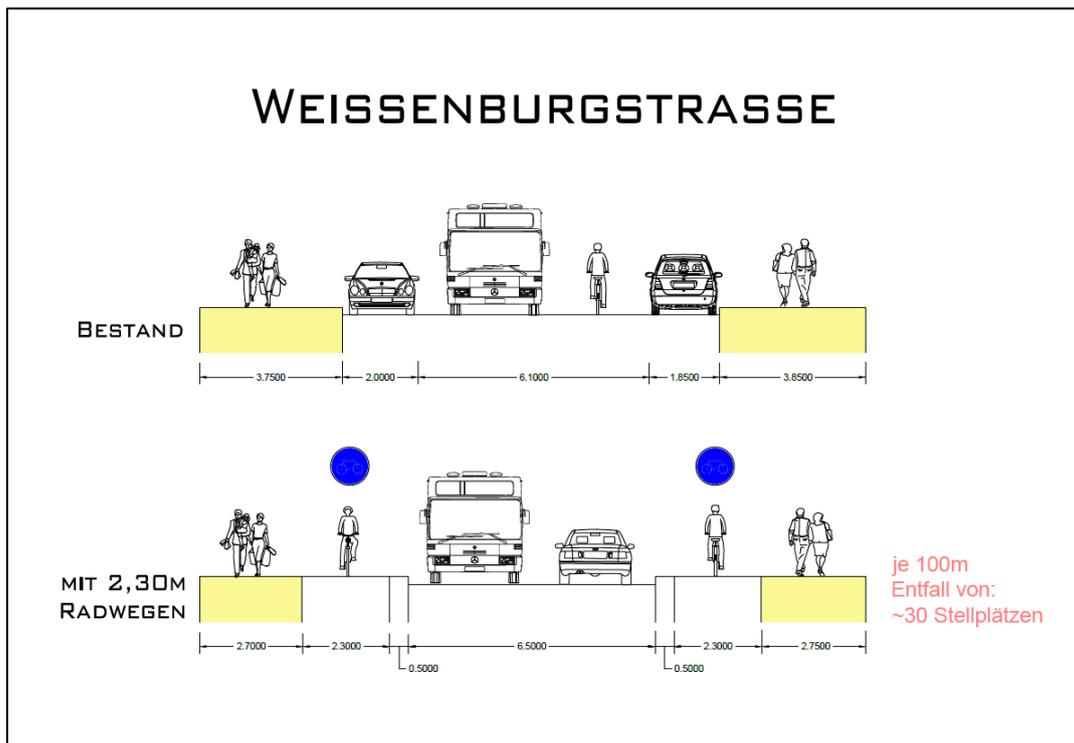
Konsequenz: Beidseitiger Wegfall der Parkplätze und einseitiger Wegfall der Baumreihe.



Konsequenz: Beidseitiger Wegfall der Parkplätze.



Konsequenz: Einseitiger Wegfall der Parkplätze und einseitiger Wegfall der Baumreihe.



Konsequenz: Beidseitiger Wegfall der Parkplätze.

Die beispielhaften Straßenquerschnitte verdeutlichen, dass die Umsetzung theoretisch meist möglich wäre. Ebenfalls wird aber klar, dass die Umsetzung der gem. Grundsatzbeschluss geforderten Radwegbreiten von je 2,30 m zuzüglich Schutzabstand nicht zu Lasten von bestehender Vegetation gehen können bzw. ein kompletter Entfall der öffentlichen Parkflächen entlang der Straßenführungen kein generalistischer Planungsansatz sein kann. Es wird letztlich weiterhin notwendig sein, in jedem Einzelfall ortsspezifisch zu prüfen, welche Art von Radverkehrsanlagen eingesetzt werden können.

In diesem Zusammenhang ist auf eine Kernaussage des Radverkehrskonzeptes zu verweisen, die richtigerweise darauf hinweist, dass in Abhängigkeit der topographischen und historisch gewachsenen städtebaulichen Situation, bzw. resultierend aus den vorhandenen Straßenraumprofilen, sich in Würzburg die Notwendigkeit ergibt, um ein möglichst lückenloses Netz anbieten zu können, als Alternative zu baulich getrennten Radwegen, ebenfalls flächensparsamere Radfahrstreifen und Schutzstreifen in Betracht zu ziehen.

Dies ist und bleibt ein pragmatischer und zugleich wirkungsvoller Ansatz, der es ermöglicht, Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen. Die besonderen Regelungen zum Schutzstreifen ermöglichen eine schmalere Fahrspur neben den Schutzstreifen einzuplanen (mindestens 2,25 m), sodass insgesamt bei beengten Flächenverhältnissen dennoch eine Radverkehrsanlage angeboten werden kann. Meist ist die Alternative zu dieser Lösung das Radfahren im Mischverkehr, denn neben einem Radfahrstreifen oder Radweg ist zwingend eine Regelfahrbahn mit 3,0 – 3,25 m erforderlich.

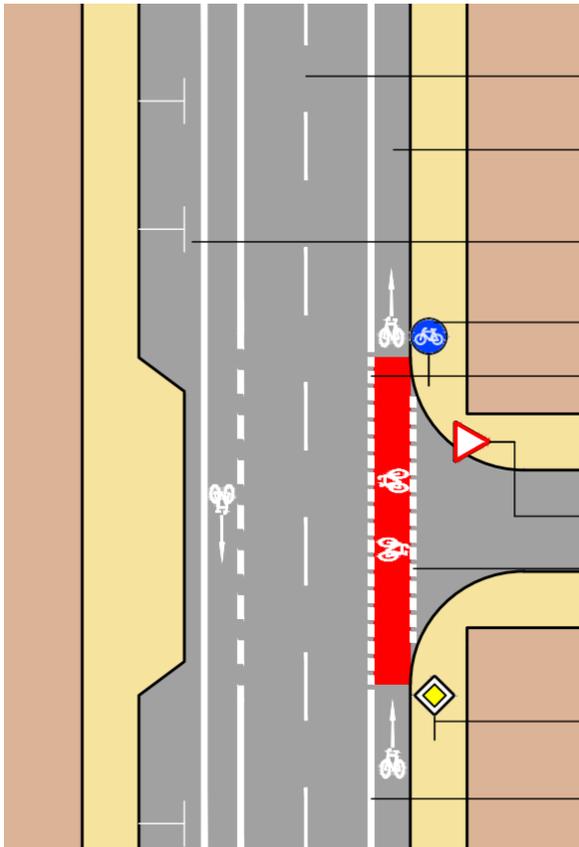
Eine weitere Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs bzw. zur Stärkung des objektiven und subjektiven Sicherheitsgefühls ist die Herabsetzung von Tempo-50-Straßen auf Tempo 30. Hier ist dann der Radfahrende im „Mischverkehr“ mit dem Kfz-Verkehr unterwegs und das oberste Gebot ist gegenseitige Rücksichtnahme ohne eine eigens einzurichtende Radverkehrsanlage. Die Bestrebungen lässt jedoch die derzeitige StVO vielfach, obwohl ggfs.

wünschenswert, nicht zu. Eine Novellierung der StVO und eine Stärkung der kommunalen Handlungsfähigkeit ist abzuwarten und wünschenswert.

Dennoch bleibt das vorrangige Ziel aus dem Grundsatzbeschluss, an möglichst vielen Stellen baulich geschützte Radverkehrsanlagen zu realisieren, davon unberührt.

7.1.2 Durchgehend eingefärbte Fläche

Entsprechend der einschlägigen Empfehlungen und Richtlinien (ERA 2010 und Radverkehrshandbuch Radland Bayern) sind Radverkehrsanlagen aus Sicherheitsgründen nur in „Konfliktbereichen“, z.B. im Zuge gekennzeichneter Vorfahrtsstraßen und an Knotenpunkten, farblich hervorzuheben. Eine durchgängige, flächige Einfärbung der Radverkehrsanlagen würde das Ziel der Aufmerksamkeitserhöhung der Verkehrsteilnehmer an kritischen Stellen konterkarieren und ist daher nicht erstrebenswert und widerspricht den Empfehlungen und Richtlinien.



Markierung beidseitiger Radfahrstreifen, rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten. Quelle: Musterlösung Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, Musterblatt: 3.3-2, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, auf der Grundlage ERA 2010 S. 18 ff, S. 23 f.

Ziel muss es weiterhin sein, auf außergewöhnliche Gefahrenstellen mit außergewöhnlicher Markierung hinzuweisen.

Andererseits bietet ein sich durchziehender „Farbcode“ die Möglichkeit den Radfahrenden eine bessere Wegführung in der Vernetzung von Haupttrachsen zur besseren Orientierung zu bieten und gleichzeitig andere Verkehrsteilnehmer besser auf die für den Radverkehr vorgesehene Flächen zu sensibilisieren. Ein Farbkonzept, auch im Abgleich mit der grundsätzlichen Gestaltung von Fahrradstraßen, ist im FB Tiefbau und Verkehrswesen zurzeit in Arbeit. Hierbei werden verwaltungsintern aktuell sowohl das Prinzip einer vollflächigen

Einfärbung, als auch das Prinzip einer durchgängig farbigen Begleitlinie (vergl. Offenburger Modell) in Betracht gezogen und geprüft. Eine entsprechende Beratung des Vorschlages für ein Farbkonzept im Radverkehrsbeirat ist in Vorbereitung und wird 2021 den entsprechenden Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

7.1.3 Durchgehend ebene Fläche

Fahrradfreundliche "Null-Absenkung" sind im Zuge von vorfahrtsberechtigten Hauptradachsen von großer Bedeutung für den flüssigen und attraktiven Radverkehr, um ohne Hindernisse und Schwellen voran kommen zu können, ohne gezwungen zu sein zu oft die Geschwindigkeit aufgrund der Beschaffenheit der Fahrbahn deutlich reduzieren zu müssen.

Bei einer Seitenraumführung auf baulich getrennten Radwegen wird eine "Null-Absenkung" unter Berücksichtigung der Belange von sehbeeinträchtigten Menschen (taktile Kante) und der Wasserführung im Einzelfall untersucht werden. Eine Umsetzung ist nicht in jedem Fall technisch möglich, wird jedoch angestrebt. Bei der Umsetzung der Radachse 3 auf dem Röntgen- und Haugerring konnte diese Maßgabe umgesetzt werden.

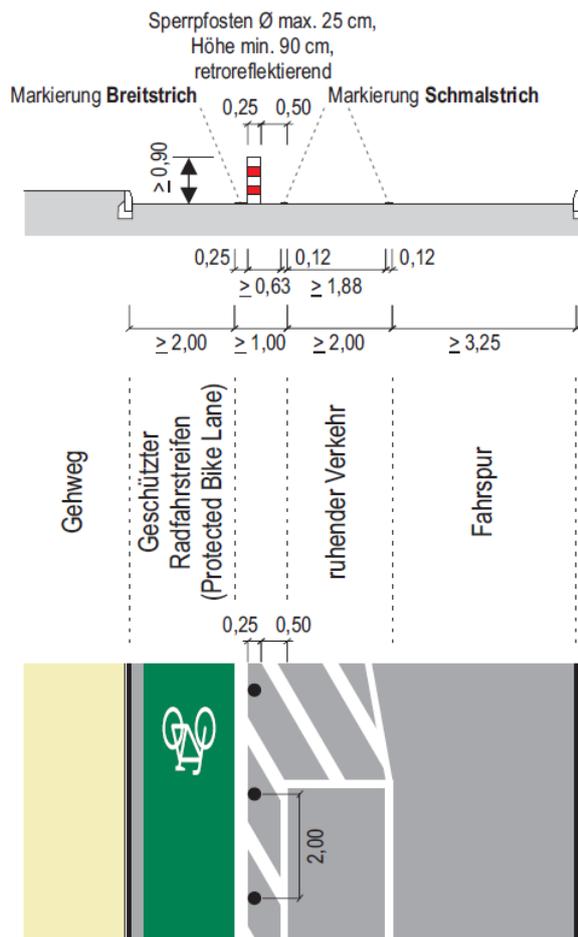
Im Zuge von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, ergibt sich diese Problematik nicht, da diese Radverkehrsanlagen direkt auf der Fahrbahn geführt werden.

7.1.4 Baulicher Schutz

Radwege, die mit einem Bordstein (Hochbord) von der restlichen Fahrbahn getrennt sind, benötigen keinen weiteren baulichen Schutz, da sie bereits durch ihre Bauform geschützt sind. Schutzstreifen werden mit einer Strichlinie markiert und sind Bestandteil der Fahrbahn. So können und müssen sie von Fahrzeugen bei Bedarf (z.B. überbreite Fahrzeuge oder bei der Begegnung mit überbreiten Fahrzeugen) unter Berücksichtigung des stattfindenden Radverkehrs befahren werden. Daher kann bei Schutzstreifen auch zukünftig keine bauliche Trennung erfolgen.

Neben Radfahrstreifen sind nur vollwertige Fahrspuren (3,0 m - 3,25 m) zulässig, sodass die Mitbenutzung von Radfahrstreifen durch andere Fahrzeuge

ausgeschlossen ist. Im Ergebnis ergibt sich, dass die Anwendung von zusätzlichem baulichem Schutz nur bei Radfahrstreifen in Frage kommt. Diese werden dann durch den baulichen Schutz zu „geschützten Radfahrstreifen“, auch „protected bikelines“ genannt.



Regelplan, Verkehrslenkung Berlin

Gründe für einen Baulichen Schutz

Das größte Potenzial für eine positive Veränderung des Modal Split sind die „60 % Interessierten“, die aktuell noch nicht Fahrrad fahren, jedoch daran interessiert sind.

Stressfrei, komfortabel und vor allem sicher – wer auf das Fahrrad steigt, möchte sich im Straßenraum möglichst wohl und geschützt fühlen. **Die gefühlte Sicherheit ist einer der Schlüsselfaktoren, die einen großen Einfluss darauf hat, ob sich Menschen für oder gegen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel entscheiden.**



Stadt Frankfurt am Main, Radfahrbüro



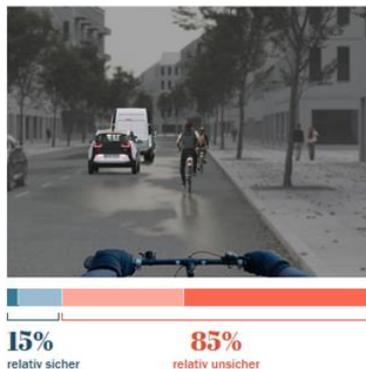
Orca Cycle-Lane-Separator, Schütz Baustoffe

Für 70 Prozent der Befragten des Fahrradmonitors 2017 [BMVI 2017] sorgen nicht separierte Radwege für Unsicherheit. Weitere Faktoren, die Unbehagen auslösen, sind insbesondere zu viel Verkehr (71 Prozent) und rücksichtslose Pkw-Fahrende (65 Prozent).

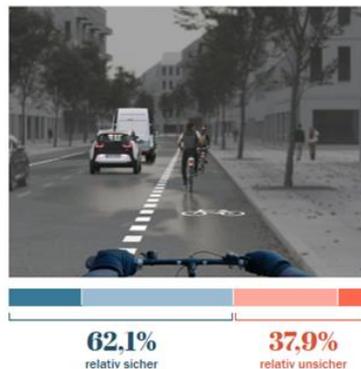
Aus einer aktuellen Umfrage aus dem Jahr 2020 „Solche Straßen will Berlin“ [Tagesspiegel Online] (<https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/strassencheck-ergebnisse-diese-strassen-will-berlin/> am 16.07.2020 abgerufen) können folgende Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl (in Auszügen) abgeleitet werden.

Ergebnisse in Auszügen:

Gar kein Radweg



Schutzstreifen mit gestrichelter Linie



Bauliche Trennung mit Blumenkübeln



Tagesspiegel Online

Alleine die Tatsache, dass auf der Fahrbahn eine Radverkehrsanlage markiert ist (auch Schutzstreifen), sorgt für eine Vervielfachung (15% zu 62,1 % → **Faktor 4**) des positiven, subjektiven Sicherheitsempfindens.

Ein weiterer Sprung kann im Vergleich zwischen einem Schutzstreifen (gestrichelte Linie) und einem Radfahrstreifen mit baulichem Schutz (62,1 % zu 91,6 % → **Faktor 1,5**) für das positive, subjektive Sicherheitsempfinden erreicht werden. Dabei scheint es relativ unerheblich zu sein, welche Art von Baulichen Schutz Anwendung findet. Auch in Würzburg prüft die Verwaltung die Herstellung von baulich geschützten Radwegen und wird in 2021 entsprechende Teststrecken einrichten.

Auswirkungen eines Baulichen Schutzes auf der Fahrbahn

Die Platzierung einer baulichen Schutzeinrichtung auf der Fahrbahn führt zu Auswirkungen, die bei der Planung zu prüfen und abzuwägen sind. Nachfolgend werden die Stellungnahmen der von einer solchen Schutzeinrichtung betroffenen Dienststellen zusammengefasst:

Auswirkungen für die Straßenreinigung und den Winterdienst

Die Straßenreinigung und die Straßenräumung müssten in den betroffenen Streckenabschnitten entlang eines baulich getrennten Radfahrstreifens doppelt erfolgen. Auf der Fahrbahn kann das große Standardfahrzeug wie bislang arbeiten, auf dem Radfahrstreifen müsste zusätzlich ein schmales Fahrzeug entlangfahren. Hierfür wäre eine Personalaufstockung und Erhöhung von Straßenreinigungsgebühren erforderlich.

Durch den Einbau von Trennelementen ist (je nach Ausführung) darauf zu achten, dass der Wasserabfluss nicht beeinträchtigt wird und so die Gefahr von Glatteisbildung sich nicht erhöht.

Auswirkungen für die Müllabfuhr

Der Müllabfuhr stehen Sonderrechte gem. § 35 Abs. 6 StVO zu. Danach dürfen die Fahrzeuge der Müllabfuhr auf allen Straßen und Straßenteilen und auf jeder Straßenseite bei entsprechender Warneinrichtung in jeder Richtung zu allen Zeiten fahren und halten.

Die Situation bei einem baulich geschützten Radfahrstreifen stellt sich aus der Sicht der Stadtreiniger so dar, dass bei der Verwendung von unüberwindbaren baulichen Trennungen die Müllabfuhr gezwungen wäre, auf der daneben verbleibenden Fahrspur zu halten. Damit ergäben sich Problematiken im Verkehrsfluss und bei der Kreuzung des Radfahrstreifens mit Mülltonnen.

Aus diesen Gründen ist es aus Sicht der Stadtreiniger für alle Beteiligten besser, so nah wie möglich an die Grundstücksgrenze heran zu fahren (bis an den Bordstein).

Das bedeutet für den baulich geschützten Radfahrstreifen, dass ein Schutzelement gefunden werden müsste, das für die Stadtreiniger **überfahrbar** ist.

Diese Auffassung konnte von den Stadtreinigern im fachlichen Austausch mit den Stadtreinigern aus weiteren Städten bestätigt werden. Hierzu zeichnet sich eine Lösung durch die Wahl des einzusetzenden Schutzelementes ab.

Auswirkungen für das Gartenamt

Straßenbegleitende Bäume und Pflanzflächen könnten bei baulich und nicht überfahrbarer Trennung von den Mitarbeitern des Gartenamtes nicht mehr direkt angefahren werden. Das jeweilige Pflegefahrzeug muss entsprechender Warneinrichtung auf der Fahrbahn stehen bleiben. Dabei ergeben sich Problematiken im Verkehrsfluss und bei der Bewässerung der Pflanzstandorte mittels Schlauch oder Ähnlichem über den Radfahrstreifen.

Für die Unterhaltsarbeiten der Grünflächen und Bäume, sollte daher aus ähnlichen Erwägungen wie bei der Müllabfuhr, ein System gefunden werden, das für die anstehenden Arbeiten **überfahrbar** ist.

Auswirkungen für den Kanalbetrieb

Sinkkästen, die sich am Fahrbahnrand befinden, könnten mit einem entsprechend kleinen Fahrzeug gereinigt werden. Schächte, die sich innerhalb des Radfahrstreifens oder des Schutzabstandes befinden, müssten zur Spülung und Kanalbefahrung mit Kamera im Rahmen der turnusmäßigen Wartung von Kanälen angefahren werden. Hierbei gelten dieselben Festlegungen wie bei der Müllabfuhr oder dem Gartenamt hinsichtlich der Befahrbarkeit.

Auswirkungen für die Feuerwehr

Erforderliche Feuerwehrezufahrten sind im Rahmen der Planung des baulichen Schutzes zu berücksichtigen.

Auswirkungen für Krankentransporte / Rettungsdienst

Fahrzeuge des Rettungsdienstes sind von den Vorschriften der Verordnung zur StVO befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Im Einsatz unter den genannten Bedingungen, können demnach diese Fahrzeuge ebenfalls alle Straßen und Straßenteile auf jeder Straßenseite in jeder Richtung benutzen. Die Höhe des Baulichen Schutzes sollte daher ebenfalls das Überfahren durch Rettungsfahrzeuge ermöglichen.

Auswirkungen für die Leerung von Glascontainern

Die Anfahrbarkeit von Glascontainern (auch versenkbare) ist im Rahmen der Planung des baulichen Schutzes zu berücksichtigen.

Auswirkungen für die Wartung der Straßenbeleuchtung

Es wird davon ausgegangen, dass trotz Hubarm, es nicht in allen Fällen möglich und indiziert sein wird, das Wartungsfahrzeug auf der Fahrbahn zu positionieren, sondern ebenfalls eine Befahrbarkeit des geschützten Radfahrstreifens zielführend ist.

Auswirkungen für den Bauhof

Die Schutzeinrichtungen sind Straßenbestandteil und fallen somit in die Unterhaltungslast der Stadt Würzburg. Daher sollten möglichst robuste und serienfähige Schutzvorrichtungen gewählt werden. Der erstmalige Einbau der Schutzvorrichtungen ist budgetär bei der jeweiligen Radachse auf der entsprechenden Haushaltsstelle zuzuordnen, während für den baulichen Unterhalt das entsprechende Budget des Bauhofes zu erhöhen ist.

Im Ergebnis sind solche Straßenzüge für die Herstellung einer „protected bike lane“ besonders geeignet, die auf den Haupttrachsen liegen und möglichst eine geringe Betroffenheit an Ein- und Ausfahrten, an Anliegern oder an Sonderstandorten, z.B. Glascontainer etc. aufweisen.

7.2 Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz

Das im Radverkehrskonzept entwickelte und beschlossene durchgängige Netz der 16 Hauptradachsen stellt das Arbeitsprogramm für die Jahre 2020 – 2025 ff. dar und hat mit seiner inhaltlichen, auf einen breit angelegten Abstimmungs- und Beteiligungsprozess gestützten, Ausrichtung nach wie vor Bestand. Es wird gegebenenfalls im Einzelfall bei neuen Erkenntnissen und Entwicklungen fortgeschrieben. (vergl. hierzu auch Anlage Nr. 1 „Hauptradachsen gem. RVK“ und Anlage Nr. 2 „Entwicklungsstand der Hauptradachsen“)

7.3 Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen

Im Radverkehrskonzept wurde in den Grundsätzen festgelegt den Radverkehr, auch aus Gründen der besseren Sichtbarkeit, möglichst direkt und ohne Umwege innerhalb von Kreuzungen zu führen. Hintergrund von dieser Festlegung in den Grundsätzen ist die beabsichtigte Attraktivierung des Radverkehrs durch Beschleunigung. Der Wunsch nach einer indirekten Führung über den Seitenraum kommt vom Bedürfnis eines höheren subjektiven Sicherheitsempfindens. Ein indirekter Linksabbiegevorgang kann einen doppelten bis dreifachen Zeitaufwand für den Radfahrenden jedoch bedeuten. Welche Variante in der Abwägung die bessere ist, hängt von vielen Faktoren im Einzelfall ab und wird im Detail mit dem Radverkehrsbeirat abgestimmt werden. Das Ziel der Verwaltung ist es, jeweils einen Kompromiss zwischen einer Leistungsfähigkeit des Radverkehrs einerseits und Wahrung eines positiven subjektiven Sicherheitsempfindens andererseits.

Radverkehrssignalisierung (LSA)

Hinsichtlich der Signalisierung für den Radverkehr ist klar, dass auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen der Radverkehr von der allgemeinen Signalisierung für PKW mit Gelbphase profitiert.

Bei einer gemeinsamen Seitenraumführung mit dem Fußverkehr und Signalisierung über ein kombiniertes Signal Fuß/Rad ergibt sich der Nachteil für Radfahrende ohne Gelbphase deutlich früher aufgehalten zu werden als der parallel fahrende motorisierte Verkehr. Das liegt an der Fußgängerräumzeit, die in solchen Fällen für

Fußgänger und Radfahrer pauschal bemessen werden muss. Ebenfalls kann es auch, insbesondere bei Gefällestrecken, für den Radverkehr aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit, problematisch sein, nicht über ein plötzlich wechselndes Rotsignal zu fahren. Eine gemeinsame Führung von Radverkehr und Fußverkehr wird den Bedürfnissen des Radverkehrs als fließenden Verkehr nicht gerecht und wird bei Neuplanungen nach Möglichkeit vermieden, zumal eine solche Führung in den Grundsätzen des Radverkehrskonzeptes aus diesen Gründen ausgeschlossen wird.

Jedoch gibt es noch bestehende gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum, die solche pauschale gemeinsame Signalisierungen aufweisen.

Eine Einzelfallbetrachtung und Umstrukturierung der bestehenden Kreuzungen wird schrittweise erfolgen. Die Priorisierung für den Einsatz der Planungskapazitäten liegt jedoch deutlich im Bereich der zügigen Entwicklung von neuen Maßnahmen.

7.4 Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten

Die Attraktivität des Radverkehrs nimmt zu und die Anzahl hochwertiger Räder auch. Der Bedarf von sicheren und komfortablen Abstellanlagen ist auch mit Blick auf die Wertigkeit vieler Räder nachvollziehbar. Angemessene Abstellanlagen vorzusehen, die den nötigen Diebstahlschutz (Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens an das Ordnungssystem möglich) und Witterungsschutz bieten, wird dieser Entwicklung gerecht.

Aus den Erhebungen im Zusammenhang mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ergab sich ein zusätzlicher Stellplatzbedarf von ca. 2050 Fahrradabstellplätzen in der Innenstadt, die neu zu schaffen sind. Die Tendenz ist hierbei steigend. Die Errichtung von dezentralen Anlagen an den Orten des Bedarfs (viel Ziel- und Quellverkehr, hohe Nutzungsvielfalt als auch Nutzungsdichte aufgrund eines städtebaulich dichten und belebten Stadtkerns) spielt dabei eine wichtige Rolle.

Aus diesem Grund arbeitet die Stadt Würzburg an der Erweiterung von Fahrradabstellmöglichkeiten, wo immer es geht, jedoch sind in der Innenstadt die

Flächen meist mit konkurrierenden Nutzungsinteressen belegt (Gastronomie, KFZ-Parken, Veranstaltungen usw.). Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche in Einklang zu bringen braucht das Mitwirken von vielen Akteuren mit unterschiedlichen Interessen. So konnten erst kürzlich weitere Fahrradabstellmöglichkeiten in der Glockengasse, Plattnerstraße, Wolfhartsgasse, Semmelstraße und Textorstraße geschaffen werden. Eine signifikante Ausweitung von nicht überdachten Radabstellanlagen (Bügel) im öffentlichen Straßenraum kann demnach nur auf der Fläche bestehender KFZ-Abstellplätze erfolgen. Entsprechende Vorschläge wird die Verwaltung dem Radverkehrsbeirat und den zuständigen Gremien unterbreiten. Ziel ist es jährlich neue Fahrradstellplätze zu schaffen, vor allem an den Zielpunkten in der Innenstadt für Handel, Tourismus und Gastronomie.

Zusätzlich zu freistehenden (de-)zentralen Fahrradabstellanlagen entwickelt die Stadt Würzburg zunehmend Fahrradgaragen. Die große Kapazität, die auf kleinem Raum geboten wird, ist beachtlich. So bietet zum Beispiel die Fahrradgarage in der Sterngasse 32 Fahrrädern einen witterungsgeschützten Abstellplatz und benötigt lediglich den Platz von drei Pkw-Stellplätzen. Eine weitere Fahrradgarage ist aktuell in der Turmgasse geplant und 2021 zur Ausführung vorgesehen.

Unter der Rubrik „Service rund ums Radfahren“ hält die Stadt Würzburg in einer interaktiven Karte für den Nutzer bereit, wo die Fahrradparkplätze in der Innenstadt zu finden sind. Ebenfalls sind dort die Pedelec-Ladestationen verzeichnet.

Für den Bereich des Hauptbahnhofes hat die Stadt Würzburg ein Memorandum mit der Deutschen Bahn unterzeichnet, in dem die Zielsetzung aus dem Radverkehrskonzept dort mindestens 1.200 Fahrradabstellplätze zu schaffen, aufgenommen wurde. Beim Umbau des Hauptbahnhofes ist dieses Ziel möglichst umzusetzen. Für die Hälfte der dort benötigten Fahrradstellplätze ist eine Zugangskontrolle, bzw. Bewirtschaftung vorzusehen, die eine ordentliche und sichere Aufbewahrung gewährleistet.

8 Fazit

Die getroffenen Festlegungen im Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsplanung begünstigen die Förderung eines attraktiven Radverkehrs und unterstützen die verkehrspolitischen Bemühungen einer Verkehrswende. Die beschlossenen Zielsetzungen fließen mit der entsprechenden Priorität in die Planungsprozesse ein, werden bei jeder Abwägung systematisch berücksichtigt und diese dem Gremium transparent kommuniziert. Die Förderung des Radverkehrs und die damit verbundene Attraktivierung der Infrastruktur ist und bleibt das Ziel aller Planungsüberlegungen. Das zeigen auch schon die umgesetzten Maßnahmen der letzten Monate und Jahre, deren Planungen aus der Zeit vor dem Grundsatzbeschluss stammen. Die nun beschlossenen Grundsätze definieren jedoch detaillierte Zielsetzungen zur Infrastruktur, welche die Planungen unterstützen, die Radverkehrsförderung unterstreicht und deshalb konsequent verfolgt werden. Die intensive Auseinandersetzung mit den Anforderungen im Bericht zeigt allerdings auch die Komplexität und Abhängigkeit anderer Faktoren auf. Eine kompromisslose Umsetzung aller Zielsetzungen wird deshalb nicht überall möglich sein. Die Ausarbeitung von einzelfallbezogenen Lösungen im Sinne des Grundsatzbeschlusses, welche die ortsspezifischen Gegebenheiten berücksichtigen, wird deshalb weiterhin notwendig sein.

Die Stadt Würzburg hat in den letzten Jahren erheblich zum Erhalt der Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune durch eine Vielzahl an Maßnahmen beigetragen (u.a. Brücke über die Pleichach, Neue Radwege am Hubland, Einrichtung von Fahrradstraßen, Bau von Fahrradgaragen, Durchführung der Imagekampagne, lichtsignalisierte Bevorrechtigung des Radverkehrs, Umwidmung von Kfz-Stellplätzen in Radverkehrsflächen u.v.m.). Der Prozess geht kontinuierlich weiter. Neue Radverkehrsplanungen wie die Verbindung der Radachsen im Bereich der Ludwigsbrücke (im Volksmund Löwenbrücke) zeugen vom klaren Willen der Stadt Würzburg den Radverkehr ernsthaft auszubauen. Ein Förderantrag für dieses Projekt wurde fristgerecht im Oktober 2020 erstellt und eingereicht. Zu den weiteren Abschnitten im Radverkehrsnetz, die im Sinne des Radverkehrs ausgebaut werden sollen, zählt bspw. die Werner-von-Siemens-Straße, die Anbindung des

Hauptbahnhofes an die Schweinfurter Straße oder der Umbau der Versbacher Straße (siehe beiliegende Anlage 5).

Das Ziel eines attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs wird kontinuierlich weiterverfolgt.

Würzburg, November 2020

Benjamin Schneider
Berufsm. Stadtrat und Stadtbaurat

Annette Messerer
Leiterin des Fachbereichs Tiefbau
und Verkehrswesen

Adrien Cochet-Weinandt
FB Tiefbau und Verkehrswesen
- Radverkehr -
Radverkehrsbeauftragter

Niklas Malsch
FB Tiefbau und Verkehrswesen
- Verkehrsplanung -

Anlagen

1. Hauptradachsen gem. Radverkehrskonzept
2. Entwicklungsstand der Hauptradachsen
3. Hauptradachsen an Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (oder mehr)
4. Hauptradachsen an Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (oder mehr) und keinen Radverkehrsanlagen
5. Hauptradachsen mit Priorität