

Stadt Würzburg

Vorplanung Fahrradachse 1 Sanderau – Hubland

Zwischenbericht 20.09.2011



Stadt Würzburg

Vorplanung Fahrradachse 1 Sanderau – Hubland

Zwischenbericht 20.09.2011

Auftraggeber: Stadt Würzburg

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Leonie Wiesiollek

Hannover, im September 2011

Inhalt

1.	Aufgabenstellung und Ziele	1
2.	Kurzbeschreibung der Achse 1.....	2
3.	Empfehlungen	3
3.1	Abschnitt Ludwigs kai – Weingarten.....	3
3.2	Abschnitt Franz-Ludwig-Straße	5
3.3	Abschnitt Erthalstraße	6
3.4	Abschnitt Wittelsbacher Straße zw. Zeppelinstraße und Wittelsbacherplatz	8
3.5	Abschnitt Wittelsbacherplatz	8
3.6	Abschnitt Wittelsbacherstraße zwischen Wittelsbacherplatz und Haydnstraße	9
3.7	Abschnitt Haydnstraße – Am Galgenberg	10
4.	Vorläufiges Fazit.....	11

1. Aufgabenstellung und Ziele

Die Stadt Würzburg hat beschlossen, den Alltagsradverkehr verstärkt zu fördern. Dieser wird wesentlich auch vom Anteil der Studenten in Würzburg bestimmt; mehr als jeder Fünfte der ca. 130 Tsd. Einwohner ist Studierender. Mit dem touristischen Verkehr zusammen betrachtet bestehen voraussichtlich erhebliche Potenziale beim Radverkehr. Hierzu hat die Stadt Würzburg ein Radverkehrsnetz aus 12 Radverkehrsachsen definiert, das sich am Verkehrsentwicklungsplan 1995 der Stadt Würzburg orientiert.

Die für die vorliegende Aufgabenstellung der Vorplanung in den Grundzügen vorgegebene Fahrradachse 1 Sanderau – Hubland erschließt die südöstliche Kernstadt tangential und verbindet zukünftig die Stadt-Universität mit dem neu geschaffenen Campus Hubland-Universität im Osten. In etwa demselben Korridor ist auch eine neue Straßenbahnlinie geplant.

Ohne Zweifel stellt in der momentanen Situation die Realisierung der Fahrradachse 1 hinsichtlich ihrer Erschließungsfunktion und schon jetzt hohen Frequentierung eine bedeutende und zugleich besonders kostengünstige Maßnahme dar. Dafür sind auch folgende Aspekte maßgeblich:

- Entlastung der Altstadt vom durchfahrenden Radverkehr,
- Anbindung des Ludwigskais als Verteilerachse an die radiale Achse 1,
- Anbindung von Gerbrunn,
- Bündelungseffekte, die erfahrungsgemäß bei Hauptachsen des Radverkehrs wirksam werden,
- Geplante Straßenbahn und Fahrradachse als multimodales Angebot für Universitätsangehörige, Beschäftigte und Anwohner in Frauenland und Hubland.

Ziel der vorliegenden Aufgabe ist es, für den ca. 4,5 km langen Korridor der Fahrradachse 1 zwischen Mainufer und Einmündung in die Straße Am Galgenberg eine Vorplanung aufzustellen. Dabei müssen gleichermaßen der Radverkehr entlang des Korridors wie auch die an den Anschlussknoten zuführenden und abgehenden Radverkehrsströme Berücksichtigung finden.

2. Kurzbeschreibung der Achse 1

Die Streckenverläufe der Fahrradachse 1 und der in denselben oder querenden Korridoren verlaufenden ÖPNV-Linien zeigt Plan 1.

Vom Mainufer kommend, überquert die Achse 1 zunächst die Straße Ludwigs kai (Fußgänger-LSA vorhanden) und verläuft dann in der verkehrsarmen Eichendorffstraße (Tempo 30-Zone) bis zur Virchowstraße. Hier überquert die Achse Straßenbahngleise der Linien 1 und 4 und verläuft durch die Adalberostraße – entgegen der Einbahnstraße hier derzeit nur auf einem linksliegenden Zweirichtungsradweg möglich – bis zur Straße Weingarten und dann weiter bis zur Franz-Ludwig-Straße. (**Abschnitt Ludwigs kai – Weingarten**)

Der **Abschnitt Franz-Ludwig-Straße** umfasst den gleichnamigen, vorfahrtsregulierten Straßenzug zwischen Weingarten und Stadtringüberführung. Hier verkehrt die Buslinie 10, die weiter oberhalb die Uni-Campus-Bereiche Frauenland (Wittelsbacherplatz) und Hubland (im Aufbau befindlich) erschließt. Die Friedenstraße wird gekreuzt. In Richtung Uni-Campus verläuft die Achse hier mit einer stetigen aber generell gut befahrbaren Steigung.

Ab der Stadtringüberführung beginnt der **Abschnitt Erthalstraße**, der sich bis zur Zeppelinstraße erstreckt. Dieser Abschnitt wird ebenfalls von der Buslinie 10 befahren. Am Knotenpunkt mit der Brettreichstraße/Zilcher Straße zweigt eine Alternativroute ab, die den verkehrsreichen Wittelsbacherplatz umfährt und an der Haydnstraße wieder auf die Achse 1 mündet. Die Erthalstraße ist, anders als die Franz-Ludwig-Straße, durch einen beidseitigen Baumbestand und beidseitig am Fahrbahnrand parkende Kfz gekennzeichnet.

An der Zeppelinstraße beginnt mit der Wittelsbacherstraße der gleichnamige Achsabschnitt bis zur Einmündung der Haydnstraße. Hier wird der Wittelsbacherplatz mit den angrenzenden Uni-Instituten gequert, der durch dichten Kfz-Verkehr, den Verkehr der Buslinie 10 und stärkeren Rad- und Fußverkehr genutzt wird. (**Abschnitt Wittelsbacherstraße**)

Zwischen der Einmündung Haydnstraße und der Einmündung der Simon-Breu-Straße in die Straße Am Galgenberg verläuft der **Abschnitt Haydnstraße – Am Galgenberg**, ab der Elsenhofer Straße nunmehr in einer teilweise stärkeren Steigung verlaufend, die bereits das Absteigen erfordern kann, in einer verkehrsarmen Tempo 30-Zone.

3. Empfehlungen

Alle hier gegebenen Empfehlungen beruhen auf einer eingehenden Bestandsaufnahme und Verkehrsbeobachtung des beauftragten Büros vor Ort sowie auf weitergehenden verkehrlichen und sonstigen Informationen der Stadtverwaltung. Alle Lösungsvorschläge bedürfen vor ihrer weiteren Umsetzung noch einer detaillierten Überprüfung und Vermaßung vor Ort (Vermessung, Entwurfs- und Ausführungsplanung). Der Handlungsbedarf ist zusammengefasst in Plan 2, die Übersicht der zeichnerischen Vertiefungsbereiche (Planausschnitte und Querschnittzeichnungen) in Plan 3 dargestellt.

3.1 Abschnitt Ludwigs kai – Weingarten

Bestandsbewertung

Als Problempunkte für den Radverkehr wurden die Überquerung des Ludwigs kai und der Knotenpunkt Eichendorffstraße/Virchowstraße sowie damit im Zusammenhang stehend die Radverkehrs-führung in der Adalberostraße identifiziert, während die Führung in der Eichendorffstraße selbst gänzlich unproblematisch erscheint.

Die Überquerung der Fußgänger-LSA des Ludwigs kai erfordert für Radfahrer das Absteigen. Eine für Radfahrer befahrbare Führung mit entsprechenden Warteflächen besteht nicht, ist aber Voraussetzung für einen angemessen „komfortablen Auftakt“ der Fahrradachse 1 an dieser Stelle.

Die Führung der Radfahrer im Zweirichtungsverkehr auf einem benutzungspflichtigen Radweg an der Nordseite der Adalberostraße ist nicht anspruchsgerecht, weil in Fahrtrichtung zweimal, am Anfang und am Ende der Adalberostraße, dieselbe Fahrbahn überquert werden muss, um in Fahrtrichtung rechts, also richtungstreu, fahren zu können.

Am Knotenpunkt Virchowstraße/Adalberostraße erfordert die genannte Zweirichtungsführung am Ende der Eichendorffstraße eine auch für Kraftfahrer unvermittelte Fahrtrichtungsänderung der Radfahrer („im Uhrzeigersinn um den Knoten“), um auf den in Fahrtrichtung links liegenden Radweg zu gelangen.

Am Knotenpunkt Weingarten/Adalberostraße ist die Einfahrt in den vorfahrtberechtigten Weinberg schwierig. Somit wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Campus verleitet, entlang des Weingartens weiter auf der linken Seite den Gehweg bis zur Einmündung Franz-Ludwig-Straße zu benutzen.

Somit ist auf längerer Strecke eine verkehrssichere richtungstreu, in Fahrtrichtung rechts verlaufende, Führung der Radfahrer wegen der gegenläufigen Einbahnrichtung der Adalberostraße verhindert. Zudem widerspricht die Führung auf dem versteckt unter Bäumen verlaufenden, ohnehin zu schmalen Radweg den Anforderungen an eine gute gegenseitige Sichtbarkeit und Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer im Straßenraum.

Vorzugslösungen

Der bestehende **Überquerungspunkt des Ludwigskai** mittels Fußgänger-LSA kann in seiner bestehenden Lage beibehalten werden. Allerdings sollte eine Nachrüstung mit Markierungen zum Ermöglichen einer eigenständigen Radverkehrsführung zwischen Mainufer und Eichendorffstraße erfolgen. Dafür sind die vorhandenen Platzverhältnisse ausreichend (Plan 4):

- Anlage einer gegenläufige Radverkehrsfurt neben der vorhandenen Fußgängerfurt.
- Installation von Radfahrersignalen mit Anforderungstaster.
- In der Eichendorffstraße bauliche Ausbildung eines Fahrbahnteilers in dem 10,4 m breiten Einmündungsbereich zur abgetrennten Markierung eines Auffang-Radstreifens am südlichen Fahrbahnrand.
- Radfahrern in Richtung Mainufer weist ein Hinweisschild den Weg im Knotenpunkt, wobei die gegenseitigen Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer gegeben sind und die notwendige Verkehrssicherheit gewährleisten.
- Kraftfahrzeugen vom Ludwigskai in Richtung Eichendorffstraße ist ein fahrgeometrisch ausreichend bequemes Rechtsabbiegen möglich.

Für die **Lösung in der Adalberostraße** ist aus den genannten Gründen im Sinne einer sicheren und angemessenen Führung der Radfahrer im Zuge der Fahrradachse 1 eine Öffnung der Einbahnstraßenführung unumgänglich und realisierbar. Voraussetzung ist neben der Beachtung der verkehrstechnischen Anforderungen die Verlagerbarkeit der südlich am Fahrbahnrand geparkten Kfz. Es handelt sich um 12 Stellplätze, die vornehmlich von Anwohnern genutzt werden (Pläne 5 und 6):

- Am Ende der Eichendorffstraße vor dem LSA-geregelten Knotenpunkt mit der Virchowstraße wird ein Aufgeweiteter Aufstellstreifen (ARAS) eingerichtet, der Radfahrern ein Aufstellen vor den Kfz und das richtungstreue Überqueren des Knotenpunktes im Sichtfeld der Kfz in alle Richtungen ermöglicht.
- Die Radverkehrsführungen im Knoten selbst werden durch Schutzstreifenmarkierungen dargestellt.
- Die Führung in der Adalberostraße in Fahrtrichtung der Einbahnstraße erfolgt mit den Kfz auf der Fahrbahn.
- Die Führung entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße erfolgt auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, der jedoch als Sonderweg mit VZ 237 zu beschildern ist und von Kfz nicht in Längsrichtung überfahren und nicht beparkt werden kann.
- Die genannten 12 Stellplatzangebote im Straßenraum müssen verlagert werden, wobei verschiedene Lösungen in Betracht zu ziehen sind (z. B. Anwohnerparkbereich an anderer Stelle, Stadtteilgarage), die möglichst fußläufig erreichbar sein sollten.

- Sowohl die Einfahrt als auch die Ausfahrt der gegenläufigen Führung der Radfahrer bedarf der Ausbildung von kleinräumigen „Ein- und Ausfahrtschleusen“ mittels Markierungen und eines baulichen Fahrbahnteilers an der Einmündung in den Weingarten.

Im weiteren Verlauf der Achse 1 in Richtung Franz-Ludwig-Straße wird der **Radverkehr auf der Fahrbahn des Weingartens** verkehrssicher mit den Kfz geführt. Damit ist ohne Wechsel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und umgekehrt die Weiterführung der Radfahrer auf der Fahrbahn der Franz-Ludwig-Straße ermöglicht (Schutzstreifenlösung). Eine teilweise oder vollständig separierte Führung ist hier wegen der beengten Verhältnisse und der in Schrägaufstellung ausgebildeten Stellplätze am Fahrbahnrand nicht möglich. Das Radfahren auf der Fahrbahn des Weingartens kann immerhin durch die Markierung einer ARAS-Lösung (hier ohne Zufahrtstreifen) gesichert werden, der das Aufstellen bei ROT ankommender Radfahrer vor den Kfz erlaubt. (Plan 7)

Varianten

Maßgebliche Varianten zu diesen Vorzugslösungen konnten nicht gefunden werden.

3.2 Abschnitt Franz-Ludwig-Straße

Bestandsbewertung

In diesem Abschnitt mit Führung des Radverkehrs in der Hauptverkehrsstraße Franz-Ludwig-Straße wurde bei einer Fahrbahnbreite von durchgehend ca. 7,5 m und sehr geringen Gehwegbreiten erkannt, dass das insoweit unvermeidliche Radfahren auf der Fahrbahn gesichert werden sollte. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h, wobei unangepasstes Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer bisher nicht bekannt wurde.

Vorzugslösung

(Pläne 7 und 8)

Als Vorzugslösung kommt grundsätzlich die Abmarkierung von beidseitig am Fahrbahnrand angeordneten Schutzstreifen oder der Verzicht darauf und somit die Beibehaltung der Bestandssituation infrage. Dabei ist es wichtig, dass eine angestrebte Markierungslösung eine tatsächliche Verbesserung des Ist-Zustandes darstellen muss. Schutzstreifen unterstützen grundsätzlich das verkehrsrechtliche Rechtsfahrgebot und schaffen dem Radverkehr einen Schutzraum. Die Schutzstreifen erhalten eine Breite von 1,5 m, also das notwendige Regemaß nach den ERA 2010.

Sofern die verbleibende Fahrgasse zwischen den Schutzstreifenmarkierungen das Maß von 4,5 m nicht unterschreitet, was in der Franz-Ludwig-Straße der Fall ist, können sich normal breite Pkw bei einer Fahrgeschwindigkeit unterhalb der

Ortsgeschwindigkeit von 50 km/h gefahrlos begegnen, ohne die Schutzstreifen regelmäßig zu überfahren.

Demgegenüber überfahren Busse und andere Großfahrzeuge mit mehr als Pkw-Breite, besonders im Begegnungsfall mit einem anderen Kfz, regelmäßig die Schutzstreifen, sofern sich dort kein Radfahrer befindet. Allerdings tritt die Häufigkeit des Überfahrens entsprechend den geringeren Verkehrsanteilen deutlich seltener auf (u. a. 15 Linienbusse im Verhältnis zu ca. 800 Kfz Gesamtverkehr in der Spitzenstunde). Nach vorliegenden langjährigen Erfahrungen bewirken die Schutzstreifen unter Verzicht auf die mittlere Leitlinie eine Geschwindigkeitsreduktion der Kfz.

Im LSA-geregelten Knotenpunkt Franz-Ludwig-Straße/Friedenstraße sollten – als Regellösung für ähnlich gelagerte Straßen- und Verkehrsverhältnisse – die heute üblichen Aufstellflächen für den Radverkehr vorgesehen werden: Um ca. 3,0 m vorgezogene Haltelinien der Schutzstreifen und ARAS-Lösungen mit ca. 5,0 m Länge in den Nebenstraßen (hier Friedenstraße).

Varianten

Die Variante des Beibehaltens der Ist-Situation kommt nicht infrage, da Schutzstreifenlösungen wie dargestellt den Radfahrern bessere Schutzräume auf der Fahrbahn mit positiven Wirkungen auf die Verkehrssicherheit bieten.

3.3 Abschnitt Erthalstraße

Bestandsbewertung

Die bestehende Radverkehrsführung sieht die Führung des Radverkehrs im Seitenraum vor. Diese Führung ist zwar nicht benutzungspflichtig, aber die tendenziell beengten Verkehrsverhältnisse im Fahrbahnbereich legen einer eher ungeübten oder aber vorsichtigen Gruppe der Radfahrenden nahe, diese Führung zu nutzen.

Die Platzverhältnisse im Seitenraum sind jedoch ebenfalls beengt (Nordseite: Gehweg 2,75 m, Radweg 1,25 m Südseite: Gehweg/Radfahrer frei 2,5 m). Radfahrer dürfen auch im Bestand die Fahrbahn nutzen, allerdings ohne zusätzliche Angebote. Die Qualität der bestehenden Führung wird u. a. durch die Parksituation beeinflusst: Auf beiden Seiten der Erthalstraße wird auf der Fahrbahn längs geparkt. Die Parkplätze werden nach Auskunft der Stadtverwaltung nach stichprobenhafter Zählung zu jeweils der Hälfte mutmaßlich von Würzburgern (Anwohnern) und Auswärtigen genutzt.

Die Fahrgasse wird im Bestand durch die momentane Parksituation auf 6,5 m eingengt, welches dem Mindestmaß einer Busbegegnung entspricht.

Vorzugslösung

(Variante 1: Plan 10.1, Plan 11.1)

Aus der oben beschriebenen Problematik heraus wird als Vorzugslösung deshalb die Markierung von durchgehenden beidseitigen Schutzstreifen empfohlen (ausgenommen Bushaltestellen). Die Markierung beidseitiger Schutzstreifen lässt sich nur realisieren, wenn die Parkplätze von der Südseite verlagert werden.

Die Markierung beidseitiger Schutzstreifen bietet Vorteile für den Radverkehr, der eine deutlich erkennbare und sichere Führung auf der Fahrbahn erhält. Sie bietet Vorteile für den Fußgängerverkehr, da die beengten Verhältnisse im Seitenraum bei gemeinsamer Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger aufgehoben werden. Und es entstehen Vorteile für den Busverkehr, dem durch die Verlagerung der Parkplätze auf der südlichen Fahrbahnseite mit zusätzlich 2,0 m mehr Raum bei der Begegnung mit einem entgegenkommenden Bus zur Verfügung steht, da er den Schutzstreifen überfahren darf.

Varianten

(Variante 2 und 3: Plan 10.2)

Variante 2 unterscheidet sich von Variante 1 in der unterschiedlichen Handhabung der bestehenden Parkplätze auf der Südseite. Hier wird vorgeschlagen, die Parkplätze nicht wie bei Variante 1 in möglichst fußläufiger Entfernung zu ersetzen sondern zwischen die Bäume zu verlagern. Die Markierung beidseitiger Schutzstreifen ist auch hier möglich. Zu beachten ist aber, dass auf beiden Seiten ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Schutzstreifen und Parkstreifen erforderlich ist, der die Fahrgasse auf 4,5 m an Stelle von 5,0 m in Variante 1 einschränkt. Die lichte Breite von 8,5 m bei Busbegegnung bleibt bestehen.

Variante 3 sieht einen leicht verbesserten Bestand vor: Die Parkstreifen bleiben beidseitig erhalten. Bergauf wird ein Schutzstreifen markiert, der dem größeren Schutzbedürfnisses des Radfahrers bergauf gerecht werden soll. Die Vorteile für den Busverkehr, der breitere Begegnungsraum wie in Variante 1 und 2 können hier nicht zum Tragen kommen. Bergab ist die Markierung eines Schutzstreifens nicht möglich. Der Radfahrer kann entweder Fahrbahn oder Gehweg (Beschilderung Gehweg, Radfahrer frei) nutzen.

3.4 **Abschnitt Wittelsbacher Straße zw. Zeppelinstraße und Wittelsbacherplatz**

Bestandsbewertung

In der Wittelsbacherstraße bestehen beidseitig sehr schmale Radwege, die die erforderlichen Maße für eine Benutzungspflicht nicht erbringen. Geparkt wird in der Wittelsbacher Straße zwischen Zeppelinstraße und Wittelsbacher Platz auf der östlichen Fahrbahnseite.

Vorzugslösung

(Variante 1: Plan 11.2, Plan 12)

Variante 1 sieht die Weiterführung der Vorzugsführung der Variante 1 in der Erthalstraße vor, d. h. die beidseitige Markierung von Schutzstreifen. Um diese Variante umzusetzen bedarf es der Verlagerung von ca. acht Stellplätzen in möglichst fußläufiger Entfernung. Die Gehwege sollen bei dieser Variante ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorenthalten werden.

Variante

(Variante 2: Plan 12)

Variante 2 ist die Weiterführung von Variante 3 in der Erthalstraße. D. h. ausschließlich bergauf wird ein Schutzstreifen markiert. Die Parkplätze auf der Ostseite der Wittelsbacherstraße sollten hierbei auf die Westseite der Fahrbahn verlagert werden, damit reduziert sich der Konflikt von am Parkstreifen nahe vorbeifahrenden Radfahrern und sich öffnenden Türen; die 0,5 m breiten Sicherheitstrennstreifen zwischen Parken und Schutzstreifen können entfallen.

3.5 **Abschnitt Wittelsbacherplatz**

Bestandsbewertung

(Plan 13.1)

Am Wittelsbacher Platz ist aufgrund der Straßenbahneuplanung, die eine Umgestaltung des Platzes mit sich bringt, eine Zwischenlösung für die Radverkehrsführung bis zum Baubeginn der Straßenbahn zu finden. Der Zeitraum, in dem die Zwischenlösung bei mutmaßlich weiter zunehmenden Radverkehr bestehen muss, beträgt nach bisherigem Stand mindestens sechs Jahre.

Die bestehende vorfahrtgeregelte und nur unvollständig markierte Verkehrsführung stellt einen unbefriedigenden Zustand für alle Verkehrsteilnehmer dar. Vor diesem Hintergrund wurden in einer Bewertungsmatrix sinnvolle aber unterschiedliche Knotenpunktformen untersucht und hinsichtlich ihrer voraussichtlichen Wirkungen auf den Verkehrsfluss im Kfz- und Linienbusverkehr sowie auf die sichere und zügige Überquerbarkeit des Knotenpunktes für Fußgänger und Radfahrer bewertet. (vgl. Übersicht 13.1).

Vorzugslösung

(Plan 13.2)

Als Vorzugslösung für einen Übergang wird die Ausweisung einer Tempo 20-Zone empfohlen (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich). Die Erfahrungen mit dieser bereits seit Jahrzehnten bewährten, nicht nur in klassischen Geschäftslagen einzusetzenden Verkehrsregelung sind sehr positiv. Durch die Reduktion der Geschwindigkeit und die Aufhebung der Vorfahrtberechtigung der Wittelsbacherstraße (es gilt stattdessen Rechts-vor-links) wird die Verkehrssituation insgesamt deutlich entspannt und geordnet, die Überquerbarkeit für Fußgänger und Radfahrer und damit auch die Verkehrssicherheit deutlich verbessert. Der verbesserte Verkehrsfluss reicht noch nicht an die Wirkung eines Minikreisverkehrs heran, führt aber andererseits für den Linienbusverkehr nicht zu Nachteilen, zumal dieser an den Kap-Haltestellen Stauführer ist. (vgl. Plan 13.2)

Varianten

(Plan 14 und 15)

Als Variante 2 wird ein markierter Minikreisverkehr empfohlen ($D = 15 - 20$ m), der sich voraussichtlich noch positiver auf den Verkehrsfluss und die sichere Überquerbarkeit für Radfahrer und Fußgänger auswirken wird.

Variante 3 sieht eine Vollsignalisation des Platzes vor (Plan 14). Diese Variante greift die Schutzstreifen in der Wittelsbacherstraße auf. Die Überquerbarkeit des Platzes wird durch signalisierte Fußgängerfurten gewährleistet. Für den Radverkehr ist ein Aufgeweiteter Radaufstellstreifen in der Seinsheimstraße vorgesehen. Für Radfahrer aus Richtung Norden kommend mit Ziel Uni sollte eine Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen markiert werden.

Variante 4 greift wie Variante 3 die Schutzstreifen auf, kommt allerdings ohne Signalisation im Platzbereich aus. Variante 4 bietet im Vergleich zum Bestand eine geringfügig verbesserte, aber auch nur markierte Führung. Die Abbiegebeziehungen, die besonders mit dem Hauptziel Universitätsgebäude zum Tragen kommen, können hier noch nicht ausreichend berücksichtigt werden (Plan 15).

3.6

Abschnitt Wittelsbacherstraße zwischen Wittelsbacherplatz und Haydnstraße

Bestandsbewertung

Die Verkehrsbelastung nimmt im nördlichen Abschnitt der Wittelsbacher Straße ab. Auch die Buslinie verläuft ab hier über den Zwerchgraben. Im Bestand existiert in der Wittelsbacherstraße nördlich des Zwerchgrabens keine Radverkehrsführung. Radfahrer nutzen bisher wahlweise den 4,0 m breiten Gehweg auf der Ostseite oder die Fahrbahn.

Vorzugslösung

(Plan 16, 17)

Für eine Verbesserung der bestehenden Situation am Knotenpunkt Zwerchgraben/Wittelsbacherstraße wird empfohlen die Benutzungspflicht der Radwege im Zwerchgraben aufzuheben. Dies hat für Radfahrer den Vorteil, dass sie die Abbiegestreifen, insbesondere den Linksabbiegestreifen, nutzen können, denn diese Abbiegebeziehung ist bei der bestehenden Radverkehrsführung nicht berücksichtigt, ist aber auch eine Hauptverbindung zur Universität. Für Radfahrer, die weiterhin im Seitenraum auf dem Radweg fahren wird empfohlen, eine Mittelinsel einzurichten, die das Linksabbiegen erleichtern kann.

Streckenbezogen wird als Vorzugslösung die Markierung eines Schutzstreifens bergauf empfohlen, auch im Hinblick auf Konfliktvermeidung von Radfahrern und Fußgängern im Seitenraum.

Varianten

(Plan 17)

Variante 2 sieht beidseitige Schutzstreifen vor, allerdings nur mit einer Kombination von Mindestmaßen.

3.7 Abschnitt Haydnstraße – Am Galgenberg

Bestandsbewertung

Die Führung der Fahrradachse 1 im oberen Abschnitt der Strecke erfolgt in einer Tempo 30-Zone, die eine ausreichende Verkehrssicherheit aufweist. An der Einmündung in die Straße Am Galgenberg steht bislang keine Querungshilfe zu Verfügung, um den jenseitig straßenbegleitend verlaufenden Radweg zu erreichen.

Vorzugslösung

Die Führung auf der Fahrbahn ist in der Tempo 30-Zone die regelmäßig anzuwendende Führungsform des Radverkehrs. Daran ändert auch die stärkere Steigung in der Elsenhofer Straße nichts, die auf kurzer Strecke in der Regel ein Absteigen vom Fahrrad erforderlich machen wird. Die Einrichtung einer oder besser zweier Querungshilfen zur attraktiven Verbindung der (Hauptverkehrs-) Straße Am Galgenberg mit der Anliegerstraße Simon-Breu-Straße erscheint unumgänglich, um den Verlauf der Achsen zu gestalten und hervorzuheben – abgesehen von einer darüber hinaus zu empfehlenden wegweisenden Beschilderung gemäß den gültigen Regelwerken.

Varianten

Maßgebliche Varianten zu diesen Vorzugslösungen konnten nicht gefunden werden.

4. Vorläufiges Fazit

Die Untersuchung zeigt auf, mit welchem Instrumentarium an bewährten und verkehrssicheren Lösungen, die sich sämtlich aus den jeweiligen individuellen lokalen Gegebenheiten auf Basis der gültigen Regelwerken (insbesondere ERA 2010, RASSt 2006) herleiten lassen, die Fahrradachse 1 attraktiv hergerichtet werden kann. Damit wäre den vorangestellten, für Würzburg beschlossenen Zielen zur Förderung des Radverkehrs generell und im Zuge dieser Hauptachse im besonderen Maße Genüge getan. Für Universitätsangehörige, Beschäftigte und Anwohner in Frauenland und Hubland entsteht mit der Fahrradachse 1 unter Einbeziehung der geplanten Straßenbahn ein neues, multimodales Verkehrsangebot.

Die Herstellungskosten der Fahrradachse 1 sind noch zu ermitteln, jedoch erscheint aufgrund der weit überwiegenden Markierungs- und Beschilderungslösungen im vorhandenen Straßenraum absehbar, dass diese sich im bisher abgesteckten Rahmen bewegen werden.

Allerdings führen die Abwägungen und nachfolgenden Empfehlungen der Untersuchung auch dahin, entlang der beschriebenen Routenführung zwischen Mainufer bzw. Ludwigskai und Wittelsbacherplatz auf insgesamt ca. 60 Stellplätze am Fahrbahnrand zu verzichten und diese, zumindest teilweise, an anderer Stelle zu ersetzen. Es darf angenommen werden, dass es sich hier zu einem nicht geringen Teil um Anwohner-Pkw handelt. Die Anwohner sind ohne Frage eine besonders betroffene und vorrangig zu berücksichtigende Nutzergruppe des Straßenrandparkens im vorliegenden Stadtbezirk.

Dafür bieten sich Lösungen wie Anwohnerparkbereiche, Stadtteilgaragen oder andere Parkraumlösungen auf Grundstücken an, je nachdem, welcher Einrichtung (Arbeitsstelle, Geschäft, Ausbildungsstätte) oder welchem Wohnbereich die betroffenen Stellplätze im Wesentlichen zuzuordnen sind. Dies können nur anforderungsgerechte Erhebungen des örtlichen Parkverhaltens und wenn möglich der Nutzergruppen ergeben.

Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover
September 2011